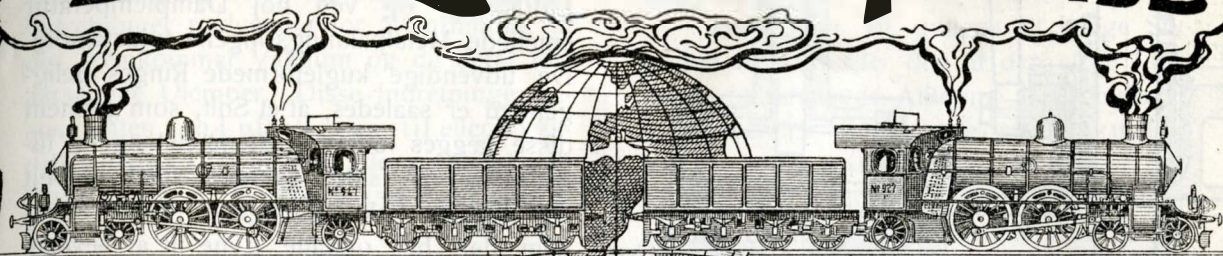


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

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

Nr. 6.

1. April 1913.

13. Aarg.

Lokomotivet med overhedet Damp.

Fra Tysk af O. Bendixen.

(Fortsat).

Bevægelige Stopbøsninger med Kuglinger og Luftkøling.

De almindelige faste, uafkølede Stopbøsninger har ikke kunnet bruges ved Anvendelsen af højt overhedet Damp. Hertil kan kun Metalpakning benyttes, og Stopbøsningerne maa være konstruerede saaledes, at Metalpakningsringene kunne give efter under Stempelstangens frem- og tilbagegaaende Bevægelser og uden, at Tætheden lider derved. Desuden maa Bøsningen,

hvori disse Ringe ligge, bestandig køles af Luften for at holde Temperaturen paa en passende Højde. I Fig. 8 ses en saadan af *Wilhelm Schmidt* konstrueret Stopbøsning. Den her afbildede er den forreste, og som man vil se er den foran forsynet med et særligt Styr for Stempelstangen. Stopbøsningen er i Bunden og foran forsynet med bevægelige, kugleformede Ringe. Cylinderne der tjener til Optagelsen af Pakningsringene, der ere af hvidt Metal, og Bundringen, som er af Støbejern, er forsynet med et dybt, tilsvarende hult Rum (se Fig. 8), i hvilket den ydre Luft kan udøve sin kølende Virkning i Cylinderens hele Længde. Hvor vigtig denne Luftkøling er, har vist sig ved de første Forsøg

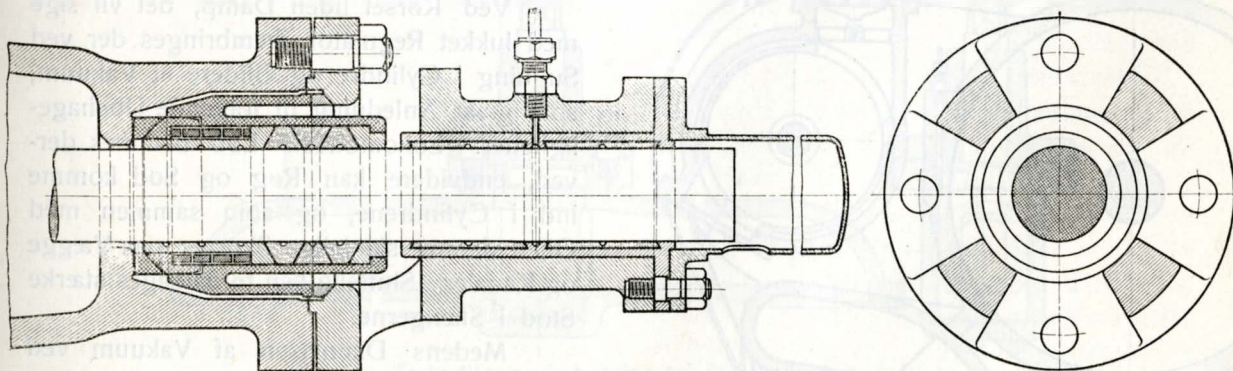
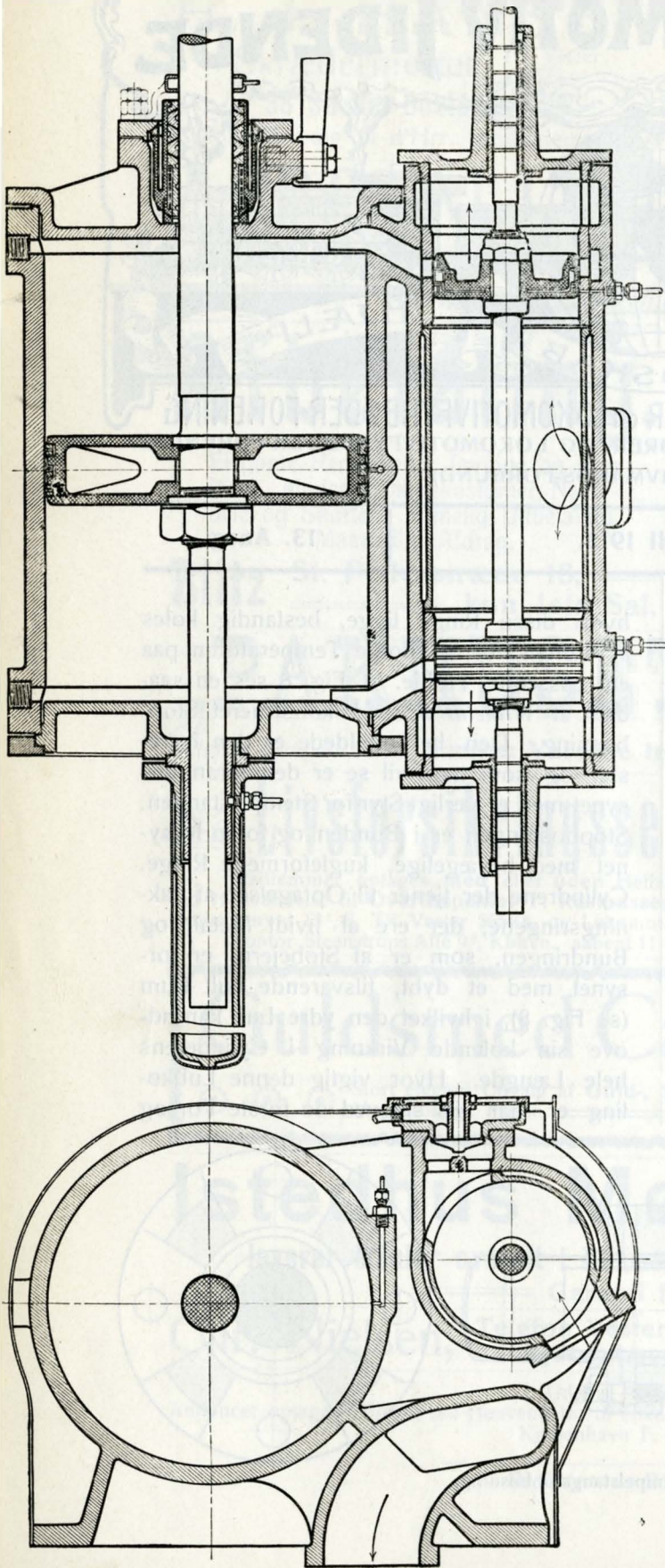


Fig. 8. Forreste Stempelstangstopbøsning.



med Lokomotivet med overhededet Damp. Her vare Stopbøsningerne fremstillede uden Luftkøling, og ved høj Damptemperatur smeltede Metalpakningsringene fuldstændig. De udvendige kugleformede Ringes Beliggenhed er saaledes, at et Snit, som gennem disse lægges lodret til Stempelstangen, tilnærmelsesvis falder sammen med et Snit lagt gennem Pakningsringenes Midte. Gennem den her omtalte Evne til at bevæge sig undgaas, at der fremkommer Grader eller Kanter paa Tætningsringene og tillige et for stort Tryk af Bundringen mod Stempelstangen, hvorved Rivning eller Varmløbning kunde foraarsages. Pakningsringene blive hovedsagelig trykket sammen af Dampen selv; men tillige kunne de ved Hjælp af en Fjeder spændes efter. Denne forhindrer ogsaa, at Pakningsringene følge med, naar Stempelstangen gaar tilbage, og tillige trykker den Kugleringene mod deres Slideflader uden dog at hindre hele Bøsningens lette Bevægelighed.

