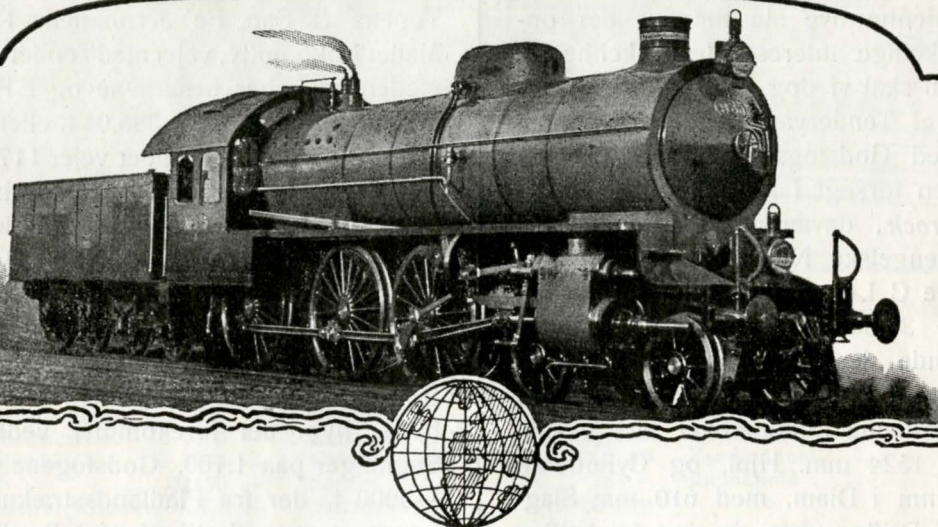


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR STATS- OG PRIVATBANERNES LOKOMOTIVPERSONALE — DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND
UDGIVET AF „DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING“.

15. AARGANG NR. 15.

Redigeret af C. M. Christensen.

1. AUGUST 1915.

ERIEBANENS 1 D+D+D 1 TRI- PLEX COMPOUND GODSTOGS- LOKOMOTIV MED DRIVTENDER OG OVERHEDET DAMP.

Fra Engelsk af Otto Bendixen.

I det amerikanske Tidsskrift „Railway and Locomotive Engineering“ fra Juni 1915 findes følgende Meddelelse: „Triplex Compound Lokomotivet, som Erie Jernbaneselskabet i Fjor anskaffede fra Baldwin's Lokomotivfabrik i Philadelphia udfører et udmærket godt Arbejde som Skydelokomotiv fra Susquehanna, Pennsylvanien. Lokomotivet meddeles at udføre et Arbejde, som det vilde tage 4 Consolidations (1 D) Lokomotiver at fuldende. Reparationsudgifterne er hidtil omtrent de samme, som forekomme ved et Mallet Lokomotiv“. — Saaledes lyder Karakteristiken over dette Lokomotiv, efter at det har gjort Tjeneste i et Aars Tid. Amerika er jo Landet, hvor

der higes efter „non plus ultra“ og Brugen af Superlativer, og dette er ikke mindst lykkedes paa Lokomotivbygningens Omraade. — Vi har tidligere her i Bladet beskrevet de vældige Mallet leddelte Lokomotiver, som stadig har afløst hinanden med Retten til Prædiketet „Verdens største Lokomotiv“. Denne Titel tilkommer nu det Lokomotiv, der her skal beskrives, og som betegner en helt ny Type. Denne repræsenterer et stort Fremskridt af, hvad der hidtil er naaet med Hensyn til Trækkraft, og det vil sige noget i et Land som Amerika. —

Det nye i denne Type bestaar i Anbringen af yderligere et Par Lavtrykscylinde paa Tenderen, hvorved dennes Vægt drages til Nytte for Adhæsionen, og Lokomotivets Cylinderantal forøges til 6. Gennem denne Anordning kan Adhæensionsvægten bringes op til at udgøre 90 % af Lokomotivets og Tenderens samlede Tjenstvægt. Ved almindelige Mallet Lokomotiver udgør Adhæ-

sionsvægten kun 65 % af Lokomotivets og Tenderens Vægt. Lokomotivet er, som før nævnt, bygget paa den verdensberømte *Baldwin's* Lokomotivfabrik i Philadelphia, efter hvis Brochure vi i det følgende skal beskrive denne nye Maskintype, der opviser forskellige interessante Enkeltheder.

Forinden skal vi dog blot omtale, at Udnyttelsen af Tendervægten til AdhæSIONSvægten ved Godstogslokomotiver er allerede bleven forsøgt i Aaret 1860 af *Archibald Sturrock*, daværende Maskindirektør ved den engelske Nordbane. Medens de almindelige C Lokomotiver kun formaaede at trække 30-35 Kulvogne ad Stigninger 1:100, kunde de nye Drivtender-Lokomotiver befordre 40-45 Vogne. Ikke mindre end 70 saadanne Lokomotiver blev bestilt. De havde 1524 mm. Hjul, og Cylinderen var 407 mm i Diam. med 610 mm Slaglængde. I Driften viste sig dog forskellige Ulemper. For at udnytte den store AdhæSIONSvægt behøvedes Tog, der var alt for store til den daværende Trafik, i Særdeleshed foraarsagede Togets Længde mange store Vanskeligheder. Rangertjenesten var saaledes meget besværlig, og dertil steg Vedligeholdelsesomkostningerne af Damp-tenderen meget betydeligt; ligeledes var Lokomotivpersonalet utilfreds med Merarbejdet ved Betjeningen. Inden de 70 Maskiner var afleverede blev snarest saa vidt muligt Drivtenderen udeladt, saa kun 50 Stk. kom i Drift. Disse blev snart efter *Sturrock's* Tilbage træden igen ombygget med sædvanlig Tender.

