

# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING  
OG „DANSKE PRIVATBANERS LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING“  
(DANSK LOKOMOTIVMANDS-FORBUND)

Nr. 8.

15. April 1912.

12. Aarg.

## Henschel & Søn's Lokomotivfabrik i Cassel

og

nogle af deres Lokomotiver.

Fra Tysk af O. Bendixen.

(Sluttet).

1-D Godstogslokomotiv med Overheder  
og 3-akslet Tender  
til de rumænske Statsbaner.

Blandt de Lokomotiver, som Henschel  
& Søn havde paa Verdensudstillingen i  
Turin 1911, var det ovennævnte det største

(Fig. 6). Udkastet var fra de rumænske  
Statsbaner, og det blev gennemkonstrueret  
af Firmaet i Cassel. Lokomotivet er be-  
stemt til Befordring af svære Godstog; men  
skal ogsaa med større Hastighed kunne  
fremføre Persontog paa bjærgrige Stræk-  
ninger.

Lokomotivets Tjenstvægt beløber sig  
til ca. 76000 kg, der fordeler sig paa 4 kob-  
lede Aksler med en Adhæensionsvægt af 64500  
kg og paa en Løbeaksel med 11700 kg.  
Sidstnævnte er med en Krausz Truck for-  
enet med den første Kobbelaaksel for ogsaa  
ved større Hastighed at faa en rolig og

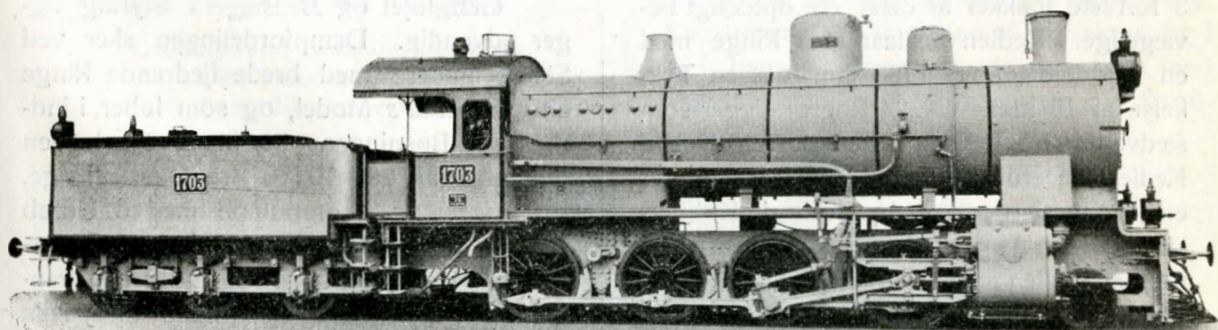


Fig. 6.

sikker Gang, og som tillige kunne skaane Sporkransene gennem Sporskifter og Kurver. Den mindste Kurveradius, der kan køres igennem, er 180 m, og af denne Grund er Sporkransene paa det andet Kobbelhjulsæt og Drivhjulene drejet svagere, medens den bageste Kobbelaksel er forskydelig til Siden. Lokomotivets Hovedmaal er følgende:

Sporvidde .....	1435	mm
Cylinderdiameter.....	600	-
Stempelslag.....	660	-
Drivhjulsdiameter .....	1350	-
Løbehjul — .....	830	-
Fast Hjulstand .....	1650	-
Samlet — .....	7935	-
Damptryk .....	13	kg/cm <sup>2</sup>
Risteflade.....	2,89	m <sup>2</sup>
Kedlens Hedeflade .....	195,4	-
Overhederens — .....	47,7	-
Vægt, tom.....	68600	kg
— tjenstfærdig.....	76200	-
Adhæsionsvægt.....	64500	-
Trækraft.....	13000	-
Tenderens Vandindhold .....	15,0	m <sup>3</sup>
— Kulindhold .....	4,7	-
— Petroleumsindhold .....	4,5	-
— Vægt, tom .....	19700	kg
— — tjenstfærdig .....	39200	-

Til Forøgelse af Lokomotivets Ydeevne og for at opnaa en økonomisk Udnyttelse af Vand og Kul er Kedlen forsynet med Overheder efter *Schmidts* Model. Kedlen har rund Fyrkassekappe og Kobberfyrkasse, der som sædvanlig paa Siderne ere forbundne med hinanden ved Kobberstøttebolte og i Loftet med Flussjernsankre. De 3 forreste Rækker af disse ere ophængt bevægelige. Kedlen bestaar af 3 Ringe med en Middeldiam. af 1780 mm og en Tykkelse af 19 mm. De 24 Røgrør ligger som sædvanlig i 3 Rækker i den øverste Del af Kedlen. Derunder ligger Kedelrørene, der ere af Flussjern og med paavalsede Kobberstutse i den bageste Rørvæg. Til Udvaskning af Kedlen er der et rigeligt Antal Rensehuller.

Som Brændsel benyttes Stenkul og Petroleum. De første forbrænder paa Risten, der bestaar af 2 Længder Ristestænger og en Vipperist i den forreste Del. Under

Kørslen benyttes det flydende Brændsel til Understøttelse. Gennem 2 Injectorer, Model *Dragu*, som sidder under Fyrhullet, blæses fint fordelt Petroleumsaffald ved Hjælp af en Dampstraale ind over de brændende Kul. Paa denne Maade blandes det godt med Forbrændingsgassen og antændes. Mod direkte Ildpaavirkning er Rørvæg og Røraabninger beskyttede af en ildfast Murbue. Umiddelbart til de førnævnte Injectorer slutter sig Sugeledningen til Tenderen. En Dampledning i Petroleumsbeholderen tjener til at holde Brændslet i god flydende Tilstand.

Regulatoren er en almindelig Gliderregulator, som paa sædvanlig Vis bevæges af Haandtag og Trækstang og har Plads i den øverste Del af Domen. Herfra strømmer Dampen gennem Damprøret ind i Dampsamlerkassen og Overhederrørene. Efter at den paa bekendt Maade er bleven overhedet, ledes den ned til Glidere og Cylindre. Reguleringen af Overhedningen til ca. 320° sker ved 3 Klapper, som efter *Schmidt's* Model kan aabnes og lukkes automatisk. Kedlen er forbunden med Rammen ved en Røgkammerbærer, 2 Bærere under Rundkedlen og 4 Fyrkassebærere paa Siderne med Klammer. Yderligere er Fyrkassens Bagvæg forsynet med et Slingrestykke. Kedelarmaturen bestaar af 2 *Coale* Sikkerhedsventiler med en Diam. af 3½“, et Manometer til et Kedeltryk paa 13 Atm., 2 sugende *Friedmann* Injectorer med en Ydeevne af 275 l pr. Minut, 1 Vandstandsviser og 3 Prøvehaner.

Gangtøjet og *Heusingers* Styring ligger udvendig. Dampfordelingen sker ved Stempelglidere med brede fjedrende Ringe efter *Schmidt's* Model, og som løber i indpressede Bøsninger. Styringen tillader en Fyldning af 20–70 % frem og tilbage. En *Friedmann* Smørepumpe med 6 Udløb smører Cylindre og Glidere. Alle Cylinderdæksler have Luftsuge- og Sikkerhedsventiler. Ligeledes ere Cylindrene forsynede med en Trykudligningsindretning, som betjenes fra Førerpladsen ved et Haandtag.