Foruden disse af *Wilhelm Schmidt* konstruerede Cylindre, Glidere og Stopbøsninger anvendes som sagt andre Patenter ved Lokomotiver med overhededet Damp; men Grundprincippet, deres Konstruktion efter den overhedeede Damps særlige Egenskaber, er dog det samme. I Fig. 9 ses *Wilhelm Schmidts* nu benyttede Model paa Cylinder, Glider og Stempler med fjedrende Ringe.

Særlige Indretninger for Lokomotiver med overhededet Damp naar der køres med lukket Regulator.

Ved Kørsel uden Damp, det vil sige med lukket Regulator, frembringes der ved Sugning i Cylindre og Glidere et Vakuum, som giver Anledning til følgende Ubehageligheder. Lokomotivets Løb hemmes derved, endvidere kan Røg og Sod komme ind i Cylindrene, og som sammen med Olien danner skadelige Skorper paa Vægge og Kanaler. Sluttelig kan foraarsages stærke Stød i Stængerne.

Medens Dannelsen af Vakuum ved Lokomotiver med flade Glidere kan forhin-

dres derved, at disse »klapper op«, saa lader dette sig ikke gøre ved Lokomotiver med Stempelglidere, og derfor er særlige Indretninger nødvendig for at forhindre, at der fremkommer Vakuum og de deraf forårsagede Ulemper. Disse Indretninger bestaar enten i en Luftsugeventil eller Trykudlignings Indretning eller en samtidig Benyttelse af begge disse Foranstaltninger.

Luftsugeventilen, hvis Konstruktion fremgaar af Fig. 10, anbringes hensigtsmæs-

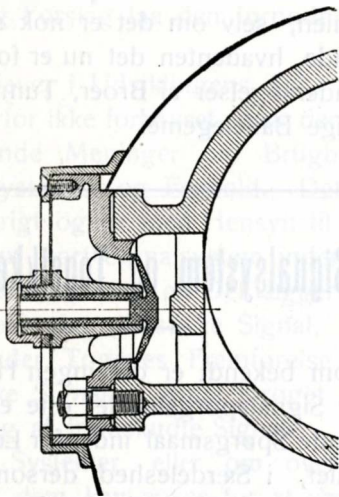


Fig. 10.

Luftventil for Cylindre til Overheder-Lokomotiver.

sigst paa hvert Gliderrum eller ogsaa paa Dampindstrømningsrøret direkte over Glideren. Med tilstrækkelig stor Diameter (ca. 80—100 mm ved Tvilling Iltogslokomotiver med ca. 500 mm Cylinderdiameter) opfylder Luftsugeventilen alle Fordringer; men det

er en Betingelse, at Styringen lægges ud til den største Fyldning (Se Maskinlæren 2. Udg. S. 141).

Hvis man vil undgaa at lægge Styringen helt ud eller den af den store Luftventil forårsagede Afkøling af Cylindrene, saa anbefales at anvende en Trykudlignings Indretning. Som det ses af Fig. 11 foregaar Trykudligningen derved, at begge Cylinderenderne ere forbundne med en Kanal, som under Kørslen med Damp kan lukkes med en Drejegliser eller Hane; men under Afspærringen aabnes den af Føreren saaledes, at Rummet for og bag Stemplet kommer i direkte Forbindelse, og »Vakuum-sugning« og for høj Kompression kan ikke indtræffe. Drejegliserens Spindel er sammenkoblet med et Haandtræk, som betjenes fra Førerpladsen. Saasnart Føreren lukker Regulatoren aabner han Drejegliseren, og forinden Regulatoren aabnes, lukkes den igen. I Stedet for denne Trykudlignings Indretning, som betjenes ved Haandkraft, kan ogsaa benyttes automatisk virkende, af hvilke der gives flere praktiske Konstruktioner.

Da de førnævnte Ulemper kunne opstaa ved en urigtig Betjening eller Ikkebetjening af Trykudlignings Indretningen fra Førerens Side, saa anvendes hyppigst den automatiske Trykudligning i Forbindelse med Luftsugeventilen. I dette Tilfælde kan Luftventilen være mindre end ovenfor angivet. En Medvirkning af Luftventilen anbefales tillige af den Grund, at under Kørslen uden Damp behøve Cylind-

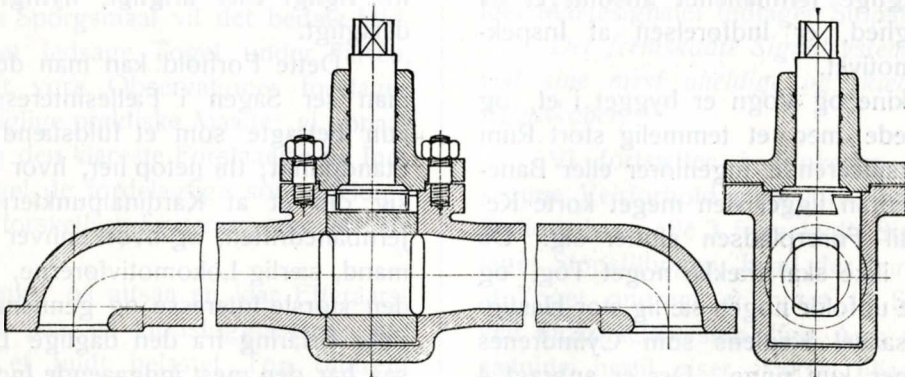


Fig. 11. Trykudligningsindretning for Overheder-Lokomotiver.

drene en vis Afkøling for at undgaa en for høj Ophedning ved Friktionsvarmen og en Fordampning af Olien paa de varme Vægge.

Ved længere Kørsler ned ad Bakke, hvor det ikke er nødvendigt at anvende overhedet Damp, men dog nogen mættet Damp for at Olien kan naa Cylindre og Glidere, da bliver af forskellige Jernbanedirektioner benyttet en særlig Indretning, hvor man ved at omgaa Overhederen kan lede mættet Damp ind i Cylindrene. Denne patenterede Omskiftningsindretning for Overhedere betjenes fra Førerpladsen. Den tillader samtidig at fremstille blandet Damp eller fuldstændig at udelukke Overhederen, hvis denne skulde blive ubrugelig. Den tillader tillige at lede en ringe Mængde mættet Damp gennem Overhederrørene medens Maskinen kører med lukket Regulator, og hvorved Overhederrørenes Afkøling kun bliver ringe.

Hermed ville vi slutte Beskrivelsen af Lokomotivet med Røgrørsoverhederen og hvad dertil hører og tilsidst kun bringe nogle Forsøgs- og Driftsresultater.

(Fortsættes).

