



16. AARGANG NR. 1

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. JANUAR 1916

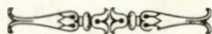
## Tanker ved Aarskiftet.

*En, to, tre, fire, hør Stemplernes Slag,  
 Taktfast – fremad paa ny.  
 Aar ud og Aar ind – Dag efter Dag,  
 Jagen fra By og til By.  
 Pulsen er kraftig og Hjertet er sundt,  
 Røgen som Manke staar,  
 Fødderne rappe, endskønt de gaar rundt,  
 Tiden dem Følge slaar.  
 Thi paa Minutten den planter sin Fod,  
 Standset af styrende Haand,  
 Ryster, som i et ukueligt Mod  
 Trods den har slet ingen Aand.*

*Aanden staar skjult bag et skærmende Glar,  
 Hans Muskler og Vilje er spændt,  
 Frem over Vejen – Hjernen er klar  
 Og Øjnenes Glød er tændt,  
 Viljen som Drivkraft virker paa Staalet.  
 Kræfterne dirrer i Jord,  
 Sikkert og støt de styrer mod Maalet,  
 Pligternes Fordring er stor.  
 Hilsen og Haandtryk og lykkelig Rejse  
 Lyder mod Togets Kupér,  
 Afgang! Maskinen kan ligefrem knejse,  
 Men det er der ingen der ser.*

*Aar ud og Aar ind – Dag efter Dag  
 Saadan er Livets Gang,  
 Stride og stræbe til Gavn for sin Sag,  
 Vejen er ofte trang,  
 Tit i det skjulte Kræfterne virke,  
 Mange ej tænker derpaa,  
 Men man maa ofte med Lempe lirke,  
 Maalet – det skal vi naa,  
 Skabe Respekt for et maalbevidst Folk,  
 Runden af Tubalkains Favn,  
 Lokomotivet skal være vor Tolk,  
 Kræfter af Navn og af Gavn.*

*En, to, tre, fire – slut op, slút op,  
 Alle paa Plads bør staa,  
 Thi naar vi kæmper i sluttet Trop,  
 Saa skal vi Sejren faa.  
 Enighed – det er det stærkeste Staal,  
 Som Kundskaben frembringe kan,  
 Hjælpen bør være vort fælles Maal,  
 Til Samling nu kaldes hver Mand,  
 Aar er der rundne med Ufred og Saar  
 Prøvelsens Tid er forbi,  
 Enige staar vi i kommende Vaar,  
 Læg nu din Kraft deri.*



# 1916.

Atter har Dansk Lokomotiv Tidende lagt et Aar paa og vi vil derfor benytte Anledningen til, igen i Aar, at udtale en Tak for al udvist Støtte og Imødekommenhed i Aaret der svandt.

Med dette Nr. gaar Bladet ind i sin 16. Aargang og lad os da haabe, at Bladet i det kommende Aar maa kunde være saavel vore Læsere til Gavn som Organisation den rette Støtte, saaledes at Arbejdet maa bære de gyldne Frugter vi alle længes efter.

Lad os haabe, at Medlemmerne, saavel som vore andre Læsere, med samme Interesse, som i det svundne Aar, vil gribe efter Bladet, men vi vil gerne til dette Haab knytte en Anmodning til Medlemmerne om, at huske at Redaktionen altid længselsfuld imødeser Meddelelser fra Medlemmerne om Sager det kan have Betydning af faa omtalt i Bladet.

Medlemmerne er i saa Henseende meget sparsomme.

Lad os i det nye Aar faa alle Meddelelser tilsendt, naar de kun har nogen Interesse, vi skal da nok faa dem formet til Bladet, og lad os atter i Aar i stigende Grad se Medlemmerne gribe Pennen og fremsætte deres Tanker her.

Aaret der svandt bragte os jo den længe ventede Samling af alle Lokomotivmænd, lad os da haabe at Aaret maa tømre Organisation saa fast sammen saa den kan taale enhver Storm.

Vi er da sikre paa at de Maal man sætter sig saa meget lettere naas.

Slut da fast sammen om Organisation og dens Ledelse og da tror vi for sikkert at alle vore Medlemmer vil faa et rigtig godt og

Glædeligt Nytaar.

---

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

---

## BAYERSKE LOKOMOTIVER.

Fra Tysk af Otto Bendixen.

Til Forøgelse af Lokomotivernes Økonomi og Præstationsevne har ej heller den bayerske Statsbane-Direktion staaet tilbage med Anvendelsen af de dertil nødvendige Midler, og i Særdeleshed i de 10 sidste Aar er Bestræbeiserne gaaet ud paa at holde Lokomotivparken paa en tidsvarende Højde. Det er derved kommet dem meget til Gode, at der i Hjemlandet stod 2 meget kvalificerede Lokomotivfabriker til Disposition, nemlig de 2 bekendte Firmaer *Maffei* og *Krausz* i München. Her udføres Prøvekørslerne af Værkstederne, og gennem disse sker ogsaa Overtagelsen af de nye Lokomotiver.

Gennem den geniale Opfindelse af Røgrørsoverhedersystemet saa de bayerske Statsbaner sig ogsaa foranlediget til ikke at staa tilbage for de andre tyske Baner og at anskaffe en Del præstationsdygtige og økonomisk arbejdende Lokomotiver. Saaledes blev f. Eks. af de ovennævnte Fabriker fremstillet forskellige Il- og Persontogslokomotiver til overhedet Damp efter Udkast fra det bayerske Trafikministerium.

De i Aaret 1908 byggede S  $\frac{3}{5}$  (2 C) Overheder-Lokomotiver adskilte sig kun ved Overhederindretningen fra sine Forgængere S  $\frac{3}{5}$  Iltoogslokomotiverne. Grundet paa denne Indretning havde de med 20 % større Præstationsevne et 10 % mindre Kulforbrug end S  $\frac{3}{5}$  Lokomotivet til mættet Damp. Et andet Iltoogslokomotiv, S  $\frac{3}{6}$  (2-C-1) blev udstillet i Aaret 1908 paa Münchener-Udstillingen, hvor det paa Grund af sin imponerende Størrelse og elegante Form tildrog sig almindelig Opmærksomhed. Dette Lokomotiv, konstrueret som 4 Cylinder Comporend Lokomotiv formaar uden Forspand at befordre de sværeste Iltoget over Stigninger paa 1:100, og det er i Stand til paa horisontal Bane at udvikle Hastigheder paa indtil 120 km i Timen. Det er allerede bekendt, at ved Indførelsen



af disse Lokomotiver er mange kostbare Forspandstjenester, saavel som Dubleringen af Iltogene, bleven overflødig.  $S^{3/6}$  Lokomotivets Kulforbrug er med 45 % større Præstationsevne ikke større end ved  $S^{3/5}$  Lokomotiverne med mættet Damp. Yderligere bliver  $S^{3/6}$  Iltogslokomotiverne til

aarligt for hvert Lokomotiv 2000—2500 M. (Se Lok.-Tid. Nr. 5 og 6 f. A.)