Erie Jernbanen i Nordamerikas vestlige Staters Kuldistrikt har i den senere Tid gjort sig bemærket gennem Anskaffelsen af vældige 2 C 1 Pacific Iltogs- og 1 D 1 Mikado Godstogslokomotiver. Nu har den under sin tysk amerikanske Maskindirektør *Wilhelm Schlafge* foretaget et nyt Skridt for at gøre andre Baners hidtidige Mallet Lokomotiver endnu mere egnede for Tjenesten paa stærke Stigninger. Efter hans Angivelser har Baldwin Fabriken under dens Konstruktionschef *Henderson's* Ledelse frembragt en i mange Retninger fremragende

og bemærkelsesværdig Type, hvis Enkeltheder er patenterede af Ingeniør Henderson.

Med sine 12 koblede Aksler er den det hidtil sværeste Lokomotiv i Verden; thi den forhen sværeste Maskine, Atchison-Topeka & San Fé' Jernbanens 1 E + E 1 Mallet Lokomotiv, vejer med Tender 385,55 t., medens den her beskrevne og i Fig. 1 afbildede Maskine vejer 386,94 t. eller 386,940 kg (vor Litra R med Tender vejer 117,000 kg). Det stærkeste Lokomotiv var dog hidtil Virginia Jernbanens 1 D + D 1 Mallet Lokomotiv med en Trækraft af 52,160 kg, medens Erie Maskinen naar en Maksimaltrækraft af 72,575 kg (Litra R 11,200 kg). Det her beskrevne Lokomotiv er bestemt som Skydelokomotiv for Østlinien fra Susquehana, hvor der forekommer vedholdende Stigninger paa 1:100. Godstogene paa 3200—5000 t, der fra Fladlandsstrækningen er transporterede dertil af et 1 D eller 1 D 1 Lokomotiv, faar her 2 Stk. 1 D Lokomotiver og et let Malletlokomotiv til Skydemaskiner. Det nye Lokomotiv har den samme Trækraft uden at overskride det tilladte Akseltryk paa „kun“ 30 t., eller faa for stor en Hjulstand. (Ved de danske Statsbaner er Maksimalakseltrykket 16 t, i Tyskland 17 t). Den samlede Hjulstand beløber sig til 27,46 m.

Maskinen kan egentlig ikke betegnes som „Triplex compound“ eller „Tredobbelt compound“, thi dens 6 Cylindre har alle samme Diam. og bestaar derfor af et Højtryks- og 2 adskilte Lavtryks cylinderpar. Denne Anordning svarer altsaa, bortset fra det noget større Varmetab, til en Proportion af 1:2 mellem de respektive Høj- og Lavtryks cylinderpar. Derved er der opnaaet ganske vældige Maal paa Cylindrene, idet de er 914 mm i Diam. og har en Slaglængde paa 813 mm (Litra R 570 × 670 mm). De midterste Cylindre danne Højtryksdrivværket, der optager den overhede Damp fra Kedlen. Den højre Højtryks cylinder sender sin Spildedamp gennem et Forbindelsesrør til den forreste Lavtryks cylindergruppe, den venstre i den bageste Gruppe, Tenderdrivværket. Foran føres

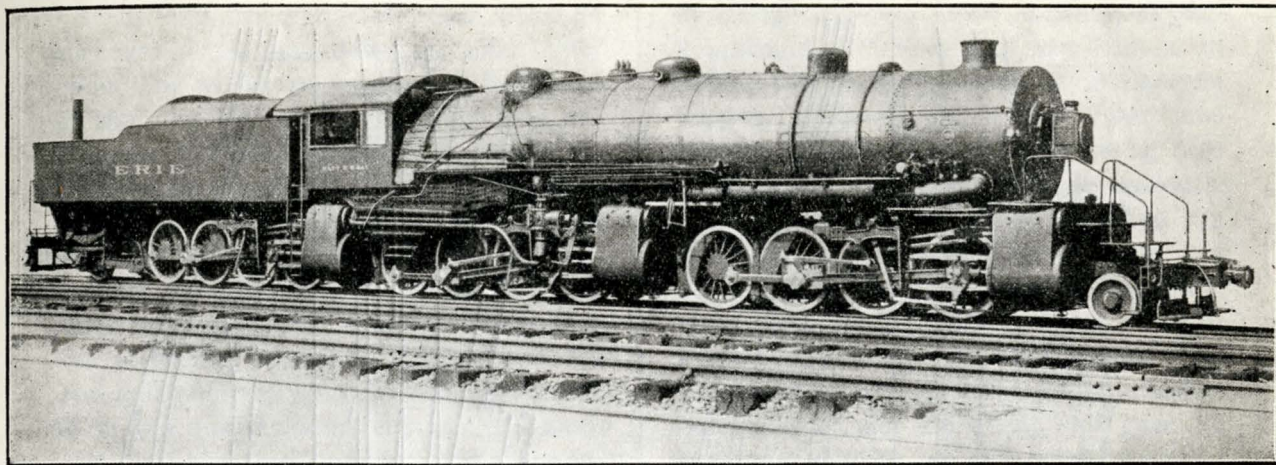


Fig. 1. Eriebanens 1 D - D - D 1 Triplex Compound Godstogsløkomotiv med Drivtender og overhedet Damp.