Nyere Optindelser under Jernbanevæsenet.

(Sluttet).

En amerikansk Reform, som man endnu ikke kender paa de europæiske Jernbaner, men som i de forenede Stater med deres mægtige Jernbanenet absolut er en Nødvendighed, er Indførelsen af Inspektionsslokomotivet.

Maskine og Vogn er bygget i et, og er forsynede med et temmelig stort Rum for de inspicerende Ingeniører eller Banemestre. Foran ligger den meget korte Kedel, hvortil Førerpladsen slutter sig. Da Maskinen ikke skal trække noget Tog, og tillige ikke udfolde nogen særlig stor Hastighed, er saavel Kedlens som Cylindrenes Dimensioner kun ringe. Der er anbragt 4 Cylindre ved Siden af hinanden, alle Høj-

tryks, og forsynet med den for nylig indførte til særlige Øjemed opfundne Balance-Anordning. Dette System bestaar i, at de 4 Krumtappe ikke parvis er anbragte 90° for hinanden, men derimod 180°, saaledes at Damptilstrømningen til de to ved Siden af hinanden liggende Cylindre altid foregaar i de modsatte Ender.

Vognens indvendige Rum, hvorfra man har et udstrakt Overblik til alle Sider, er som nævnt indrettet for et mindre Selskab af Embedsmænd, der med denne Maskine let kan befordres til et hvilket som helst Sted paa Linien, selv om det er nok saa fjernt beliggende, hvadenten det nu er for at foretage Undersøgelser af Broer, Tunneler eller det øvrige Banelegeme.

Vort Signalsystem og Togsikkerheden.

Som bekendt er det ingen Hemmelighed, at Signalspørgsmaalet ofte er Dagens brændende Spørgsmaal indenfor Lokomotivpersonalet, i Særdeleshed dersom der er forekommet en eller anden opsigtsvækkende Tildragelse, hvor ovennævnte Faktorer indtager Hovedrollen. Ikke destomindre kan man som Regel gøre den Erfaring, at den i Øjeblikket fremkaldte Interesse umiddelbart efter et saadant Tilfælde slappes, saaledes at det store Flertal kun undtagelsesvis faar at vide, hvad der indenfor den snævrere Kreds diskuteres, og hvad man der anser for rigtigt eller urigtigt, nyttigt eller ufordelagtigt.

Dette Forhold kan man dog, dersom man ser Sagen i Fællesinteressernes Lys, kun betragte som et fuldstændig fejlagtigt Standpunkt; thi netop her, hvor Talen drejer sig om et af Kardinalpunkterne indenfor Jernbanedriften, og hvori enhver Lokomotivmand, særlig Lokomotivførerne, absolut har den største Interesse og gennem den praktiske Erfaring fra den daglige Tjeneste ogsaa har den mest indgaaende Indsigt, burde et saa betydningsfuldt Emne staa som det

Maal, til hvis Fuldkommenhed vi alle uden Undtagelse maatte kunne samles om, saaledes at vi med Enighed var i Stand til at opnaa de bedste og mest fordelagtige Resultater i Signalsystemet og Togsikkerheden. Alle foreningspolitiske Hensyn maa i saa Henseende lægges til Side og ikke indblendes i dette rent faglige Spørgsmaal. En Betingelse for et virkelig positivt Resultat er selvfølgelig, at Bestyrelserne indenfor begge de to Lokomotivorganisationer omfatter Sagen med den fornødne Interesse, thi kun derved kan de forskelligartede Meninger og Forslag faa den fornødne Betydning.

Vi lever i Udviklingens Tid, og man bliver derfor ikke forbavset, naar der hersker divergerende Meninger om Brugbarheden af nye Systemer og Forhold. Dette viser sig forøvrigt ogsaa med Hensyn til Spørgsmaalet om vort Signalsystem indenfor Lokomotivførerne, hvor en Del lægger Hovedvægten paa det akustiske Signal, medens andre under Togenes Fremførelse ønsker de optiske Signalers Antal forøget gennem Supplering af fremskudte Signaler. Hvilket af disse Systemer, eller om overhovedet noget af dem kan anses for at være fuldt betryggende, er et Spørgsmaal, der næppe paa Forhaand kan afgøres; et er imidlertid givet: at begge Systemer og særlig Suppleringen af de fremskudte Signaler vil betyde en saa stor Udgiftspost paa Statsbanernes Konto, at det af Hensyn til den økonomiske Oversigt vil nødvendiggøre nærmere Undersøgelser og Overvejelser.

For paa nærmere Hold at kunne betragte dette Spørgsmaal vil det bedste Middel være at ledsage Toget under Farten, saaledes at vore Observationer foretages paa den daglige praktiske Maade; vi opnaar derigennem den klareste Forstaaelse og Indsigt af saavel de fordelagtige som uheldige Sider i de forskellige Systemer, der er paa Tale.

Vi tænker os altsaa en klar Efteraarsdag hensat paa en Godstogmaskine, der trækkende et fuldt belastet Tog omtrent har naaet den næste Station, i hvis umid-

delbare Nærhed der findes et stærkt Fald og 3 fremskudte Signaler, der alle viser fri Kørsel og svarer til Indkørselssignalets Stilling. Toget glider ind paa Stationen.

Det fremskudte Signalsystem har her vist sine heldige og fordelagtige Egenskaber.

Kørslen fortsættes omsider til den næste Station, men i Mellemtiden er der indtraadt stærk Taage. Da der ogsaa her findes et stærkt Fald ind til Stationen, hvis Indkørselssignal kun er dækket ved et fremskudt Signal, formindsker Lokomotivføreren Farten, indtil han observerer det sidstnævntes Stilling, som tilkendegiver Indkørsel. Stolende paa, at Mastesignalets Stilling er overensstemmende med det fremskudte Signal, vedligeholder han Hastigheden, indtil Ankomsten til førstnævnte Signal, som viser »Stop«.

Det fremskudte Signalsystem har her vist sine mest uheldige og skæbnesvangre Egenskaber.

Under fremdeles taagede Vejrforhold gaar det atter fremad til næste Station, hvor der ogsaa findes 3 fremskudte Signaler. Eftersom Lokomotivføreren har bemærket Stopstillingen paa det første, sagtnes Farten, og Toget passerer det næste Signal, der indtager samme Stilling. Langsomt glider Toget videre til det 3die Signal, der i Modsætning til de to andre giver »fri Kørsel«. Som naturligt er, gaar Lokomotivføreren ud fra den nærmestliggende Forudsætning, at der i Mellemtiden fra Stationens Side er givet Indkørselssignal, hvilket dog ved Ankomsten viser sig ikke at være Tilfældet, idet Mastesignalet indtager Stopstillingen.

Det fremskudte Signalsystem har atter vist sine mest uheldige og skæbnesvangre Egenskaber.

Vi fortsætter i Tankerne og under samme Vejrforhold med vort Tog til næste Station, hvor alle 3 fremskudte Signaler indtager Stopstillingen, hvad der har til Følge, at Toget omtrent er bragt til Standsning ved Indkørselsmasten, hvis Arm nu i Modsætning hertil viser »Kørsel tilladt«. Med et stærkt Tab i Køretiden ankommer Toget

til Stationen, som er ubekendt med de fremskudte Signalers Misvisning.

Det fremskudte Signalsystem har her vist os en Kombination af fordelagtige og uheldige Egenskaber.

