

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

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

Nr. 11.

15. Juni 1913.

13. Aarg.

Lokomotiver med Storrørs- og Smaarørs-overheder, Patent Wilhelm Schmidt, til Privat- og Sidebaner.

(Fra Tysk af Otto Bendixen).

(Fortsat).

Lagrene til samtlige Aksler er forsynet

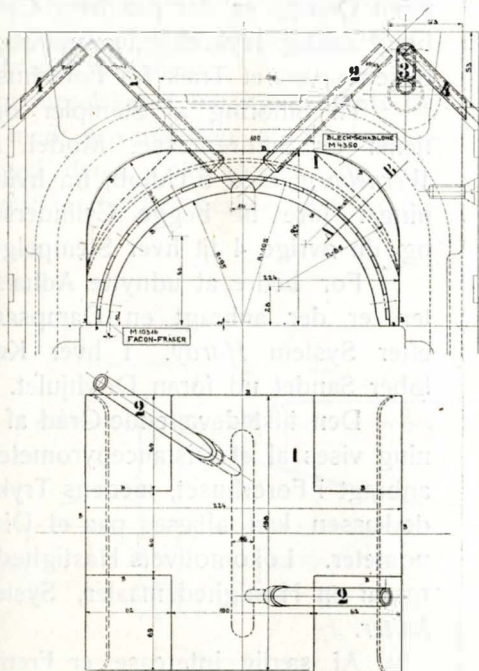
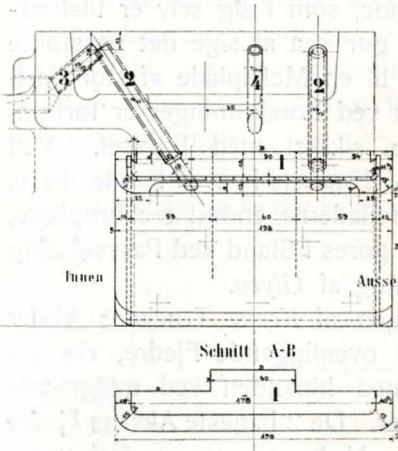


Fig. 3.

med *Glyco-Skeletlagerpander*. Med denne Lagerkonstruktion har *Halberstadt—Blankenburg* Jernbaneselskab opnaaet gode Resultater. Denne Konstruktion ses paa Fig. 3 og 4 a—d. Fig. 3 angiver Maalene paa Lagerpanderne til forreste Kobbelaeksel, medens Fig. 4 a—d fremstiller Enkelthederne ved disse Lagere. Denne af *Glyco-Metal*



Selskab patenterede Skeletkonstruktion tilsigter den størst mulige Simplificering og Forbedring af Lageret. Ved Lagerpanden med Udstøbning giver Skelettet denne et sikkert Hold i Skaalen og støtter Lagermaterialiet i sig.

Fig. 4 a viser det færdige udstøbte og bearbejdede Lager, b selve Lageret af Staalstøbning, c Skeletpladen, som bestaar af godt fortinnet Jernplade af blød *Siemens-Martin* Kvalitet, d viser den i Lageret anbragte Skeletplade, der ved Skruer er befæstiget til Lageret b. og færdig til at optage Hvidmetallet. Ved denne Metode med Skeletkonstruktion sikres en meget regelmæssig Afkøling og jævn Sammentrækning af hele den støbte Flade, og tillige opnaas at hindre den med Svalehalenot uvægerlige forbundne skadelige Spænding. Ligeledes undgaas Størkneriller saavel som Hulheder i det udstøbte.

Skeletpladen der er lagt ind i en saa-

mm, og Indstrømningen er dobbelt med en Dækning af 38 mm. Udstrømningen er enkelt ydre med 2 mm Dækning. Til Tætning er der tynde fjedrende Ringe med 6×8 mm Tværsnit. Glideren bæres af en hul Gliderstang. Bevægelsen foregaar ved en udvendig liggende *Heusinger* Styring, hvis Indstilling sker ved en i den højre Side af Førerhuset anbragt Skruestyring. Smøringen af Drivværket og en stor Del af Styringstappene foregaar med *Vakuu-Adhesine* Selskabets Smørekopper.

Paa Gliderkasserne er store Luftventiler efter *Borsigs* Model. Foruden disse er der paa hvert Cylinderdæksel anbragt mindre Ventiler. Naar Lokomotivet kører

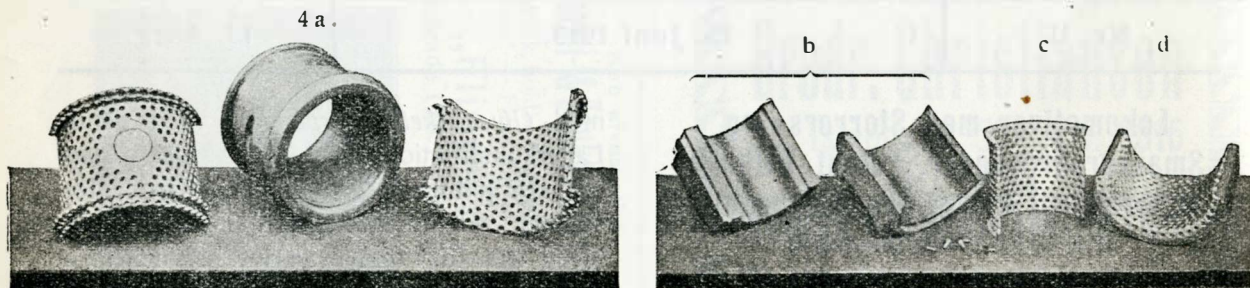


Fig. 4.

dan Lagerpande, som i sig selv er tilstrækkelig stærk, gør saa at sige det paastøbte *Glyco-Metal* til en Metalplade af stor Fasthed, og som ved Forskrutninger er forbunden fast og sikkert med Lageret. Ved stærkt Slid af Lagerets Kraver kunne disse, saalænge Bærefladerne endnu ere brugbare, let og billigt gøres i Stand ved Paasvejsning eller Paalodning af *Glyco*.

Fjedringen af *Krauz* Truckens Aksler foregaar ved ovenliggende Fjedre, der ere forbundne med hinanden ved udlignende Vinkelbalancer. De 2 bageste Akslers Fjedre ligger under Akslerne og ere forbundne med hinanden ved Længdebalancer.

Cylindrene ligge paa begge Sider af Rammen, og Dampfordelingen foregaar ved Glidere efter *Hochwalds* Model. (Denne Glider ere nærmere beskrevet i Lok.-Tid. No. 2, 1912, S. 20–21 og Lok.-Tid. No. 21, 1912, S. 325–327). Diameteren er 220

uden Damp, er der paa hver Cylinder anbragt særlig Trykudligningsindretning, som betjenes ved et Træk fra Førerhuset.

Til Smøring af Stempler og Glidere tjener en Smørepresse, Model *Dicker & Werneburg*, med 6 Udløb, fra hvilke 2 Ledninger føre til begge Cylinderstemplerne og de øvrige 4 til hver Stempelgliderende.

