



16. AARGANG NR. 12

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

16. JUNI 1916

## AMERIKANSKE MALLET LEDDDELTE LOKOMOTIVER.

Fra Engelsk af Otto Bendixen.

**K**onstruktionen af Sammenboltningen af Rammer, Cylindre og Cylindersadler, som ovenfor beskrevet, er speciel stærk, og de forskellige Dele have saa store Berøringsflader, at Udsigterne til, at de skulle arbejde sig løse, er reduceret til et Minimum. Cylindrene ere anbragte saaledes, at de let kunne tages ned uden at afklæde Sadler, Rammer eller Hoveddaniprør. Denne Tegning viser en interessant Illustration af Brugen af Støbestaal i svær Lokomotivkonstruktion, og denne vilde være uigenemførlig med mindre største Delen (med Undtagelse af Cylindrene) var fremstillet af dette Materiale.

I Fig. 7 ses et Snit gennem Lavtrykcylindren til et Mallet leddelt Lokomotiv. Dampfordelingen reguleres af en ny Konstruktion af Stempelglider med dobbelt Indstrømning, og som Illustrationen viser, er den konstrueret med udvendig Indstrømning. Dette er af særlig Fordel, naar Styringen er trukket op, at Indstrømningsaabningen er langt større, end der kan opnaas ved en Glider af almindelig Type. Pilene paa Tegningen viser Dampens Retning. Naar denne Gliderkonstruktion benyttes til

Højtrykcylindrene er den i Almindelighed anordnet med indvendig Indstrømning.

En paalidelig Form for Kraftomstyringsmekanisme er en væsentlig Ting ved Mallet Lokomotivet, i den Hensigt, at Maskinen kan blive styret uden overdreven Anstregelse af Lokomotivpersonalet. Illustrationen i Fig. 8 viser en *Ragonet* Kraftstyring, en patenteret Opfindelse som regelmæssigt anvendes ved Mallet Lokomotiver bygget paa *Baldwin's* Lokomotivfabrik. Denne Indretning bestaar af en Luftcylinder, hvis Stempel er forbunden med den bageste Maskines Omskiftningsaksel ved Hjælp af et bevægeligt Krydshoved og Skiftearm. Luftens Adgang til Cylinderen bliver reguleret af en Glider, og Mekanismen sættes i Virksomhed af et lille Haandtag, som er anbragt i Førerhuset. Naar Haandtaget er flyttet for at ændre Dampafskæringen, forskydes Glideren fra sin Midterstilling, Luften faar Adgang til den ene Ende af Cylinderen, og en Bevægelse af Stemplet følger. Krydshoved og Gliderstang ere begge forbundne med en Vægtstangsforbindelse, og Anordningen er saaledes, at naar Stemplet bevæges, flytter denne Vægtstangs Svingning Glideren tilbage til sin Midtstilling. Mekanismen er saaledes indrettet, at naar den venstre Afspærring har været skiftet for at give den ønskede Afskæring eller Fyldning, saa luk-



ker Glideren for Indgangsaaeningen og yderligere Bevægelse af Stemplet ophører. Konstruktionen er saadan, at naar Styningen er stillet paa enhver bestemt Fyldning er Glideren i sin Midtstilling. Skulde Luft sive ind i en af Enderne af Cylinderen, tilstrækkelig til at foraarsage en Bevægelse af Stemplet, vil Glideren strax bevæge sig, slippe Luft ind i den anden Ende af Cylinderen og standse Mekanismen. Gliderens

tiv. Særlig Opmærksomhed er henvendt paa Konstruktionen af Kuglesamlingen ved den Ende af Røret, som findes i Røgekammeret. Denne Samling er anbragt umiddelbart under Udgangsaaeningen og holdes tæt af en Spiralfjeder. Denne er altid i Spænding og indesluttet i et passende Hylster, saaledes at naar Delene ere adskilte, kan den ikke pludselig udvide sig til sin frie Højde, og derved foraarsage

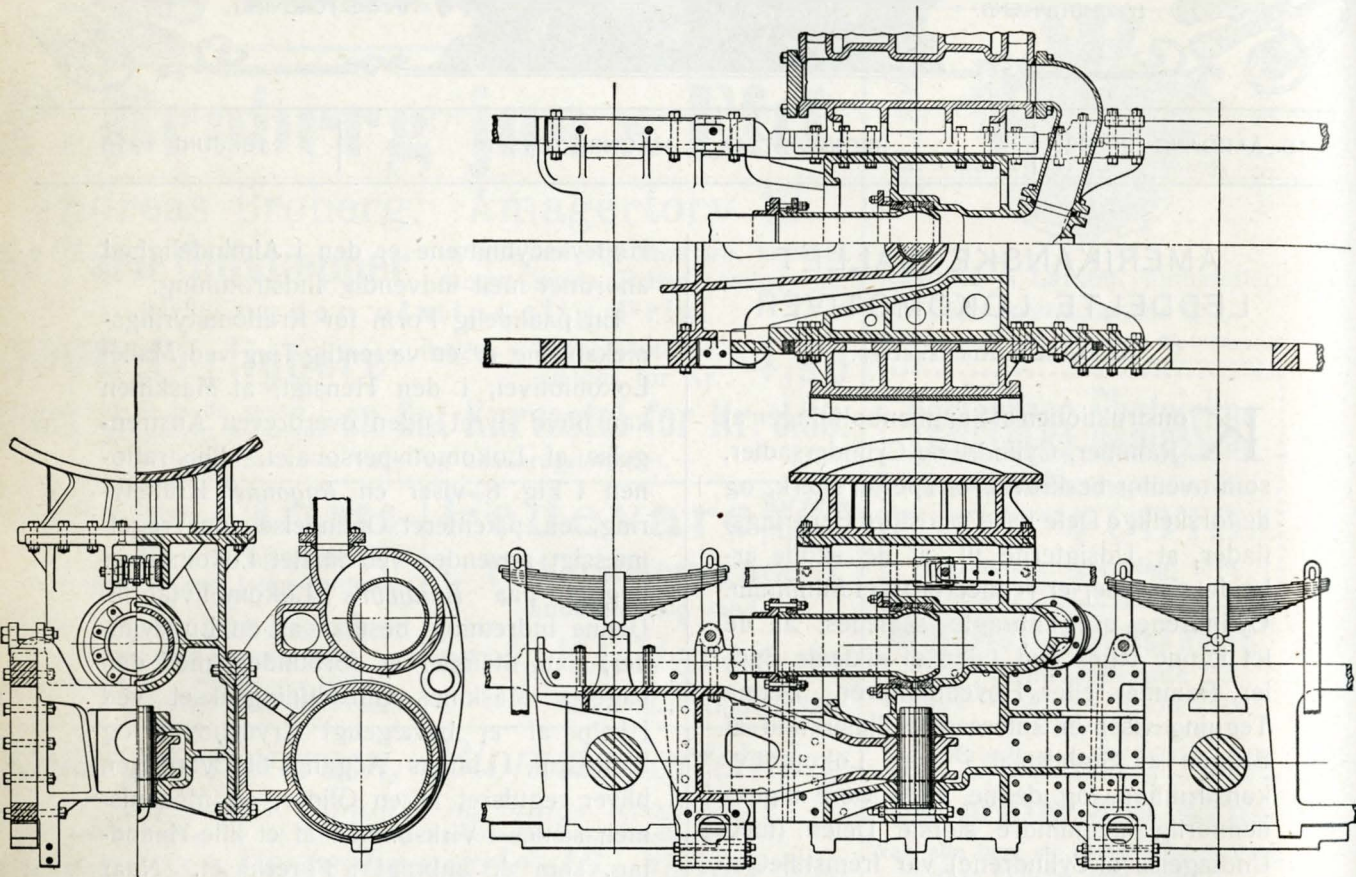


Fig. 6. Anordning af forreste Ramme og Lavtrykscylindre.

indvendige Dækning eller Spilaaeningen er betydeligt større end den udvendige Dækning, saa at Lufttryk kan holdes samtidig paa begge Sider af Stemplet.