Det vilde imidlertid være fuldstændig forfejlet, hvis Jernbanedirektionen under Bestræbelserne for den billigst mulige Persontrafik aldeles vilde tabe Godstrafikens Økonomi af Syne. Hovedsagelig Bayern

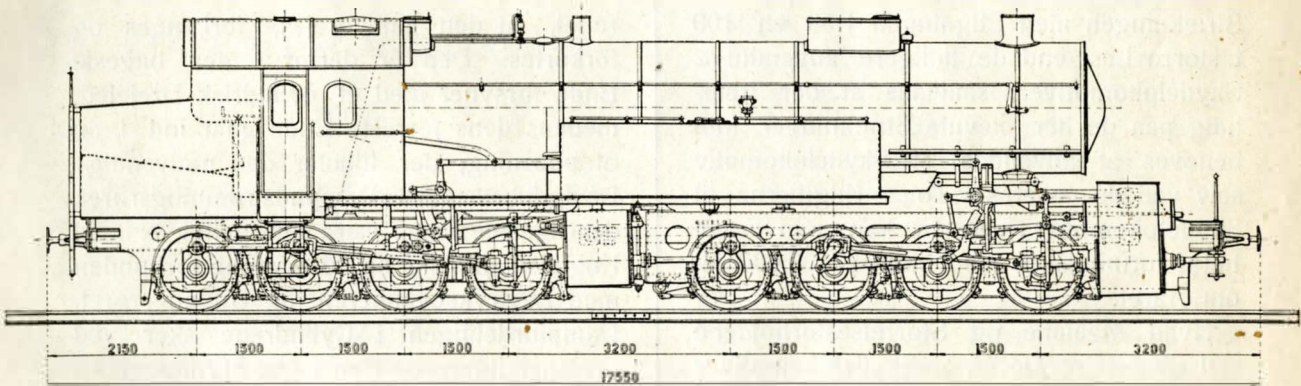
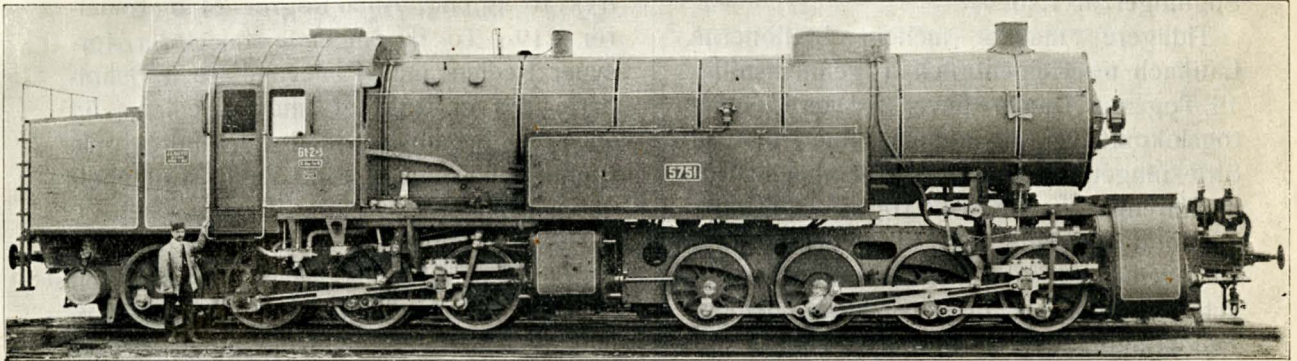


Fig. 1. D + D Mallet Godstogstenderlokomotiv med Røgrørsoverheder, Patent Schmidt. Bygget af J. A. Maffei i München til de bayerske Statsbaner.

Diameter af Højtrykscylinder . . . . .	520 mm	Overhederens Hedeflade . . . . .	55,39 m <sup>2</sup>
„ „ Lavtrykscylinder . . . . .	800 „	Samlet „ . . . . .	270,26 „
Stempelslag . . . . .	640 „	Risteflade . . . . .	4,25 „
Drivhjulsdiameter . . . . .	1216 „	Damptryk . . . . .	15 kg <sup>2</sup> cm <sup>2</sup>
Fast Hjulstand . . . . .	4500 „	Vægt, tom . . . . .	97500 kg
Samlet „ . . . . .	12200 „	„ tjenstfærdig . . . . .	122500 „
Antal Kedelrør . . . . .	219 „	Vandindhold . . . . .	11 m <sup>3</sup>
Diam. af Kedelrør indiv. . . . .	48,5 „	Kulindhold . . . . .	4 t
Længde af Kedelrør . . . . .	5075 „	Trækraft . . . . .	25000 kg

Førøgelse af Økonomien udrustede med Fødevandsforvarmere. Den herigennem opnaaede Brændselsbesparelse andrager efter de preussiske Baners Forsøgsresultater 10 % eller omregnet i Mindredgift

er tvungen til store Udgifter til Skydelokomotivtjeneste paa Grund af det kuperede Terræn, hvorigennem mange af Linierne løber. Af Hensyn hertil har den bayerske Jernbanedirektion ladet bygge 15 nye me-

get kraftige Tenderlokomotiver til overhedet Damp, Model Gt.  $2 \times \frac{1}{4}$  (D + D), System Mallet, Fig. 1, og herigennem opnaaet en væsentlig billigere Drift af den med store Omkostninger forbundne Trafik paa Strækningen Lauffach—Heigenbrücken i Spessart med en Stigning af 1:50 og Probstzelta—Steinbach—Rothenkirchen med Stigninger af 1:40.

Tidligere maatte mellem Stationerne Lauffach og Heigenbrücken gennemsnitlig 19 Tog om Dagen have 2 svære Godstogslokomotiver til Skydemaskiner, og paa Strækningen Brobstzella—Steinbach—Rothenkirchen havde 31 Tog 2 Godstogslokomotiver, Model C IV, til Skydemaskiner. De ovennævnte nye Skydelokomotiver, der vel er de største og sværeste Godstogs-Tenderlokomotiver i Europa, kan derimod paa Strækningen med Stigning 1:40 befordre den samme Belastning, og paa Strækningen med Stigningen 1:50 en 100 t større Last end de tidligere anvendte 2 Skydelokomotiver, saaledes at der fremtidig paa de her nævnte Strækninger kun behøves at anvendes et Skydelokomotiv selv ved de sværeste Tog. Udgifterne til Skydelokomotiv-Tjenesten kan som Følge heraf formindskes med mindst 100,000 M. om Aaret.