Toget fortsætter atter sin Fart gennem Taagen mod næste Station, hvor Lokomotivpersonalet foran de 3 fremskudte Signaler modtages af 2 Knaldsignalers Detonationer. Da det herved maa antages, at Indkørsel er forbudt, sagtnes Farten betydelig; langsomt glider Toget nærmere sit Maal, hvor de fremskudte Signaler i Rækkefølge viser »Stop«. Da Indkørselssignalet findes anbragt nærmere Stationen end det fremskudte, er Lokomotivpersonalet grundet paa de usigtbare Vejrforhold ude af Stand til at observere Semaforens Stilling, hvorfor en Togbetjent af Togets Betjeningsmandskab udsendes. Ankomsten tilbage kan han meddele, at »Signalet« i Mellemtiden er slaet. Med en større Forsinkelse indtræffer Toget paa Stationen.

Det fremskudte Signalsystem har herigennem bevist, at dets Tilstedeværelse var en Unødvendighed, idet Knaldsignalet allerede i Forvejen havde averteret om Mastesignalets daværende Stilling.

Atter befinder vi os — stadig omgivet af det uigennemsigtige Vejr — paa Farten mod den førstkommende Station, der ligesom de efterfølgende ingen fremskudte Signaler har. I en forholdsvis længere Afstand fra Semaforen toner Lyden af 2 Knaldsignaler op til Personalet paa Maskinen. Farten mindskes, og Toget ruller langsomt hen til Indkørselssignalet, hvor der standses, da Stationsmærket findes anbragt paa samme Sted. Knaldsignalernes Tilkendegivelse var overensstemmende med Signalets Stilling.

Knaldsignalsystemet har i dette Tilfælde vist sine heldige og fordelagtige Egenskaber.

Efter Modtagelsen af Signalet »Kør frem« og det nødvendige Ophold paa Stationen er afsluttet, gaar det videre mod næste Station, hvor Lokomotivføreren af Erfaring ved, at den sidste Ledvogterpost har

Telefonforbindelse med denne. (Vi tænker os Knaldsignalerne indført som et obligatorisk Led i Signalreglementet). Da der intet Signal høres, gaar Lokomotivføreren — som naturligt er — ud fra, at Indkørsel er tilladt, hvorfor han som Følge af Afstandens Længde kører videre med uformindsket Fart, indtil han for sent opdager Indkørselssignalets Stopstilling gennem Taagen. Ved Undersøgelsen viser det sig, at Telefonforbindelsen var i Uorden.

Knaldsignalsystemet har i dette Tilfælde vist sine mest uheldige og skæbnesvangre Egenskaber.

Endnu en Gang fortsætter vi med vor Undersøgelse i Praxis. Som i foregaaende Tilfælde passerer vi den sidste Ledvogterpost før næste Station. Ej heller her observeres Lyden af Knaldsignalernes Eksplosion, og som før glider Toget videre mod Indkørselssignalet, der ogsaa viser »Stop«. Af Undersøgelserne fremgaar det, at begge Knaldkapslerne har svigtet.

Knaldsignalsystemet har i dette Tilfælde vist sine mest uheldige og skæbnesvangre Egenskaber.

Som Afslutning paa vor Opgave naar vi tilsidst den sidste Ledvogterpost før Stationen, hvor Knaldsignalernes Tilstedeværelse ogsaa udebliver til Trods for, at Indkørselssignalet tilkendegiver Togets Standning. Undersøgelsen beviser, at Ledvogteren ikke har været til Stede.

Knaldsignalsystemet har i dette Tilfælde vist sine mest uheldige og skæbnesvangre Egenskaber.

Sammenlagt bliver Resultatet af vor Undersøgelse følgende for det fremskudte Signals Vedkommende som Sikkerhedsmiddel i

- | | |
|---|--------------------|
| 1 | Tilfælde brugelig, |
| 2 | — ubrugelig, |
| 1 | — tvivlsomt, |
| 1 | — unødvendig; |

for Knaldsignalernes Vedkommende:

- | | |
|---|--------------------|
| 1 | Tilfælde brugelig, |
| 3 | — ubrugelig. |

— — —

Førend vi gaar over til en nærmere Betragtning af disse Resultater i Forhold til andre Suppleringsignalers Brugbarhed, tillader jeg mig — nærmest for at forebygge Misforstaaelser eller unødvendig Kritik — at fremkomme med et Par Bemærkninger.

Læserne vil saaledes erindre, at jeg i foranstaaende har ladet Lokomotivføreren »stole« paa Suppleringssignalernes Paalidelighed og Overensstemmelsen med det virkelige Hovedsignal. Da denne Forudsætning maaske fra visse Sider vil blive anset som en vildledende Opfattelse, vil jeg i saa Henseende henvise til Statsbanernes righoldige, men desværre paa mange Punkter saare elastiske Ordresamling, hvor der i denne Forbindelse savnes bestemte Udtalelser. Spørgsmaalet maa derfor set fra det praktiske Standpunkt og vel ogsaa i juridisk Henseende — i Tilfælde af retslige Afgørelser — finde sin Løsning derhen, at Indførelsen af saadanne Signaler er givet med Formaalet at skulle tjene som et »forbedret Togsikringsmiddel«, af hvilken Grund deres Betydning maa ses under samme Synsvinkel som det Hovedsignal, hvorfor de averterer.

Den modsatte Anskuelse, altsaa den at Lokomotivføreren *ikke* maa stole paa det fremskudte Signal, men skal fratage Toget Farten, saaledes at han under *alle* Forhold, og selv om det fremskudte viser *fri Kørsel*, kan standse foran Indkørselssignalet (Stationsmærket), yder efter min Mening det fremskudte Signalsystem en alt andet end smigrende Anbefaling, idet man herved tilstrækkelig tilkendegiver Unødvendigheden af deres Tilstedeværelse.

En anden Anke og maaske den mest betydningsfulde, som jeg venter vil blive rettet mod de fremdragne Tilfælde af Signalmisvisninger, bliver vel den, at de enkelte Tilfælde kun undtagelsesvis forekommer; andre maaske ikke engang i et af flere Hundrede eller Tusinde af Signalomstillinger, ligesom Knaldsignalsystemet vil dele samme Skæbne. Hertil vil jeg da svare, at netop heri ligger Lokomotivførerens største og farligste Fjende skjult; thi kun gennem

denne *Sjældenhed* opstaar der Tid efter anden som Følge af, at Lokomotivføreren er skabt som andre Mennesker, faktisk en vis Art falsk Tryghedsfølelse, der uden Forklejning af Standen er en fælles menneskelig Svaghed, men desuagtet en Kendsgerning. Vil man være upartisk i Sagen og lægge de foran nævnte 9 Tilfælde, hvoraf kun de 2 taler til Systemernes Gunst, til Grund for en Bedømmelse af saavel de fremskudte som Knaldsignalernes Betydning for Togsikkerheden, da forekommer det mig, at der er ført tilstrækkeligt Bevis for Upaalideligheden og dermed Anledning til ikke at ønske de mekaniske, automatiske eller akustiske Signalsystemer videre Udbredelse indenfor de danske Statsbaner. I Sikkerhedens Interesse vil nemlig ingen af disse Midler nogensinde naa en saadan Fuldkommenhed, at de kan yde en *stedkendt, handledygtig og paalidelig* Lokomotivfører nogen nævneværdig Støtte under hans Arbejde; tværtimod vil de i vor travle Tid være det rette Middel til at fremkalde en Svækkelse af Tankeorganismen til Skade for saavel Lokomotivføreren selv som Publikum.

For de Lokomotivførere, der af Omstændighederne er tvungne til i Ny og Næ at forrette Tjeneste paa forskellige Strækninger, volder det som Regel — i Særlighed under usigtbare Vejrforhold — ofte stor Vanskelighed at orientere sig. Dette Forhold gør sig ogsaa gældende hos ældre erfarne Lokomotivførere, selv om de i aarevis har kørt paa en og den samme Strækning, hvor der kun hist og her findes faste Holdepunkter.