For bedre at udnytte Adhæensionsvægten er der anbragt en Dampsandspreder efter System *Hardy*. I hver Køreretning løber Sandet ud foran Drivhjulet.

Den tilstedeværende Grad af Overhedning vises af et Distancepyrometer, der er anbragt i Førerhuset, medens Trykket i Gliderkassen kan aflæses paa et Distancemeter. Lokomotivets Hastighed registreres af en Hastighedsmaaler, System *Haushälter*.

Af særlig Interesse er Fremstillingen af Bremseindretningen ved disse Lokomo-

som er skematisk fremstillet i Fig. 6. Virkemaaden er i Korthed følgende: Styringen bliver lagt modsat Lokomotivets Køreretning, hvorved Dampfordelingen bliver saaledes, at Drivværkskræfterne maa arbejde mod Damptrykket i Kedlen. Medens Styringen tilvejebringer Cylindrenes Forbindelse med Udgangen, øver Stemplerne en sugende Virkning og trækker saaledes den Damp- og Vandblanding, som føres i Udstrømningsledningen, gennem Ventilen a ind i Cylindrene. Hvis ikke denne Blanding var til Stede, vilde Aske fra Røgkammeret naa ned i Cylindrene, og denne Bremsemetode være umulig.

Som tidligere nævnt befinder en Del af Vandforraadet sig imellem Rammerne, medens største Delen findes i de paa begge Sider af Kedlen anbragte Kasser. Indholdet af den øverste og nederste Kasse angives ved særskilte Svømmere.

Kulkassen, som befinder sig bag Førerhuset, er delt i 3 omtrent lige store Dele. Den midterste tjener til at optage almindelige Kul, og kan lukkes mod Førerpladsen af en Skyder. Begge Siderummene, der ere aabne mod Førerpladsen, ere bestemte til at optage Briketter.

Det meget rummelige Førerhus har Skydevinduer i Sidevæggene for at lette Lokomotivpersonalet, naar de læne sig ud for at holde Udkig under Rangering. Under Kørslen kunne Indgangsaaabningerne i Førerhuset holdes lukkede af Sejldugsforhæng. I begge Sider af Huset er anbragt Skabe til Lokomotivpersonalets Klæder. Paa Bagvæggens Midte hænger et Nøgleskab, medens Rum til at optage det øvrige Værktøj og Oliedunke ere anbragte under Førerpladsen.

Lokomotiverne have arbejdet upaaklageligt siden de begyndte deres Tjeneste, og Vanskeligheder har ikke vist sig ved Betjeningen trods det, at Personalet hidtil kun har haft at gøre med Lokomotiver med mættet Damp.

Præstationerne, saavel som Kul- og Vandforbruget i Driften, bliver for Tiden undersøgt og fastslaaet, og Meddelelser om

de opnaaede Resultater vil senere fremkomme.

(Fortsættes).

Thermolokomotivet.

Det allernyeste paa Lokomotivindustriens Omraade er det saakaldte »Thermolokomotiv«, som fornylig er ankommen til Berlin, hvor det ved egen Kraft har tilbagelagt Strækningen fra Winterthur over Basel, Strassburg, Frankfurt a. M. til Berlin. »Thermolokomotivet«, hvis Konstruktion er udført af Overbygningsraad *Adolf Klose* i Berlin, er tildels bygget af Firmaet *A. Borsig* i Tegel, medens Motorerne dertil er leveret og indsatte af *Brødrene Sulzer* i Winterthur.

Thermolokomotivet adskiller sig væsentlig fra de hidtil benyttede Lokomotivarter ved, at der hverken anvendes Damp eller Elektricitet, hvorimod Drivkraften frembringes ved Hjælp af Dieselmotorer. Dieselmotoren, der stadig kan glæde sig over en større Udbredelse, og hvori mange ser Fremtidens Storkraftmaskine, har som bekendt allerede i nogen Tid fundet Anvendelse indenfor Skibsfarten i Stedet for Dampmaskinen og Turbinen. At Thermolokomotivet i Særdeleshed ogsaa er egnet for Lokomotivdriften, har den nye Maskine under sin første Fart ved den tilbagelagte lange Strækning bevist.

Man kan naturligvis ikke i Øjeblikket sige, hvilken teknisk og videnskabelig Betydning der stikker i denne Maskine, om den vil være i Stand til at fortrænge det gamle agtværdige Damplokomotiv, eller hindre den elektriske Trækrafts Fremgang. Dieselmotoren er i de senere Aar bleven grundig forbedret og anses paa Grund af sin Økonomi af mange som Fremtidens Motor. Da den kan arbejde med næsten alle Oliesorter, endog med Tjæreolie, saa bliver den udviklede Kraftenhed billigere end Kuldampmaskinerne. *Lokomotiv- og Elektricitetsindustrien maa derfor følge Ther-*

molokomotivets Prøvekørsel med agtpaaigivende Opmærksomhed.

Thermolokomotivet ser anderledes ud end andre Lokomotiver. Udvendig ligner det en stor Bogiepersonvogn, kun Vinduerne er mindre og anbragte tæt under Taget. Endvidere faar man kun gennem Kobbeltangen, som forbinder begge Drivhjulene, Underretning om, at dette mærkelige Køretøj er et Lokomotiv. Den til de fleste Lokomotiver hørende Tender mangler. Brændselsstoffet bestaar af Raalie. I begge Vognens Ender er en Førerplads, saaledes at der ingen Drejeskrive behøves ved Forandring af Kørselsretningen; kun Lokomotivpersonalet skifter Plads. Lokomotivets Hastighed kan bringes op til 100 km pr. Time; det tilhører altsaa Hurtigtogstypen. Det er ikke som en Del af de nyere Lokomotiver tilspidset i Enderne, men derimod lige — en Anordning, der er truffet, fordi det har vist sig, at Vinduerne i de tilspidsede Førerhuse er mere tilbøjelige til at »dugge« end de lige. Desuden er der en Aabning i Forenden, hvor igennem den fornødne Luftmængde til Fremstillingen af komprimeret Luft strømmer ind.

Til Lokomotivets Drift benyttes 2 Dieselmotorer, hvoraf den egentlige Kørselsmotor, der har 4 Cylindre, er tilkoblet Drivhjulene. Den anden Motor løber uafhængig, og frembringer ved Hjælp af Luftpumper komprimeret Luft af meget høj Spænding, der benyttes til Maskinens Igangsætning og Manøvrering. Igangsætningen sker paa den Maade, at den komprimerede Luft strømmer ind i Kørselsmotorens Cylindre saaledes, at den i Begyndelsen arbejder som »Trykluftsmotor«. Saasnart der er naaet en bestemt Hastighed, omskiftes Motoren til Dieselssystem, hvorefter den arbejder videre som saadan. Tryklufften fra den uafhængige Motor kan i visse Tilfælde anvendes til en Forøgelse af Kørselsmotorens Drivkraft.