Hvad Maalene og Størrelsesforholdene ved disse nye Godstogs-Skydelokomotiver angaar, er følgende Punkter bemærkelsesværdige. Maskinens Længde maalt fra Buffer til Buffer er 17,55 m. Den har 8 koblete Aksler og en Adhæensionsvægt af 120,000 kg, der er ligelig fordelt paa alle Aksler. De 4 bageste er lagrede i en Hovedramme og de 4 forreste efter System Mallet i en drejelig Ramme. Den anden Aksel i disse Rammer har en Sideskydelighed af 15 mm. Kedlen er fast forbunden med Hovedrammen og Midtlinien ligger 2950 mm over Skinnetap. Med 29 t af sin Vægt hviler den ved to Glidesko og to lodret anbragte Trækstænger paa den forreste Ramme, med hvilken den er løst, men dog uadskillelig forbunden. Den ildberørte Hedeflade andrager 285 m<sup>2</sup>,

Ristefladen 4,25 m<sup>2</sup>. Dampudviklingen beløber sig til 15,000 kg pr. Time, Trækraften er 25,000 kg.

De yderligere Maal er følgende: Drivhjulenes Diameter 1216 mm, Højtrykscylinderens Diameter 520 mm og Lavtrykscylinderens 800 mm, Stempelslag 640 mm, Langkedlens Diameter 1726 mm, Damptryk 15 kg/cm<sup>2</sup>, Antal Røgrør 24 og Kedlerør 219. To ikkesugende Injectorer forsyner Kedlen med Fødevand fra 3 Beholdere, der er anbragt under Kedlen, og staar i Forbindelse med hverandre. De rummer tilsammen 11 m<sup>3</sup> Vand. Kulbeholderen rummer 4,5 t.

Højtrykscylindrene er anbragt paa Hovedrammen og Lavtrykscylinderen paa den forreste bevægelige Ramme. Grundet paa den Bevægelse, som Høj- og Lavtrykscylindrene gør modsat hinanden, er Dampledningen mellem Cylindrene saaledes indrettet, at den kan drejes, forlænges og forkortes. Den er derfor i den bageste Ende forsynet med et cylindrisk Drejeled, medens dens forreste Ende gaar ind i en Stopbøsning, der tillader den nødvendige Længdebevægelse. Dampudstrømningsrøret, der ligeledes maa være bevægeligt, er med Kugleled drejelig og forskydelig forbunden med Lavtrykscylinderen og Udgangsrøret. Dampfordelingen i Cylindrene sker ved Stempelglidere og Heusinger Styring. Højtrykscylindrenes Stempelglidere har enkelt indvendig og Lavtrykscylindrenes dobbelt udvendig Indstrømning. Til Lettelse af Igangsætningen findes Igangsætningshaner, som automatisk tilfører Lavtrykscylinderen Friskdamp ved helt udlagt Styring. Høj- og Lavtryksstyringen er forbunden med Trækstænger og kan ved Hjælp af Haandhjul og Skrue omstilles samtidig af Føreren.

Paa Langkedlen er anbragt 2 Sandkasser, fra hvilke der om fornødent kan sandes foran Hjulene.

Lokomotivets Førerhus blev fuldstændig lukket for at Personalet ved baglæns Kørsel kunde være beskyttet mod daarligt Vejr. Til Opbevaring af Personalets Klæder staar der til Disposition to Klædeskabe,



som er indbygget i Førerhuset. Paa Bagsiden af dette befinder sig Kulkassen, der rummer 4,5 t.

Hovedmaalene ere som en Oversigt givne under Fig. 1.

Den største Trækkraft beløber sig efter Formlen:

$$T = 0,5 p \cdot \frac{d^2 h}{D} \text{ til } 25 \text{ t,}$$

hvilket svarer til en Maksimalværdi af AdhæSIONstallet 4,5. Ved den i Driften størst forekommende Hastighed paa 33 km i Timen beløber den konstant udviklede Trækkraft sig til Halvdelen heraf, altsaa til 12,5 t, med en Præstation paa 1530 H. K.

(fortsættes)

---

*For 1 Krone aarlig sikrer Du Dig Støtte og Hjælp, om Uheld eller Ulykke rammer Dig!*

---

## ETATEN, ORGANISATIONEN

OG  
1915.

Naar man ved et Aarsskifte kaster Blikket tilbage er der altid Begivenheder man særlig opholder sig ved fordi man føler de dels vil indprente sig i ens Erindring, dels vil faa Betydning for Fremtiden og mulig ogsaa for den enkelte selv. —

1915 blev et Aar, der stærkt vil præge vor Etat. Ikke blot skete i dette Aar et betydningsfuldt Personskifte; men samtidig skete ogsaa et Systemskifte. —

Med Generaldirektør Ambts Afgang skete en Begivenhed, der vakte Opmærksomhed langt udenfor vor Etat. — Den Tilstand denne Mand ved sin Maade for Administration havde skabt, kunde kun, da hans Afgang blev officiel, give Udtryk for Glæde. Personalet følte ved at se en anden Mand paa hans Plads, at Tingenes Tilstand ihvertfald ikke kunde blive mere ubehagelige end de var. —

1915 førte ogsaa med sig et nyt System. Den kollegial ansvarlige Generaldirektion blev opløst og som ene-ansvarshavende

for de danske Statsbaners forsvarlige Ledelse, blev stillet den nye Generaldirektør.

At 1915 derfor vil præge vor Etats Historie er givet; men det maa ønskes for den nye Generaldirektør, at han lykkelig vil føre vor Etat frem til Glæde og Gavn for Publikum, Stat og Personale og til Tilfredshed for den Rigsdag der vedtog Loven, som i 1915 skabte Person- og Systemskiftet ved de danske Statsbaner. —

Den Dyrtdid Krigen fremkaldte i Aarets Løb ramte særlig Etatens Tjenestemænd, som fastlønnede efter en Lønningslov der nu er 7 Aar gammel, bebøver ingen Forklaringer, og at Forholdene var uholdbare i dette Aar, vil altid den af Regeringen fremsatte og af Rigsdagen vedtagne Lov om Dyrtdidsnødhjælp tilstrækkelig bevidne. — Dyrtdidsnødhjælpen, der blev en Skuffelse for de fleste, vil ogsaa henhøre til Begivenhederne i 1915, som fæstner sig i Erindringen.

For vor Organisation var Aaret et smukt Aar, et Mærkeaar. Den Beslutning vort Delegeretmøde traf i April og hvorved vor Organisation fra at hedde „Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening“ kom til at hedde „Dansk Lokomotivmands Forening“ var i sig selv noget af en Begivenhed, men Begivenheden indeholdt mere end en Navneforandring, den medførte den længe ønskede Enighed blandt Lokomotivførerne saaledes, at Statens Lokomotivmænd ved Aarets Udgang stod samlet i en stærk velorganiseret Forening og dermed vil 1915 altid komme til, at staa som et Mærkeaar i vor Organisations Historie. —

I 1915 blev ogsaa et af Lokomotivpersonalets mest betydningsfulde Spørgsmaal bragt sin Løsning nær.

Tjenestetiden, der Aar efter Aar stadig var bleven strengere, havde omsider naaet et Omfang, der foranledigede Ministeren til at gribe ind. — Verdenskrigens Begyndelse stoppede denne Sag, som saa mange andre; men i Slutningen af Aaret blev Spørgsmaalet atter Genstand for Forhandling og paa den nye Generaldirektørs Initiativ blev

for første Gang et Udvalg nedsat, bestaaende af Repræsentanter for Administrationen og Personalet, til hvem det blev overdraget at undersøge og fremsætte Regler for Lokomotivpersonalets Tjenestetid.