Drivakslens Lagere ere 3-delte efter *Obergethemann's* Patent. De øvrige Lagere



paa Løbe- og Kobbelskiler ere efter almindelig Model. De 3 bageste Akslers Fjedre og de 2 forreste Akslers ere forbundne med Balancer, saaledes at Lokomotivet er støttet paa 4 Punkter. Drivstængerne have aabne og Kobbeltængerne lukkede Hoveder med stilbare Lagere. Drivhjulene og de 2 bageste Kobbelhjul bliver bremsede paa begge Sider og med et Tryk, som udgør 70 % af den samlede Adhæsionsvægt. Bremsen er efter *Westinghouse's* System.

Den 3-akslede Tenders Vandcisterne rummer 15 m<sup>3</sup> Vand. Paa denne er bygget 2 Beholdere til Petroleumsaffald og med et Indhold af 4,5 m<sup>3</sup>. For Kul er der Plads til 4,7 m<sup>3</sup>. Alle Tenderens Hjul bremses paa begge Sider af *Westinghouse* Bremse og Skruebremse. Forbindelsen mellem Lokomotiv og Tender udgøres af en Hovedkobling med „kardaniske“ Led og 2 Reservekoblinger.

Resultater af Lokomotivets Ydeevne ses af nedenstaaende Tabel.

Hastighed km pr. Time	Bruttolast trukket i Tenderens Trækkrog paa lige Stigning af					
	30 ‰ 1:33	20 ‰ 1:50	10 ‰ 1:100	5 ‰ 1:200	2,5 ‰ 1:400	+0 ‰ 1:∞
10	300	478	927	1629	—	—
15	296	473	922	1604	—	—
20	294	469	917	1569	—	—
25	292	464	899	1529	—	—
30	277	439	848	1419	—	—
40	208	336	648	1063	1514	—
50	163	255	494	789	1094	1709
60	109	180	372	587	789	1159
70	75	140	278	434	568	887

**1-C Compound Godstogslokomotiv  
med 2-akslet Tender  
til de sardiniske Jernbaner.**

Dette Lokomotiv var ligeledes af Henschel & Søn udstillet paa Verdensudstillingen i Turin 1911, og er som sagt et Compound Lokomotiv; men kun med 2 Cylindre, en Høj- og Lavtryks. Da det ikke er almindeligt her hjemme, skal dette Lokomotiv i Korthed beskrives i det følgende. Der er bygget flere af disse Maskiner af samme Model og i samme Størrelse. De benyttes til Godstogskørsel paa Sardinien, og for at opnaa den størst mulige Økonomi, blev de bygget som Compound Lokomotiver. Tjenstvægten er 40300 kg. Denne fordeler sig paa 3-koblede Aksler med en Adhæsionsvægt af 33000 kg og med 7300 kg paa en forreste Løbeaksel, der er bygget som »Bisselaksel« med Styrestænger og leddet Styr. Ved Hjælp af et i Midten værende Pendul med 3 Bolte, belastes Akslen saaledes, at enhver Sidedforskydning bevirker en tilsvarende Tilbageføringskraft. (Bisselakslen er en Art Truck, af hvilken vi senere skal bringe Afbildninger.) Denne Ordning tillader en rolig og sikker Kørsel selv gennem Kurver med en Radius af 180 m. Med en Hastighed af 25 km i Timen befordrede dette Lokomotiv et Tog paa 90 t. Brutto ad en Stigning paa 25 ‰ og med en Kurve, der havde en Radius af 300 m. Paa lige Bane beløb Hastigheden med det samme Tog sig til 55–60 km.

Fyrkassen er af Kobber, og som sædvanlig paa Siderne ved Kobberstøttebolte forbunden med Fyrkassen. I Loftet er den ophængt ved Ankre af Flussjern, af hvilke begge de forreste Rækker ere bevægelige. Kedelrørene ere ligeledes af Flussjern, og i den bageste Ende ere de forsynede med haardt paaloddede Kobberstutse. Rund-

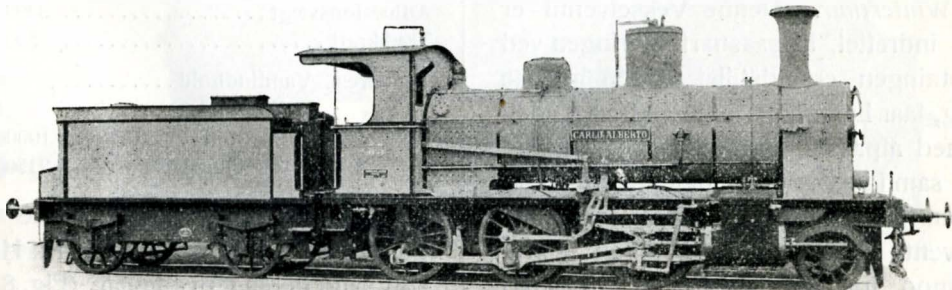


Fig. 7.

kedlen bestaar af 2 Ringe med en Middeldiameter af 1280 mm og 16 mm Tykkelse. Damptilførslen sker ved en aflastet Gliderregulator, som er anbragt i Domen. Herfra gaar Dampen gennem Indgangsrøret til Vekselventilen og Højtryks cylinderen. Kedlen er i den forreste Ende fast forbunden med Understellet ved 2 Røgkammerbærere paa Siderne, medens den under Rundkedlen og paa Fyrkassens Sider hviler saaledes, at den kan forskydes paa langs. Armaturen er i Hovedtrækkene, som paa det omtalte rumænske Godstogslokomotiv, kun er der her yderligere en Sikkerhedsventil med Fjederbelastning. Lokomotivets Ramme bestaar af 2 stærke Plader, som med Tværstivere ere fast forbundne med hinanden. Den forreste Afslutning af Rammen danner en kasseformet Bærer af Plader og U Profil Jern, der ogsaa tjener til Anbringelsen af de fjedrende Træk- og Stødindretninger. I den bageste Ende forbindes Rammepladerne af Koblingskassen mellem Maskine og Tender.

Drivværket og *Heusingers* Styring er paa en let tilgængelig Maade anbragt udvendig. Højtryks cylinderen sidder paa den højre — og Lavtryks cylinderen paa den venstre Side af Maskinen. Ordningen af Styringen er den almindelige efter *Heusinger's* Model, og den er ens for begge Cylindre. Begge Styringerne ere fast forbundne med hinanden ved Styringsakslen og betjenes af den samme Styreskrue. En større Fyldning i Lavtryks cylinderen end i Højtryks cylinderen opnaas ved en Forskel i Længden af Kvadranternes Hængeskiner. For at faa en sikker Igangsætning, er der ovenover Højtryks cylinderen anbragt en Vekselventil, Model *Winterthur*. Denne Vekselventil er saaledes indrettet, at saasnart Styringen ved Igangsætningen er indstillet til den højeste Fyldning, faar Lavtryks cylinderen frisk Kedeldamp med afpasset, formindsket Spænding, medens samtidig Spilddampen fra Højtryks cylinderen ledes ud i Skorstenen. En Sikkerhedsventil paa Lavtryks glideren sikrer denne mod for højt Damptryk. Saasnart Fyldningen ved Tilbagelægning af Styringen

er bragt ned til ca. 65 %, betjener et med Styringsakslen forbundet Træk en lille Hjælpeventil, der staar saaledes i Forbindelse med Vekselventilen, at den omskifter denne ved Damp, hvorved den baade leder Højtryks cylinderens Spilddamp til Receiveren og afspærrer for Friskdampen til Lavtryks cylinderen, saa Maskinen arbejder med Compound. Ved denne Foranstaltning er det saaledes muliggjort ved Udlægning af Styringen til højeste Fyldning at faa denne til at arbejde med almindelig Tvillingvirkning. Dette sker, naar det under Kørslen bliver nødvendigt at udvikle større Kraft ved Stigninger. — Stempler og Glidere forsynes med Olie fra et Centralsmøreapparat, Model *Nathan-Friedmann*. Iøvrigt ere samtlige Smøresteder forsynede med rummelige Smørekopper. Lokomotivet bliver bremset af en Dampbremse, som virker med Bremsklodser paa begge Sider af de 2 bageste Hjul. Foruden denne er det forsynet med en *Le Châtelier* Bremse.