Denne Styning har vist sig saa paa-lidelig i Driften, at en Haandstyringsmekanisme i Almindelighed ikke er anvendt.

Tegningen i Fig. 9 viser det bevægelige Udgangsrør til et *Baldwin* Mallet Lokomo-

Skade. Konstruktionen af Hylsteret er vist paa Tegningen. De øverste og nederste Afdelinger ere forsynede med en Række Fremspring, som griber ind i hverandre og ere omgivne af en Staalring. Hvert Fremspring har en Lap, der strækker sig ud efter, og disse Lapper forbinder Ringen, og holder Delene sammen. Fjederens Kraft til at holde Samlingen tæt er ikke svækket paa Grund af Hylsteret, og Fjernelsen og

Erstatningen af Fjederen, naar Reparation foretages, er let udført.

Tegningen viser altsaa Konstruktionen af Kuglesamlingen i den forreste Ende af Røret. Kuglen er anbragt paa to Metalringe og disse kan reguleres af en Pakdaase. Glidesamlingen i Midten af Røret har en lang, glat Pasning, og den holdes tæt af et Par Sprængeringe og en Række Pakningsriller.

Kuglesamlingen i Receiverrøret er af lignende Konstruktion som den, der anvendes i den forreste Ende af Udgangsrøret. Glidesamlingen i Receiverrøret er tætnet med en Pakdaase, da Trykket her er saa højt, at det kræver denne Konstruktionsform.

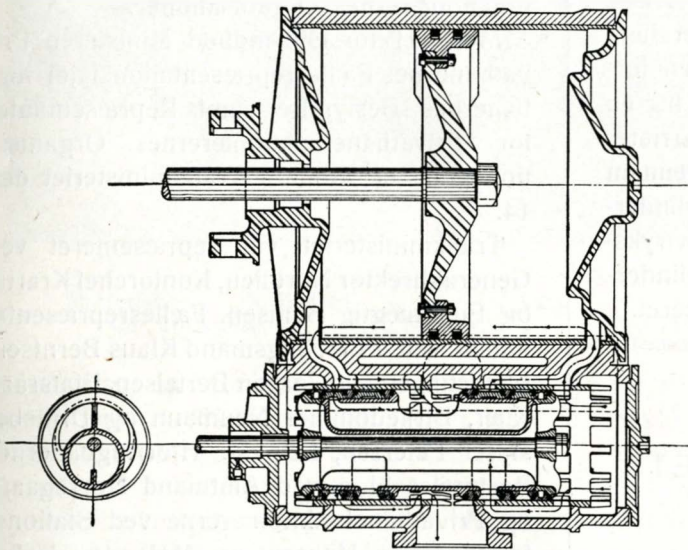


Fig. 7. Stempelglider med dobbelt Indstrømning til et Mallet Lokomotivs Lavtryksylinder.

### Betjeningen af Mallet leddelte Lokomotiver.

Betjeningen af et Mallet leddelt Lokomotiv frembyder ingen særlige Vanskeligheder. Da Høj- og Lavtryksmaskinen hver arbejder som et enkelt Ekspansions Lokomotiv, er det unødvendigt at fremføre indviklede Momenter grundet paa Anvendelsen af Compoundsystemet. I den Hensigt at sætte Lokomotivet i Stand til at udvikle fuld Kraft ved Igangsætningen, er det nødvendigt at indføre et Middel til at slippe Damp ind i

Lavtryks cylindrene direkte fra Kedlen. I Baldwin Maskinen gaar et lille Rør fra Igangsætningsventilen i Førerhuset til Receiverrøret, som forbinder Høj- og Lavtryks cylindrene. Ved at aabne Igangsætningsventilen vil Dampen strømme direkte fra Kedlen til Receiverrøret og derfra til Lavtryks cylindrene, og Lokomotivet vil udvikle en Trækraft op til Grænsen af dets Adhæsion. Denne Anordning er anbefales værdig paa Grund af sin Enkelthed og Paalidelighed i Driften.

De bevægelige Rør, som leder Dampen fra Høj- til Lavtryks cylindrene og fra sidstnævnte til Røgekammeret, skal hyppigt efterses og prøves for Utæthed, da det er magtpaaliggende, at Kugle- og Glidesamlinger holdes tætte. Glidebærerne, som understøtte Kedlen paa de forreste Rammer, skal regelmæssigt smøres, og ligeledes Hængsel-tappen, der forbinde de forreste og bageste Rammer, saavel som Samlingen i Trækstangen, som forbinder de forreste og bageste Omskiftningsarme. Denne Samling, der i Almindelighed er anordnet ved Mallet Lokomotiver bygget af Baldwin's Lokomotivfabrik, er fremstillet som et Krydshoved, der er anbragt mellem Indervæggen af Højtryks cylinder-sadelen og er saaledes indrettet, at Trækstangen kan lempe sig selv, naar Maskinen passerer Kurver.

Erfaring er tidligere høstet med den specielle Kedeltype, som benyttes ved store Mallet Lokomotiver. En Kedel af denne Type skal fødes paa samme Maade som en af almindelig Konstruktion, da Vandet simpelt hen føres over fra Fødevandsforvarmeren til Fordampningsafdelingen eller selve Kedlen, naar Injectorerne arbejder. Fødevandets Temperatur er bragt op til ca. 120° C. En vis Mængde Vand, afhængig af dets Beskaffenhed, bliver fyldt i Forvarmeren svarende til det Kvantum Vand, som i Kedlen forvandles til Damp.



Forvarmeren skal derfor renses med regelmæssige Mellemløb.

I en lang Kedel af denne Type er Røgekammergassen forholdsvis kold. Forsøg har vist Temperaturer paa omtrent 235° C. Resultatet er en forholdsvis høj Kedel-Virkeevne, svarende til den store Varmemængde, som optages af Vandet, forinden Forbrændingsgassen slipper ud gennem Skorstenen.

Højtrykscylindrene til et Mallet leddet Lokomotiv smøres fra Førerhuset paa den sædvanlige Maade. Lavtrykscylindrene smøres paa samme Vis gennem bevægelige Rør. En anden Metode, som har vist sig at være egnet og fyldestgørende, bestaar i Brugen af et Par Kraft Oliepumper, der drives af Gliderbevægelsen til den forreste Maskine. Bevægelige Rør bortfalder herved. Paa en enkelt Maade kan den forreste Gruppe Drivhjul tilføres Sand fra en Kasse anbragt over den forreste Barriereplade, og Sandet ledes til Hjulene gennem stive Rør. Pneumatisk virkende Cylinderhaner er hyppigt anvendt paa Lavtrykscylindrene, og Udrustningen med Cylinderhaner er paa denne Maade simplificeret.

(Fortsættes)



## PRIVATBANEPERSONALETS LØNKAMP.

### Trafikministeren mæglede.

Som vi tidligere i „Lokomotiv-Tidende“ har beskrevet, hersker der blandt Privatbanepersonalet stor Utilfredshed, dels med de Lønninger der bydes, dels med de Dyr-tidstillæg, man fra Banedirektionernes Side har søgt at bøde med for de vanskelige Tider og paa de lave Lønninger.