1916 vil give os Svaret; derfor vil det nye Aar paa det, som paa mange andre for os Lokomotivmænd vigtige Omraader, blive imødeset med Forventninger, der, lad os haabe det, bliver saaledes, at vi med god Føje kan glæde os til 1916.



## ENIGHED.

Enighed er et af de tre Ord, der staar som Motto for os Lokomotivmænd. — Enighed er den absolute Betingelse for alt Organisationsarbejde, den betinger al Fremskridt, uden den vil der altid optaarne sig Vanskeligheder; thi paa de Steder, hvortil Organisationen har Bud, véd og forstaar man fuldt ud at udnytte enhver Uenighed, ved at standse eller forhale Krav og Ønsker fra en Organisation hvor Enigheden mangler, eller mangelfuld Tilslutning er til Stede. —

I flere Aar, — for mange Aar — har denne for os Lokomotivmænd saa værdifulde Enighed manglet. — Tiden gik og mangan god Anledning til at faa forbedrede Forhold blev enten ikke udnyttede eller ogsaa udnyttet paa forskellig Maade, der meget ofte førte Skuffelse med sig.

Nu er Enigheden til Stede. — 1915 vil i vor Organisations Historie staa som et af de stolteste og mest betydningsfulde Aar. —

Med Ofre fra saavel den ene, som fra den anden Side, rakte ledende organisationsinteressede Lokomotivmænd hinanden Haanden, i fuld Erkendelse og i fuld Forstaaelse af, at Enighed var af den allerstørste Betydning for med fuld Kraft at kunne hævde Standens Interesser. — Længe nok havde Lokomotivpersonalets Besøgelsestid hersket.

Derfor blev 1915 et for vort Organisa-

tionsliv betydningsfuldt og lykkeligt Aar og de Mænd, der saaledes ved ihærdig Arbejde, ved personlig at ofre idealistiske Opfattelser, fortjener enhver Lokomotivmands Tak, for den Enighed de skabte og hvorunder Statsbanernes Lokomotivmænd nu lever. —

1400 Lokomotivmænd, Skulder ved Skulder, staar nu ved Udgangen af 1915 samlede i en Organisation, stærkere end nogensinde før, et Rygstød de Mænd fortjener, der daglig ofre al Fritid for at føre „Dansk Lokomotivmands Forening“ frem til Ære, Anseelse og Anerkendelse. —



## SYGEKASSEVALGET.

Den 12. December f. A. sluttede Fristen for Indleveringen af Stemmesedler til Valg af Repræsentanter for den sjæll.-falst. Sygekasse, og i Slutningen af Maaneden forelaa Resultatet for hvem, der for de følgende 3 Aar, var valgte til Repræsentantskabet. Fra vor Side var opstillet d'Hrr. Lokomotivfører A. J. Carstensen og Lokomotivfyrbøder Alfr. Olsen. Lokomotivfører Carstensen, der havde Sæde i det afgaaede Repræsentantskab, genvalgte med 163 Stemmer og Lokomotivfyrbøder Alfr. Olsen, der stod som 1. Suppleant for den Valggruppe hvorunder Lokomotivfyrbøderne henhører, blev ligeledes valgt til 1. Suppleant for de kommende 3 Aar med 219 Stemmer, hvilket maa siges at vise, at Lokomotivfyrbøderne har vist dette Valg større Opmærksomhed end de øvrige Klasser.

Lørigt kom Repræsentantskabet til at bestaa af følgende Herrer:

Lokomotivfører A. Carstensen — 163 St.  
 Depotarbejder V. Tietze — 557 St.  
 Overbanemester C. Owesen — 8 St.  
 Telegrafnæstformand Willerup — 451 St.  
 Assistent Mogensen — 228 St.  
 Portør C. O. Petersen — 546 St.

Mærkelig nok synes Interessen i sin Helhed at være ringere ved dette Valg end ved det forrige, skønt man skulde tro, da Sygekassen mulig staar overfor en gennemgribende Omordning, at Interessenterne da havde vist Valget større Opmærksomhed, end Antallet af de afgivne Stemmer viser.

*Dich.*

---

*Glem ikke at sende nødvendige Meddelelser til Hovedbestyrelsen og Bladet*

---





Lokomotivfører H. CHRISTENSEN.

## 40 AARS JUBILÆUM.

De danske Statsbaners ældste Lokomotivfører, H. Christensen i Thisted, kunde den 1. Januar 1916 fejre sit 40 Aars Jubilæum som Lokomotivfører. H. Christensen har staaet i vor Organisation fra den blev stiftet, ligesom han er en nobel og helstøbt Personlighed, som det er os en Glæde at kunne regne med til vor Stand. Det er derfor givet, at Jubilaren den 1ste Januar fra Kolleger og Venner modtog mange hjærtelige Lykønskninger. Kun faa af os opnaar 40 Aars Tjeneste som Lokomotivfører.



## FRA DET DAGLIGE LIV.

Hr. Redaktør!

Maa jeg tillade mig at sende Dem Ønsket om et godt og glædelig Nytaar sammen med Haabet om, at de Smaating, jeg har kastet mig over at faa rettet maa blive ordnede paa en for Personalet tiltalende Maade,

Det ser saaledes ud til, at Pengeudbetaling paa Helligdage godt kan gennemføres, og saadan er der

jo meget, ja umaadelig meget, der kan ændres naar kun Viljen dertil er til Stede.

Jeg er nu meget glad for vor Regnskabsførers Imødekommenhed, og jeg tror da ogsaa han er ved at blive afholdt af hele Lokomotivpersonalet. Men det har jo ikke været saa ganske let at faa ham med, selv om man nu skulde synes det maatte falde en Organisationsmand, et Hovedbestyrelsesmedlem i I.-F. saare let at være velvillig, han, som en Gang selv skal tale de betrængte og forfulgte Regnskabsføreres Sag naar den Tid kommer.