At dette Forhold er uheldigt, naar Toget til Eks. befinder sig i Stationens Nærhed, er en Selvfølge, og at der her er et svagt Punkt indenfor vort Signalsystem, er en uomstridelig Kendsgerning. I denne Forbindelse kan det derfor være af Interesse at beskæftige sig med de af Statsbanerne som Forsøg opstillede »Bremsemærker.«

Da Systemet som bekendt kun befinder sig paa et Forsøgsstadium, bestaar der ingen bestemte Regler hverken i Antal, Form eller stedlig Anbringelse. Gaende

ud herfra vil vi paa samme Hold som med de to foregaaende Suppleringsystemer undersøge, hvorvidt Indførelsen af disse Orienteringsmærker kan være af nogen Betydning for Lokomotivpersonalet.

Under samme ugunstige Vejrforhold befinder vi os da igen paa Farten og i Nærheden af Stationen. Gennem Taagen opdager Lokomotivføreren i umiddelbar Nærhed af Profilets Grænse, men i Maskinens Vinduehøjde en Pæl, hvorpaa der er anbragt en hvidmalet Skive af samme Form, men noget større end dem, der anvendes til at betegne Ende- eller Rebroussementstationer. Med samme Hastighed fortsætter Toget, og saa efter at endnu en lignende Pæl med to Skiver er passeret ca. 200 m efter den første. Endnu en Gang 200 m, og vi opdager atter en Pæl med tre Skiver. Her giver Lokomotivføreren Bremsesignal, og Toget standser flot ved Semaforens Stopsignal (Stationsmærket). Afstanden mellem det sidste Bremsemærke og Mastesignalet var afpasset efter Stigningsforholdene.

Bremsemærkerne har her vist deres heldige og fordelagtige Egenskaber.

Vi fortsætter til efterfølgende Station; det er mørkt og stærkt taaget, saa ingen af de daglige Omgivelser eller Kendingsmærker er synlige, men af den daglige Erfaring véd Lokomotivføreren, at han nærmer sig Stationens Grænse. Pludselig springer et Vandstandsglas, som det trods hurtig Indgriben ikke straks lykkes at faa lukket. Førerhuset fyldes med Damp, saa Observationen vanskeliggøres, og Førerens Delagtighed i Hanernes Lukning bortleder i Øjeblikket hans Opmærksomhed fra Strækningen, saa han er i Tvivl om, paa hvilket Punkt Toget befinder sig. Ved Forlanterens Skær opdager han Bremsemærke Nr. 3, og at han er kørt forbi Nr. 1 og 2. Bremsen bringes i Virksomhed, saaledes at Indkørselssignalet under alle Forhold kan respekteres.

Bremsemærkerne har her vist deres heldige og fordelagtige Egenskaber.

Under normale Vejrforhold startes der

paany. Toget passerer Bremsesignal Nr. 1 og 2. Af daglig Erfaring véd Lokomotivføreren, at han maa bringe Bremserne i Funktion ved Mærke 3. Med formindsket Fart glider Toget derefter ind mod Indkørselssignalet, som viser »fri Kørsel«. Toget har været ført med forsvarlig Hastighed, ligesom Lokomotivføreren ikke har været underkastet noget Tvivlstilfælde.

Bremsemærkerne har her vist deres heldige og fordelagtige Egenskaber.

Sammenlignet med de mekaniske og akustiske Supplerings signaler indtager Bremsemærkerne derfor efter min Anskuelse og med Hensyn til Togsikkerheden og Lokomotivpersonalets Fordel Pladsen som Nr. 1; og med dette Resultat som Grundlag for en saglig Bedømmelse vil det da i første Linie være uforvarligt at sætte *Bekvemmelighedshensynet foran Sikkerhedsspørgsmaalet*, for det andet ufornuftigt, dersom Flertallet af Lokomotivførerne ved de danske Statsbaner af egen Drift vil stemme for at lade *upaalidelige mekaniske Hjælpemidler faa større Udbredelse paa Bekostning af Standsinteresserne*. Vi bør i denne Forbindelse ikke lade fhv. Direktør Busses bekendte Ord være ude af Betragtning.

Aalestrup, i Marts 1913.

Herm. Ohlsen,
Lokomotivfører.

D. L. & L. F.

Adressefortegnelse:

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg.

Hovedkassereren:

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

Hovedbestyrelsens Sekretær:

Lokf. C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a²,
Kjøbenhavn B.

Formanden for Lokomotivførernes Hovedafdeling:

Lokf. M. Mortensen, Rosenvængets Allé, Esbjerg.

Formanden for Lokomotivfyrbødernes Hovedafdeling:
Lokfb. Rich. Lillie, Middelfartgade 4¹, Kjøbenhavn Ø.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

*

*

*

Aarhus Lokf.-Afd.

afholdt Generalforsamling den 1. Marts paa Nielsens Hotel, Ryesgade 3, Aarhus, Kl. 8¹⁵ Em. med følgende Dagsorden:

- Pkt. 1. Forhandlingsbogen.
 2. Beretningen.
 3. Festudvalget.
 4. Regler for Kransegivning.
 5. Forslag fra Lokf. Sibbernsen.
 6. Eventuelt.

Til Underretning tjener, at paa Generalforsamlingen, der afholdtes den 11. Januar i Arbejdernes Forsamlingsbygning i Amaliegade i Aarhus, valgte Lokomotivførerne Lokf. Aagaard (Genvalg), Lokf. Søby som Repræsentant, Lokf. C. Nielsen Kasserer (Genvalg), Lokf. S. K. Nielsen Sekretær og Lokf. G. Petersen og Lokf. Thygesen som Revisorer, medens det overlodes Afdelingen paa Ar. Ø. selv at vælge den anden Repræsentant; den har valgt Lokf. S. K. Sørensen; Lokf. Buch som Bladuddeler for Lokf.

Dagsorden den ¹¹/₁ 1913.

- Pkt. 1. Forhandlingsbogen.
 2. Regnskabet.
 3. Forslag om Pengebevilling til Juletræet.
 4. Deling af Afdelingernes Formue og Ejendele.
 5. Valg af Bestyrelse.
 6. Valg af Revisorer.
 7. Bladuddelere.
 8. Eventuelt.

Fredericia Lokf.-Afd.

har valgt til Bestyrelse: Formand C. M. Hansen, Kasserer C. Hoppe, Repræsentant S. Juul-Christensen, Revisorer L. H. Larsen og N. Nielsen.



Rangerlokomotivføreren.

(Sluttet).

Man ved jo, at der i første Instans, særlig hvis Uheldet er af nogen alvorlig Art, nok skal blive spurgt om, »hvorledes er ellers den Mand«. Har nu nogen et Horn i Siden paa vedkommende Rangerlokomotivfører, for hvem Uheldet er sket, kan man jo ganske roligt gaa ud fra, at alle Oplysninger, som kan nedsætte ham, staar til Disposition for den Autoritet, som har med Afhøringen at gøre angaaende Uheldet. Der har man det saa igen: hvad hjælper en Mands Udsagn, der i Forvejen er stillet i et maaske daarligt Lys i vedkommende Undersøgelnesautoritets Øjne, naar han tillige er fuldstændig udelukket fra at kunne føre Vidner, der kan eller vil bekræfte hans Forklaringer. Da maa man i Sandhed indrømme, at Rangerlokomotivføreren retslige Stilling er at beklage.