Cylinderdiameter ...	6×914 mm	53 Røgrør	139,7 mm	Største Bredde	3420 mm
Stempelslag	813 —	Rørlængde, udv.....	7310 —	— Trækraft.....	72,575 kg
Løbehjulsdiameter	840 —	Risteflade	8,37 m ²	Adhæsionsvægt.....	345,270 -
Drivhjulsdiameter.....	1600 —	Damptryk	14,7 kg/cm ²	Tjenstvægt	386,940 kg
Fast Hjulstand	5040 —	Overhedeflade	147,0 m ²	Vandindhold.....	37,85 m ³
Samlet —	27450 —	Samlet —	783 -	Kulindhold	14,6 t.
326 Kedelrør, Diam.....	57,1 —	Største Højde.....	4960 mm		

Spilledampen ud i Skorstenen, bagved gennem et opstaaende Rør paa Enden af Tenderen ud i det Fri, efter at den først har omspillet en Fødevandsforvarmer.

Kedlen har tilsvarende store Maal. Det kegleformede Kedelbælte ved Dampdomen tillader Overgangen fra det forreste Bæltets mindste Diam. paa 2390 mm til den bagestes 2590. Røgkammeret er 2460 mm lang. De 326 Kedelrør af 57 mm Diam. har en Længde af 7310 mm mellem Rørvæggene. Schmidts Røgrørsoverheder er her den største, der nogensinde er indbygget i et Lokomotiv, idet den bestaar af 53 Røgrør anbragt i 5 Rækker med 9 i den øverste og 11 i hver af de 4 nederste. Diam. er 139,7 mm udv. Herved faas den største hidtil opnaaede Overhederhedeflade, idet den er 147 m² (Litra R. 44,2 m²). Over de 1600 mm store Drivhjul kunde selv med en Højde af Kedelmidten paa 3230 mm over Skinnetop (Litra R 2850 mm) ikke anbringes nogen dyb Fyrkasse. Med en udv. Længde af denne paa 4115 mm, 2743 mm Bredde fik Risten kun en Længde af 3 m. Efter *Gaines* Patent er der her opført en stærk Murbue med Bro, hvortil yderligere kommer et 1370 mm langt For-

brændingskammer, der strækker sig ind i Rundkedlen. Murbuen bæres af 6 Vandrør, 88 mm i Diam., medens Forbrændingsgassen gennem 7 Spalter, 76 mm brede, kan strømme gennem Broen. Hele Kedelængden, ibefattet Røgkammeret, er 15600 mm. (For et saadant Maal er vist de færreste Jernbaneværksteder i Europa indrettet).

(forisættes)

*Besøg altid Din Afdelings Møder
naar Du har fri.*

EFTER ENDT TUR.

Rense- og Kultagningsforholdene paa Gb.

Vistnok ingen andre Steder ved Statsbanerne er de Forhold, Lokomotivpersonalet arbejder under, saa daarlige som de er paa Gb., naar Personalet efter endt Tur kommer fra Stationen og ind paa Maskinafdelingens Sporomraade. Da begynder Kvalerne i uhyre mange Tilfælde at indtræde, fordi den Maade, man har indrettet saavel Renseforholdene som Brændselstagningen paa, er i høj Grad uheldige.

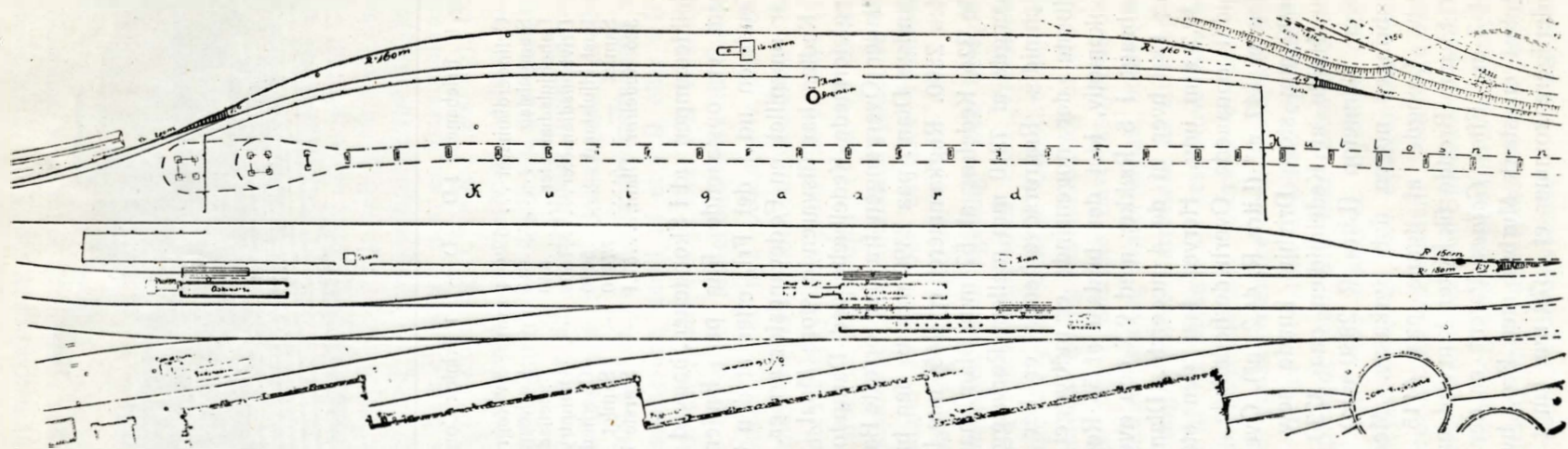


Fig. 1. Plan af Sporanlægget ved Remisen paa Gb. Maalestok 1:1430.