Jeg glædede mig meget over at se det Udslag af den nye Generaldirektørs noble og humane Syn paa det Julenat tjenestegørende Personale derved, at der blev givet dette Anvisning paa en Forfriskning, der for os kørende kunde indtages hvorsomhelst Lejlighed gaves. Jeg ser saaledes paa denne Sag, at der fra Statsbanernes Ledelses Side blev gjort et Forsøg paa at glæde Personalet fordi Tjenesten krævede deres Tilstedeværelse paa en Tid, hvor alle gerne vil være i Hjemmet. Efter min Mening skal man altsaa ikke se paa Forfriskningens Værdi, men udelukkende paa den smukke Tanke, der ligger bag. Saa maa De undskylde mig, Hr. Redaktør, paa samme Maade kan jeg ikke se paa den Forlængelse af Rangertiden for Maskiner her i Kbhvn. Tænk Dem en Forlængelse af 3 Minutter. Det er første Gang jeg i min snart lange Jernbanetid ser et Paalæg paa Rangertiden paa 3 Minutter. Den smukke Tanke der laa bag denne Forlængelse var formentlig den, at Personalet ikke maatte faa saa meget som 0,1 Rangertime mere til Betaling end det i Forvejen har. Det havde man faaet hvis det var bleven 4 Min. Skal vi nu være enige om at det er Økonomi, og det paa et Felt, hvor man hele Tiden har meget travlt med at spare. Tænk om det samlede Lokomotivpersonale havde tjent 50 Øre mere om Dagen i den travle Tid? Jeg kan ikke rigtig gøre mig fortlørlig med den Tanke, at saadan Sparsommelighed egentlig er saa paatrængende, end sige heldig, thi Personalet saa jo straks den smukke Tanke der laa bag de 3 Min. Det er jo godt at den 5 Øre, vi hver kunde have tjent i den Periode, kan undværes. Til Gengæld svulmer Statsbanernes Indtægtsside jo saa meget mere.

Der skal et vist Tag til at lede et saa stort Depots Personale som paa Gb., og Maaden hvorpaa man faar dette til at makke ret kan jo være af forskellig Art. Saadan skumles der over, at den Depotforstander der har med Tjenestens Fordeling at gøre straffer de opsætsige, d. v. s. dem der maaske en Gang imellem lukker Munden op naar Forstanderen bliver for *behagelig*. (Ja, han er jo ogsaa Hovedbestyrelsesmedlem i J. F., mærkværdig for Resten). Saa gaar den gode Tjeneste deres Næse forbi. Han kan slet ikke se disse Mennesker i længere, maaske meget lang Tid, indtil han mener, at de nu er bleven møre. I den Tid kan han slet ikke se lige paa de Mennesker, hvad han nu for Resten har meget

vanskeligt ved overfor alle. Det er ikke til at forstaa, at han gider gøre saadan Forskel. Det maatte skulde man synes, være rart for ham, at være lige saa agtet, som Lokomotivmesteren paa Gb. er det.

Med Tak for Optagelsen.

*Caspar Røgbrænder.*

Vi gengælder i fuldt Maal Hr. Caspar Røgbrænders gode Ønsker og deler med ham Haabet om, at de Ting han kaster sig over, maa blive løst paa heldig Maade.

Vi har den Opfattelse, at Caspar Røgbrænder har Æren af at Lønudbetalingen er kommen ind i en noget bedre Gænge. Vist kan der gøres meget af den Overordnede, naar den gode Vilje er til Stede. At de paagældende til Tider ikke mener at kunde imødekomme fremsatte Ønsker, fordi at andre Ting ligger hindrende i Vejen er jo kedeligt; men det viser sig dog, naar der fra rette Sted gribes ind, at meget kan ændres til det Bedre.

Det Syn, Caspar Røgbrænder har anlagt paa Juleforfriskningen, deler vi med ham, og vi vil meget gerne benytte Lejligheden til at tage Afstand fra dem der mener, at vi ikke kunne være bekendt at tage mod det lille Beløb. Det skulde jo ikke opfattes hverken som Løn eller Hjælp, men som det det var, en Opmærksomhed til de Tjenestemænd, der ikke var tjenestefri, saa de kunde være i deres Hjem den Aften, der i saa udpræget Grad er en Hjemmets Festaften. Maaske Rammerne for denne Opmærksomhed kunde udvides, saa at ikke kun Tidsbegrænsningen 11—5 blev den gældende. Vi kan derimod ikke dele Hr. Caspar Røgbrænders Syn paa de 3 Minutters Tillæg paa Rangertiden for Personotogsmaskinerne i Kh. Det er jo saaledes, at de paagældende har Pligt til at paase at Udgifterne ikke vokser, tværtimod skal de sørge for at faa disse bragt ned, saa langt ned som muligt. Naar nu 3 Minutter var nok, saa var der jo ingen Anledning til at gaa til 4 eller 5 Minutter, hvad der, som Caspar Røgbrænder meget rigtig bemærker, vilde have medført en Udgift af ca. 50 Øre om Dagen. Vi maa altsaa holde paa, at det vilde have været en utidig Flothed, om man havde ofret saa mange Penge paa dette Omraade, naar det var unødvendigt. Det er jo under alle Omstændigheder heldigt, at den Enkelte meget vel kan undvære den Merfortjeneste. Vel trænger vi til Lønforhøjelse men ikke til —

Vi har nok hørt det omtale, som Hr. Røgbrænder til Slut fremdrager, men vi kan næsten ikke tænke os at det passer. Vi har set, at Depotforstandere paa andre Depoter, hvor der ogsaa har været et stort Personale, har forstaaet at fordele Tjenesten mellem Reservepersonalet paa en saadan Maade, at Fortjeneste saavel som Tjeneste har været saa godt som ens.

Vi tror derfor ogsaa at det maa kunde finde Sted

paa Gb., selv om Personalet vel er det største der findes, men til Gengæld er Depotforstandernes Tjeneste da ogsaa fordelt saadan imellem dem, at den Depotforstander der har Personalet under sig, maa kunde fordele Tjenesten retfærdig.

Vi skulle mene, at alene den Tanke, at Personalet med Tryghed saa hen til Depotforstanderens Fordeling af Tjenesten, maatte være Drivkraft nok til Bestræbelser i den Retning. Vi vil da haabe, at den paagældende Depotforstander med Tiden vil kunne indse, at den bedste Fremgangsmaade er den, der deler Sol og Vind lige og lad os føje det Ønske dertil, at det ikke maa vare altfor længe inden en ligelig Fordelingsmaade indføres.

*Red.*

---

*Har Du Raad til at undlade Indtrædelse  
i Hjælpefonden.*

---

## LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND.

Aaret 1915 er stedet til Hvile.

Man ser atter fremad i det nye Aar med Forventning om, at Aaret maa bringe Fremgang for Lokomotivpersonalets Hjælpefond.

Lader man Blikket glide tilbage over Aaret, som svandt, er det ikke et resultatløst Arbejde, der er udført.

Hjælpefonden har haft jævn og god Fremgang. Medlemsantallet er steget og der spores hos Organisationens Medlemmer en stedse stigende Forstaaelse af Hjælpefondens Betydning.

Det er vort Haab, at 1916 maa bringe forøget Fremgang saaledes at Maalet: alle „Dansk Lokomotivmands Forening“s Medlemmer, som Medlemmer af Lokomotivpersonalets Hjælpefond, naas.

Hermed sender vi vore Medlemmer Ønsket om et godt og glædeligt Nytaar.

*Kjøbenhavn den 1. Jan. 1916.*

Paa Repræsentantskabets Vegne  
*K. Johansen.*





## DANSK JERNBANEBLAD.

I sidste Nr. af ovennævnte Blad finder vi en Bemærkning om vor Ledelse af D. L. T. foranlediget ved, at vi i vort sidste Nr. forrige Aar havde aftrykt et Vers fra „Ekstrabladet“.