Den 2-akslede Tender rummer 8 m<sup>3</sup> Vand og 4 m<sup>3</sup> Kul. Alle Tenderens Hjul bremses paa begge Sider af en Skruebremse. Maskinen er forbunden med Tenderen ved en stilbar, leddelt Kobling.

Lokomotivets Hovedmaal ere følgende:

Sporvidde.....	1435	mm
Højtryks cylinderens Diameter.....	440	-
Lavtryks — — — — —	650	-
Stempelslag.....	630	-
Drivhjulsdiameter.....	1300	-
Løbehjuls — — — — —	850	-
Hjulstand, fast.....	3500	-
— samlet.....	5900	-
Damptryk.....	12	kg/cm <sup>2</sup>
Risteflade.....	1,56	m <sup>2</sup>
Kedlens Hedeflade.....	105,7	-
Vægt, tom.....	37000	kg
— tjenstfærdig.....	40300	-
Adhæsionsvægt.....	33000	-
Trækkraft.....	5900	-
Tenderens Vandindhold.....	8	m <sup>3</sup>
— Kulindhold.....	4	-
— Vægt, tom.....	10000	kg
— — tjenstfærdig.....	21500	-

Til Slut bringer vi Billederne af 3 andre Typer paa nyere Lokomotiver fra Henschel & Søn samt deres Hovedmaal. (Fig. 8-9-10). Af disse vil man lægge Mærke til det franske



Iltogetslokomotivs store Driv- og Kobbelhjul. De ere 2000 mm i Diameter, hvilket er 16 mm større end vore P. Maskiners Drivhjul. Det er ikke almindeligt, at et 3-koblet Lokomotiv har saa store Hjul, og man faar deraf et lille Begreb om dets Størrelse. Iøvrigt har det 4 ligestore Cylindre og arbejder med overhedet Damp. Godstogslokomotivet til samme Bane er en Compound Maskine med 2 indvendige Lavtryks- og 2 ud-

vendige Højtryks cylindre. Det sidste af de nævnte Lokomotiver er et Tenderlokomotiv bygget til sydfynske Jernbaneselskab. Det er forsynet med Overheder og virker helt imponerende ved sin Størrelse og smukke Ydre. Foruden en Løber for og bag har det 4-koblede Hjul. Man tænker sig i Almindelighed ikke, at vore Privatbaners Lokomotiver har naaet en saadan Størrelse.

2-C-1 Iltogetslokomotiv med 4 Cylindre og Overheder til Paris—Lyon—Middelhavsbanen.

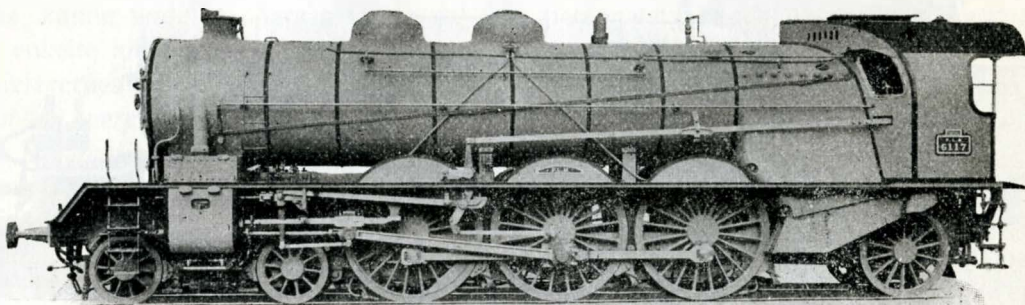


Fig. 8.

Sporvidde.....	1435	mm	Risteflade.....	4,25	m <sup>2</sup>
Cylinderdiameter.....	4×480	-	Kedlens Hedeflade.....	219,3	-
Stempelslag.....	650	-	Overhederens —.....	70,6	-
Drivhjulsdiameter.....	2000	-	Tom Vægt.....	82000	kg
Løbehjul —.....	1000/1360	-	Tjenstvægt.....	91000	-
Fast Hjulstand.....	4200	-	Adhæsionsvægt.....	55000	-
Samlet —.....	11230	-	Trækraft.....	9000	-
Damptryk.....	12	kg/cm <sup>2</sup>			

1-D Compound Godstogslokomotiv med 4 Cylindre til Paris—Lyon—Middelhavsbanen.

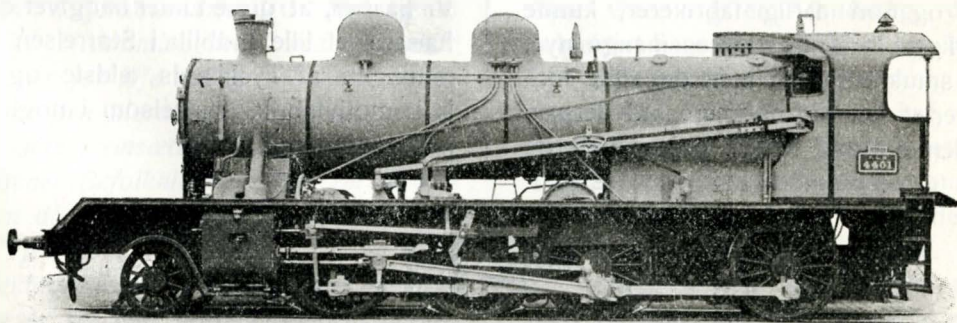


Fig. 9.

Sporvidde .....	1435	mm	Damptryk .....	16	kg/cm <sup>2</sup>
Højtrykscylinderens Diameter .....	380	-	Risteflade .....	3,08	m <sup>2</sup>
Lavtryks — — — .....	600	-	Kedlens Hedeflade .....	241,75	-
Stempelslag .....	650	-	Tom Vægt .....	66600	kg
Drivhjulsdiameter .....	1500	-	Tjenstvægt .....	73000	-
Løbehjuls — .....	1000	-	Adhæsionsvægt .....	64000	-
Fast Hjulstand .....	4250	-	Trækkraft .....	11300	-
Samlet — .....	8620	-			

**I-D-1 Tenderlokomotiv med Overheder  
til sydfynske Jernbane.**

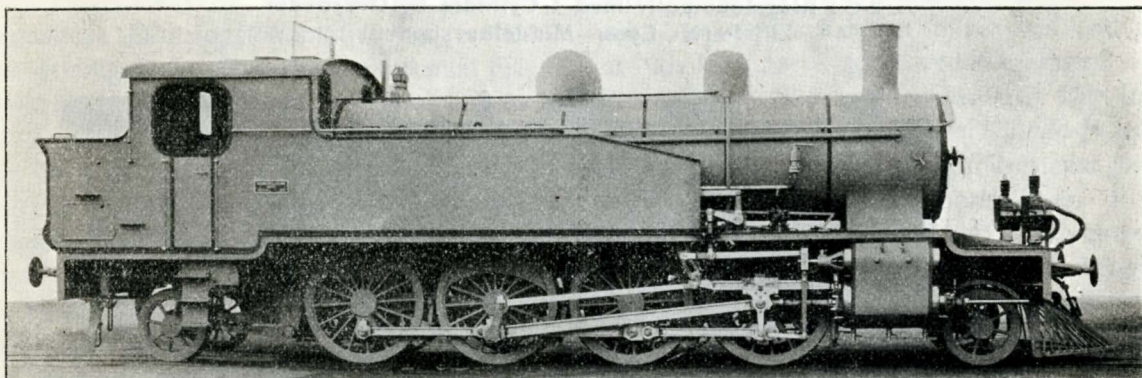


Fig. 10.