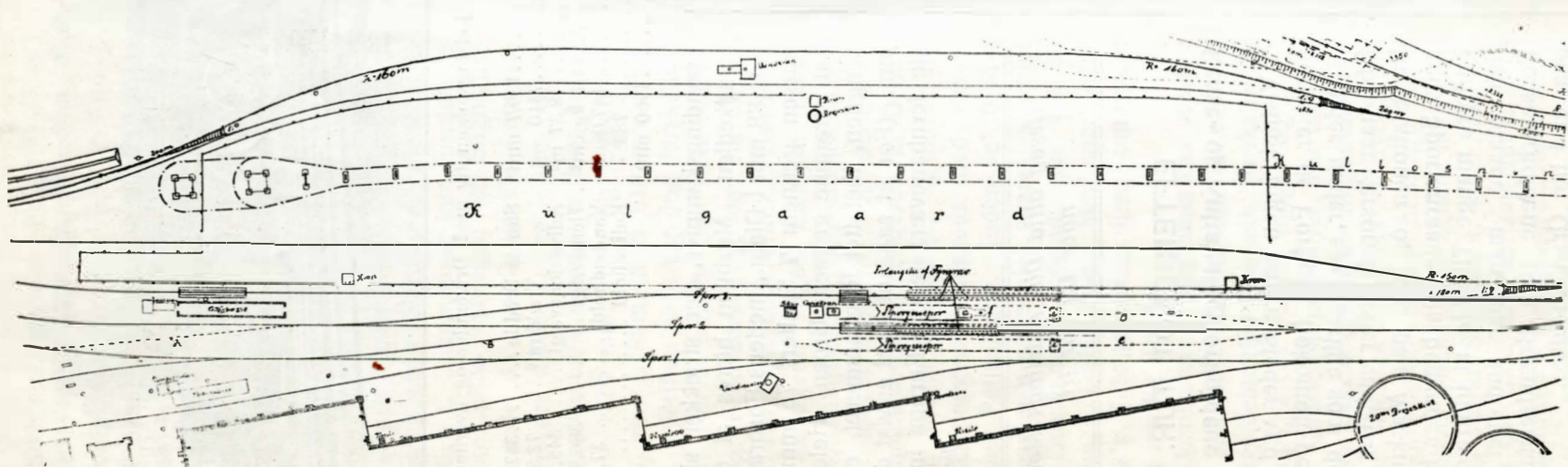


Fig. 2. Plan af samme med foreslaaede Ændringer.

Hvor ofte har Personalet mon beklaget sig over dette, men dette har intet nyttet endnu, og vi har da ogsaa den Opfattelse at skal der ske nogen Ændring i de bestaaende Forhold, da burde der ske Henvendelse fra Organisationen til Administrationen for eventuelt at faa disse Forhold forandret til det bedre.

Disse uheldige Forhold bevirker at Maskinerne meget ofte, paa de Tider hvor der er mange Maskiner hjemkommen fra Tur, maa holde og vente saavel for at komme til at faa rensed Maskinens Fyr, Røgkammer og Askekasse, som for at faa Brændsel. Disse Ventetider maa altid fraregnes i Lokomotivpersonalets Fritid, og forsaavidt al den Tid, der paa den Maade er spildt, skulde have været betalt med Timepenge vilde det sikkert have kommet til at koste Statsbanerne en ret anelig Sum Penge. — Imidlertid gaar det som sagt kun ud over Personalets Fritid og af den Grund har formodentlig ingen interesseret sig for at faa Forholdene ændrede. Ganske anderledes vilde det sikkert have været, om Trafiken kom til at lide derunder, da vilde man rimeligvis for længe siden have set paa dette og søgt Udveje til at faa bedret Forholdene saaledes, at Tiden, Personalet maa tilbringe ved Askekasserne, var bleven bragt ned til Minimum af den Tid det nu tager. Imidlertid er det tilsyneladende Hensigten at lade det gaa sin skæve Gang. Vor Hensigt med disse Linier er foruden at paapege de Fejl, der klæber ved Anlægget, tillige at stille Forslag til en Ordning, der kunde formindske Opholdet ved Askekassen og Kulgaarden.