Dette første Thermolokomotiv førtes paa Turen fra Schweiz til Berlin af Ingeniører og Embedsmænd fra det preussiske Jernbanecentralamt.

I Begyndelsen skal det køre paa Linien Berlin—Potsdam—Magdeburg, og vi haaber senere at faa Lejlighed til at beskæftige os med Driftsresultaterne.

Signal og Togsikringsmidler.

Da jeg efter nævnte Artikels Afslutning er kommen i Besiddelse af en af den tyske Jernbaneminister von Breitenbach d. 27. og 28. Februar d. A. under Finanslovens 3die Behandling i den tyske Rigsdag fremsat Udtalelse tildels om samme Emne, tillader jeg mig efter det stenografiske Referat at gengive den Del, som direkte berører Spørgsmaalet »Togsikkerheden«.

Under Henvisning til, at Tyskland er Foregangslandet for Jernbanetekniken og vel er det Land i Evropa og maaske i hele Verden, som foretager de fleste Forsøg med Sikringsmidler samt ofrer de største Penge summer derpaa, formener jeg ikke og tror ogsaa at være i Forstaaelse med Flertallet af mine Kolleger, at man ikke kan lade en saa vigtig Udtalelse af Landets øverste Jernbanerepræsentant ude af Betragtning. Hr. von Breitenbach udtalte:

— — — »Til Sammenligning med andre udenfor de tyske Forvaltninger staaende Jernbaneadministrationer indtager vi et glimrende Standpunkt, og vi kan uden Selvovervurdering godt fastslaa, at vi overfor Banerne i de Forenede Stater har et overordentligt Forspring.

Dette fremhæver jeg, netop fordi der i saa Henseende ikke findes et mere gennemført System paa andre Baner og ikke anvendes saa mange automatiske Sikringsmidler som netop der. Der har man gennemført den automatiske Kobling og den fuldstændige automatiske Bremsning af Togene. Vi har for Tiden kun gennemgaaende Bremse i alle Persontogene, og for den overvejende Del kan den gennemgaaende Bremse benyttes i Ilgodstogene, men desværre ikke i vore Godstog, da dette er et Spørgsmaal,

som angaar samtlige mellemeuropæiske Bannere og kun kan løses af disse i Fællesskab. I disse mangfoldige Kredse støder man imidlertid endnu paa stor Modstand. *Men jeg gentager, mine Herrer, at de automatiske Sikringsmidler, hvor disse er indførte, absolut ikke er noget Universalmiddel mod Driftsuheld, og ubetinget ikke fører til nogen Forbedring af Driftssikkerheden.* Det vil De næste Aar kunne se af den til Sammenligning udarbejdede Statistik. Til Trods herfor bestræber vi os selvfølgelig stadig paa at prøve alle de Opfindelser, som tilstilles os. Dette sker ogsaa med de mekaniske Sikringsmidler, som den foregaaende Taler berørte; *disse er jo nu en Gang beregnede paa hørligt og synligt at tilkendegive Lokomotivføreren paa Maskinen, at han nærmer sig et Signal — kun nærmer sig dette! En anden Gruppe har til Hensigt hørligt og synligt at tilkenægive Signalets Stilling, og under visse Omstændigheder at bevirke en automatisk Bremsning af Toget.* Det sidste System er det mest komplicerede og derfor det mest usikre. Vi har indenfor Rigsbannernes Omraade foretaget omfattende Forsøg i begge Retninger og fortsætter for Tiden fremdeles dermed. Paa de preussiske Statsbaners Omraade prøves de vedblivende i stort Flertal af Direktionskredsene. *Men, mine Herrer, jeg kan endnu i Dag ikke konstatere, om alle disse Forsøg — selv kun dem, der har til Hensigt ved et akustisk eller synligt Tegn at bringe Føreren paa Maskinen til Underretning om, at han nærmer sig et Signal (den mest enkle Metode) — vil have et overbevisende Resultat til Følge.* Vi har endnu stadig trods Tusinder af Forsøg maattet fastslaa, at der forekommer Misvisninger, og deri ligger netop den største Fare. Saasnart vi vedvarende præsenterer Føreren paa Maskinen en saadan Konstruktion, saa tror han paa den ene Side — det er menneskeligt — med Sikkerhed at kunne regne med, at den ogsaa virkelig fungerer, og er han fortrolig med denne Anskuelse, saa afledes hans Opmærksomhed en Del fra Strækningen — med eller mod hans Villie, og deri ligger Faren. Vi kan

under alle Omstændigheder kun gaa med til den Art Systemer, naar de er absolut sikre; og til den Overbevisning er vi endnu i Dag ikke naaet.

Aalestrup, den 19. Maj 1913.

Herm. Ohlsen,
Lokomotivfører.

»De to Tempi«.

At der indenfor Administrationen hersker to Tempi, naar det gælder Lokomotivpersonalets pekuniære Forhold, er en gammelkendt Sag; man behøver i saa Henseende kun at drage Sammenligninger mellem den Hurtighed, hvormed en eller anden Lønningsreduktion indføres, og den Langsommelighed, hvormed man behandler indsendte Andragender om Forbedringer i Personalets økonomiske Stilling.

Et af de bedste Beviser har man saaledes i det af D. L. & L. F. for snart Aar og Dag siden indsendte Andragende om, at der maatte blive ydet Depotforstanderne omkring i de mindre Depoter et Vederlag for det Arbejde, som Statsbanerne af disse Mennesker forlanger udført i deres Fritid. Jeg skal lade det være usagt, om hvorvidt det har sin Rigtighed, som et Forlydende tror at vide, at denne Sag har været til Behandling indenfor Bevillingsmyndighedernes Kredse; et er i alle Tilfælde givet: at man til Dato trods den aargamle Indsendelse endnu intet har hørt, hvorimod man i den mellemliggende Tid ofte har været Vidne til Afkortelse i Indtægterne.

Sammenlignet med Privatbanerne, hvor Førsteføreren for det med Stillingen forbundne Merarbejde erholder et fast aarligt Honorar, kan man kun opfatte den ved Statsbanerne bestaaende Ordning som en Uretfærdighed mod Personalet. Med Længsel har dette haabet, at vor ærede Administration vilde tage Hensyn til Foreningens Henvendelse forrige Aar om denne Sag. Eller er denne ogsaa indsendt til Kommissionen?

Et Dementi.

I »Dansk Lok.-Tid.« No. 10 har en Indsender, der skriver sig Rangerfører, be-gaaet en Artikel, »Lokomotiv- kontra Stationspersonale«, og som har vakt Misbilligelse blandt Lokomotivpersonalet i Fa., bl. a. fordi den i udpræget Grad drager til Felts mod Lokomotivformanden, hvorved denne stilles i et uheldigt Lys.