Man har maaske tidligere ladet sig berolige med, at der en Gang fra visse overordnede Side er bleven sagt, at man jo selvfølgelig tog Hensyn til, at Manden stod alene paa Maskinen, og paa hans Udsagn vilde der blive lagt stærkere Vægt, end under Tilfælde hvor Forholdene var mere lige, og at han tillige var alene baade om Arbejdet paa Maskinen og Udkig; men den senere Tid har vist, at Rangerføreren fuldt ud har lige saa stort et Ansvar for Rangeruheldene, ja større endda, end selve Rangerlederen, og han tillige har Ansvaret for Maskinens Pasning. Saa man kan deraf slutte, at efterhaanden er der lagt større Ansvar over paa Rangerlokomotivføreren Skuldre, uden at man yder ham nogen nævneværdig Støtte i vanskelige Situationer til Gengæld. Thi man ved jo af Erfaring, at under indtræffende Uheld er der jo næsten ingen Grænser for alle de Pligter og Forholdsregler, som der fra Rangerpersonalets Side er bleven foretaget for at forhindre Uheldet, og havde Rangerføreren blot . . . o. s. v., kunde det hele have været undgaet.

Der er nu først og fremmest bleven fløjtet af i saa betimelig Tid, at i Tiden mellem Affløjtningen og Uheldet kunde man have standset et Tog med mindst 95 Kilometer Hastighed, og der er jo selvfølgelig bremset af hele Rangerpersonalet, bare Rangerlokomotivføreren o. s. v. Endog naar man trykker Vogne tilbage, kan han ikke undskyldes, selv om han — maaske et Moment kun — vil foretage et eller andet nødvendigt oppe paa Maskinen, netop under den Forudsætning, at nu ligger Ud-kigsansvaret hovedsagelig hos Rangerlederen. Man maa jo næsten fristes til at tro, at en Rangermaskine, inkl. Rangerlokomotivføreren, er en eneste stor Automat. Og de mange Hestekræfter, som her er indbefattet, ikke ligger i Rangerlokomotivføreren's Betjening af sin Maskine, men derimod baade med Hensyn til Kørsel og Bremsning alene i Rangerlederens Fløjte. Thi hvor mange Gange ser man ikke Rangerlederen afgive Signal med Ryggen vendt mod Maskinen, som om det var nok, naar blot Signalet var afgivet, uden at tænke over, at Manden paa Maskinen dog gerne skulde høre Signalet, før Vognene sætter sig i Bevægelse. Ligeledes hører man ofte Beklagelse over, at der maa fløjtes gentagne Gange, uden at tænke over hvorfor. For Eksempel ved fremadgaende Bevægelse med mange Vogne, umiddelbart efter, at Stopsignalet er afgivet, fløjtes tilbage eller Rangering med Stød, medens Rangerlokomotivføreren er beskæftiget med Bremsningen, og der af den Grund ogsaa udvikles en stor Larm, og han tillige fortrinsvis sætter sin Injektør under Fremadkørsel, idet han da har uhindret Udsigt, og enhver Rangerlokomotivfører ved jo, at han, selv om Fløjtesignalet bliver afgivet umiddelbart i Maskinens Nærhed, umuligt kan høre det, naar Injektøren er paa (hvad forresten enhver, som har med Jernbaneforhold at gøre, ogsaa burde vide), naar han saa, efter at Maskinen er bragt til Standsning, kigger ud, kan han i de fleste Tilfælde vente en Udtalelse om, hvorfor han ikke allerede har sat Trækket i tilbagegaende Bevægelse.

Man ser deraf, at man i mange Tilfælde let, uden at være Skyld deri, kan paadrage sig sine Rangerlederens Mishag, og med ham hele det øvrige Rangerpersonale, som saa ved ovennævnte Lejlighed kan volde Rangerlokomotivføreren Bryderier.

Andre Tilfælde, hvor Rangerlokomotivføreren, uden nogen som helst forud-gaaende Meddelelse, pludselig faar Besked paa, at nu kan De rense Fyr og tage Vand, tiltrods for, at man maaske lige har udført en meget haard Rangering, og af den Grund har maattet have et meget tykt Fyr. Enhver burde jo kunne sige sig selv, at det baade er uøkonomisk og næsten en Umulighed at foretage Slaggeudkastning, før man kan faa Fyret nogenlunde indrettet derpaa. Ligeledes med Vandtagning, selv om han endnu har en stor Del Vand i sin Cisterne, og han desuagtet faar Besked om at tage Vand, er han jo nødt til for mulige Konsekvensers Skyld at gøre det.

Man ser jo endogsaa til Tider, hvor der er usædvanlig meget at bestille, Rangerlederen bliver kaldt ind næste Dag og forespurgt, hvorfor Rangeringen den fore-gaaende Dag var sluttet noget senere end almindelig. Nu behøver Rangerlederen eller den respektive Rangerformand kun at ymte en Smule om, at der kunde efter deres For-menig have været kørt noget stærkere, saa kan man være forvisset om, at det vilde medføre, at Rangerføreren kommer i Miskredit. Thi man ved jo, saa længe der intet Uheld sker, køres der jo altid for lang-somt, men lige saa snart der sker noget, har han jo altid kørt meget for stærkt. Be-var os, det var jo noget, enhver kunde be-vidne. Det hedder saa kønt i Reglementet, at man ikke maa rangere med Stød paa længere Afstand end 100 Meter, men man ser jo, at Rangeringen foregaar med Stød paa mindst flere Gange Hundrede Meter, med al den Kraft en Rangermaskine, uanset om det er en F eller anden Type, kan ud-vikle.

Ofte kan der være saa meget at be- stille, at Rangerpersonalet faar Ordre til at

gaa hen og spise deres Mad en og en ad Gangen, fordi Rangeringen ikke maa afbrydes, medens Personalet spiser, men Rangerlokomotivføreren, ham er der ingen, som skænker nogen Tanke i den Retning, fordi man mener vel sagtens, at han kan jo spise under Kørslen. Dog har det jo vist sig, at det kan være forbundet med en temmelig stor Risiko at indtage sit Maaltid under Rangeringen. Dels dette, at han ikke saa godt kan varetage sit Arbejde, og dels vilde han jo kunne blive beskyldt for at læse i Aviser under Kørslen, hvad der jo for en Tid siden er sket overfor en Rangerlokomotivfører paa Københavns Personbanaard. Der skete for samme Mand dette Uheld, at han ved en tilbagegaaende Bevægelse, hvor han havde Vogne bag paa Maskinen, tørnede for haardt paa nogle paa Sporet henstaaende Vogne og derved molesterede Vognene en Del. Rangerpersonalet kunde jo som sædvanlig bevidne, at alle Forholdsreglerne var foretaget fra deres Side, og endvidere, at Rangerføreren skulde have læst i en Avis under Tilbagekørslen, og tiltrods for, at Rangerlokomotivføreren paastod, at han kun havde staaet og spist sin Mad, blev han, da der jo som ovenciteret var flere mod en, idømt en Bøde paa 25 Kr., femogtyve Kroner (en dyr Frokost), tiltrods for, at der dog staaer Paastand imod Paastand. Man kan jo deraf slutte, at ingen Rangerlokomotivfører for Fremtiden tør spise under Rangerbevægelserne.