Sporvidde .....	1435	mm	Risteflade .....	1,65	m <sup>2</sup>
Cylinderdiameter .....	410	-	Kedlens Hedeflade .....	91,12	-
Stempelslag .....	650	-	Overhederens — .....	25,5	-
Drivhjulsdiameter .....	1420	-	Vandindhold .....	6,5	m <sup>3</sup>
Løbehjuls — .....	850	-	Kul — .....	2,0	-
Fast Hjulstand .....	3100	-	Tom Vægt .....	45500	kg
Samlet — .....	9300	-	Tjenstvægt .....	57300	-
Damptryk .....	12	kg/cm <sup>2</sup>	Adhæsionsvægt .....	39500	-
			Trækkraft .....	5500	-

\*

\*

\*

Blandt de ca. 800 Lokomotiver, som Henschel og Søn aarlig fabrikerer, kunde der naturligvis endnu nævnes mange nye, store og smukke Typer; men det vilde føre for vidt her at komme nærmere ind derpaa, og for denne Gang vil vi nøjes med de

her afbildede og beskrevne Lokomotiver. Vi haaber, at disse Linier har givet de ærede Læsere et lille Indblik i Størrelsen og Indretningen af Tysklands ældste og største Lokomotivfabrik, saavelsom i nogle af Lokomotivtyperne.





## Lokomotivtjeneste og Jernbaneuheld.

At de for Lokomotivpersonalet forekommende Signalbilleder særlig i de senere Aar er undergaaede en betydelig Forøgelse, er en Kendsgerning, mens der af andre væsentlige Ændringer ikke er foretaget andet end Ombytningen af det hvide med det grønne Lys i Semaforerne. Heraf fremgaar det altsaa med Sikkerhed, at Lokomotivførernes Arbejde i Nutiden er bleven betydeligt forøget, idet Tjensttiden er den samme som før, og man vil maaske derigennem til Dels kunne finde en Aarsag til de heldigvis enkelte indtrufne Fejltagelser fra Lokomotivførernes Side. *Utroligt og uretfærdigt vil det være at hælde til den Anskuelse, at hele Lokomotivpersonalet pludselig og paa en Gang skulde være bleven et upaalideligt og ligegyldigt Korps indenfor den danske Jernbaneetat, hvilket vi med saa meget større Kraft fremhæver, som Skæbnen ved enkelte af de Fejltagelser, der i den senere Tid er fremkommet, netop har ramt nogle af Etagens mest paalidelige og i enhver Henseende respektable Personligheder indenfor Lokomotivførerstanden, hvad der forøvrigt ogsaa erkendes fra alle Sider.*

At den offentlige Presse har Ret til at øve en indgaaende Kritik, naar der begaaes Fejl, som er i Konflikt med Samfundsinteresserne, er kun den naturligste Sag af Verden; thi med Berettigelse kan der fordras, at Jernbaneadministrationen gør alt muligt for at sikre Publikum saaledes, at de med Tryghed og uden Fare tør betrodere deres Liv til Jernbanevæsenet. *Men ogsaa Personalet i Almindelighed, med de sidste Tildragelser for Øje særlig Lokomotivpersonalet, har den største Interesse af de Udtalelser, som fremsættes i Dagspressen, idet disse aabner Befolkningens Øjne for de Fares, som der daglig møder Jernbanemanden i hans Tjeneste.*

*Beklagelsesvis beskæftiger vor hjemlige Dagspresse sig i de fleste Tilfælde kun med Følgerne, hvortil der i enkelte Tilfælde saa knyttes ret overfladiske Udtalelser om Aar-*

*sagerne, oftest endda førend Undersøgelserne er afsluttede; om en dybere liggende Efterforskning er der aldrig Tale. Og dog er der vist al Anledning til netop nu at komme nærmere ind paa en Undersøgelse af Lokomotivpersonalets Virksomhed, saaledes som den gennem Udviklingen har formet sig.*

Som enhver af Erfaring ved, paavirkes alle Mennesker undertiden af et eller andet Sansbedrag, hvad der for Lokomotivførers Vedkommende kan trække skæbnesvangre Følger efter sig. I paafølgende Sammenligninger skal vi først beskæftige os med »Hovedbetingelsen« for Lokomotivpersonalet, nemlig Forvekslingen af »Rødt og Grønt«, og Faren, som derved kan opstaa, Forvekslingen, skal ikke være fremkaldt ved Farveblindhed, men derimod gennem Illusioner fra Sansorganerne.

For overhovedet at kunne tage Stilling til Spørgsmaalet er det en Nødvendighed at vide, hvorvidt der overhovedet indenfor Lokomotivpersonalet kan forekomme en Forveksling, og hvorledes og under hvilke Omstændigheder denne kan ske. At et rødt Signallys, som man vedblivende stirrer paa, tilsidst synes at forandre sig og antage en grønlig Farve, er et Forsøg, som enhver selv kan prøve og overbevise sig om.

Men herved bliver det altsaa en Kendsgerning, at Sanserne lader sig bedrage; hvorvidt dette har en praktisk Betydning for os, eller om Paastanden, at Faren i Jernbanetjenesten forøges derved, kun er af en teoretisk Natur, fremgaar tilstrækkeligt af følgende Billede.

Vi tænker os først, at der for vore Øjne viser sig en Afbildning, d. v. s. et subjektivt Sansbedrag, af et lige forsvundet Lys. Et saadant Billede viser sig kun, naar man i længere Tid har set ind i et brændende Lys og skarpt fikseret dette. Dette Tilfælde kan for Lokomotivpersonalets Vedkommende kun forekomme under en længere Standsning foran et Signal.

Nærmer man sig til Eks. en Station med et Tog, og man allerede observerer Stopsignalet paa en længere Afstand, saa beholder man det ofte i Øjnene i Forvent-



ningen om, at der skal blive givet »Fri Kørsel«. Ved den Lejlighed forekommer det, at Røgen og Dampen momentvis utydeliggør det røde Signalbillede, og i Stedet for et rødt Lys lyser os et grønt imøde. Som Følge af den praktiske Erfaring ved Lokomotivføreren, at saa snart Røgskyerne forsvinder, forandrer Lyset under forannævnte Forhold atter sin Farve, hvorfor han et Øjeblik lader Blikket svæve ud i Mørket for derpaa ved en fornyet lagttagelse lettere at kunne kende den virkelige Signalfarve. Røgskyerne alene formaar dog ikke ganske at bevirke et Sansbedrag; thi her kommer Kontrastfarvernes Virkning i Betragtning. Den lange Observation af det røde Signal under Forventningen om Signalets Frigivelse, saaledes at man ikke behøver at bringe Toget til en definitiv Standsning, bevirker allerede en Forandring i vore Sansorganer. Hvorvidt her forefindes en Fejl i Hovedets Nervesystem, eller det er Ønsket at se Signalet omstillet, der er medvirkende, maa vi lade staa hen. (Fortsættes).

## D. L. & L. F.

### Adressefortegnelse:

Formanden.

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34, Esbjerg.

Hovedkassereren.

Konst. Værkmester O. Larsen, Svanholmsvej 16<sup>a</sup>,  
Kjøbenhavn V.

Redaktionen.