Paa et Møde, som afholdtes af Fa. Lokomotivfyrb. Afd., valgtes undertegnede til at indsende et Dementi til »Lok.-Tid.«, hvori der uforbeholdent tages Afstand fra Tendensen i nævnte Art., og at den er fremkommen i Bladet. Det misbilligedes i Forbindelse hermed, at en saadan Art. er skreven uden Indsenderens Navn, og at den saaledes med sin lyssky Karakter skjuler sig bag Ryggen af 18 Kolleger, som ogsaa ere Rangerførere, og saaledes udsætter dem for Mistænkeliggørelse.

Ligeledes var alle enige om, at følte nogen sig forurettet kunde vedkommende tale med sine Overordnede herom, og den eneste rette Vej til Ændring af lokale Forhold var at forhandle gennem de af Foreningen valgte Tillidsmænd. Det stod for alle som forkasteligt gennem en Art. at sprede en forkert Opfattelse af de virkelige Forhold ud over Landet, saa meget mere, som det ikke er Maaden at opnaa det paa, der burde være Kardinalpunktet i Hensigten med Art., nemlig Løsningen af lokale Spørgsmaal.

Endelig fremhævedes paa det bestemteste, at Forholdet mellem Over- og Underordnede i Fa. er det bedst mulige, idet vi altid har fundet Velvillie og Imødekommenhed i Opfyldelse af vore fremsatte Ønsker, og alene af den Grund er Fremkomsten af sli-g Art. aldeles uberettiget.

F. Jensen. M. Rasmussen.

Otto Bendixen.

Lokomotiv- kontra Stationspersonale.

I Anledning af en Artikel i »Dansk Lokomotiv-Tidende No. 10 med ovenstaaende Overskrift, finder undertegnede Anledning til at anmode vedkommende Forfatter til Artiklen om at signere sig med Navns Underskrift, da særlig Indholdet af første Del af Artiklen peger hen paa en bestemt Mand, og som altsaa vil blive stemplet som Forfatter til Artiklen.

Efter min Formening burde den Slags Skrivelser altid være signeret med Navns Underskrift for ikke at kaste Mistanke paa en udenforstaaende.

I. S. M. Pedersen,
Lokomotivfyrbøder,
Fredericia.

* * *

Vi har ikke ment at kunne nægte Optagelsen af »Rangerfører«s Artikel, selv om den ikke var forsynet med Navns Underskrift, og den staar da ogsaa for vor Regning og Risiko.

Vi er ikke enig med Hr. Pedersen i, at saadanne Artikler altid bør signeres med Navn. Det kan være nødvendigt af Hensyn til den »kære Husfred« at skjule sig bag Anonymiteten; men det er en Selvfølge, at det, der anføres, skal være autentisk og i Overensstemmelse med de faktiske Forhold.

Red.

Lokomotivførerprøven.

Til de nu afsluttede Prøver for Lokomotivførere, der er afholdte i Dagene fra den 12. Marts til den 26. April d. A., indstillede der sig i alle 5 Maskinkredse ialt 28 Lokomotivfyrbødere, hvoraf efternævnte erholdt Karakteren »Bestaaet«, nemlig:

F. C. Rasmussen, Helsingør
H. Søgaard, Kbhavn. G. 1.
H. P. Pedersen, Kbhavn. H. 1.

P. H. T. Pedersen, Slagelse
 A. Gustafsen, Korsør
 J. E. Bredahl, Kbhavn. G. 5.
 J. M. S. Sørensen, Slagelse
 J. C. Nielsen, Kbhavn. G. 5.
 N. M. Madsen, Slagelse
 J. M. Petersen, Esbjerg
 A. Hansen, Vamdrup
 P. Sprogø, Ribe
 H. P. Danielsen, Nyborg
 C. O. Rasmussen, Assens
 H. Simonsen, Nyborg
 N. P. K. Frederiksen, Nyborg
 J. M. Jensen, Vamdrup
 C. Ringsted, Aalborg
 N. M. Eriksen, Struer
 A. A. Thøgersen, Struer
 L. P. H. Conrad, Viborg
 K. J. G. Sørensen, Viborg
 O. G. Olsen, Struer
 A. C. Madsen, Struer
 A. K. J. T. Johnsen, Holstebro
 K. Knudsen, Aalestrup
 V. C. Høyer, Langaa 4.

En Lokomotivfyrbøder erholdt Karakteren »Ikke bestaaet«.

Fra Aarhus.

Hvem har ikke læst Beskrivelser eller Bøger om det russiske Rædselsregimente og uvilkaarlig knyttet Hænderne i Harme over, at saadanne Forhold virkelig kan eksistere, hvor de uden Lov eller Dom har deporteret en Mand til fjerne Egne til Trods for, at vedkommende ikke har forset sig det ringeste; kun fordi de har haft Mistanke eller Mishag til Manden. Og naar en Gang imellem Retfærdighedens Arm har naaet en af disse Bødler, saa har man uvilkaarlig tænkt:

»Det er kun, hvad de ærlig har fortjent!«

Slet saa galt som i Rusland er det heldigvis ikke herhjemme; men hvem, der har fulgt Forholdene i Aarhus i den sidste

Tid med Hensyn til Tvangsforflytterne, maa indrømme, at man ikke behøver at gaa til Rusland for at komme ind under utrygge Forhold, hvor det Mand og Mand imellem lyder: —

»Hvis Tur mon det næste Gang bliver til at komme væk?«

Ja, det er en Sætning, som har lydt mange Hundrede Gange i den sidste Tid, og Ord, som har skabt en Utryghed indenfor Personalet i Depotet.

Disse springende Tvangsforflytninger er saa meget mere ubegribelige, som vore overordnede havde det i sin Magt at undgaa enhver Misstemning, nemlig ved at benytte sig af Ancienniteten. Hvis disse Mennesker endda for en Forseelse ved Dom var dømt til Tvangsforflytelse, var der intet at sige dertil; saa var det til at forstaa.

Naar disse Forflytninger var foregaaet efter Ancienniteten, var der sikkert ikke en eneste Mand, der havde været utilfreds, da Ancienniteten nemlig afskærer fra enhver Kritik; men som de er foregaaet, har de været Grund til en Demoralisation og Utryghed hos Personalet, som vore overordnede ikke skal sætte Pris paa. Men da de mest grelle Tilfælde er foregaaet indenfor Medlemmer af Jernbaneforeningen, lad os saa se, at den benytter sig af den saa højt priste »Forhandlingsret«.

Det skal dog indrømmes, at en Del af Personalet selv har begaaet en stor Fejl ved at indsende Ansøgning om at faa Lov til at forblive i Aarhus og derved selv har begaaet et Brud paa Anciennitetsreglerne i Stedet for at lade sig forflytte, som det kunde tilkomme dem; og hvor maa de Menneskers Samvittighed se ud, som har faaet Lov at blive paa ældre Kollegers Bekostning — Kolleger, som ikke har funden Anledning til at indsende Ansøgning i Kraft af deres større Anciennitet. Men selv om Personalet ogsaa laver en Fejl, er det dermed ikke givet, at Fejlen skal fortsættes opad.