Samtidig kommer man jo næsten til at tænke paa, om ikke alligevel Hovedansvaret for Rangerbevægelserne bliver lagt paa Rangerlokomotivføreren Skuldre, for man kan vel ikke i ovennævnte Tilfælde tænke sig, at vedkommende Rangerfører tidligere skulde have paadraget sig d'Hrr. Trafikmænds Mishag ved en af de mange af førnævnte Grunde, og dette kunde bevirke noget til Idømmelsen af saa stor en Bøde. Man skulde jo formene, og kan vel ogsaa have Ret dertil, at en Mand kun bliver indstillet og dømt for det foreliggende, og ikke fordi han, der kun har sig

selv til Vidneførelse, bliver stillet i et noget uheldigt Lys fra andre Sider. Jeg vil haabe, at disse Linier maa tjene til at belyse Rangerlokomotivføreren Stilling, set baade under det daglige Arbejdes Synsvinkel, og set under retslige Forhold, og endnu en Gang maa jeg pointere, hvor vanskelig han har ved at klare sig under fremkomne Sager, enten det saa er Uheld eller andet, hvorved han kan komme i Konflikt under sin absolut enerverende Tjeneste. Derfor kan man kun henstille til den eller hin Autoritet, som har med saadanne Sager at gøre til Undersøgelse og Paabedømmelse, altid at have for Øje, hvor udsat Rangerlokomotivføreren Post egentlig er, og ikke mindst tage i Betragtning, hvor mange Ting, som kan spille med under en Sag, der kan sætte ham i et forkert Lys, og at der saa tilsidst maa tænkes meget nøje over, at han aldrig kan føre Vidner, men hans Udsagn i Reglen kun staaer til troende.

En lagttager.

Indsendt

fra

Foreningen for Medlemmer af det gensidige Forsikringselskab „Danmark“.

I Tilslutning til den Protestresolution, som enstemmig vedtoges af 1000 Medlemmer af det gensidige Forsikringselskab »Danmark« paa et Møde i København den 23. Februar i Anledning af de 10,000 Kr., som Bestyrelsesraadet skænkede Forsvarsindsamlingen af Selskabets Midler, er der den 5. Marts stiftet en Forening til Varetagelse af de forsikredes Interesser, der næppe i Øjeblikket kan siges at være betryggede i den nuværende Ledelses Hænder. Foreningen er stiftet som en Landsorganisation, og har foreløbig sat sig til Opgave at udvirke den ovennævnte Bevilgning Annulering, samt ved de kommende Valg til Repræsentantskab og Bestyrelsesraad — hvor hver af Selskabets ca. 200,000

forsikrede har Valgret — at gøre det fornødne Arbejde for, at det nuværende Repræsentantskabsflertal, der ikke er noget Udtryk for de forsikredes store Flertal, erstattes af Mænd, der er i nøje Kontakt med Medlemmerne.

Foreningen staar i Begreb med at stifte Afdelinger for hvert Amt, hvor Selskabets 27 Repræsentanter ifølge Statutten skal vælges, og der vil i den nærmeste Tid i alle Landets Amter blive afholdt Møder, hvor Protesten mod Fæstningssagen bliver fremlagt, hvor Amtsforeningerne dannes og Indmeldelser modtages.

Kontingentet til Foreningen er sat til 50 Øre en Gang for alle. Nærmere vedrørende Møderne i de forskellige Amter vil fremkomme i den stedlige Presse.

Indtil videre modtages Indmeldelser af underskrevne københavnske Bestyrelsesmedlemmer.

Vi opfordrer alle forsikrede i »Danmark«, saavel brand- som livsforsikrede, til at slutte sig til Foreningen, for derved at tilkendegive deres Misfornøjelse med Selskabets nuværende Ledelses utilbørlige Dispositioner over de forsikredes Midler.

Kjøbenhavn, i Marts 1913.

Chr. Vejre,
Konduktør ved Statsbanerne,
f. T. Formand,
Haderslevgade 14.

Henrik Sachs,
Overretssagfører,
f. T. Kasserer,
Holmens Kanal 8.

Jens Johansen,
Forretningsfører,
Nørrevoldgade 54' th.

P. D. Pedersen,
Togfører,
Esbern Snaresgade 22.

Axel Boolsen,
Maler,
Dybbølsgade 66'.

Carl Poulsen,
Prokurist,
Niels Ebbesensvej 28.

V. Harpøe,
Cigarmager,
Meinungsgade 10.



Forskelligt.

Antallet af Lokomotivførere i Preussen var i 1912 17450. Dette Antal ønskes i 1913 forhøjet med 926 til 18376.

Lokomotivfyrbøderne, Fyrmænd og Motorvognsførernes Antal var i 1912 17747, men ønskes forhøjet i Aar med 940 til 18687.



Meddelelse til Afdelingerne.

Fra 1. Januar har jeg trykt

2 praktiske Regnskabsbøger (1 for Lokf. og 1 for Lokfb.)

gældende i 3 Aar. De leveres Medlemmerne for 1 Kr. pr. Stk.

1 Regnskabsprotokol til Afdelingerne
som de hidtil brugte leveres for 5 Kr.

1 Forhandlingsprotokol
(Kvart) for 2 Kr.

Meddelelser, Skrivepapir og Konvolutter med Foreningens Mærke leveres til billigste Pris.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.

Afklippede Frimærker,
Stempelmærker, Privatbanemærker og Velgørenhedsmærker købes til 1,25 Kr. pr. Pd.
(5 Øre pr. 20 Gram).

Udsalg af Frimærker til billige Priser.

Viggo Gundel, Struer.



Personalia.

Forflyttede er:

1/4 13.

Lokomotivfyrbøder J. M. N. Pedersen, Esbjerg, til Ringkjøbing.

Lokomotivfyrbøder C. A. Christensen, Horsens, til Thisted (i Stedet for som oprindeligt ansøgt til Struer).

Afskedigede er:

30/4 13.

Lokomotivfører M. C. Sørensen, Struer, efter Ansøgning og med Pension paa Grund af Svagelighed.

31/5 13.

Lokomotivfører E. F. P. Jørgensen, Vedde, G. A. Bochart, Kbhavn. G. 1, begge med Pension paa Grund Svagelighed.

Navneforandring:

Lokomotivfyrbøder S. P. Sørensen, Aarhus H., heder fremtidig S. P. Bjørnaa.

Bytning.

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

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

Billet modt. Red.

Bytning.

En Lokfrb. i 2den Kreds ønsker at bytte med en Kollega paa Sjælland eller Falster.

Billet modt. Red.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Kalundborg ønsker at bytte med en Kollega paa et mindre Depot i Jylland.

Billet modt. Red.

Bytning.

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

Billet modt. Red.

Bytning.

Undertegnede ønsker at bytte med en Kollega i Aalborg eller Frederikshavn.

Lokfrb. Blohm,
Aarhus.

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.

Aarhus Hovedbanegaards Restauration

anbefales. N. LAURSEN

Læge Ingvar Kjærtinge

Tandklinik (10—4)

Østergade 37, Aarhus

Sygekassens Tandlæge i 24 Aar

Drik

Ceres

ØL

N. P. Jensens Vinhandel

86 Saxogade 86

bringes i velvillig Erindring.
Absolut gode Varer til smaa Priser.

Carl Olsens

Skræder-Etablissement

Enghaveplads 8

Tlf. Vester
1081 u

anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivmænd.

Drik

Fredericia Øl

i Fredericia og Omegn.

MARINE-ROM

Direkte importeret fra St. Croix. Pris 1,10 pr. Fl.

Sophus Sørensen, Montanagade 28, Aarhus. Tlf. 2268.

Køb hos de handlende,

der averterer i Lokomotiv-Tidende.

Statsbanepersonalets Brandforsikrings-Forening.

Ekspeditionskontor:
Vesterbrogade Nr. 26.
Telefon Nr. 6626.