Vi beskæftiger os ikke ellers med nævnte Blad, men for en Gangs Skyld skal vi dog svare Bladet paa dets Omtale.

Vi har aldrig bestræbt os paa at vinde „Dansk Jernbaneblad“s Agtelse, og vi agter at gaa de Veje, som vi nu en Gang anser for passende, uden Hensyn til *det* Blads Mening. Men lad os sige til „Dansk Jernbaneblad“, at det, naar det mener sig kaldet til at udtale sig om, hvad der er passende at sætte i et af Etatens Fagblade, først og fremmest burde passe sine egne Spalter, forinden det giver sig af med andre Fagblades.

Vi tænker f. Eks. paa det Afskedsspark Bladet d. 8. Juni 1915 gav Hr. Assistent Aage Hermann, ved hans Afsked af Banernes Tjeneste. Da foranledigede „Dansk Jernbaneblad“s Omtale af Hr. Aage Hermann „Vor Stand“ til en lille Artikel under Overskriften „*Som sædvanlig*“, hvori de skarpt tog Afstand fra „Dansk Jernbaneblad“s fornærmelige Udtalelser om Hr. Aage Hermann. Paa samme Maade tog „Værkstedstidende“ bestemt Afstand fra „Dansk Jernbaneblad“s Raahed ved den Lejlighed.

Vi kan egentlig meget godt forstaa d'Hrr. Gods-expeditor Hagens og Stationsforstander Ulsøe Bruhns Harmes over, at se en af deres egne omtalt paa en mindre smigrende Maade, og derfor rykker de frem til Værn for den høje Embedsmand.

Men da det gjaldt en Assistent, en af dem der endnu ikke var kommen paa den grønne Gren hvad havde „Dansk Jernbaneblad“ saa tilovers — et modbydeligt Afskedsspark.

Og det Blad vil udtale sig om hvad der er passende!

*Støt vor Organisation i Ord og Gerning.*



Fhv. Maskiningeniør J. B. BRUUN.

Den 21. December 1915 afgik fhv. Maskiningeniør Bruun ved Døden efter længere Tids Svagelighed i en Alder af kun 61 Aar.

Paa Grund af Svagelighed, maatte Bruun allerede for ca. 5 Aar siden opgive sit Embede ved Statsbanerne. Ing. Bruun var en fremragende Dygtighed indenfor sit Fag, bl. a. skabte Bruun Statsbanernes elektriske Togbelysning, der siden har staaet som et Mønster for mange andre Lande.

Indtil 1892 var Bruun Maskininspektør paa Sjæl-

land, men maatte vige, da Busse og Rambusch kom hertil fra Jylland. Vi har hørt mange Lovord om Ing. Bruuns Ledelse af Lokomotivtjenesten. Hos dem der har arbejdet under ham bevares Mindet om den gode forstaaende Foresatte.



### Lokomotivfyrbøderaspirant AKSEL TH. PETERSEN.

Et Uheld der medførte Tab af et Menneskeliv skete Mandagen den 20. December i Aarhus.

Den Dag rejste Aspirant Aksel Th. Petersen sammen med Lokomotivfører Graversen til Aarhus for derfra at køre en Maskine i Forspand Tog 2946.

Aksel Th. Petersen var gaaet ned af Maskinen for at skifte et Sporskifte til Drejeskiven, da Maskinen til Tog 2946, paa Grund af et fejl Sporskifte, paakørte den Maskine Petersen gjorde Tjeneste ved. Derved kom Aspiranten i Klemme ved Maskinens Drivhjul saa at Døden øjeblikkelig paafulgte.

Aksel Th. Petersen, der kun blev 32 Aar gammel, kom til Statsbanerne som Aspirant den 13. December 1914, ventede sin Ansættelse som Lokomotivfyrbøder i den nærmeste Fremtid. Han var i et og alt et solidt og pligtopfyldende Menneske og en god Kammerat, der altid gik med Glæde til sin Gerning.

Aksel Th. Petersen naaede saaledes ikke at faa Foden rigtig indenfor Lokomotivmændenes Kreds forinden Døden ved Ulykken hentede ham. Begravelsen foregik 1ste Juledag under meget stor Deltagelse. Der var sendt Kranse bl. a. fra de københavnske, Nyborg, Fredericia og Aarhus Lokfyrb.-afdelinger.



### JULEFEST.

Fredag d. 7. Januar Kl. 6,30 Em., afholder københavnske Afdelinger Julefest med paafølgende Bal i Café Gimles Selskabslokaler paa Grundtvigsvej Nr. 14.

### Medlemsbladets Forsendelse.

Med dette Nr. af Dansk Lokomotiv-Tidende er vi gaaet bort fra den hidtidige Uddelingsmaade og har postanmeldt Bladet til samtlige Medlemmer og Læsere. Vi tror at være i Overensstemmelse med Medlemmerne, naar vi har foretaget dette Skridt, idet vi føler os overbevist om, at den nye Forsendelsesmaade vil virke fuldt tilfredsstillende i Mod-

sætning til vor tidligere mindre tidssvarende For-  
delingsmaade.

Henvendelser ang. mangelfuld Besørgelse af Bla-  
det maa ske til paagældende Postkontor, ligesom  
Meddelelse om lokal Flytning (Bopælsforandring)  
sker samme Sted.

Ved Forflyttelse mha Anmeldelse herom sammen  
med den nye Adresse tilstilles Redaktionen.

Det er i Medlemmernes egen Interesse, at saa-  
danne Meddelelser altid indgaar og i betimelig Tid  
— mindst 3 Dage forinden det Blad udkommer, der  
ønskes sendt efter den nye Adresse — for at undgaa  
Uregelmæssigheder.

*Red.*



### Genfremstilling af brugt Gummi

er vistnok et teknisk Spørgsmaal, paa hvilket der er  
ødslet en Masse Penge. Herhjemme var det en  
Tid lang særlig Farmaceuter, der havde kastet sig  
over Spørgsmaalet og konstrueret den ene roterende  
Ovn bedre end den anden. Desværre gik der i  
Reglen for meget rent Gummi til, ligesom i sin Tid  
hollandsk Guld i Alkymien. Spørgsmaalet er imid-  
lertid nu for Alvor blevet rigtig brændende i Tysk-  
land, der under de nuværende Forhold mangler  
Gummi til Automobile og elektriske Kabler m. m.,  
og den tyske Regering har derfor i disse Dage ud-  
sat en Præmie paa 100,000 Mark for den bedste  
Fremgangsmaade til Genfremstilling af Gummi, og  
der stilles saa store Fordringer til det færdige Pro-  
dukt, at der forlanges 90 pCt. fornyet af det gamle  
Gummi, for at gøre Produktet konkurrencedygtigt.  
I Sammenhæng hermed kan nævnes, at man trods  
de i Aarenes Løb anstillede, men forgæves Forsøg  
paa at fremstille kunstig Gummi, nu siges at være  
naaet saavidt i Baku i Rusland, hvor man anvender  
raa Olie hertil. Naar denne koges, kan den bringes  
til at afgive 20 pCt. Fedtsyre, som behandlet paa en  
ret indviklet kemisk Maade kan omsættes til Kaut-  
chuk. Der har været anstillet Forsøg paa at frem-  
stille dette fabrikmæssigt, og man haaber at kunne  
naa lignende Resultater med den kaliforniske Ra-  
olie. Man har imidlertid saa ofte i Aarenes Løb  
lidt Skuffelser paa dette Omraade, at man gør vel i,  
i det mindste foreløbig, at stille sig noget tvivlende  
overfor fabrikmæssig Produktion af kunstig Gummi.