Det maa lades Lokomotivfyrbøderne, at de har været de mest vaagne i denne Sag, idet de nemlig — i Modsætning til Lokomotivførerne — igennem deres Afde-

lingsbestyrelse har henstillet, at Ancienniteten blev den gældende, og tilsyneladende viser det sig ogsaa, at de er sluppet mest helskindet over Forflyttelserne. — Derimod har Lokomotivførernes Hovedafdeling arbejdet ret energisk for disse.

Man maa haabe, at en saadan Situation som den i Aarhus maa lukke Øjnene op paa enhver Lokomotivmand for, at det kun er ved Sammenhold, at der kan udrettes noget, og lad os haabe, at Anciennitetsreglerne i Fremtiden maa komme til at betyde noget mere, end de gør i Øjeblikket, hvor en herværende overordnet kan sige, at han i dette Tilfælde bryder sig fejl om baade Forening og Anciennitetsregler.

Blix.

* * *

Som bekendt blev der fra Hovedbestyrelsens Side gjort Forestilling hos Maskindirektøren om, at der ved Forflyttelse af det i Aarhus frigjorte Personale blev taget Hensyn til Ancienniteten, dels fordi det var et retfærdigt Princip, og dels fordi man mente, at de ældre vilde lide mest ved en Forflyttelse. Dette synes man ogsaa at have været fulgt for Lokomotivfyrbødernes Vedkommende; men for Førernes Vedkommende er flere med fra 5 til 12 Aars Anciennitet forflyttede til Fordel for Førere med 3 à 4 Aars Anciennitet. Det er derfor ikke underligt, om Bølgerne gaar højt i Aarhus, idet en saadan Fremgangsmaade synes ret vilkaarlig valgt.

Synes d'Hrr. Lokf. i Jernbaneforeningen ikke, at det snart er paa Tide, at de gaar med til D. L. & L. F.s Forslag om Anciennitetsregler, der kun venter paa deres Sanktion hos Maskindirektøren? og saa i Fremtiden faa dem efterlevet.

Red.

Et Fremskridt.

Det var med oprigtig Glæde, at jeg læste Indholdet af Generaldirektionens Ordre No. 55 i Serie H. af 10. Maj d. A; dog

skal jeg indrømme, at jeg følte mig en Del skuffet, da jeg opdagede, at Meningen med Ordren kun er, at den foresatte eller overordnede har Ret til at forsende tjenstlige Skrivelser i lukket Tilstand. Hvorfor har man ikke gjort Skridtet fuldt og givet den underordnede samme Ret, hvor det gælder Sager, hvis Natur — til Eksempel for Lokomotivpersonalets Vedkommende — ikke angaar Depoternes indre Anliggender?

Hvad var vel rimeligere, end at til Eks. en Lokomotivfører, der har en eller anden større Sag fra sin Strækningskørsel, hvor muligvis ogsaa en anden Kollega er impliceret, maa indsende sine Besvarelser til Kredsen i lukket Stand? Hvor liden og ubetydelig denne Reform end tager sig ud, vil den ved mange Lejligheder dog faa stor Betydning, og aldrig i nogen Henseende være til Skade for Statsbanernes Ledelse.

Forventningsfuldt vil Personalet derfor haabe, at Administrationen vil tage Hensyn til dette beskedne Ønske, hvis Indførelse kun vil blive til Gavn for hele Etaten, idet der skabes en større Tryghedsfølelse indenfor Personalet og overfor de Foresatte.

Pax.

Jernbanernes strategiske Betydning i Krigstid.

(Fortsat).

En ny Udvikling udviste det militære Jernbanevæsen i den amerikanske Borgerkrig 1862—64, hvor Jernbanerne for første Gang under større Forhold spillede den afgørende Rolle under Hærmassernes Forskydning og ved den sikre Vedligeholdelse af Forplejningen. I denne Krig blev der ogsaa for første Gang benyttet Jernbanetropper. Deres øverstbefalende General Mac Callun modtog den Ordre at sætte sig i Besiddelse af alle Jernbanelinierne paa hele Krigsomraadet; Tropperne, som var ham underlagte, bestod hovedsagelig af et militært uddannet Jernbanepersonale, der

var delt i et Drifts- og et Anlægskorps. Hæren var i denne Krig i alle sine Bevægelser nøje knyttet til Jernbanerne, fordi der i det svagt befolkede Virginia ikke fandtes tilstrækkelige Næringsmidler, og Tropperne som Følge deraf fuldstændig var henvist til at faa alt, hvad de brugte til deres Underhold, fra deres Hjemstavn. General Mac Callun var ogsaa den første, som anlagde nye Banelinier for militære Operationer i Krigstid; hans Jernbanekorps, der talte 25,000 Mand, byggede saaledes over 2000 km Jernbaner. Efter at ogsaa Franskmandene, hvad allerede foran er berørt, i Aaret 1859 under Koncentrationen af deres Hær ved Grænsen af Sardinien havde anvendt Jernbanerne paa en højst fordelagtig Maade, gik Evropas Folkeslag med Alvor over til i Fredstid at omdanne deres Jernbanevæsen med en eventuel Krig for Øje.

Jernbanernes første Anvendelse i Krigsøjemed, og hvor der fra begge de krigsførende Stater som Følge af godt tilrettede Planer førtes store Troppemængder til Slagmarken, fandt Sted i Aaret 1866 under Krigen mellem Prøjsen og Østrig. Begge Parter benyttede først Jernbanerne til Afmarschen og anvendte derefter det samme Befordringsmiddel endnu en Gang til dermed i betydelig Omfang at foretage omgaaende Bevægelser under Felttoget. I Særdeleshed for Østrigernes Vedkommende var de til stor Nytte under deres Tilbagetog mod Wien, hvor den militære Transport stadig maatte befrygte Overfald fra de forfølgende Preussers Side. Særlig interessant var under dette Felttog Banernes Anvendelse til Transport af Forplejningsgenstandene for den preussiske Hær; særdeles lærerig paa den Maade, at man saa, hvorledes en saadan Tjeneste *ikke* maa udføres. Af Leverandørerne blev der nemlig indleveret og afsendt langt flere Næringsmidler, end Hæren forbrugte. Som Følge af manglende Arbejds-kraft kunde de dermed fuldt læssede Tog ikke udlæsses, hvorfor Banegaardene fyldtes, og da yderligere de med Næringsmidler forsynede Vogne tilbageholdtes for Jernbaneforvaltningerne, skulde disse Forhold

ubetinget medføre Mangel paa Vognmateriel. Da Hæren desuden i Mellemtiden var rykket ud over Banernes Endepunkter, og man ikke forud havde taget i Betragtning, at en efterfølgende Transport af Levnedsmidlerne pr. Vogn vilde være nødvendig, maatte Tropperne trods de store Forraad, som man i Virkeligheden ejede, dog lide Nød. Store Mængder af Fødevarer fordærvedes og maatte i mere eller mindre uspiselig Tilstand sælges.