Indmeldelser og Oplysninger

pr. Brev eller gennem Tillidsmændene, der for Kjøbenhavn er:

Hr. Fuldmægtig Pöckel, Hr. Rangermester A. C. Lemming, Hr. Overbanemester Folkenberg og Hr. Lokomotivformand Clausen, ligesom Hr. Fuldmægtig B. Bertelsen, Revisionen, giver Oplysning om alle Foreningen vedrørende Forhold.



✻ GEORG JENSEN ✻
Guld, Sølv og Elektroplet.
Istedgade 99. Telefon Vester 430 y.
Specialitet: Couverts.

Smukke Konfirmationsgaver.

Livsforsikrings-selskabet „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 13^a, 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.

Det Danske Mælke-Compagni anbefaler:

Yoghurt-Mælk, fremstillet af Bakteriekultur fra Københavns Løveapoteks bakteorologiske Laboratorium under Kontrol af Prof. A. W. Mørkeberg; — **Børne-Mælk** fra tuberkelfri Besætninger; — **Sød-Mælk**, pasteuriseret og raa; — **Kærne Mælk**, pasteuriseret *Alt paa Flasker.*
Endvidere daglig nykærnet **Smør**, — og, mod Forudbestilling, usaltet **Smør** af fineste Kvalitet.
Telefoner 5858 og 2712.

Husk, den elektriske Skomager

reparerer hurtigt, solidt, billigt og godt og tillige udføres alt flot.
Haandsyet, pløkket og maskinsyet samme Priser. Herre Saaler & Hæle 3 Kr. Dame 2 Kr. Drenges og Pige billigste Priser. **Nyt Fodtøj, eget Fabrikat, en gros Priser.**
SAXOGADE 77, Hj. af Istedgade. Telf. Vester 534 y.

Kjøbenhavns billigste Guldsmed er

∴∴ **Frode Micheelsen** ∴∴
Sønder Boulevard 34.

Massive Forlovelsesringe 14 Karat (585) fra 6 Kr. pr. Stk.

Desuden anbefales alle **Fest-, Brudegaver** o. lign.

D'Hrr. Lokomotivmænd 10 pCt. Rabat
(Forlovelsesringe undtagen).

BLUSER

Flonelsbluser i alle Faconer Kr. 1,85, 2,85, 3,85. Særlig fremhæves en smuk **Skjortebluse** i alle Farver med Fløjelsbesætning Kr. 2,85. **Uldne Bluser** med Foer i alle Farver Kr. 3,85. **Nederdele** prima graaulerede og marine Kr. 2,95, 3,90, 4,85 og 6,85. En smuk marine Kamgarns Nederdel med Perlemorsknapper leverer vi for Kr. 7,85.

Hele Kjoler i alle Farver til 15, 17 og 19 Kr.

Bestillinger leveres paa faa Dage. Flot Snit og god Pasning garanteres.

Jernbanefunktionærer ÷ 5 pCt. Rabat.

Blusehuset: A. Nordemann.

Istedgade 62.

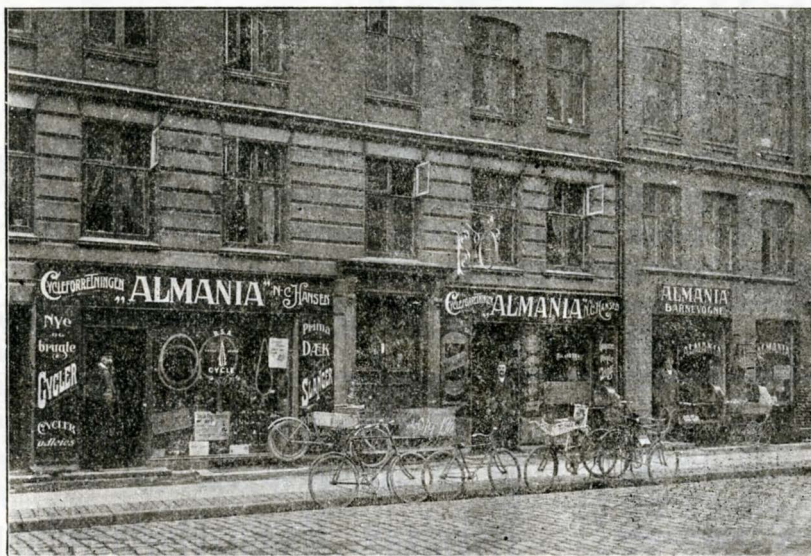
Tlf. V. 220 y.



RATIN Eneste eksisterende Middel til rationel Udryddelse af Rotter og Mus.
Salgskontor: Ny Østergade 2, Kjøbenhavn. — Telefon: Central 3662.



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



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 **Betalingsvilkaar.**

Underbeklædning og Linnedvarer

køber De fra Fabrikken

Fortunstræde 4¹ ved Højbro.

Derved spares Mellemandel, ca. 33¹/₃ Procent.

BRYGGERIET PHØNIX' PRISLISTE

Vi leverer paa Flasker: 1¹/₂ Dobbeltøl 84, 1 Dus. Prima 108, 1 Dus. Hvidtøl 1 96, 1 do. II 78, 1 Dus. Skibsol 1 96, 1 do. II 78 Øre. 1¹/₂ Skibsol 60, 1¹/₂ Hvidtøl 60 Øre. Porter 18, Pilsner 13.

Bestillinger modtages ved Vognene eller hos Bryggeriets Agenter samt paa Bryggeriet.

Valby Langgade 75.

NB. Prøv vor fortrinlige Maltestrakt.

Telefon 3968.

LEVERANDØRER TIL STATSBANERNE

Kay Dyhr

Kvæsthusgade 3 Kjøbenhavn

Maskin-tekniske Artikler

Telefon Central 78901
6886

AS De forenede Jernstøberier,
Aarhus.

Leverandør af Støbegods
til Maskinafdelingen

Sporskifter - 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.

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

Hele Tandsæt fra 20 Kroner.

Paa bedre Tænder skriftlig Garanti. Smertefri Tandudtrækning. Over Titusinde Anbefalinger fra nervøse Patienter.

Tandlæge Ruben Vesterbrogade 20. Kjøbenhavn.

Træffes (10-3) (6-7) Sønd. (10-12).

MØBLER paa Afbetaling saavel som pr. Contant

Reel Betjening og absolut billig i Forhold til Kvalitet garanteres.

RASMUS NIELSEN

Jægergaardsvej Nr. 60. Aarhus.

MØBLER til d'Hrr. Lokomotivmænd uden Penge straks. 4-8 Kr. mdl.

☉ Dannebrogsgade 31, Kjøbenhavn. ☉

Jeg vasker selv!



Køb afvaskeligt
Pummi- & Zephyr Kravetøj!
Praktisk, holdbart og billigt. Alle Facons! — Flere Farver. Faas i
„Flippen“
Istedgade 128. Kjøbenhavn.

Brevpapir, Meddelelser og Konvolutter med Foreningens Mærke leveres til billigste Priser kun af Lokomotiv-Tid.s Bogtrykkeri, Fredericia.

Brødr. Christiansen

 55 Istedgade 55 Tlf. 2516

Trikotage- & Manufakturforretning

Maskinstrikeri & elektr. Systue

 Strømper forfoddes i Lobet af 2 Dage

 Jernbanemænd 5 Procent Rabat



Herm. N. Petersen & Søn

Kgl. Hof Pianofabrik

:: Lev. til det spanske Hof ::

Pianoer fra 750 Kr.

Flygler fra 1350 Kr.

Udenlandske Pianoer fra 450 Kr.

Salg kontant og billigste Afbetaling

Bredgade 23, Kjøbenhavn

Filialer i alle større Provinsbyer

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.