### En ny elektrisk Klokke.

I Paris fremstilles for Tiden et praktisk, elektrisk  
Ringeapparat, hvor man er fri for alle Ubehagelig-  
heder ved Anbringelsen af Batteriet, da dette er  
gemt i selve Apparatet. Den sædvanlige Kasseform  
er bibeholdt, men Elektromagneterne er anbragt  
under selve Klokkeskallen, og den ovenfor liggende  
Kasse omslutter tre Tørelementer, hvis Levetid op-  
gives til flere Aar. Man slipper saaledes for alle  
Forbindelser mellem Batteri og Klokke, saaledes at  
man ved Opsætningen kun har med selve Tryk-  
knapperne og Ledningstraaden at gøre.

### Det synkefri Skib.

„Empress of Ireland“s Forlis har givet Anledning  
til mange tekniske Betragtninger i Retning af at  
gøre et Skib synkefrit. „Shipping Gazette“ skriver  
i den Anledning, at blandt de mange Planer, som  
har været fremme, er der én, der skyldes en Inge-  
niør John Welch fra Newcastle, der er interessant,  
fordi den synes at ligge indenfor de praktiske Mulig-  
heders Grænse.

Patentet — thi selvfølgelig er der allerede udtaget  
et saadant — bestaar i et Skib, der er forsynet med  
en udvendig anbragt Trøje eller Art Skrog udenom  
det egentlige, og som er ført op til øverste Dæk.  
Trøjen bestaar af en Del Rum, der er fyldt med  
Trykluft, medens Bunden udgør en aaben Rende,  
der staar i Forbindelse med Søen.

Luftbæltet rundt om Skibet kan reguleres ved  
Hjælp af Kompressorer, og i Tilfælde af en Stran-  
ding eller Kollision vil Luften kappes med Vandet  
om at holde Skibet flydende, og jo mere det første  
strømmer ind, desmere vil Luften modvirke det.  
Med andre Ord, for hver Tomme Skibet synker i  
Vandet, forøges Trykket som forhindrer det i at  
synke, og synke helt kan det overhovedet kun, naar  
Luftbeholderne springe eller faa Lækage.

Et saaledes konstrueret Skib skulde altsaa være  
absolut synkefrit, da selve Naturkræfterne sættes i  
Virksomhed for at holde det flydende, medens selve  
Yderskallen eller Trøjen ikke skulde kunne genere  
selve Skroget, (?) muligvis endog paabygges ældre  
Skibe. Endvidere skulde Luftens Modstand mod  
Vandets Bevægelse hindre Rulning, som man skulde  
kunne regulere alt efter Vind og Sø, ved at regulere  
Luftrykket i Tankene.

„Shipping Gazette“ tilføjer, at Konstruktionen sy-  
nes meget interessant og siges at have vakt betyde-  
lig Opmærksomhed paa et af de større engelske  
Skibsværfter, saa man sikkert vil faa mere at høre  
om den.





## Jydsk-fyenske Statsbanepersonales Bibliothek.

### Nye Bøger.

- 6956 Gustav Schwab: Heltesagn fra den klassiske Oldtid. Udvalgte og fortalte for Ungdommen.
- 6957 Ingeborg Vollquartz: En eventyrlig Sommerferie. Fortæll. for Børn.
- 6958 Samme: Et Eventyr i Juleferien og andre Fortællinger.
- 6959 Samme: Et Eventyr paa St. Thomas og andre Fortællinger.
- 6960 Samme: Bedstemoders Julegave og andre Fortællinger.
- 6961 Charles og Maja eller Furierne i Præstegaarden.
- 6962 Oscar Jensen: Under Sejl. Sømandsoplevelser paa Langfart.
- 6963 Hans Rasmussen: Ti Eventyr. Fortalt for Børn.
- 6964 Holger Rosenberg: Verdens største Søøver.
- 6965a Vilh. Andersen: Tider og Typer af dansk Aands Historie.
- 6966 Anna Baadsgaard: Mindernes Land.
- 6967 Christopher Boeck: En Kærlighedshistorie og andre Fortællinger.
- 6968 Daniel Bruun: Verdenskrigens Forgængere. — Vor Tids Krige. Plevna Schipka.
- 6969 Emma Bærentzen: Stambuls vandrende Skygger.
- 6970 Charlotte Eilersgaard: Mit Land — dit Land.
- 6971 Erich Erichsen: Vild Fugl.
- 6972 Anders J. Eriksholm: Mellem Jul og Helligtrekonger. Fortælling.
- 6973 Sigurd Elkjær. Anders Grøn. En Fortælling fra Wallensteins Tid.
- 6974 Henrik Folden: Milepæle. Et Livs Roman.
- 6975 Øvre Richter Frich: I Sølvlandets Nat. En Roman om Røvere i Røvernes Land.
- 6976 Samme: De knyttede Næver. En Storforbryders Roman.
- 6977 Samme: Den gyldne Pest.
- 6978 Samme: Den røde Taake. En moderne Søøverroman.
- 6979 Chr. Richardt Gandrup: Ørkens Hyl.
- 6980 A. J. Gejlager: Lykkenseje.
- 6981 Chr. Gjerløv: Bundfald.
- 6982 Gerhard Gran: Norsk Aandsliv i Hundrede Aar
- 6983 Jonas Gudlaugsson: Bredefjordsfolk.
- 6984 Rolf Harboe: Skyer og Stjerner. Digte.
- 6985 Børge Janssen: Dan Erik.
- 6986 Johannes V. Jensen: Introduktion til vor Tidsalder.
- 6987 Hermann Jensen: Blandet Blod. Skygebilleder fra en By, hvor Racernes mødes. Roman.
- 6988 Axel Juel: Vandringsmanden synger.
- 6989 Johannes Jørgensen: Den hellige Katarina af Siena.
- 6990 Charles Kjerulf (Jens Kok): Den Gang jeg var Soldat.
- 6991 Chr. Lynge: Den nye Sognepræst.
- 6992 Esther Malling: Solbakke-Børnene.
- 6993 Jacob Marstrand: C. F. Tietgen.
- 6994 Johannes Monrad: Vilhelm Birkedal.
- 6995 Kr. Nyrop: Frankrig.
- 6996 Carl Nærup: Jonas Lie og hans Samtidige.
- 6997 Gertrude Poge: Næstbedst. Historien om Paddy Aduir.
- 6998 Gilbert Parker: Sværdets Spor. Roman.
- 6999 Ellen Reumert: Født Pebersvend. Fortæll.
- 7000 P. A. Rosenberg: Bjørnstjerne Bjørnson.
- 7001 Dr. A. Ræder: Fra Kejsertidens Rom.
- 7002 C. H. Rørdam: Krigs-Skygger.
- 7003 H. P. Skaarup, cand. theol.: Ideologien.
- 7004 Otto Wang: Kærligheden kalder —
- 7005 T. Vogel-Jørgensen: Mareridt —? Kriminalroman.
- 7006 R. Storm Petersen: Tretten Øre — alt i beregnet.
- 3366z Memoirer og Breve, udgivne af Julius Clausen og P. Fr. Rist. XXIV. Nogle Erindringer af Balthasar Münter.
- 5113n Maanedts-Magasinet: 1915. I.
- 7007 a-d Bogvennen.
- 7008 Jeppe Aakjær: Hedevandringer.
- 7009 J. M. Barrie: Peter Pan.
- 7010 Walter Christmas: „Dødningehovedet“. Fortælling for Ungdommen.
- 7011 Peter Egge: Wilhelmine Byraa.
- 7012 Kristian Elster d. y.: Ilden.
- 7013 Anna Erslev: Billedkunstens Mestre. Renæssance.
- 7014 Theodor Ewald: Klaus Ridder.
- 7015 Øvre Richter-Frich: Flyvefisken.
- 7016 do. Kondoren. En Landflygtigs Roman.
- 7017 do. Havets Øjne. Roman.
- 7018 Andreas Haukland: Til Rom. Fortæll.
- 7019 Maria Holmstrøm: Jenny Lind. Som Kunstnerinde og Menneske.
- 7020 Kristjan Jensen: Mellem Jul og Slet. Smaa Historier om Børn og barnlige Sjæle.
- 7021 Mads Jepsen: Gustav Adolf.
- 7022 Klokkerne kimer. Skildringer fra Missionens Verden.
- 7023 Rudyard Kipling: Frankrig i Krig.
- 7024 H. Martensen-Larsen: Stjernehimlens store Problemer.
- 7025 Axel Moe: Flyvebaaden Danmark (To Søskendes Oplevelser). Fortælling.
- 7026 Dora Overgaard: Glasmalersken
- 7027 Peter Kronborg: La' den løve og andre humoristiske Fortællinger
- 7028 Eleanor H. Porter: Jollyamas Ungdom