Paa Grund af en kort før Krigens Udbrud udarbejdet Plan oprettedes der paa preussisk Side ved dens Begyndelse 3 Feltbaneafdelinger, som overdroges Genoprettelsen af afbrudte Banelinier, Anlægget af nye Banelinier og Krydsningsstationer samt Ødelæggelsen af de fjendtlige Jernbaner. De udførte i Særdeleshed paa Krigsskuepladsen i Böhmen et godt Stykke Arbejde. Kun faa Dage efter Indmarschen i Böhmen kunde der allerede beforders Tog fra Reichenberg til Turnau, og yderligere blev kort Tid efter ogsaa Strækningen Prag—Pardubitz sat i driftssikker Stand, efter at Besættelsen af de hertil grænsende Landsdele var foretaget. Da Hovedkvarteret holdt sit Indtog i Brünn, kørte allerede det første Lokomotiv med preussisk Besætning fra Pardubitz dertil. Kort Tid efter kunde Togene igen løbe over Prag—Kralup til Turnau, saaledes at Forbindelsen var fuldført mellem Lundenburg og Berlin, omend ad Omveje. Denne Præstation fortjener saa meget større Opmærksomhed, som det skortede Afdelingerne paa den fornødne Forberedelse, ligesom ogsaa Mangel paa militær Organisation og Disciplin undertiden greb forstyrrende ind i Arbejdet; men denne Ulempe udjævnedes igen ved Hjælp af Feltbaneafdelingens tekniske Embedsmænds Energi og Intelligens.

For Jernbanevæsenets Vedkommende var denne Krig et Bevis for, at de i Fredstiden trufne Foranstaltninger til Udrykning vel havde vist sig fordelagtig, men at Banernes Anvendelse til Eftertransport af Forplejningen havde medført store Vanskeligheder, i Særdeleshed da denne Transport

led betydelige Forsinkelser ved undervejs at maatte krydse modgaaende Tog med syge, saarede og Fanger. Feltbaneafdelingen havde under Angrebene bestaaet sin Prøve, men af de høstede Erfaringer fremgik det dog, at det fremfor alt ved en fortsat Forbedring var nødvendig at indføre en bestemt Organisation, og sætte en med alle Hærens Jernbanesager fortrolig Ledelse i Spidsen. De hertil nødvendige Forholdsregler gennemførtes i den korte Fredstid indtil Aaret 1870.

Da paa dette Tidspunkt den mellem Frankrig og Tyskland indtraadte Uoverensstemmelse lod formode, at der i den nærmeste Fremtid vilde opstaa krigeriske Forviklinger, blev der med dette for Øje og med den største Energi arbejdet paa Løsningen af den opdukkende Opgave, hvad der var saameget mere vanskelig, som de tyske Jernbaner dengang bestod af nogle og halvtredsindstyve forskellige Net, der mest bestod af Privatforetagender, og sorteret under 9 forskellige Handelsministerier. Disse Vanskeligheder overvandt, og alle Forberedelserne ordnedes saaledes, at Dispositionerne angaaende de preussiske Troppers Befordring allerede paa den 2den Mobiliseringsdag kunde udsendes til de paa-gældende Autoriteter. For de sydtyske Staters Vedkommende blev den for Preussen truffne Anordning i lignende Maade anvendt.

Mens hvert Armeekorps under Krigen i 1866 ved Afrejsen blev henvist til en særlig Jernbanelinie, var dette ved den tysk-franske Krigs Udbrud ikke mulig paa Grund af det forøgede Antal Korps. De nordtyske Tropper, af hvilke først 10 Armeekorps skulde transporteres til Grænsen, befordredes ad 6 forskellige Linier til Vestfronten; den 9de Mobiliseringsdag, den 24. Juli, begyndte Toppettransporten, og den 19de Dag, altsaa 11 Dage, var de 3 Armeer koncentreret, ganske vist uden anden Afdeling af deres Kolonner eller Train.

Paa fransk Side stod der før Opbruddet 3 Jernbanelinier til Raadighed. Fra de militære Autoriteters Side var der aldeles ingen Forberedelser truffen for Toppettrans-

porten; men ikke desto mindre kunde man dog allerede begynde den 16. Juli om Eftermiddagen dermed, efter at Krigsministeriet først den 15. Juli havde givet Jernbaneforvaltningerne Underretning om Krigen Udbrud. Jernbaneautoriteterne viste sig overordentlig beregnende og hurtige; de havde saaledes allerede ved Opstaaelsen af politiske Tvistigheder mellem Preussen og Frankrig udarbejdet deres Køreplaner, efter hvilke der paa den dobbeltsporede Strækning Paris-Chalons-Frouard til Metz og Strassburg daglig skulde løbe 24 Tog, mens der paa de til samme Endepunkter førende Linier over Mühlhausen og Colmar paa den ene Side og over Soissons, Rheims, Charleville og Diedenhofen paa den anden Side daglig skulde beføres 18 Tog.

Store Vanskeligheder medførte denne Mobilisering, idet det til Krigstjenesten indkaldte Mandskab først skulde transporteres til de store Beklædningsdepoter og Vaabenkamre, hvorfra de efter at være udrustede saa kunde tilføres deres Afdelinger. Ved denne flere Gange fordoblede Befordring foraarsagedes der Jernbanerne et betydeligt større Arbejde.

Ogsaa Transporten af de Efternølere, der manglede ved de respektive Afdelingers Afrejse, og som i store Skarer indfandt sig paa Banegaardene og forlangte at blive befordrede til Østgrænsen, voldte Jernbaneforvaltningerne stort Besvær.

Under Koncentreringen af begge de franske Armeer, hvoraf den ene fandt Sted ved Strassburg, den anden ved Metz, blev der paa Østbanen i Tiden fra 16. til 22. Juli befordret 594 Tog, som ialt bragte 196620 Mennesker, 32410 Heste, 3162 Stk. Skys og 995 Munitionsvogne til Grænsen. Tallene betyder en overordentlig Præstation, særlig naar der tages Hensyn til de store Fejl, som Hærledelsen begik; mange Tropper kom saaledes flere Timer for sent, andre lige saa meget for tidlig til Afgangsstationerne, hvor de sidste undertiden i Timevis spærrede de Perroner og Banegaardspladser, som andre Tropper skulde benytte.

(Fortsættes).

D. L. & L. F.

Adressefortegnelse:

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128^a, København.

Hovedbestyrelsens Sekretar:

Lokf. C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a^o,
København B.

Formanden for Lokomotivførernes Hovedafdeling:

Lokf. M. Mortensen, Rosenvængets Allé, Esbjerg.

Formanden for Lokomotivfyrbødernes Hovedafdeling:

Lokfb. Rich. Lillie, Middelfartgade 4^o, København Ø.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

* * *

Til Medlemslisten.

Struer Lokfb.-Afd.

Udmeldt af Afdelingen er Lokfb. K.

A. Kristensen.

Struer, ¹/₁₁ 13.

Nielsen.