Imidlertid har Utilfredsheden kulmineret i, at Lokomotivpersonalet ved Hjørringbanerne den 29. f. M. sendte Direktionen deres Opsigelser til Fratrædelse den 1. Juli og samtidig blev „Nordisk Lokomotivmands-Forbund“ saavel som øvrige Organisationer, der havde tilsagt Privatbanefunktionærerne

Støtte, underrettet om Begivenheden ved Hjørringbanerne.

Den Kalamitet, der saaledes den 1. Juli vilde opstaa ved disse Baner, kunde man hverken fra Privatbanernes Fællesrepræsentation eller fra Regeringens Side lade upaaagtet, og da nævnte Fællesrepræsentation fornylig var samlet til Møde i København for at drøfte Stillingen og den Situation, Opsigelserne havde fremkaldt, fandt der ogsaa en Konference Sted mellem Repræsentationen og Trafikministeren.

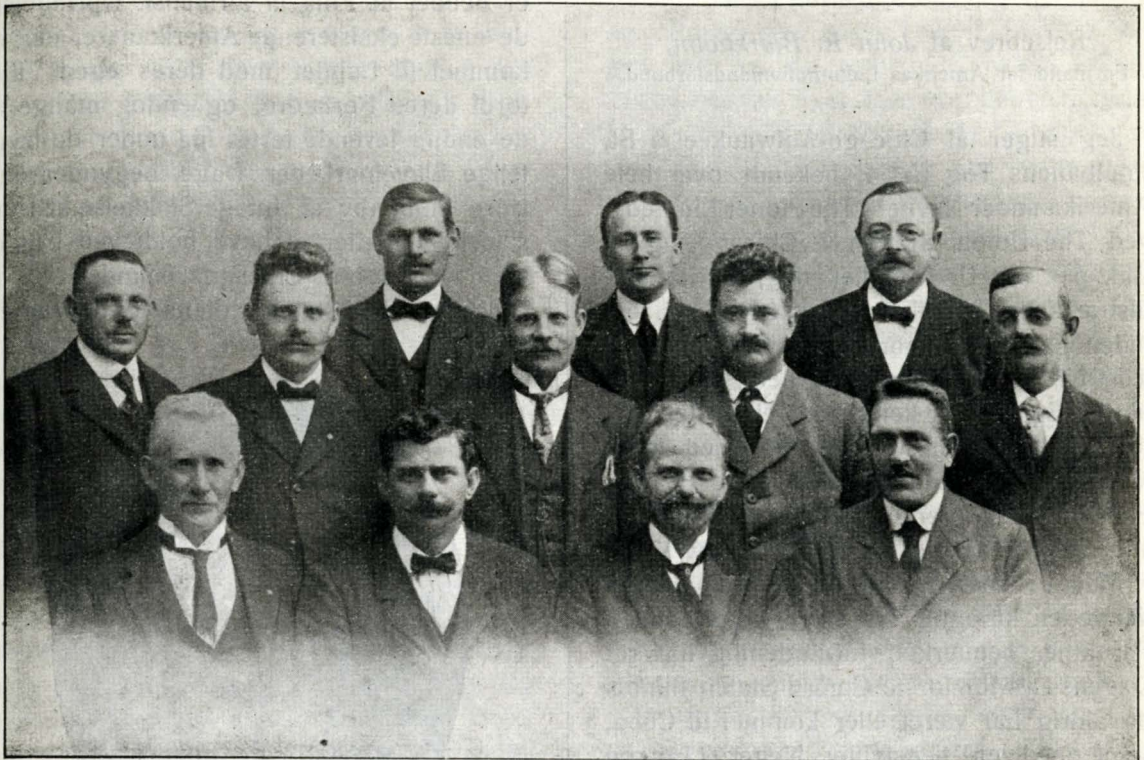
Uden iøvrigt at kende denne Konference blev Resultatet, at Trafikministeren tilbød sin Mægling — ikke alene i Striden ved Hjørringbanerne, men i hele Forholdet mellem Privatbanedirektionerne og Privatbanefunktionærernes Organisationer.

Med det for Øje indbød Ministeren Privatbanernes Fællesrepræsentation, Hjørringbanernes Bestyrelse samt Repræsentanter for Privatbanefunktionærernes Organisationer til et Møde i Trafikministeriet den 14. ds.

Trafikministeriet var repræsenteret ved Generaldirektør Nordlien, Kontorchef Krarup og Fuldmægtig Bentsen, Fællesrepræsentationen ved Folketingsmand Klaus Berntsen, Landstingsmand Jørgen Bertelsen, Etatsraad Kiær, Birkedommer Neumann og Driftsbestyrer Petersen, Lemvig, Hjørringbanernes Bestyrelse bl. a. ved Amtmand Nørregaard og Privatbanefunktionærerne ved Stationsforstanderne Hansen og Melander, Lokomotivfører Brix, Togfører Hørlak, Redaktør Axel Sørensen, „Nordisk Lokomotivmands-Forbund“ ved Lokomotivførerne Chr. Christensen, M. Mortensen og Lokomotivfyrbøder Rich. Lillie og endelig 3 Lokomotivmænd fra Hjørringbanerne, nemlig d'Hrr. Nielsen, Brunsholt og Larsen. — Kl. 10 $\frac{1}{2}$  aabnede Trafikminister Hassing-Jørgensen Mødet med at byde alle Velkommen.

I et overordentlig klart Foredrag gav Ministeren sine Anskuelser tilkende, baade overfor Funktionærernes Krav og overfor Direktørernes Stilling og sluttede med at skitsere et Forslag til en mindelig Ordning. — Det blev en lang Diskussion, der nu

Personalets Repræsentanter ved det store Mæglingmøde den 14. Juni 1916  
i Trafikministeriet.



J. M. Hørlak.	N. Madsen.	R. Nielsen.	Rich. Lillie.	P. T. Melander.
Chr. Christensen.		N. Th. Brix.	A. J. Hansen.	M. Mortensen.
			Axel Sørensen.	J. D. Brunsholt.

fulgte efter, og kun afbrudt af en Frokost-pause paa 1 $\frac{1}{2}$  Time sluttede Mødet først Kl. 4 Eftermiddag; men da havde Ministeren ogsaa med lykkelig Haand bragt Parterne sammen. Opsigelserne blev taget tilbage, og Forhandling mellem Hjørringbanernes Bestyrelse og deres Funktionærer skal optages om en Regulering af Dyrtdstillæget og Forberedelse af et nyt Lønreglement, der skal træde i Kraft, naar Krigssituationen ophører. Endvidere blev der nedsat et Udvalg bestaaende af d'Hrr. Birkedommer Neumann, Folketingsmand Klaus Berntsen, Landstingsmand Jørgen Berthelsen, Driftsbestyrer Petersen, Etatsraad Kiær, Stationsforstander Hansen, Lokomotivfører Brix, Togfører Hørlak og Lokomotivfyrb. Rich. Lillie. Udvalgets Sekretær blev Fuldmægtig i Ministeriet Bentsen, og Ministeren vælger Udvalgets Forhandlingsleder.

Dette Udvalg skal udarbejde et Grundlag

for Forhandlingsregler mellem Privatbanernes Bestyrelse og Funktionærer, og dette Grundlag skal foreligge til Privatbanernes Delegeretmøde i September.

Takket været Hr. Hassing-Jørgensens kloge og rettidige Indgriben er der saaledes skabt foreløbig Ro ved Privatbanerne, og lykkes det at opnaa Enighed om de paatænkte Forhandlingsregler, vil Navnet Hassing-Jørgensen aldrig blive glemt af Privatbanefunktionærerne.