- 7029 Knud Rasmussen: Foran Dagens Øje. Liv i Grønland.  
 7030 Barbra Ring: Anne-Karine Corrin.  
 7031 P. A. Rosenberg: George Berkeley. Et Blad af Englands Aandshistorie.  
 7032 Martin Skarbo: Jul i Skovhytten.  
 7033 Sigrid Hudset: Fortællinger om Kong Artur og Ridderne af det runde Bord.  
 7034 Ungdommens Julebog 1915.  
 7035 Dikken Zwilmeyer: Lille Jan Bluhme.  
 7036 Sophus Bauditz: Aarstiderne og andre Digte.  
 7037 Orla Bock: Miue Hittebørn.  
 7038 Henry Bordeaux: Den hvide Kjole.  
 7039 Marius Dahlsgaard: Drengæere. Fortællinger for større Børn.  
 7040 Anna Erslev og Laura Kieler: Julebog for Børn. 1915.  
 7041 Carl Ewald: Udvalgte Æventyr.  
 7042 Ludvig Hammer: Vaartid. Roman.  
 7043 ab Knut Hamsun: Segelfars By.  
 7044 ab Karl Larsen: Set og tænkt under den store Krig.  
 7045 Gustav Hetsch: De syv Slørs Dans.  
 7046 Lauritz Petersen: Hjemmenes Julebog. 1915.  
 7047 B. S. Ingemann: Kristen Bloks Ungdomstreger.  
 7048 Niels K. Kristensen: Byens Vovehalse.



$\frac{1}{1}$  16

Forfremmet til Lokomotivfører er  
 Lokfyrb. V, V. C. Hested, Kbhvn. GI i Kbhvn H. 1.

**Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er  
 Haandværkerne:**

H. A. E. Johansen, Vk. Ar.	i Struer.
J. K. C. Jensen, Vk. Ar.	- Skjelskør.
H. P. Christensen, Vk. Ar.	- Struer.
M. A. Kristensen, Fa.	- Nyborg.
J. P. M. Laursen, Es.	- Esbjerg.
H. A. J. Christensen, Ar. H.	- Struer.
A. C. Oest-Jacobsen, Ar. H.	- Korsør.
C. P. Christensen, Kh. G. I.	- Kbhvn. H. 1.

**Efternævnte forflyttes efter Ansøgning  
 saaledes:**

**Lokomotivførerne:**

H. C. Vigholt, Kbhvn. H. 1 til Kbhvn. G. 5.
A. C. Kirkensgaard, Kbhvn. G. 1 til Kbhvn. G. 5.
A. Høgholt, Kbhvn. G. 1 til Kbhvn. G. 5.

**Lokomotivfyrbødere:**

F. T. L. Toft, Korsør, til Østerbro.
A. H. Hermansen, Esbjerg, til Nyborg.
H. J. F. Andersen, Struer, til Esbjerg.
J. L. O. Kjempff, Struer, til Nyborg.
R. N. Rasmussen, Kbhvn. G. 1, til Kbhvn. G. 5.

**Beordret forflyttet er:**

Lokfyrb. J. M. Petersen, Esbjerg, til Vamdrup.

**Navneforandring.**

Lokfører P. Petersen, Esbjerg, hedder fremtidig  
 P. Vartoft.

**Afskediget er:**

$\frac{30}{4}$  16

Lokfyrb. S. H. Poulsen, Esbjerg, paa Grund af Svagelighed.

**TIL MEDLEMSLISTEN.**

Overgaaet fra D. S. og M. Forb. til D. L. F.  $\frac{1}{11}$  15.  
 H. A. H. Malling, Østerbro.

**Godt økonomisk Nyt!**

**Klingry Sæbespaaner.**

Den mest økonomiske og letteste Maade at bruge Husholdnings-sæbe paa. Faas overalt!



**Man bør  
 lade sig livsforsikre i  
 „Danmark“**

**Vesterbro's Skotøjshus**

**15, Absalonsgade 15,**

bør være Deres **FODTØJ**

Leverandør i  
 Forretningen grundlagt 1879.

Telf. 1899.



**Haslund & Larsen. Vinhandlere**  
 Nørrevoldgade 92. Arbejderforeningen.  
**Prima vellagr. Vine og Spirituosa.**

**STØT DE AVERTERENDE**

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

Announce-Ekspeditioner: { For Kjøbenhavn: C. Hansen, Sommerstedgade 22 <sup>2</sup>, Telefon Vester 4011.  
 For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.