Det hænder daglig, naar man kommer til Askekassen og kun skal have sit Fyr rensed, at det midterste Spor er optaget af Vogne til Paalæsning af Slag og Røgkammeraffald, dette nødvendiggør altsaa, at man maa køre over paa Sporet ved Siden af Kulgaarden. Dette koster straks noget Arbejde, fordi man viseligt har indrettet det saaledes, at for at komme paa dette Spor skal man først køre tilbage ad det midterste Spor hen over et Sporskifte og

derefter frem igen. Dertil kommer, at Vedkommende i Reglen ikke kan komme til straks, fordi Spærringen af et af Sporene følgelig belemrer det farbare Spor med alle de Maskiner, der skal rense og tage Brændsel. — Er det endvidere saaledes, at de Maskiner, der i Forvejen holde paa Sporet, alle skal have Brændsel, da kan der meget let hengaa saavel $\frac{1}{2}$ Time som mere, blot for at komme til at rense et Fyr og tage Vand. At dette harmer Personalet er ganske naturligt, thi som forhen bemærket er det Friheden, det gaar ud over, og den er jo ofte knap tilmaalt i Forvejen, saa $\frac{1}{2}$ Time spildt ved Askekassen hører med til saadanne Ting, som Personalet burde forskaanes for.

Det er ikke Hensigten i denne Artikel at omtale Kokes-, Kul- eller Briketvognene der ogsaa jevnlige henstaa paa Sporene, saa vel i vestlige eller østlige Ende som paa den sydlige eller nordlige Side af Kulgaarden, skønt det maa antages, at der dog muligvis kunde tages lidt mere Hensyn til Personalet ved at bortrangere Vognene fra Sporene, naar der ikke arbejdes ved dem. — Imidlertid kunde man tænke sig de Forhold ved Askekasserne som Kultagningen ordnede paa en anden Maade end det er nu, og vi skal i det følgende gøre et Forsøg paa at vise, hvorledes det maatte kunne ordnes og herved skabe bedre Tilstande paa omtalte Sted. Vi skal henvisse Læserne til at studere Planerne i Fig. 1 og 2. Fig. 1 viser Sporanlægget m. m. som det nu er, Fig. 2 viser samme Sporanlæg med de Ændringer, vi vilde anse for ønskelige. — Vi skal først henlede Opmærksomheden paa et nyt Forbindelsesspor „A“ mellem Spor 1 og 2. Vi anser det for en Fejl, at dette Spor ikke for længe siden er bleven anlagt, fordi at man derved bliver i Stand til at køre lige ned i det af Rensesporene, man ønsker at benytte. Man kommer derved ogsaa bort fra det nuværende Tilbagekørsel gennem Spor 2 for at komme i Spor 3. Fig. 2 viser endvidere, at vi tænker os Askekasserne helt fjernede og i Stedet foreslaar anlagt Tipvognsspor til

Brug for smaa Vogne, i hvilke Udrensningen fra Maskinerne foretages. Vi tænker os endvidere anlagt 2 smaa Stikspor C og D fra Spor 2, lidt østen for de nuværende Askekasser, til Brug for henstaaende Jernbanevogne, i hvilke de smaa Tipvogne tømmes af. De med e mærkede Felter er Ramper til Opkørsel med Tipvognene til Jernbanevognene. Der er jo rigelig Plads mellem Spor 1 og 2 og Spor 2 og 3 til at dette Forslag kan lade sig gøre og ved at gennemføre dette, vil Spor 2 og 3 jo altid være farbare; i hvert Fald kan man blive fri for de daglig generende Vogne til Affaldet, der læses af Baneafdelingen.

Vi skal ikke komme nærmere ind paa Enkeltheder i Forslaget, men vi vil anbefale dette til Overvejelse. Endvidere har vi tænkt os begge Fyrgravene forlængede saaledes, at det bliver mulig for mere end en Maskine ad Gangen at komme til at rense ud. Paa Midtersporet er dette nemt nok at forandre, men for at dette kan ske paa det 3. Spor er det nødvendigt, at den østligste Kulkran flyttes — paa Planen er denne vist flyttet ca. 45 m mod Øst. Som Forholdene er nu, er det umuligt for mere end een Maskine at komme til, naar der tages Kul ved den omtalte Kran. Vi skal tillige henpege paa, at det synes at være noget lidt med een Vandkran, vi har derfor tænkt os en Vandkran til anbragt mellem Spor 2 og 3 ved f, ligesom det for at gennemføre Planen om at Udrensningen skal finde Sted i Tipvogne bliver nødvendigt at fjærne den gamle Vandkran mellem 1. og 2. Spor, da denne staar i Vejen. Den bruges for den Sags Skyld heller ingensinde.

Vi vil som sagt anbefale Forslaget til Overvejelse og henstille, at man enten under den foreslaede Form eller paa anden Maade forandrer de paaklagede Forhold, og vi har den Opfattelse, at hvis man gennemførte de her paapegede Ting, vilde det gøre Forholdene mere tilfredsstillende for Lokomotivpersonalet.

Støt vor Organisation i Ord og Gerning.

D. L. F.

25 AARS JUBILÆUM.



Lokomotivfører A. R. M. Olsen.

Den 1. August fejrer Lokf. A. R. M. Olsen, Kjøbenhavn H, 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

Hr. Olsen er en indenfor Statsbanerne og blandt Lokomotivførerne afholdt Kammerat og Kollega, der i alle Henseender har gjort sig fortjent til den Agtelse han nyder.

Vi vil haabe, at han endnu nogle Aar vil blive blandt os, og naar han engang trækker sig tilbage, vil han blive mindet som den gode og retlinede Personlighed, han er.

Vi bringer Jubilaren vore bedste Ønsker paa Festsdagen.

Lokomotivfører J. B. Skjoldager.