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

\*

\*

\*

### Generalforsamlingen.

Den 12te Apr. afholdtes vor aarlige Generalforsamling i Fredericia, hvor D. L. & L. F. var repræsenteret ved 66 Delegerede og D. P. L. & L. F. ved Lokomotivførerne H. A. Hansen, Odder, og J. H. Skov, Svendborg.

Med vanlig Dygtighed røgtede Lokf. A. Madsen, Ms., Hvervet som Dirigent gennem Dagsordenens mange Punkter. Til Justeringsmænd valgtes Lokomotivførerne P. A. Andersen og C. Thygesen, begge af Ar.

Hovedinteressen samlede sig ganske naturligt om Eksamensforslagene, hvis Realitet ikke en Stemme løftede sig mod, og saavel Formanden for D. P. L. & L. F. som Lokf. Skov, Svendborg, fremhævede en Eksamens intellektuelle Betydning for Danmarks Lokomotivpersonale, og med Vedtagelsen heraf er vi nu paa Vej mod et af de Maal, vi allerede ved Starten af »Nordisk Lokomotivmands-Forbund« satte os.

De Forhandlinger, der er førte mellem D. L. & L. F. og Dansk Smede- og Maskinarbejder-Forbund er resulteret i følgende Overgangsbestemmelser:

- a. Medlemmer overflyttes indskudsfrit fra den ene Organisation til den anden, naar de beskæftiges under disse Omraader.
- b. Medlemmer, der overflyttes, beholder den ved afbrudt Medlemsskab i en eller begge Organisationer erhvervede Anciennitet.
- c. Medlemmer, der paa Grund af Restance eller andre Aarsager er slettede eller udelukkede af den ene Organisation, kan ikke optages i den anden, forinden de har berigtiget deres Forhold til den Org., hvoraf de er udelukkede.
- d. Med Hensyn til Understøttelsesrettens Indtrædelse i den for Smedefaget eksisterende Arbejdsløshedskasse (De faglærte Jern- og Metalarbejders Arbejdsløshedskasse) gælder ved Overflytning til »Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund« de samme Regler, som eksisterer for andre Org. uden Arbejdsløshedskasse, og med hvem sidstnævnte Org. har Gensidighed angaaende Overflytning af Medlemmer.

Derefter behandlede Formandens Beretning over Foreningens Virksomhed, Regnskabet og Redaktørens Beretning over Bladet, der alle godkendtes.

*Punkt 4 I* forkastedes, og der vedtoges følgende:

Generalforsamlingen udtaler sin Tak til Redaktøren og paalægger ham at rette Opfordring til Medlemmerne at skrive faglige Artikler og iøvrigt føre Bladet frem i samme Retning som tidligere. *Fournaise.*

*II.* Foresattes Forhold kan kritiseres uden Navns Underskrift i Bladet. *Fournaise.*

*Punkt 5 I.* (Ændring).

I Tilslutning til Flertallets Eksamens-



indstilling udvirkes der, at alle nuværende Lokomotivførere samt eksaminerede Lokomotivfyrbødere faar udstedt et Certifikat, som hjemler dem Ret til Pasning af stationære Maskinanlæg, saafremt Flertallets Eksaminensindstilling ophøjes til Lov. *Florentz.*

II. Lokfb. Lohses Forslag vedtoges.

*Punkt 6* forkastedes.

*Punkt 7.* Beløbet forhøjes til 300 Kr.

*Punkt 8*(Anciennitetsforslaget) vedtoges.

*Punkt 9* vedtoges.

*Punkt 10* vedtoges.

*Punkt 11* vedtoges og henvistes til Hovedbestyrelsen.

*Punkt 12.* Hovedbestyrelsen søger at gennemføre Forslaget til den mest praktiske Ordning. *Lillie.*

Der anbringes fremskudte Signaler foran alle Hovedsignaler. *C. Larsen.*

*Punkt 13* henvistes til Hovedbestyrelsen, der fremmer Forslaget, naar Tidspunktet findes belejligt. *Chr. Christensen.*

*Punkt 14.* Hovedbestyrelsen indsender Forslag i tilsigtet Retning til Lovgivningsmagten, naar Lovrevision foreligger. *Palstrup.*

*Punkt 15.* Der nedsættes et Femmandsudvalg til at fremme Sagen. *V. Thomsen.*

Udvalget kom til at bestaa af: Lokf. C. M. Christensen, Lokf. Florentz, Lokfb. Rich. Lillie, Lokfb. Ewald Møller og Lokfb. J. Søndergaard, alle af Kh.

*Punkt 16.* Overgivet Hovedbestyrelsen til videre Fremme.

*Punkt 17 I* vedtoges.

*Punkt 18* henvistes til Hovedbestyrelsen.

*Punkt 19* henvistes til Hovedbestyrelsen.

*Punkt 20.* Es. Afdeling foreslaar, at det overlades til Hovedbestyrelsen at søge udvirket, at al Afløsningstjeneste for Lokomotivførere forrettes af Lokomotivførere. *Vedtoges.*

*Punkt 21.* Til Hovedkasserer i Stedet for Værkmester O. Larsen valgtes Lokf. Chr. Larsen, Kh.

Til Erstatning for de to afgaaende Medlemmer af Hovedbestyrelsen, Lokf. L. Mortensen og Lokfb. Müller, valgtes Lokf. C. M. Christensen og Lokfb. Rich. Lillie.

Redaktøren genvalgtes med Akklamation.

Til Revisorer valgtes Lokf. C. Høier og Lokfb. Ewald Møller, Kh.

Under Beretningen fremkom og vedtoges følgende Forslag:

1) Generalforsamlingen paalægger Afdelingsformanden at korrigere Dagspressens Meddelelser, hvor Togfører og Lokomotivfører forveksles. *Rasmussen.*

2) Hovedbestyrelsen foranlediger, at der foretages en kemisk Analyse af Briketterne, idet de anses for at have en skadelig Indvirkning paa Syntet. *V. Hoffmann, Kø.*

3) Det henstilles til Hovedbestyrelsen at faa lettet Lokomotivpersonalets Adgang til Stemmeafgivning ved Byraads-, Folketings- og Landstingsvalg. *S. Jensen, Ar.*

I Anledning af en Sag mellem Viborg- og Aalestrupppersonalet enedes man om Nedsættelsen af en Voldgift. De interesserede Parter, Lokf. C. Beich, Vg., og Lokf. H. Ohlsen, Aat., udpegede sig hver to Mand, der i Forening valgte en Opmand. Den kom til følgende Resultat:

*Voldgiften erklærer for Ret, at:*

Grundet paa de Voldgiften forelagte Skrivelser og mundtlig fremsatte Forklaringer maa det misbilliges, at Lokf. C. Beich, Vg., kritiserer Aat.-Personalet og særlig Lokf. H. Ohlsen, uden at der har foreligget Beviser for ukollegiale Handlinger angaaende Arbejdskørsel. Af de foreliggende Skrivelser fremgaar intet, der kan begrunde, at ovennævnte Personale har anmodet om at maatte køre Ballast paa deres Fridage, men derimod, at der har været udtalt, at de kunde køre et à to Træk Ballast paa deres Reservedag. Derfor anser Voldgiften, at Vg. Afd. ikke burde have tilført Forhandlingsprotokollen en Misbilligelse af deres Handlinger i nævnte Sag, men forlanger denne slettet én Maaned fra Dato, saafremt Afdelingen



ikke kan fremskaffe skriftlige Beviser for dens Paastand inden nævnte Tidsfrist.

Fredericia, den 12. April 1912.