„Nordisk Lokomotivmands-Forbund“, der var stærkt interesseret i denne Kamp, finder Anledning til at bringe Trafikministeren en Tak for hans store og lykkelige Arbejde i denne Sag, og kan den Fordragelighed og Forstaaelse, Ministeren fremkaldte paa Mødet, holde sig i Udvalget, er vi overbeviste om, at Konflikter, som den ved Hjørringbanerne, i Fremtiden vil kunne undgaas.

»Dick«.



## CHICAGO-NEW YORK- WASCHINGTON D. C.- CHICAGO.

Rejsebrev af *John E. Bjørkholm*,  
Formand for Amerikas Lokomotivmandsforbund.

Jeg stiger af Chicago-Milwaukee & St. Poulbanens Tog Nr. 4, bekendt over hele Amerika under Navnet „The Pionier Limited“, ved The Union Station i Chicago og et Blik paa mit Ur fortæller mig, at jeg har tilstrækkelig Tid til at faa lidt Frokost forinden jeg gaar ombord i Pensylvaniabanens Tog Nr. 22, der under Navnet „The Manhattan Expres“ er kendt som et af det østlige Amerikas fineste Tog, for med dette at foretage en Rejse til den store By ved Hudsonfloden, Verdens anden By, den for sine Skyskrabere saa berygtede New York.

Med Frokosten godt indenbords og nydende en prægtig Havanna Cigar, som i Parantes bemærket, formodentlig har set Dagens Lys for første Gang i Staten Illinois og aldrig har været eller kommer til Cuba, samt med en tjenstvillig Neger (Tanken om Drikkepenge gør altid en Neger meget villig) bærende min Rejsetaske, eller den her i Landet paa Rejser saa nødvendige „suitcase“, stiger jeg Kl. 10,30 Fm. ombord i Tog 22 og søger straks at gøre mig det hyggeligt paa den Plads jeg bliver anvist i en af Togets prægtige Pullman Sovevogne.

Paa Slaget hører jeg Konduktørens „all aboard“ (alle ombord) ude paa Platformen, og „The Manhattan Express“ sættes umiddelbart derefter i Gang til dets 1000 Mil lange Fart.

Paa nogle faa Minutter er vi ude paa de store Banegaarde, hvor Hundredvis af Spor løbe parallelt med hverandre flere Mil og ved Siden af os løber den store New York Centralbane, sikkert Landets mægtigste Konkurrent med den Bane, hvormed jeg rejser. Banen er „elevated“ (ophøjet) saalænge den løber indenfor Byens Grænser, og de prægtige Staalbroer eller Buer over Garderne vidne om Bygningsomkostninger, om hvis Størrelse det er svært at gøre sig Begreb.

Efter at være passeret Chicagos sorte Bælte, den Del af Byen der udelukkende er beboet af Folk af afrikansk Oprindelse, de eneste eksisterende Amerikanere, der er kommet til Landet mod deres egen Vilje, fordi deres Forfædre, og endog mange af de endnu levende førtes hid under de frygtelige Slavemarkeders Dage, begynder den store Millionby at antage Skikkelse af Forstadsliv og efter at have holdt ved Englewood og South Chicago, befinder vi os snart ude paa Staten Indianas Sandprærier.



JOHN E. BJØRKHOLM.

Den store Carnegie'ske Staalby Gary ligger straks ved Siden af Banen, og paa den anden Side løber atter New York Centralbanen, som vi skiltes fra et Par Mil, medens vi passerede gennem Englewood. Et Exprestog kørte i fuld Fart paa nævnte Bane, ogsaa med New York som Maal. At dømme efter Røg og Damps Omfang som Lokomotivet udpuster, faar man snart den Tanke, at Fører og Lokomotivfyrbøder har givet hinanden et helligt Løfte om, at deres Konkurrent, Pensylvaniabanens Tog, ikke skal køre fra dem. De er formodentlig kommen i Hu den gode gamle Tid, da disse to Baner var det østlige Amerikas Pionierbaner, paa den Tid, da Vesten endnu ikke var bleven overspundet med Staal-

skinner, og den østlige Del af Landet var saa rigt paa Kvæg som Vesten er det i vore Dage.

Vanderbilt og Gould, to Navne som man ikke nævner uden man ogsaa tænker paa de mange Millioner Dollars, der er sammenknyttede med disse Navne, havde begyndt en Tarifkrig paa Liv og Død. Som nævnt var Landet rigt paa Kvæg, og de lange Kreaturtog blev den hidsige Konkurrences Centralpunkter. Da Vanderbilt satte Fragten ned paa Kvæg reduceredes denne endnu mere paa Goulds Bane, og Følgen blev, at de i Løbet af kort Tid havde klemt hinanden saa haardt, at Gould tabte en Dollar paa hvert Dyr, der befordredes med hans Bane. Det saa nu ud som Gould havde faaet al Trafiken, thi man saa nu ikke længere Kvægtog paa Vanderbilts Bane, og Gould søgte at gøre alt hvad han formaede for at staa Banens Kunder til Tjeneste i alle Ting, naturligvis i den Hensigt naar bedre Dage kom at beholde dem. Og han lo i Smug af den formindskede Trafik paa Vanderbilts Bane — men den ler bedst der ler sidst. Vanderbilt havde nemlig opkøbt alt Kvæg i hele Landet og sendte dette over Goulds Bane, hvorved sidstnævnte tabte en Dollar paa hvert Dyr. Dette havde til Slut til Følge, at de begge enedes om at ende den Historie med det gode og sluttede Krigen. Det nysnævnte Kapløb mellem de tog Exprestog foregaar paa en Strækning af ca. 20 Mils Længde, og for hver Mil der gaar kan jeg mærke, at vi vinder et Par Fod, da jeg pludselig hører at Bremserne paa vor Pullman trækkes an fordi et elektrisk Signal viste Stop. Dette syntes at være velkommen for vore Venner paa New - Central - Lokomotivet, hvilke, medens deres Ansigter lyste af Tilfredshed, begge gav sig til at ryge, Lokomotivfyrbøderen Cigar, medens Føreren formentlig syntes bedre om sin Pibe, medens de samtidig vinkede Farvel til Kollegerne paa den konkurrerende Bane.

De Carnegie'ske Værksteder ligge nu bagved os, men i Stedet have vi nu paa venstre Haand de store Standard Olie Op-

lag. Hundredvis af store Tanks, hver af dem rummende i Tusendvis af „Gallons“ Gasolie eller Petroleum, ligge langs Banen, og i Forbifarten kaster Lokomotivet Gnister ned hist og her mellem Tank'ene. Man fristes næsten naar man ser dette, at fatte en vis Tro paa at Napoleons Ordsprog, at Gud staar paa deres Side, der har de fleste Batailloner, er rigtigt. Paa samme Vis ser det ud til at Rockefeller ogsaa staar i høj Gunst, eftersom dette Kæmpeoplæg af brandfarlige Vædske ikke tænder. Amerikanernes Tiltro til Forsynet kommer her for Dagen naar man betænker, at hundredevis af Lokomotiver daglig passerer dette Olieoplæg, som er anlagt ca. 10 Meter fra Banen. „The Universal Portland Cement Compagny“'s passeres derefter. Beliggende ved den store Michiganssøs Strand er dette Foretagende formentlig et af de største af sin Art i Verden. Dets Størrelse kan man gøre sig et Begreb om, naar man betænker, at det daglig leverer 40,000 Tønder.