Julius Skjoldager kom i Smedelære hos Dahlstrøm & Lohman i 1880 og tog, efter at være bleven Svend, Maskinisteksamen. Skjoldager kom paa Statsbanernes Maskinværksted i 1887, hvor han arbejdede i 3 Aar. Den 1. August 1890 ansattes S. som Lokomotivfyrbøder og 8 Aar efter blev han Lokomotivfører paa Østerbro, hvor Jubilaren siden den Tid stadig har virket som



en støt og rolig Mand, der sikkert gennem de mange Aar har erhvervet sig mange Venner.

Vi bringer herved Jubilaren vor hjerteligste Lykønskning i Dagens Anledning med Ønsket om, at han endnu i de Aar, han vil virke, maa glæde sig ved et godt Helbred.



Lokomotivfører C. A. Vording.

Lokomotivfører C. A. Vording, Helsingør, fejrer 1. August sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. C. A. Vording er en god Organisationsfælle; har været Medstifter af D. L. & L. F. og har siden arbejdet med Interesse for denne faglige Forening gen-

nem Aarene; han har med faa Afbrydelser været Medlem af Afdelingsbestyrelserne de Steder, hvor han har været stationeret. — Ved Omorganisationen i 1912 kom Vording ind i Hovedbestyrelsen og har siden den Tid haft Sæde der. Indenfor H. B. kom Vording i Spidsen for Bladudvalget og det skyldes for en stor Del Vordings gode Arbejde, at Bladets Status i de senere Aar er bleven saa god som ingensinde tidligere.

Vording er Medlem af Ligningskommissionen i Helsingør og har ved hele sin Færd gjort sig fortjent til sine Medmennekers Agtelse. Vi ønsker vor Organisationsfælle hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen med en Tak for de svundne Aar, i Haabet om, at Hr. Vording endnu i mange Aar vil tage virksom Del i Organisationsarbejdet.



Lokomotivfører K. F. Schmidt.

Den 1. Aug. kan Lokomotivfører K. F. Schmidt ligeledes fejre 25 Aars Dagen for sin Ansættelse blandt Lokomotivmændene. Jubilaren, der er stationeret paa Gb., er godt kendt blandt Lokomotivpersonalet for sit ofte straalende Humør og er en pligt-opfyldende og paapasselig Lokomotivfører, der gør den Stand Ære, han tilhører.

Vi vil gerne bringe Jubilaren vore bedste og hjerteligste Lykønskninger i Dagens Anledning og haaber, at han i de Aar,

han endnu kan gøre Tjeneste, maa bevare sit gode Humør.



Lokomotivfører H. C. T. Nielsen.

Som den femte Jubilar den 1. Aug. skal vi nævne Lokomotivfører H. C. T. Nielsen, Kjbh. G. Jubilaren kom paa Statsbanernes Værksted i 1887, for 3 Aar efter at blive ansat som Lokomotivfyrbøder. Jubilaren har tilbragt de fleste af disse 25. Aar i Fredericia, hvorfra han for ca. 1 Aar siden kom til Gb. Jubilaren er kendt som en støt og rolig Mand, der paa forskellige Maader har erhvervet sig sine Kammeraters Agtelse og Forstaaelse.

Hr. Nielsen vil sikkert paa sin Jubilæumsdag erfare at han er godt lidt af sine Standsfæller og vi vil derfor ogsaa gjerne blande os blandt dem, der ønsker Jubilaren til Lykke paa Festsdagen, forenet med alle gode Ønsker for Fremtiden.

UDFLUGT.

Trafikafdelingens Imødekommenhed.

Esbjerg Afdelinger afholdt d. 11/7 en særdeles vellykket Udflugt til Sig (Nørreholms Skov).

Kl. 11³⁰ Fm. fandt Afrejsen Sted med Tog 1021. Vore egne Overordnede havde stillet sig særdeles velvillig, og det lykkedes virkelig, trods den stærke Trafik at fordele Tjenesten saaledes, at der kun

behøvedes 7 Mand til Afløsning, og dog kunde alle, som havde tegnet sig paa Listen, deltage; saavel Lokf. som Lokfrbd. og Aspiranter; ialt ca. 40 Medl. Trafikafdelingen havde, — ja tænk hvor hensynsfuldt, virkelig ladet indrangere 2 Vogne i Toget til Transport af Lokomotivpersonalet, den ene af disse Vogne var en gl. C-Vogn og den anden en rigtig god og stærk Bænkevogn med en Bæreevne af 10,000 kg, i hvilken, efter at C-Vognen var fyldt til sidste Plads, det virkelig lykkedes Resten af de ca. 120 Deltagere at faa Plads, naturligvis maatte en Del af Medl. staa op, da der jo ikke kunde blive Siddepladser til saa mange. Humøret var storartet, og det bør omtales, at man særlig paaskønnede den Hensynsfuldhed, som Trafikafdelingen her havde vist imod os. Ja det var da selvfølgelig kun naar Toget holdt stille, at man overhovedet kunde høre nogen tale, for naar Toget var i Bevægelse, kunde dette ikke lade sig gøre, d. v. s. for Bænkevognens Vedk., og der inde var jo selvsagt de fleste af Deltagerne, mulig var det lykkedes en enkelt at faa Plads i det i Forvejen rigelig fyldte Tog.