Statsbanepersonalets Ulykkesforsikring,

som begyndte sin Virksomhed den 1. December i Fjor, har i det forløbne halve Aar haft en betydelig Tilgang. Medlemsantallet er nu 475, deriblandt talrige Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere, og Forsikringssummen, som oprindeligt var 750,000 Kr., er vokset til over 900,000 Kr. Lokomotivfører Sibbernsen, Aarhus, er Medlem af Foreningens Bestyrelse.

Carlsberg Bryggerierne.

Fra Carlsberg har vi faaet tilsendt et smukt udstyret Hefte indeholdende en Omtale af Bryggerierne og dets Produkter.

Det er noget, der ellers ligger udenfor vor specielle Opgave, i Fagbladet at henlede Læsernes Opmærksomhed paa Ølsorter, hvadenten de er under- eller over-

gæret; men der ligger noget tiltalende i den Maade, hvorpaa Carlsbergbryggerierne — i Modsætning til andre anvender sit Overskud. Har man ikke en udpræget Smag for andre Ølsorter, bør Carlsbergs Ølsorter og Mineralvande foretrakkes, dels fordi man derved bidrager til Carlsbergfonden, hvis Midler for alle Tider er sikret kulturelle Formaal og dels bidrager til at forskønne vor Hovedstad med skønne Taarne og Sculpturer — det er ret beset en mere tiltalende Tanke end at bidrage til Aktionærernes Procenter.

Personalia.

¹/₁₁ 13.

Forfremmet er:

Haandvk. i Korsør C. H. Hansen til Lokomotivfyrbøder i Korsør.

Forflyttede efter Ansøgning er:

Lokomotivførerne

C. C. Christensen, Aarhus H., til Vedde
Th. Jensen, Kbhavn. H. 1., til Kbhavn. G. 5.
O. T. C. Jensen, Vandrup, — G. 1.
A. C. C. Olsen, Kbhavn. G. 1., — G. 5.
A. P. M. Schmidt, Thisted, — G. 1.
L. P. Pedersen, Gjedser, — G. 1.
L. V. Aagaard, Aarhus H., — G. 1.
H. F. C. Conradsen, Struer, — G. 1.
A. J. Hansen, Glyngøre, — Gjedser

Lokomotivfyrbøderne

S. A. T. Petersen, Korsør, til Kbhavn. G. 1.
A. V. Christensen, Vedde, — Slagelse
C. Jensen, Korsør, — Østerbro
A. R. S. Borg, Kbhavn. G. 5., — Kbhavn. G. 1.
H. C. C. Poulsen, Kbhavn. G. 1., — Kbhavn. G. 5.
C. F. Olsen, Kbhavn. G. 1., — Helsingør
K. M. Sørensen, Helsingør, Kbhavn. G. 1.

Beordret forflyttede er:

Lokomotivførerne

A. N. P. Carlsen, Aarhus H., til Thisted
A. F. C. Marx, — — Glyngøre
C. E. Andersen, — — Vandrup
V. M. Mortensen, — — Struer
S. J. Sørensen, — — Struer

Lokomotivfyrbøderne

A. Rasmussen, Aarhus H., til Korsør
P. Jensen, — — Korsør
H. P. Jensen, — — Kalundborg
A. Andersen, — — Viborg
C. A. Sørensen, — — Vedde

8/6 13.

Forflyttet er:

Lokomotivfører A. C. Petersen, Kjøbenhavn G. 1.,
til Kbhavn. H. 1.

21/7 13.

Afskediget er:

Lokomotivfyrbøder H. C. V. Andersen, Glyngøre,
efter Ansøgning.

21/8 13.

Afskediget er:

Lokomotivfyrbøder P. E. Frandsen, Aarhus H.
— N. L. Stilling, Østerbro,
paa Grund af Svagelighed.

S. Bendtsen,
Nørregade 36, Aarhus,
Skræderforretning.

Leverandør til Statsbanerne.

Køb hos de handlende,
der averterer i Lokomotiv-Tidende.

J. Th. Westphall,
Isenkram- & Udstyrsforretning,
Bruunsgade 57. Aarhus. Telef. 1513.
Leverandør til Vare- og Landbrugslotteriet.

Hans Pedersen,
Vildt- & Fiskeforretningen „Prima“,
Bruunsgade 32. Aarhus. Telf. 1747.



N. Chr. Jensen,

Bruunsgade 39,
Telf. 2596. Aarhus.

Trikotage,
Børnekonfektion,
Lingeri.

Største
Udvalg!
Altid
billigt!



N. B. Villiën,

Skotøjsforretning, Basarbygningen, Ryesgade, Aarhus.
Leverandør til Varelotteriet. — 10 Procent for kontant Køb.



Puds
Næsen

i vore ganske dejlige Lomme-
tørklæder, hvis Holdbarhed
staar langt over ethvert andet
til samme Pris. — 6 Stk. i
elegant, glaceret Æske til for-
skellige ekstra lave Priser ::

Forlang Katalog

(72 rigt illustr. Sider) over en Mængde Luxus- og
Brugsgenstande for enhver. Sendes gratis-franko.

(Skriv idag, for imorgen har De glemt
Adressen, og om 8 Dage har De maa-
ske Brug for en af vore mange Artikler.)

Dansk Luxus- og Brugsvare A/S.

Kjøbenhavn B.

Gl. Kongevej 2.

Bytning.

En Lokomotivfører i Vandrup ønsker at bytte med en Kollega paa Sjælland — Slagelse, Helsingør, Kallundborg eller København.

Billet modtager Red.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder ønsker at bytte med en Kollega, helst til Rangering, lige-meget hvor.

Billet modt. Red.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Frederikshavn ønsker at bytte med en Kollega i Korsør.

Billet modt. Red.

W. Kaiser, Aarhus

Kirurgisk Instrumentmager og Bandagist
Tlf. 577 Vestergade 5
Fabrik og Lager af kunstige Lemmer, Ryg- og Ben-Bandager.
Brokbaand, Underlivsbandager. Luft- og Vandpuder.
Stikbækkener samt alle Apparater til Sygepleje.

Gravmonumenter

købes bedst og billigst ved

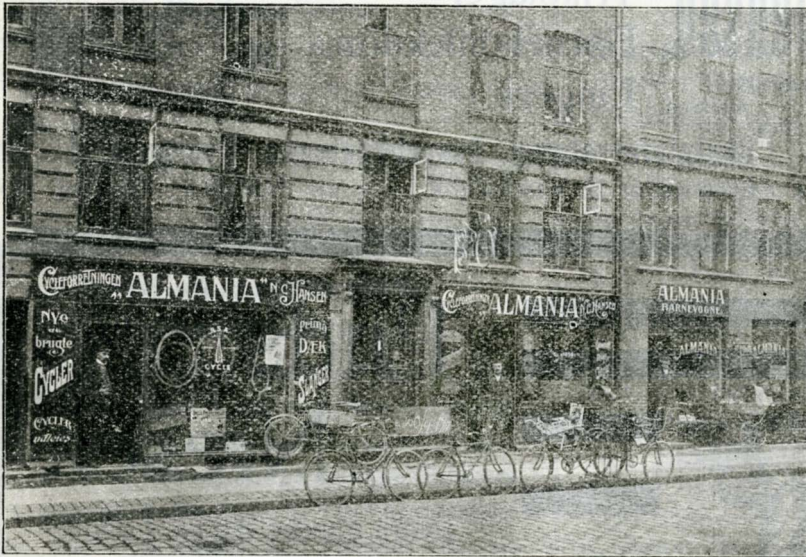
Chr. Christensen

Sten- & Billedhugger-Etbl.