Amerika er ofte blevet kaldt en stor Jernbanestation, og naar man betænker, at man kan sidde i sin Sovevogn og se adskillige Baner med Tog, nogle løbende parallelt med hverandre, atter andre krydsende her og der paa Slettelandet, kommer man til den Slutning, at denne Paastand ikke er helt umotiveret.

Stad- og Forstadskonturerne er nu forsvundne og den store Sandprærie bliver mere og mere ensformig. Ingenting fængsler Øjet, i Særdeleshed for en Jernbanemand, der ikke fæster sig ved de utallige Tog og Baner. Det eneste der afbryder Ensformigheden er en og anden Farm, hvor Kreaturerne endnu gaa paa Marken, søgende sin Føde paa den karrige Jord, hvor Temperaturen er betydelig under Nul og et tommetykt Snelag bedækker Marken.

For at fordrive Tiden fordyber jeg mig i Dagbladene. Naar jeg nu og da kikker ud gennem Vinduet mærker jeg, at Landet skifter Karakter og faar et mere frugtbart Præg, jo længere vi kommer mod Øst. Vi møder stadig Tog, omtrent hvert 5te Minut, susende Iltog og Godstog som sæd-



vanlig med 100 a 120 Vogne, og det er som om Asken slog ind gennem Vinduet, naar den mødende Maskine udstøder sine Dampslag. Jeg anslaaer vor Fart til omkring 55—60 Mil i Timen, medens et Pår unge Damer, der sidder bagved mig, lige betroede hinanden, at vi allermindst havde en Fart af 125 Mil, og en ægte „time is money“ amerikansk Forretningsmand irriteret spørger Negeroppasseren, hvad det er for et Fæ til Fører, da det ej „gaar“ hurtigere. Jeg bider mig i Læben og er ved at tage Førerens Parti, men for ej at forstyrre Freden, knytter jeg Næven i Bukselommen og forholder mig tavs. Negeren siger hurtigt for Høfligheds Skyld, at han skal gaa hen til Maskinen og gøre sig bekendt dermed, naar vi holder i Fort Wayne. Men havde Negeren Freden kær, vilde jeg give ham det Raad at holde sig i tilbørlig Afstand fra Føreren, i Særdeleshed hvis Føreren er en opfarende Irlænder. Vore Pullmansoppassere ved sædvanligvis bedre end at blande sig i Førerens Sager og skulde de nogensinde være saa dumdristige at gøre dette, bliver første Gang ogsaa sædvanligvis den sidste.

Vi fortsætter imidlertid og kører fremad, og 1<sup>50</sup> Efterm. standser vi i Fort Wayne, Ind., 148 Mil fra Chicago, og den første Standsning siden vi stoppede for det elektriske Signal for godt og vel 2 Timer siden, og her skal vi skifte Maskine. For det danske Lokomotivpersonale turde disse 148 Mil synes et ganske godt Stykke uden Ophold, men eftersom Vand tages mellem Skinnerne i fuld Fart, er den største Vanskelighed for lange Lokomotivdistancer overvunden.

Klokken er nu to, og jeg hører nu igen Konduktørens „all aboard“, Maskinens Klokke ringer, og vi er atter paa Vej. Jeg begynder at læse Nyt, denne Gang i en Bog, og er fordybet i denne, indtil jeg mærker, at Farten aftager. Jeg ser da, at vi er midt i en By med sine regelmæssige, men ligesom de fleste amerikanske Byer, tarvelig belyste Gader. Jeg ser nu, at Klokken er 5, det er saaledes 3 Timer si-

den vi forlod Fort Wayne, Ind. Vi standser og skifter atter Maskine, Konduktøren raaber sit sædvanlige „all aboard“ og vi forlader Chrestline, Ohio.

Kl. 5<sup>30</sup> kommer en sort Tjener og meddeler, at Middagen er færdig til Servering i Restaurationsvognen, for hvilket Budskab min tomme Mave er meget taknemlig. Vognen er anbragt i den forreste Ende af Toget, og efter at have passeret otte Sovevogne (dette Tog bestaar nemlig udelukkende af Sovevogne), mærkes Madduften. Jeg sætter mig ned, efter at Negeren i høflig Tavshed har modtaget min Ordre paa alle mulige og umulige Retter, læser jeg i Dagbladene om det hungrende Belgien, medens jeg venter paa Serveringen. Jeg har imidlertid knapt begyndt Læsningen, forinden jeg ophører hermed, for at gratulere mig selv til, at jeg ikke ligger i en Løbegrav tilhørende enten Ententen eller Alliancen. Medens jeg paa denne Maade rækker mig selv Haanden, standser Toget. Vi har holdt omtrent et Minut, da jeg hører det amerikanske Signalreglements Begæring om Signal, tut—tut—tut—; dette Signal følges da gerne af nogle Kraftudtryk fra Lokomotivpersonalet. Jeg spiser min Boullion og Toget staar vedblivende stille, tut—tut—tut—, nu ved jeg, at han bander, thi jeg kan høre paa Signalet, at Føreren er vred, og jeg tænker med Medynk paa Lokomotivfyrbøderen, da der endelig kommer Signal til Indkørsel. En halv Minut gaar, tut—tut, Afgang. Havde der været Tvivl i mit Sind, hvorvidt Føreren var vred eller ej, saa forsvandt denne, da Toget satte i Gang. Af det heftige Ryk, Vognen fik, syntes det som om Føreren forsøgte at køre den tabte Tid ind, inden Toget var sat rigtig i Gang. Den store og velkendte Automobilfabrikant *Henry Ford*, som sidder overfor mig ved Bordet, faar sin Kaffe ned ad Tøjet, men siger ikke noget. Han er jo ogsaa paa Vej for at gaa om Bord i Oscar II med sit Selskab af Fredsmissionærer, for at søge at formaa de ledende Mænd i Europa til at holde op



med det store europæiske Slagteri —; eftersom Fred er i hans Sind, siger han ingen Ting, hverken over Kaffen eller Bukserne.

Fra Restaurationsvognen gaar jeg ind i Klubvognen, den sidste Vogn i Toget, og tager Plads paa den bageste Platform. (Disse Udsigtsvogne har nemlig en stor Platform, i Almindelighed forsynet med et Dusin bekvemme Stole). Et Par Officerer fra Hæren, to Damer og en ældre Herre udgør tilsammen med undertegnede Selskabet. Klick, klick, klick, klick lyder det uafbrudt fra Skinnerne, som vi kører henad, nu og da mødende eller passerende Tog, nogle fuldtlastede med Kreaturer, hvad man i Mørket visselig ej kan se, men som man dog kender paa Lugten. For hver Mil passerer vi en Signalpost, enhver af dem med 8 Lys, 2 for hvert Spor. Nogle af dem viser klart, andre forsigtig, medens atter andre viser Stop. Vi kører gennem en stor Banegaard med stønnende Rangermaskiner overalt, Jernbanekrydsninger og alle Steder Myriader af Signaler, røde, hvide, grønne, gule og violette. Klick, klick, klick, trods dette bedømmer jeg Farten til ca. 50 Mil i Timen. Kulden begynder at bide i Næsen, hvorfor jeg forlader Platformen og gaar ind i Vognen, hvor jeg slaar mig ned i en bekvem Lænestol. Derfra gaar jeg ind i Biblioteket for at finde mig en Bog, og en Bog, der særlig falder mig i Øjnene, er en Bog udgivet af „The Pennsylvania Rail Road Co.“ (Pensylvaniabanen), i hvilken nævnte Selskab søger at bibringe den Rejsende Kundskab om dette Selskabs uovertræffelige Personale og sammes Forhold.