*Axel Madsen.*

*P. N. Wendelboe. Viggo Gundel.*  
*Erik Pedersen. F. Knudsen.*

Til Generalforsamlingen indløb fra Redaktøren af Lokomotivmands-Tidende følgende Telegram:

Norske Standsfæller sender sin bedste Hilsen til Eders Møde, ønsker Held og Fremgang for Organisationen. *Nordahl.*

### **Esbjerg Afdeling.**

Lokomotivfyrbøder Nr. 612 Hansen er slettet af Foreningen paa Grund af Restance:

### **Et Dementi.**

Da der blandt Personalet paa Jernbanen — ogsaa Lokomotivpersonalet — er opstaaet det Rygte, at en af vore Annoncører, Indehaveren af Istedhus Møbelmagasin, Hr. Chr. Nielsen, skulde være identisk med den tidligere Forretningsfører for D. J. F., og da Hr. Nielsen frygter for, at nævnte Rygte skal skade hans Forretning, har han anmodet mig om at foranledige, at der bl. a. i Lokomotivtidende bliver optaget en Notits i Teksten om, at Hr. Nielsen og den tidligere Forretningsfører ikke er en og samme Person, og at den tidligere Forretningsfører hverken direkte eller indirekte har nogen Forbindelse med Istedhus Møbelmagasin. Da Hr. Nielsen, som De formentlig har set, i lang Tid har annonceret i Lok.-Tid., har jeg lovet ham at skulle anmode Bladets Redaktion om at optage et Dementi af nævnte Rygte.

*H. P. Mortensen.*

---

## **Ogsaa et »Resultat«.**

Med Udstedelsen af Ordre Nr. 22 er der slaet Bom for fremtidige ansattes Ad-

gang til Familiefripas og fri Befordring af Levnedsmidler for alle ansatte. Man har dermed ophævet et Gode, der betyder saa meget for de ansatte, men som sikkert i det lange Løb vil gaa sporløst hen over vor betrængte Statskasse; det skal den vist ikke blive fed af!

Naar Finanslovkommissionen har ment at kunne slaa ned paa det fikserede Beløb, Fribefordringen er opført med paa de aarlige Finanslove, og man derved har ment at finde en »Guldklump«, da vil det uden al Tvivl ved nærmere Eftersyn vise sig, at den er bleven til Støv mellem Fingrene paa den.

Det Resultat, Finanslovkommissionen er kommen til i Fripasspørgsmaalet, er vel nok for en væsentlig Del opnaaet ved at tage vor sydlige Nabo Tyskland til Forbillede; men der havde vel ogsaa nok været Anledning til at kaste Blikket mod Nord, hvor bl. a. Nordmændene — saavidt os bekendt — har et uindskrænket Antal Familiefripas, og Sverrig har for ganske nylig indrømmet deres Pensionister et begrænset Antal Fripas.

At Fripasspørgsmaalet i det hele taget er bragt paa Bane og er endt med et for de fremtidig ansatte saa trist Resultat, kan vel i første Række tilskrives »Centralorganisationen« for de fire Civiletater (Post-, Told-, Telegraf- og Jernbanevæsenet), der særlig beskæftiger sig med »Fællesspørgsmaal«. Det er gaaet her, som det saa ofte gaar, naar man vil opnaa Goder, andre har, blot opnaar at berøve dem disse ved at henvise dertil. Mon ikke det næste »Fællesspørgsmaal«, »Centralorganisationen« skal beskæftige sig med, bliver Diæterne, og derved faa nedbragt Toldvæsenets Emolumenter med ca.  $\frac{3}{6}$ ?

Det vilde jo af Hensyn til *Ligestillet-heden* med Jernbanemændene ogsaa være et »Resultat«; men »Centralorganisationen« vil da kunne sige, som en berømt Hærfører i sin Tid sagde: »Vinder vi flere saadanne Sejre, er det ude med os.«





## »Polypen!«

I Regeringsbladet »Silkeborg Avis« findes nedenstaaende Artikkel, som fortjener at kendes i videre Kredse.

»Endelig! — Endelig er vore Lovgivere og Ministre for Alvor begyndt at indse, at der trænges til Oprømning i vor statslige Administration!

Ja, der trænges i Sandhed til en grundig Oprømning og Udrensning — der er mange mugne Kroge og støvede Hylder, mange Pulterkamre, der trænger til Udluftning!

Kun maa det undre, at der ikke før er taget fat paa det Uhyre, her hedder »de danske Civiletaters Administration«. — De militære Etater har i en anderledes Grad maattet staa for Skud — og dog er der næppe nogen Etat, der har en saa gennemført sparsommelig Administration som den militære.

Et Uhyre — en Polyp med flere Hoveder, der gennem Aarene har vænnet sig til en Forslugenhed, som det er paa Tide, der bliver sat en Stopper for.

Finansloven har paa Bekostning af Balancen maattet tilfredsstille den voksende Appetit hos alle dette Uhyres Hoveder: Jernbane-, Post- og Toldvæsenet; en Stab af Funktionærer er groet op — umærkeligt; Lovgivningsmagten finder en skønne Dag, at de trænger til Dyrtidstillæg eller Lønforhøjelse — og nye Millioner skovles ind i det umættelige Uhyres forslugne Gab. — Et Danaïdekar, der vil være bundløst, indtil Hanen bliver drejet om, og der sættes en Stopper for Udvidelsesmulighederne.

Thi det er netop Sagen! Alle disse Embedsmænd er efterhaanden kommen til at danne »en Stat i Staten« — de ledende indenfor Etaterne faar efterhaanden Opfattelse af, at de danner en af det øvrige Samfund uafhængig Organisme — at de kan skalte og valte med Statskassens Midler, som de vil — blot kræve ind og kræve ind! — at de kan udvide Rammerne efter

Behag, ansætte saa og saa mange Funktionærer, med saa og saamange Snore eller Armbind! — Det er denne Fejltagelse, det er paa Tide, at Embedsmændene rives ud af — at det gøres dem klart, at det er det arbejdende Samfund, der gennem Lovgivningsmagten fastsætter Rammerne — og at man ikke fra den Side finder sig i urimelige, kostbare Foranstaltninger, der trods den Fuldkommenhedsfølelse og -glæde, en højere Embedsmand kan have deraf, dog ikke er nødvendig for, at alle praktiske Krav kan siges at være fyldestgjorte.

Nej! Det praktiske maa være det afgørende — det er det, vi maa forlange af de ledende Embedsmænd. — Bort med alle bureaukratiske Omsvøbsdepartementer — alle for Akkuratessens Skyld maaske meget nyttige, men alligevel inderlig overflødige Skriverier! Det maa være Løsenet for de Kommissioner, der for Jernbaneetatens Vedkommende allerede har og for de to andre »Væseners« Vedkommende snart vil give sig i Lag med en Revision og kritisk Gennemgang af de bestaaende Forhold — tilstræbende en Forenkling (for at anvende et norsk Ord i Stedet for »Simplificering«) af Administrationen.

Der kunde skrives bindstærke Værker om alle de Uhyrligheder, der gennem Tiderne er væltet ud af de Overflødhedshorn, der har Bund i dansk statslig Administration. Intet viser bedre, hvorledes Forholdet er, end den Kendsgerning, at Etaternes Tryksagsregninger løber op i de mest svimlende Summer; det taler ikke til Ære for vore Rigsdagsmænd, at det først nu er gaaet op for dem, at der her er noget galt paa Færde — de maa ikke have læst deres Finanslov — i alt Fald ikke til Gavns.