Efter Ank. til Sig St. marscheredes straks til Skoven, hvor der paa Festpladsen var dækket et smukt Kaffebord. Festudvalget havde endog lavet Buketter til hver Kuvert. Under Kaffen afsang Festudvalgets Formand, Lokf. Harder Petersen en af ham selv forfattet Sang ang. Programmet for Festlighedens Forløb. Lokfrb. H. R. Hansen og C. Christensen gav et Par smukke Musiknumre, Violin og Zitar.

Herefter foranstaltedes der forskellige Løb: Sækkevæddeløb, Hurtigløb med Forhindringer, baade for Voksne og Børn, hver for sig. Til Slut var der arrangeret Forhindringsløb for de to tykkeste Deltagere, Lokf. M. Nielsen og Lokfrb. M. Thomsen, hvilket gjorde megen Lykke. Herefter spadseredes med Skovfogeden som Vejviser gennem Skoven til Godset. Her havde man med Godsets Gartner som Ledsager Anledning til at se hele den store og smukt holdte Have, hvor flere Ting f. Eks. Drivhusene vakte megen Interesse.

Efter at være komment tilbage til Festpladsen ved Skovfogedhuset, spistes til Aften af de medbragte Madkurve, som pr. Vogn var bleven transporterede herud. Stemningen var udmærket, og Talerne gik Slag i Slag. Form. for Lokf. udbroge et Leve for Foreningens nye Navn og Form. Formanden for Lokf. afd. omtalte det gode demokratiske Forhold, som hidtil havde hersket i Esbjerg; haabede ogsaa at dette under den ny Form maatte trives som hidtil. Formanden for Hovedbest. talte om Organisationens Betydning ogsaa for Kvinden.

Efter Bordet uddeltes Præmier til de bedste Løbere, deriblandt en smukt forarbejdet Platte, som var lavet af Lokfrb. Hermansen. Herefter afsang Fru Lokfrb. K. Petersen med en smuk og velskolet Stemme et Par Sange, hvorefter der afmarscheredes til Sig Gæstgivergaard, hvor Dansen gik lystig til

Kl. ca. 11; Hjemrejsen fandt Sted med Tog 1034; i dette Tog lykkedes det da for alle Deltagerne at faa Plads, selv om der jo naturligvis ikke var en eneste hel tom Vogn, hvad der jo ellers havde været ret naturligt. Alle var enige om, at vi sikkert maatte være Trafikafdelingens Kælebørn, samt at vi i et og alt havde tilbragt en meget fornøjelig Dag, og at der var særlig Grnd til at takke Festudvalget saavel for Arrangementet som for den Underholdning, som af Lokfrb. N. Christensen og flere blev givet i Mellemaakterne.

H. C. Hansen.

*Betal Dit Kontingent punktlig,
Restance gavner ingen.*

VOR NYE GENERALDIREKTØR.

Endelig er man over den Uvished der har hersket, ofte har Personalet gættet paa hvem der skulde være Generaldirektør Ambts Afløser, men sikkert ingen har skænket den nu udnævnte Generaldirektør, Bankdirektør, Sagfører Andersen-Alstrup nogen Tanke. Den nye Generaldirektør skildres som en dygtig og energisk Mand, men dog staar man uvis overfor, om han nu ogsaa er i Stand til at lede og styre den store Forretning som Statsbanerne er. — Vi anser det for et Plus at man har taget en Mand uden for Embedsmændenes Kreds, idet han møder fri for alle Fordomme og formentlig vil vise sig forstaende overfor det store Personale han faar under sig. Vi har Grund til at mene, at den nye Generaldirektør ved kommende Forhandlinger mellem Administrationen og Personalet vil blive Forhandlingsleder og efter Bladudtalelser at dømme, er den nye Generaldirektør i Besiddelse af store Evner netop i den Henseende, som vi vil haabe maa blive anvendt til alle Parters Tilfredshed. — Vi hilser den nye Generaldirektør Velkommen og vil udtale Haabet om at han maa have en heldig Haand, saaledes at han bedre end den nuværende Generaldirektør maa kunne samle Personalet om sig.



DYRTIDSTILLÆGET.

Finansminister Brandes vil en af de første Dage i August Maaned i Folketinget fremsætte Forslag til Dyrtidstillæg.

Vi vil antage at dette vil blive behandlet hurtigt og snarest anvist Personalet til Udbetaling. —



NYT FRA ALLE LANDE.

Et Olierensningsapparat,

baseret paa Centrifugalkraften, er under Navnet Atomrenseneren nylig fremkommet paa Markedet. Det adskiller Urenheder fra tyktflydende og tynd Olie og Vand fra Olieemulsion, og bestaar af en Cylinder, som indeholder de nødvendige Filterflader til Rensning af de grovere Urenheder. Filtret er anbragt som skraa Sidevægge i den hastig roterende Cylinder, og Olien slynges af Centrifugalkraften op mod disse, hvorfra den atter passerer et bøjet Rør i Cylindrens Overdel, for gennem dette at aftappes i rensat Tilstand. Urenhederne glide ud fornedet gennem et Rør, der fører fra en Skærmmkasse over Cylindren, hvori ogsaa den lodrette Axel med Lejer er anbragt. Den indvendige Cylinder roterer med 5000 Omdr. pr. M., hvorved der paa Olien tilvejebringes et Tryk paa ca. 118 lbs. Den snavsede Olie, som skal renses, fyldes paa foroven. Patentet er amerikansk og skal have givet gode Resultater, men egner sig naturligvis bedst i Bedrifter, hvor der er Tale om Rensning af store Oliemængder, udover hvilke Anlægssummen næppe vil kunne svare Rente.