Fra en Jernbanemands Synspunkt er Bogen interessant, men saa meget mere set fra en Tillidsmands Side, thi Pensylvaniabanen har aldrig været overbejstret over Lokomotivmændenes Organisation, men har i Stedet med smaa Gaver og meningsløs Smiger søgt at faa Personalet til at tro, at Jernbanen altid har haft deres Bedste for Øjet, selv om ogsaa denne faderlige Omsorg ikke har givet sig

Udtryk i Lønforbedringer og forbedrede Arbejdsvilkaar.

---

*Hver Dag kan have Bud efter Dig!*

**HJÆLPEFONDEN**  
*kun een Gang om Aaret.*

---



## FRA DET DAGLIGE LIV.

Hr. Redaktør!

Tillader De, at jeg faar Plads for nogle smaa Bemærkninger til forskellige Forhold, som jeg synes bør omtales.

Det er ikke lang Tid siden et Bloksignaal, der er anbragt ved Dybbølsbroen, toges i Brug, og det var forsaavidt meget nødvendigt, fordi Forsinkelser af Tog, der har Afgangstid kort efter et andet Tog, undgaas. Forsaavidt var al Ting saamænd godt, men da Signalet toges i Brug var der mange, der intet havde set nogetsteds om dette og hvad Meningen var. Nu findes der som bekendt saavel Ordrebøger som Tavle paa Opholdsværelserne og i Gangen ved Remisen findes saamænd en meget praktisk indrettet Tavle for de forskellige Strækninger, paa hvilke saavel Signalforandringer som nedsat Kørehastighed, Vandaflysning o. lign. Meddelelser kan bekendtgøres, men ingen af disse Steder fandtes en eneste Tøddel om omtalte Signal. Der kommer saamænd ellers saa mange maskinskrevne Skrivelser fra Signalinspektør eller Telegrafmester om saadant, men som sagt, om dette kom der ingen Meddelelse nogen af de Steder. — Den kom saamænd i en almindelig Ordre. — Og det var maaske der, den mindst søgtes.

Nu mener jeg, Hr. Redaktør, naar man nu er vant til at se efter, saavel det ene som det andet Sted og finder Meddelelse af ovennævnte Beskaffenhed, saa desorienteres man, naar man intet Steds finder saadan Meddelelse, og maaske er den Ordre det stod i tilfældig ikke i ens Rum. Det var jo saa meget rart naar man sikkert vidste, at slikt ikke kom paa Tavler eller Ordrebøger, saa undlod man at se efter. Men tager vi til Eksempel Vandaflysning, saa findes disse alle Tider paa Tavlen, som nu for Eks. saa jeg forleden, at paa *Sydbanen* var Vandet aflyst paa *1ste Spor i Holte* og paa *Nordvestbanen* var

Vandet afløst i *Slagelse*. — Det er en saa ypperlig Vedledning for den Fører, der søger sin Strækning for at finde mulige Ting der skal bemærkes, saa den vistnok ikke kan gennemføres bedre og taler højt til Ros for den Depotforstander, der fører denne a jour. Ideen med omtalte Tavle er ganske udmærket, men den gennemføres altsaa paa en mindre gunstig Maade.

Saa er vi alle sammen saa glade for, at vi har faaet en konst. Maskinbestyrer, og han er sikkert meget dygtigere end den gamle, vi kendte gennem mange Aar, er der ikke andre der tror det, saa tror han det da nok selv. Han har saamænd lavet om paa alle Turene, saa de snart ikke er til kende igen; aldrig saasart har vi faaet den trykte Kørselsfordeling, forinden der ligger Forslag til Forandring af flere Ture, ja, nu laver man saagar Turene om for at undgaa Udstationering. — Tænk Dem det Tilfælde, Hr. Redaktør, at der skal bruges et Sæt Personale ekstra i K., straks laves Turen om, et Par Tog flyttes til G., der bliver Personale ledig derved i K. og Udstationering fra G. spares. — Ikkesandt, genialt! — Det er saamænd et helt Zigeunerliv man fører; naar man kører ud, er man i én Tur, naar man kommer hjem, er man i en anden Tur. — Det er saamænd her som der. Passer det, at der ikke kan skaffes Presseninger, Hr. Redaktør? Er det sandt, saa maa det være, fordi det Stof der bruges hertil, nu bruges til Haandklæder ved Maskinafdelingen! —

Det er nemlig hændet mig, og jeg ved, at mange andre ogsaa har faaet den Slags Haandklæder, og saa ved jeg ogsaa, at de er ganske umulige til det Brug, forinden de er bleven gennemvasket rigtig grundigt. De er nemlig tykke og saa er de saa stive, saa det er vanskeligt for ikke at sige helt umuligt at faa tørret sig i disse. — Tror De, det var muligt at faa disse udleveret i en saadan Stand, saa de svarer til Hensigten?

Med Tak for Optagelsen.

*Caspar Røgbrænder.*

Vi kan indrømme Hr. *Caspar Røgbrænder*, at det vel var rigtig at Meddelelse om saadanne Foranstaltninger, som det omtalte Bloksignal, kom andre Steder end alene i omtalte Ordre, netop fordi at man er vænnet til at søge Meddelelse om den Slags Ting de Steder der omtales, men Underretning er kommen, saa kan der jo egentlig ikke klages over dette, selv om Forholdet ikke kan siges at være det bedste. Derimod kan vi give den ærede Indsender helt Ret i sin Paa-tale af den Tavles Førelse. Det maa bestemt forlanges, saalænge den hænger der, at den føres paa nøjagtig Maade, saa den er vejledende og helst ikke fører Folk paa Glatis. — Ja, vi har bemærket, at der stadig laves om paa Turene, men vi kan vanskeligt udtale os om dette Forhold i Øjeblikket.

Det kan saamænd godt være, at det i flere Tilfælde har været nødvendigt og i andre ikke, men forhaabentlig varer det ikke længe inden vi faar løst Tjenestetidsspørgsmaalet, saa vi kan naa at faa bestemte og ordnede Forhold paa dette Omraade. — Det er sikkert umaadelig snedigt regnet ud, at lave om paa Turene for at undgaa Udstationering, men noget saadant kan sikkert ikke vedblivende praktiseres. Det er meget rigtigt at det for Tiden er umuligt at faa Presseninger, saa vi har vanskeligt ved at tænke os at Aarsagen hertil er den, at Stoffet bruges til Haandklæder til Lokomotivmændene, men er disse saa stive, som Hr. Caspar Røgbrænder skriver, tror vi, at en Henstilling om at faa disse gennemvasket inden de tages i Brug ogsaa vil blive taget til Følge.

*Red.*

### Østerbro Lok. Afdeling.

Den 7de Juni foretog Lokomotivfører-Afdelingen en Udflugt med Hustruer pr. Bane til Hillerød, derfra med Gribskovbanen til Grib-Sø, hvor der i den derværende Pavillon serveredes Kaffe m. m., derfra spadseredes gennem Skoven til Nøddebo Kro, hvor en forud bestilt Middag ventede Deltagerne. Ved Bordet herskede den bedste Stemning, som ogsaa havde sine Følger af de Overraskelser, som Hr. Lokomotivfører Hermod Unschuldts bød paa, der forøvrigt havde Æren af at have arrangeret Festen samt havde skrevet en velvalgt Sang, der vakte megen Muntherhed.

Efter Bordet blev der Tid til en lille Svingom i Salen, hertil leverede Hr. Lokomotivfører Th. Florentz i Forbindelse med en derværende Musiker sit allerbedste i musikalsk Retning, der gjorde os megen Fornøjelse saavel her som paa den øvrige Del af Turen.