Frederiksgade 26-28-30 :: Aarhus

Gør Deres Indkøb

hos de handlende, der averterer i
Lokomotiv-Tidende.



I Valdemarsgade

57-59

er det største Udvalg
af **CYKLER** med
kendte Mærker.

**Westfalen. N. S. U.
Schladitz.**

Brugte Cykler
til smaa Priser.

Klapvogne
af nyeste Konstruktion
med et og to Sæder
fra 10¹/₂.

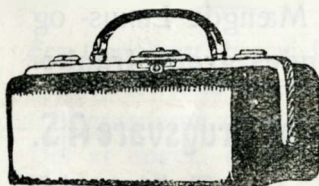
Alt paa
rimelige Betingelsesvilkkaar.

Underbeklædning og Linnedvarer

køber De fra Fabrikken

Fortunstræde 4¹ ved Højbro.

Derved spares Mellemandel, ca. 33¹/₃ Procent.



Reparationer udføres.

Lædervareforretningen, Sønder Boulevard 46,
— anbefales. —

Rejsekufferte, Citytasker, Portemonnær, Skoletasker,
Tornystre, Tegnebøger m. m. i stort Udvalg.

Silius A. Petersen

Glas, Istedgade 47 Sakse,
Porcelæn, Hjørnet af Lommeknive,
Kurvevarer. Absalonsgade Trævarer.
Komplette Køkkenudstyr fra 20--100 Kroner.
Hængelamper og Ampler.

5 pCt. til Jernbanens Folk 5 pCt.

Aarhus Hovedbanegaards Restauration
anbefales. N. LAURSEN



Læge Ingvar Kjærtinge

Tandklinik (10-4)
Østergade 37, Aarhus
Sygekassens Tandlæge i 24 Aar

Statsbanepersonalets

Ulykkesforsikring.

Billige faste Præmier.
Uden Gensidighed. Postadr.: Kbhvn. V.



D'Hrr. Lokomotiv- førere og Lokomo- tivfyrbødere

bør prøve nogle aldeles ud-
mærkede Støvler og Sko,
som jeg fører til Brug for
Lokomotivtjenesten.

Endvidere fører jeg et stort
Udvalg af saavel Herre- som
Damefodtøj til Spasere- og
Selskabsbrug.

„Den forgylde Støvle”,
Istedgade 10

(3die Sted fra den ny Personbanegaard).

Statsbanernes Tjenstmænd køber en gros

Vesterbrogade 66.

St. Melis Nr. 2	17 ¹ / ₂ Ø. pr. 1/2 kg	Prima Mel	9 ¹ / ₂ Øre pr. 1/2 kg	Løvetand	28Ø. pr. 1/2 kg
Hugget do.	20 — —	do. do.	12 ¹ / ₂ — —	Malt	23 — —
Farin	15 — —	do. do.	13 ¹ / ₂ — —	2 Kilo Salt	10 Øre
Hugg. Krystal	22 — —	Rismel	15 ¹ / ₂ — —	2 Kilo Soda	10 Øre

Efter endt Dagværk smager vor Kaffe bedst. 110 Øre pr. 1/2 Kilo.

Priserne er pr. 2 kg. Varerne sendes overalt, ogsaa til Provinserne.

LEVERANDØRER TIL STATSBANERNE

Kay Dyhr

Kvæsthusgade 3 Kjøbenhavn
Maskin-tekniske Artikler

Telefon Central ⁸⁹⁰¹/₆₈₈₆

AS De forenede Jernstøberier, Aarhus.

Leverandør af Støbegods
til Maskinafdelingen

Sporskitter - Kraner - Signalmateriel.

Sømløse Kedelrør til Lokomotiver

BANG & PINGEL

KJØBENHAVN B

H. J. HANSEN

Skrædermester Tlf. Vester
1574 y

38 Sønder Boulevard 38

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

AFBETALING

indrømmes paa alt Skotøj.
Vestergade 22. Aarhus. A. Lybech.

Drik

Fredericia Øl

i Fredericia og Omegn.

„PAKHUSET“

St. Pederstræde 26 anbefaler sit
Detailudsalg af Kaffe, Sukker samt alle Kolonialvarer og
Konserves til billigste Dagspriser. — Prislister
sendes paa Forlangende. — Ingen Filialer.
Telefon Central 9064. ::::::::::: Varerne leveres franko. ::::::::::: Telefon Central 1110.

Livsforsikringselskabet „DANMARK“

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet
ved Henvendelse til Overinspektør F. Rasmussen, Arkonagade 22^a, Tlf. Vester 677 — H. P. Mortensen,
Hollændervej 13¹, F, Tlf. Vester 5588 y, og Lokomotivfyrb. Kildevang.

Kontor Steenstrups Allé 9^a, Kbhvn., aabent 11—1, samt Clemensborg, Aarhus, Tlf. 2862, Kontortid 9—3.

Et Tilbud til d'Hrr. Lokomotivmænd!

Til Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forenings Medlemmer sælger jeg Spise-
skeer, Gaffler etc. paa Ratebetaling til lige saa billige Priser som pr. Kontant. — Af Prislister
fremhæves Spiseskeer og Gaffler fra 12 — 15 — 18 og 20 Kr. pr. Dus. Bedste Dansk Fabrikat.

Betalingsvilkårene fastsættes efter nærmere Aftale.

GEORG JENSEN :: GULDSMED :: ISTEDEGADE 99

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 Lokomotiv-Tidendes Annonceekspedition, Hollændervej 13¹ th.
Kjøbenhavn F. Tlf. Vester 5588 Y.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.

Min Barberforretning

Hj. af Bruunsgade og Hallsvej, Aarhus,
bringes i Lokomotivpersonalets velvillige
Erindring. Ærbødigst

N. Nicolaisen.

MØBLER paa Afbetaling saa- vel som pr. Contant

Reel Betjening og absolut billig
i Forhold til Kvalitet garanteres.

RASMUS NIELSEN

Jægergaardsvej Nr. 60. Aarhus.

Køb hos de handlende,
der averterer i Lokomotiv-Tidende.

Afklippede Frimærker,

Stempelmærker, Privatbanemærker og Vel-
gørenhedsmærker købes til 1,25 Kr. pr. Pd.
(5 Øre pr. 20 Gram).

Udsalg af Frimærker til billige Priser.

Viggo Gundel, Struer.