Hvad har vi ellers vore Rigsdagsmænd til — hvis de ikke som en af deres væsentligste Opgaver maa sé Haandhævelsen af: Den mindst mulige Rutten med Skatvedernes Penge! — »Pengene befinder sig bedst i Borgernes Lommer«, har en af vore ledende Venstrepolitikere en Gang udtalt. Han har dermed villet sige, at der



kun skal ydes Funktionarismen, hvad der er strængt nødvendigt, for at Publikum kan faa tilfredsstillet alle rimelige Krav til de forskellige »Væsener«, — ingen overflødige Funktionærer! siger Venstre. — Fra den socialistiske Lejr raabes der derimod paa flere og flere Funktionærer — og hvor de har Magt dertil — f. Eks. i Kjøbenhavn — fører de deres Krav igennem; her er jo allerede smukke, eftertragtellesværdige Eksempler at pege paa.

— Nej, ikke flere Funktionærer end nødvendigt! — Thi det er jo ikke nok med, at Etaterne, uden at vi mærker det, sluger saa mægtige Summer — Uhyret har ogsaa sine Fangarme ude efter den bedste Del af den danske Ungdom — Polypen har sine Sugerør i alle Egne, hvor der er friske Kræfter! — Naar undtages den studerende (det er forøvrigt ikke altid den mest anbefalelsesværdige Vej), søger Størstedelen af den mere intelligente Del af Ungdommen til en eller anden Etat, fordi de afgiver Betingelser for en ret hæderlig Eksistens, ikke kræver noget Overmaal af Arbejdsevne og giver Udsigt til en pensionssikret Alderdom.

Men er det lokkende Maal for en ung Mand, der føler Evner og Muligheder i sig — er der heri nogetsomhelst, der kan kalde paa hans Energi, spore ham til Arbejdsydelse, der kan faa Betydning udenfor Kontoret.

Nej! og atter Nej! Er et Individ en Gang puttet ind i det etatslige Maskineri, vil oftest det meste af, hvad der hedder Initiativ, være lammet — han er kun Embedsmanden med dennes Interesser, som sjældent strækker sig udover de tjenstlige Enemærker — han kommer i mere end een Forstand under Administration.

I Stedet skulde Ungdommens Løsen være: Ud i Risikoen, ud i Livets rige Muligheder, hvor de menneskelige Egenskaber kan staa deres Prøve! — Den synes desværre at falde for de Fristelser, Etatshyrerne byder — at lade sig sluge af Polypen!

— Det kan beklages, at Forholdet er

saaledes, bl. a. af den Grund, at der ikke udkræves noget Overmaal af Intelligens til at bestride Tjenestemændenes Arbejde; her er det som oftest tilstrækkeligt, naar Vedkommende har praktisk Sans og Haandslag, er samvittighedsfuld og paapasselig.

Megen Intelligens og megen Initiativ gaar derved til Spilde og forbliver unyttet.

Det er derfor ogsaa af den Grund paa Tide, at Statsadministrationen grundigt revideres, — at Mulighederne for Tilstrømning fra den Kant begrænses.

Der er nemlig Brug for Ungdommens Intelligens, Initiativ og Handlekraft paa andre Felter — nye Vidder aabner sig stadig og tilbyder sig for den dristige, den kække — der er mange Sejre at vinde paa Aandslivets, Handelens og Teknikkens Omraader.

— p.

---

## Forskelligt.

---

Efter hvad Nachr. f. Hand. und Ind. meddelelser, har Jernbanerne inkl. de elektriske Baneselskaber i de Forenede Stater i Aaret 1908 tilsammen købt 112,463,449 Træsveller, hvilket var 41,236,171 Stkr. mindre eller 26,8 % mindre end i 1907. I Aaret 1908 indkøbtes til nye Baneanlæg kun 7,431,170 Sveller eller 6,6 % imod 23,557,000 Stkr. eller 15,3 % i det foregaaende Aar. To Trediedele anvendtes til de elektriske Baner; men da de bestaaende Jernbaner med Dampdrift har en mange Gange større Sporlængde, ses bedst heraf, at den elektriske Drift tiltager overordentlig stærkt.

Af de indkøbte Sveller var 91,979,233 behuggede og 20,484,216 savede. Af de forskellige Træsarter var bl. a. 48,110,853 af Eg, 21,528,874 af Skovfyr fra Syden, 8,171,492 af Ingwergran, 8,073,685 af Kastanie, 7,986,950 af Douglasfyr, 4,024,919 af Lærketræ (Tamarack), 3,456,702 af Cyprestræ, 3,120,000 af Hemlockgran og 3,092,943 af gul Skovfyr fra det vestlige Amerika. Ialt er der anvendt ca. 40 forskellige Træsarter ved Fremstillingen af disse Sveller.



Den gennemsnitlige Værdi af en Svelle udgjorde paa Pladsen i 1908 gennemsnitlig 0,50 Dollar. Savede Sveller til Jernbaneselskaber beløb sig til 0,52 Dollar, til elektrisk Drift dog 0,54 Dollar. Den totale Indkøbssum udgjorde for de almindelige Baners Vedkommende 53,007,859 Dollar, mens der til de elektriske anvendtes 3,272,709 Dollar.

Paa Indkøbet af Svellerne virker foruden de almindelige Konjunkturer tillige den store Tilvækst af Svelleimpregnering. Træets Fordyrelse tvinger Banerne til ogsaa at anvende Træsorter, som uden Impregnering let raadner. Selv bløde Træsorter som Tupelumtræ (Gum) og Bøgetræ holder i impregneret Stand eller behandlet med Kreosot eller Zinkchlorid betydelig længere end Sveller af bedste Træsorter. Tolv store Jernbaneselskaber ejer selv Impregneringsanstalter, og i det hele findes nu ca. 70 Impregneringsanstalter for Træ i de Forenede Stater.

## Personalialia.

1/1 12.

### Forfremmet til Lokomotivfører er:

Lokomotivfyrbøder A. J. Hansen, Helsingør, med Station i Glyngøre.

### Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er:

Haandværkerne

J. K. K. Nørgaard, 3. Kreds, med Station i Struer  
C. Jensen, 1. Kreds — Korsør  
H. P. J. Jensen, 3. Kreds — Aarhus H.  
T. Thomasen, 4. Kreds — Struer  
R. M. J. Jensen, 1. Kreds — Aalborg  
L. E. A. R. Kragh, 3. Kreds — Vamdrup  
E. N. C. Jørgensen, 3. Kreds — Aalborg  
C. Kallmeyer, 3. Kreds — Struer  
A. V. K. Endersen, 1. Kreds — Gjedser

### Forflyttede er:

Lokomotivfører J. F. V. Sivertsen, Glyngøre, til Struer  
Lokomotivfyrbødere  
F. C. Rasmussen, Struer, til Helsingør  
M. E. K. Johansen, Vamdrup — Nyborg  
S. Sørensen, Struer — Aarhus H.  
O. Beng, Gjedser — Aarhus H.  
S. C. Rasmussen, Struer — Aarhus H.  
N. C. F. J. Pedersen, Korsør — Aarhus H.

### Navneforandring.

Stationsmester Chr. Jensen af Hatting,  
Portør V. C. V. Jensen af Vejle,  
Lokomotivfyrbøder Nr. 337 C. C. V. Jensen af  
Aarhus,  
Sømand H. E. Jensen af Hatting  
samt deres Børn fører fremtidig Familienavnet Eland.

## Det sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek.

Da Generalforsamlingen den 30. Marts ikke var beslutningsdygtig til Vedtægtsændringer, afholdes **overordentlig Generalforsamling** Lørdag den 27. April Kl. 8 Aften i Arbejderforeningen af 1860, Nørrevold 92, København, med de foreslaede Ændringer i Vedtægterne som Dagsorden.