Fra Kroen spadserede man ned til Esrom-Sø, hvor en Motorbaad førte os over til Skipperhuset ved Fredensborg, derfra gik Turen gennem de historiske Alleer og Nordmandsdalen og videre til Store-Kros Have, hvor der serveredes Aftensmad, herfra gik man til Stationen og tog med Toget til København, hvor man sluttede af med det bedste Indtryk at have nydt et glædeligt og behageligt Samvær i det herligste Sommervejr i Nordsjællands skønne Egne.

Da det for Tiden kniber med Tjenestefrihed, var vi alle enige om at bringe saavel Hr. Lokomotivmester Thomsen, der velvilligst havde ordnet Afløserne paa bedste Maade, samt d'Hrr. Kolleger og Lokomotivfyrbødere, der hver især havde bidraget til, at vi opnaaede Tjenestefrihed, vor bedste Tak.

*Joh. Christensen,*  
p. t. Fmd.



## TIL MEDLEMMERNE!

Medlemmerne anmodes om i god Tid at anmelde Flytning, enten til det stedlige Postvæsen eller til Ekspeditionen, for at undgaa Forstyrrelse i Bladets Forsendelse.

### Personalfortegnelse.

Vi henleder Opmærksomheden paa den andetsteds i Bladet indrykkede Meddelelse om Udgivelsen af en ny Personalfortegnelse, og skal paa det varmeste anbefale Medlemmerne at anskaffe en saadan, da Betingelsen for at den overhovedet kan udgives, er den, at et tilstrækkeligt Antal Eksemplarer bestilles.

Prisen er sat saa lavt som overhovedet muligt og Fortegnelsen kan ikke leveres billigere med den nuværende Pris paa Materiale og Arbejds løn. *Red.*

### Lokomotivpersonalets Hjælpefond.

Hjælpefondens Repræsentantskab har konstitueret sig med Lokfb. *K. Johansen, Sommerstedgade 22<sup>3</sup>*, Kbh. B., som Formand og Lokf. *H. Kann, Dybbøls-gade 26<sup>2</sup>*, Kbh. B., som Kasserer.

Alle Pengeforsendelser og Mærker ekvisationer bedes sendt til den ny Kasserer.

*Repræsentantskabet.*

---

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

---

### Danske Jernbaners Afholdsselskab.

Den 3. Juni afholdt Danske Jernbaners Afholdsselskab sit 13de Aarsmøde i Viborg. — Af skandinaviske Gæster var til Stede, Kontorbitræder Magnusen for det svenske Jernbaneafholdsselskab og Lokomotivfører Olesen, Lillestrøm, for det norske Jernbaneselskab.

Af Formandens Beretning noterer vi, at Medlemsantallet i det forløbne Aar er steget fra 1607 til 2040.

Der førtes bl. a. en Diskussion om Smugkroer paa Jernbanens Terræn, og det vedtoges at indgaa med Ansøgning til Generaldirektøren for at faa dette Uvæsen fjernet.

Til Hovedbestyrelsen genvalgtes Assistent Parup, Struer, Togbt. K. K. Poulsen, Kh., Togbt. Johansen, Aalborg, og Portør Hagild, Esbjerg.

Dagen efter Mødet foretoges en meget vellykket Udflugt til Dollerup Bakker.



### Jernbanevogn med dieselelektrisk Fremdrivning.

Ved den elektriske Kraftoverføring er det lykkedes at komme uden om de Vanskeligheder, som knytter sig til den direkte Drift af Lokomotiver med Forbrændingsmotorer. Som Brændstof er navnlig Benzol blevet anvendt; kan man ved Anvendelse af Dieselmotorer erstatte dette ret dyre Stof med billig Brændolie, bliver Driftsomkostningerne væsentlig formindskede. Sættes Prisen for 100 kg Benzol til 18 Mk., vil Brændstoffet ved et Forbrug af 250 g koste 4,5 Pf. pr. eff. HK.-Time. Den tilsvarende Bekostning for Dieselmotorer bliver 1,5 Pf., naar Forbruget af Tjære- og Solarolie — den sidste som Tændolie — er henholdsvis 216 og 24 g pr. HK.-Time, og Prisen er 5,50 og 14 Mk. pr. 100 kg.

Firmaet *Brown, Boveri & Co.*, har til de sachsiske Statsbaner leveret flere Vogne med dieselelektrisk Drift. — Dieselmotorerne fremstilledes af *Gebr. Sulzer*, Winterthur, Vognene af *Waggonfabrik A.-G.*, Rastatt, og den elektriske Indretning af Leverandøren selv. Vognene bygges ligesom benzoelektriske Drivvogne. Dieselmotoren er koblet til en Dynamo med en direkte tilbygget Magnetiseringsmaskine. Strømmen tilføres Vognmotoren gennem den simple *Ward-Leonard*-Fordeling. Dieselmotoren kommer herved til at løbe med tilnærmelsesvis konstant Omdrejningstal. Vognen hviler paa to drejelige Hjulstel, hvoraf det ene, der bærer Dieselmotor, Dynamo og Magnetiseringsmaskine, er trekslet, medens det andet, der bærer Elektromotorerne, er toakslet. Vognene, som har Førerpladser i begge Ender, er delt i 2 Afdelinger med 49 og 29 Siddepladser. Ved hver Førerplads findes desuden 10 Staaaplads. Vognens samlede Vægt er 64 t eller 711 kg pr. Plads. Udblæsningsrøret udmunder i et paa Taget anbragt, i begge Ender aabent Rør, hvilket strækker sig i hele Vognens Længde, saaledes at Forbrændingsprodukterne altid vil træde ud i Luften bag Vognen. Luftkøleren til Dieselmotorens Kølevand er ogsaa anbragt paa Taget. Kølevandet tjener til Opvarmning af Vognen, idet det delvis paa Vejen til Køleren kan ledes gennem Rørslanger under Sæderne. Alle 10 Hjul med Undtagelse af de to midterste i det trekslede Hjulstel kan afbremses. Bremsene kan betjenes ved Hjælp af Haandhjul fra hver Førerplads, hvorved 35 pCt. af den paagældende Aksels Hjultryk ved ubelastet Vogn afbremses. Driftbremsen er *Westinghouse's* automatiske Lufftryk - Enkammerbremse med en

Bremsekraft paa 80 pCt. af Hjultrykket. Bremselufften faas fra Dieselmotorens Kompressor, idet dog Trykket er formindsket til 4 at. Til Udstrømning af Sand foran Hjulene i det toakslede Hjulstel tjener fire, med Trykluft af 10 at. drevne Indretninger.

For at Dieselmotorens Rystelser ikke skal forplan-tes til Vognen, er denne sammen med Dynamoen anbragt paa en Ramme med i alt fire Understøt-ningslejer; disse Lejer findes inden for Hjulene og kun paa de to yderste Aksler i det treakslede Hjul-sted, medens de Lejer, der bærer den egentlige Vogn, er anbragt paa de overhængende Ender af Bæreakslerne uden for Hjulene og paa alle de tre Aksler i dette Hjulstel. Ved passende Affjedring af baade Maskin- og Vognramme mod deres respek-tive Lejer opnaas, at alle Aksler kommer til at bære lige meget. Elektromotorerne i det toakslede Hjul-stel er fuldstændig affjedrede, hvorfor det var nød-vendigt at indlægge en tandhjulsdrevne Mellemaksel, fra hvilken Drivstængerne til Hjulene udgaar. Om-sætningsforholdene ved Tandhjulene er 1 : 3. Krum-tappene er forsatte 90° for hinanden; Mellemaksel og Hjul er forsynede med Modvægte.