PERSONALIA.

Forflyttede er:

¹⁵/₇ 15

Lokfrb. K. G. Madsen, Kbhvn. G. 1, til Østerbro
— C. C. Andersen, Østerbro, til Kbhvn. G. 1

¹/₈ 15

Lokfrb. J. P. Larsen, Vedde, til Næstved

³¹/₇ 15

Afskediget er:



Lokfrb. J. A. Rasmussen, Kbhvn. G. 1.



Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

Den mest økonomiske og letteste Maade at bruge Husholdningssæbe paa. Faas overalt!


Carlsberg Pilsner

 Verdens fineste!

OVE C. BJERREGAARD

Tlf. 10127 **Reventlowsgade 14,** Tlf. 10127
v. Centralbanegaarden.

Spisestel — Kaffestel — Servantestel.
Vinservicer — Toiletbordsgarniturer — Krystal.
==== Statsbanernes Personale 10% Rabat. ====

Johanne Petersen, Blomsterforretning
Specialitet: Smukke og billige Kranse.
Grundlagt 1885. **Vesterbrogade 16.** Tlf. Vester 252C.

EMANUEL MØLLER & Co. Vinhandlere.

St. Pederstræde 34 og 36 (ved Vestervold) Telefoner 4519—2897
Kvaliteten gør Udslaget.

Ved nye Etableringer og eventuelt Skifte af Leverandør vil d' Hrr. Købmænd ikke blive skuffede ved at træde i Forretningsforbindelse med os. Som Grund for dette anføres, at vi siden Etableringsaaret 1895 har opnaaet meget betydelig Omsætning

ENHVER som læser denne
Annonce bør i
egen Interesse
gøre et Forsøg i

Vesterbros Skotøjs-Hus
Absalonsgade 15.

Grundlagt 1879. Tlf. Vester 915 y.
Forretningsprincip: Gode Varer. Billige Priser

Blomster- og Kranse-
forretningen
Dybbølsgade 43.
Spec.: Smukke Foreningskranse.

En gratis Kop Kaffe

kan alle lave sig — for dobbelt Vægt
faar Enhver, som køber i

Kaffeforretningen „Kronen“
saaledes at ved Køb af 1/8 kg faar De
1/4 kg (lig 1/2 Pd.) af vore fine Kvali-
teter, som sælges til almindelig Bu-
tikspris à 37 og 40 Øre pr. 1/8 kg, og
saaledes dobbelt Kvantum til hver Vægt
som købes.

Husk! Husk!
Kaffeforretningen „Kronen“
50, Oehlenschlägersgade 50,
Hj. af Istedgade.

Man bør
lade sig livsforsikre i
„Danmark“



Istedgade 128. K. HINTZ.

Vin- og Cigarforretningen

Dannebrogsgade 42, Tlf. Vester 4248
anbefales d' Hrr. Medlemmer.
Ærb. CHR. SØRENSEN,
Dragør ved D. S. B.

JOHS. JENSEN

Tapetserer og Dekorator.
Dybbølsgade 32. Tlf. Vester 2312 x.
Udfører alt til Faget henhørende.

Zephyr- &
Gummi-
Kravetøj
& Flipper.
Føres i alle Façons
og flere Farver.
Praktisk, billigt.
Enhver kan afvaske
det selv. Faas i
„FLIPPEN“.

Nyborg.

Torvehallen, Nyborg Torv

Indehaver CHR. OLSEN
fh. Store Bælt
anbefaler de ærede Jernbanemænd at gøre et
Besøg og se min originale Kælder og smag min
gode Mad.

Hjalmar Martens

Guldsmed
anbefaler sig med
Brude- og Festgaver
Telf. 369. NØRREGADE 6 Telf. 369

H. Christoffersens Kranseforretning
NYBORG — Telefon 74.



Emil Hansen



J. Jensens Eftf.

Uhrmager & Optiker.
Afdeling for Sygeplejeartikler.
Korsgade 11. Telf. 182

Jørgen Nielsen,

1. Kl.s Bageri og Conditori.
Birkhoved, Telefon 324,
anbefaler Rugbrød, Franskbrød og Sigtebrød.
Lækkert Wienerbrød.

A/s **C. F. SCHALBURG, Nyborg**

(Grundlagt 7. Juni 1817)
anbefaler sine vellagrede
Vine og Spirituosa.

Odense.

Odense Jernbane-Restauration

anbefales.
TH. ØSTERBY.

Randers.

CHR. RASMUSSEN
MØBELETABLISSEMENT

Tlf. 685 Vestergade 14

Herning.

Tandlæge
C. Wolf Frederiksen

Bredgade 23 — Telf. 265
(lige overfor Missionshotellet).
Al moderne Tandbehandling.

Masnedsund.

Kul og Kokes billigst
hos

ANDERSEN & JENSEN,
Telef. 235. Masnedsund. Telef. 78.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion og Ekspedition: Vesterbrogade 98 a². Kjøbenhavn B. Tlf. Vester 2895 v.
Abonnementspris: 2 Kr. 50 Øre aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Ekspeditioner: { For Kjøbenhavn: C. Hansen, Sommerstedgade 22², Telefon Vester 4011.
For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.