Bestyrelsen.



### Bytning.

En Lokfb. i Roskilde ønsker at bytte med en Kollega i Fredericia eller Skanderborg, helst snarest. Billet mrkt. »Roskilde« modt. Red.

### Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Roskilde ønsker at bytte med en Kollega i København.  
N. Hammer.

### Bytning.

En Lokomotivfører i Nyborg ønsker at bytte med en Kollega i København.  
Billet modt. Red.

### Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i 5te Kreds (Falster) ønsker at bytte med en Kollega i det nordlige Jylland.  
Billet modt. Red.

### Bytning.

En Lokomotivfører i Vamdrup ønsker at bytte med en Kollega paa Sjælland — Slagelse, Helsingør, Kallundborg eller København.  
Billet modtager Red.

### Bytning.

En Lokomotivfyrb. i Struer ønsker at bytte med en Kollega paa Sjælland.  
Billet modt. Red.



# Statsbanernes Tjenstmænd køber en gros

Vesterbrogade 66.

Stødt Melis 22	Øre pr. $\frac{1}{2}$ kg	Dansk Mel 10	Øre pr. $\frac{1}{2}$ kg	Løvetand . . . . .	26 Ø. pr. $\frac{1}{2}$ kg
Hugget do. . . . .	24 — —	Amerik. do. 11 $\frac{1}{2}$	— —	Malt . . . . .	23 — —
Farin . . . . .	19 $\frac{1}{2}$ — —	do. do. 12 $\frac{1}{2}$	— —	2 $\frac{1}{2}$ Kilo Salt . .	10 Øre
Hugg. Krystal 26	— —	Rismel . . . . .	13 $\frac{1}{2}$ — —	2 Kilo Soda . .	10 Øre

Efter endt Dagværk smager Hertzsprungs Kaffe bedst. 107 Øre pr.  $\frac{1}{2}$  Kilo. ☺  
Priserne er pr. 2 kg. Varerne sendes overalt, ogsaa til Provinserne.

## Afklippede Frimærker,

Stempelmærker, Privatbanemærker og Velgørenhedsmærker købes til 1 Kr. pr. Pund.  
(20 Øre pr. 100 Gram).

Viggo Gundel, Struer.

## BREVPAPIR, MEDDELELSER OG KONVOLUTTER

MED



∴ FORENINGENS MÆRKE ∴  
LEVERES TIL BILLIGSTE PRISER KUN AF

Lok.-Tid.s Bogtrykkeri, Fredericia.

CARLSBERG  
PILSNER

VERDENS FINESTE PILSNER



Alle Banefunktionærers Hustruer køber Overtøj i 

## A. MUNCK'S Overstykkemagasin

Istedgade 87, fordi

Priserne ere 10 à 20 pCt. lavere end i andre Overstykkemagasin, og der findes altid et righoldigt Udvalg for enhver Smag og til enhver Pris. Leverandør til Varelatteriet.

Jernbane-  
funktionærer!  
Ekstra Rabat!

5%

paa Herreklæder,  
færdigsyede og efter Maal,  
og



## — Trikotage og Linned. —

Direkte til Forbrugerne fra egne Fabriker. Strømper, Sweatter, Underbeklædning i Uld og Bomuld, Linned, Reformbenklæder, Dowlas, Medium, Lagendowlas. — Specialitet: **Børnestrømper, ret & vrang, mindst 33<sup>1</sup>/<sub>3</sub> pCt. under alm. Pris.**

Besparelse: **Garanteret 25 pCt.**

Tlf. Byen 1732 x. **Trikotage- og Linnedfabriken, Fortunstræde 4, 1. (Ved Højbroplads).**

# N. F. Lindblad.

## Nansensgade 5.

### Kjøbenhavn K.

Har i en Aarrække leveret Uniformer og civilt Arbejde til Embedsmænd ved de danske Statsbaner.

## N. CHR. JENSEN

Bruunsgade 39, Aarhus.

Tricotage & Børnekonfektion.

*Billigste Priser. Stort Udvalg.*

## Vesterbros Guldsmed

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festsager.

Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.

Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.



Stort Udvalg  
af  
Spisestue-,  
Dagligstue- og  
Sovekammer-  
møbler.

Reparationer  
samt  
Oppolering  
udføres billigt.

Griffenfeldtsgade 41.



## Livsforsikringselskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med **Præmiefrigtagelse ved Invaliditet** ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen, Arkonagade 22<sup>a</sup>, Tlf. Vester 677** — **H. P. Mortensen, Asger Ryggsgade 4<sup>a</sup>, Tlf. Vester 1480y, og Lokomotivfyrb. Kildevang.**

Kontor Steenstrups Allé 9<sup>a</sup>, Kbhvn., aabent 11—1, samt St. Pauls Kirkeplads 9<sup>a</sup>, Aarhus, Tlf. 2862, Kontortid 9—3.

# 10%

paa Hatte, Lintøj,  
Undertøj og alle  
øvrige Artikler  
indrømmes Dem!

# Tøjhuset

Vesterbrogade 17  
Kjøbenhavn B.



# H. J. Hansens

Skræderforretning Tlf. Vester 1574 y

38 Sønder Boulevard 38

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

## 1ste Kl. Cykler & Cykledele.

Brennarbor

Naumann

Wanderer

Opel

Bramtons

RudgeWhitewort

og Perfect Cykler

**BRENNABOR**



Naumann Symaskiner

Brennarbor Barnevogne

Stort Lager af prima Gummi

Reserve- dele til de fleste gang- bare Cykler

Nye Cykler fra 85 Kr.

med prima

Prinav & Ringe.

Reparationer hurtigt til rimelige Priser.  
Cykler udlejes.

## H. V. & J. C. Jacobsens Cykleforretning.

Tlf. 552. Løvegade Port Nr. 53. Slagelse. Tlf. 552.



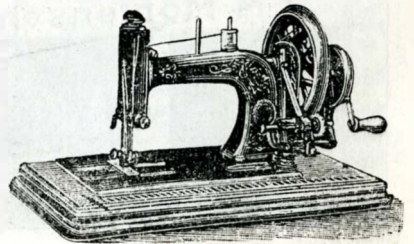
## Cykler og Symaskiner

samt alt Tilbehør køber man billigst og bedst hos

**J. Jensen & Co.**

Brunsgade 3, Aarhus.

Reparationer udføres samvittighedsfuldt. — 22 Aars praktisk Erfaring.



# Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.

Garanti for Soliditet.

Chr. Nielsen, Telefon Vester 209. Enghaveplads 1 & 2.  
Kjøbenhavn

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til »Jernbanefagpressens Annoncebureau«, Asger Rygsgade 4<sup>e</sup> tv. Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.

# Afbetaling.

Elegante Herreklæder færdige og efter Maal. Moderne Damekostumer, Nederdele og Skorter. Rimelig Udbetaling. Maanedlig Afdrag.

**Blitz** St. Pederstræde 18, — kun 1ste Sal.

# Vrag

i Spisestel, Fajance, Porcellæn og Syltekrucker. Stort Udvalg. Anbefales d'Hrr. Jernbanemænds Hustruer.

Absalonsgade Nr. 16,  
TH. BISTRUP

## Peter Grosen, Skomager,

Brunsgade 27, Aarhus, Telefon 1928,  
anbefaler

— kun 1ste Klasses Fodtøj. —

Billigere Varer føres, — men anbefales ikke. Humbugs-Fodtøj føres ikke.

## Køb Vin

hos Chr. Bertelsen, Sønder Boulevard 66.  
Detailsalg til en gros Prisen. Tlf. 3545.