Dieselmotorerne er firtakts. Kompressionstrykket er ca. 35 at., hvorved faas en Temperatur af For-brændingsluften paa ca. 600°. Indblæsningsluften for Brændstoffet har alt efter Belastningen et Tryk af 40 til 65 at. Igangsætningen foregaar med Tryk-luft, hvorefter Maskinen drives med Solarolie, indtil den er tilstrækkelig varm — Kølevandets Afgangs-temperatur ca. 45° —, derefter omstilles til Drift med Tjæreolie. Brændolien bestaar af 85 til 90 pCt. Tjæreolie og 10 til 15 pCt. Solarolie. For at Tilled-ningsrørene kan være fyldte med Solarolie til Brug ved Startningen, køres en kort Tid før Standsningen med Solarolie alene. Med et Brændstof af 240 g pr. eff. HK.-Time giver Maskinen ved 440 Omdrej-ninger pr. Minut 200 HK., og den kan overbelastes indtil 250 HK. Under Hensyn til Tomgang og Ran-gering kan Brændstofforbruget ved en Kørehastig-hed af 50 km regnes til 0,65 kg pr. km. Da Brænd-oliebeholderen kan indeholde 350 l Tjæreolie og 100 l Solarolie, bliver Vognens Kørselsafstand ca. 600 km. Med 200 HK. kan paa vandret Strækning opnaas en Hastighed af 70 km. For at spare paa Brændstoffet og formindskede Støjen kan Motorens Omdrejningstal ved Holdepladser og overhovedet ved formindsket Kraftforbrug nedsættes til 180.

Dieselmotoren har seks Cylindre, der er anord-nede i to Grupper i V-Form under 60° med hinan-den. Cylinderdiameteren er 260 mm og Slaglæng-den 300 mm. Akselen har Modvægte for Krumtap-armene. Paa dens ene Ende findes et Svinghjul og Koblingen til Dynamoen. Alle Ventiler findes i Cy-linderhovedet og styres fra en enkelt Aksel med Knastskiver; denne Styreaksel er anbragt mellem Cylindrene omtrent ved disses nederste Ende. Den cylindriske Beholder for Tjære og Solarolie findes umiddelbart oven over Maskinen. Kompressoren er

tretrins; foruden til Igangsætning og Indblæsning af Brændolie leverer den Trykluft til Bremse, Fløite og Sandstrøindretningerne. Kompressorens Lavtryk gi-ver et Tryk af ca. 5 at. og Mellemtrykken 15 til 20 at. Mellem hvert Tryktrin køles Luften, ligesom naturligvis Cylindrene er vandafkølede. Kølevands-temperaturen er ved Indgang til Køletrøjerne ca. 40° og ved Udgangen ca. 70°.

Dynamoen, som er ottepolet, giver normalt ved 300 Volt 140 KW., men kan i en Time give 190 KW. Til Dynamoen er koblet en 7,5 KW. Magneti-seringsmaskine med en Spænding paa 70 Volt. Den giver desuden Strøm til en 6 HK. Ventilator, til Ladning af et Batteri paa 35 Celler med en Kapaci-tet af 95 Ampèretimer og til Hjælpe- og Lysstrøm-kredse. De to Elektromotorer er paa tilsammen 160 HK., men kan i en Time give 360 HK. Svinger den ene Motor, kan dens Magnet- og Ankervikling samt Udligningsledningen afbrydes og Vognen da køre videre med den anden Motor alene.

Paa Forsyningsstedet opbevares Brændolien i to i Jorden byggede Beholdere paa hver 15 m<sup>3</sup>; de er forsynede med Dampslanger for ogsaa paa kolde Tider at kunne bringe Olien i flydende Tilstand.

Paa de sachsiske Jærnbaner er foretaget Prøveture paa forskellige Linier. Paa en Stigning af 5 pCt. kunde Drivvognen trække en Tilhængsvogn paa 47 t med en Hastighed af 40 km i Timen. Den største Hastighed paa vandret Strækning var henholdsvis med og uden en Tilhængsvogn paa 47 t 75 og 50 km i Timen.

### Et Par nye Raastoffer for Papir-fremstilling.

Der søges for Tiden mange Steder efter nye Raa-stoffer til Fremstilling af Papir, idet Forbruget i denne Artikel stadig er stigende, medens det for Tiden vig-tigste Raastof, Naaletræ, bliver mindre rigeligt og dyrere. Der er ikke bragt saa faa nye Raastoffer i Forslag, men deres Anvendelse i Praksis strander i de fleste Tilfælde paa, at de ikke kan skaffes i de nødvendige meget store Mængder.

Nu er der if. Meddelelse i „Papierzeitung“ af det amerikanske Landbrugsministeriums Forsøgsafdeling blevet fremstillet Papir af Zacatongræs, der giver et smukt rent hvidt Papir. Zacatongræsset er beslægtet med Espartogræsset, der vokser i flere Varieteter i Kalifornien og Texas. Dets Rødder anvendes i Børstefabrikationen, og der eksporteres aarlig i ren-set Tilstand ca. 5 Mill. Pund af disse Rødder fra Mexico, medens den overjordiske Del af Planten bortkastes som værdiløs. Om Græsset kan faa vir-kelig praktisk Betydning som Raastofemne for Papir vil dog først kunne afgøres, naar der er gjort For-søg i større Maalestok i en Fabrik.

Et andet Raastof, og tilmed et som ret sikkert kan ventes at faa Betydning, har man ligeledes if. en amerikansk Beretning (Scientific American) fundet i





Klip ud.

## Bestillingsseddel.

Herved bestilles { ..... Eksemplarer af Bind I  
 ..... " " " II } af Fortegnelsen over

### Statsbanernes Personale.

Navn: .....

Stilling: .....

Tjenestested: .....

#### Rettelser:

I Nr. 11 af nærværende Blad, Side 131, første Spalte, 3die Linie fra neden staar T. R. Hansen, skal være J. A. Hansen.

#### Til Adressefortegnelsen:

Under Esbjerg Lokomotivførerafdeling (Nr. 23) rettes Navn og Adresse til E. Laursen, Finsensgade 60, St.

Esbjerg Lokomotivfyrbøderafdelings Formand har faaet Navneforandring og hedder nu H. C. Tejring.



Godt økonomisk Nyt!

#### Klingry Sæbespaaner.

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

Til gensidig Fordel og Støtte anbefales d'Herrer  
 Medlemmer udelukkende at anvende  
**D. D. P. A.'s PETROLEUM**  
 der ubestridt er den bedste der findes.

## PATENTER

i Ind- og Udland udtages gennem  
**NORDISK PATENTBUREAU**  
 Hans Petersen. Istedgade 3. Tlf. V. 3741

Støt de Handlende, der averterer i Lokomotiv-Tidende



## HAFNIA

Samlet Forsikringsbestand  
 over 257 Mill. Kr.  
 Samlede Garantimidler  
 over 71 Mill. Kr.

T1



Telf. 1899.

Telf. 1899.

Haslund & Larsen. Vinhandlere  
 Nørrevoldgade 27.  
 Prima vellagr. Vine og Spirituosa.

## Vesterbros Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,  
 bør være Deres **FODTØJ**  
 Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

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.

Annonce-Ekspeditioner: { For Kjøbenhavn: C. Hansen, Sommerstedgade 22<sup>2</sup>, Telefon Vester 4011.  
 For Provinsen: L. Rasmussen, Islands Brygge 1<sup>1</sup>, Kjøbenhavn B. Telefon 12.061