



16. AARGANG NR. 15

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

2. AUGUST 1916

## AMERIKANSKE MALLET LEDDELTE LOKOMOTIVER.

Fra Engelsk af Otto Bendixen.

(Fortsat)

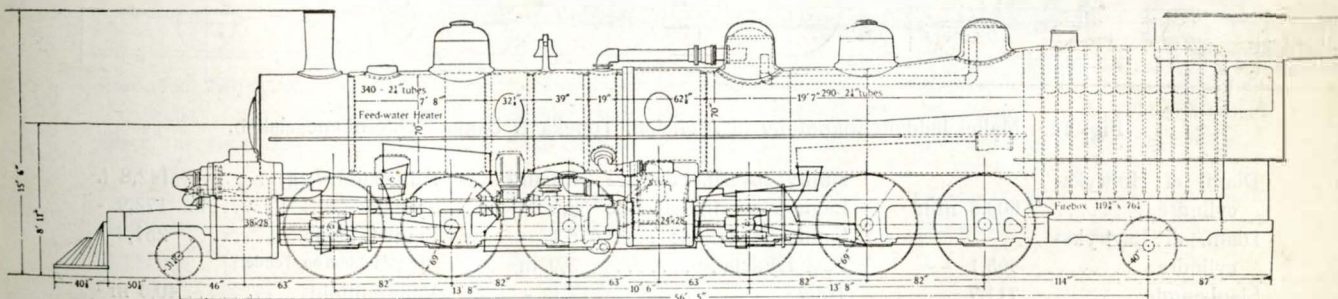
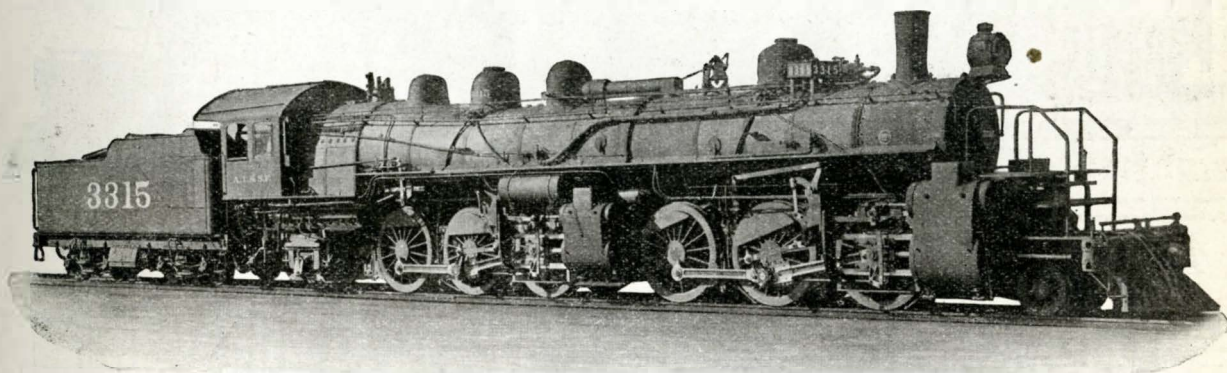


Fig. 13. Mallet leddelt Lokomotiv til Atchison, Topeka & Santa Fe Jernbaneselskab.

Diam. af Højtrykscylindre.....	609,5 mm	Højtryksoverh.hedeflade	29,2 m <sup>2</sup>	Adhæsvægt .....	144,5 t.
Diam. af Lavtrykscylindre.....	965,1 —	Lavtryksoverh.hedeflade	58,6 -	Tjenstvægt .....	176,7 -
Slaglængde .....	711,1 —	Samlet Hedeflade.....	476,1 -	Samlet Vægt .....	255,9 -
Drivhjulsdiameter ....	1752,5 —	Fast Hjulstand .....	3,9 m	(Maskine og Tender)	
Damptryk.....	15,4 kg/cm <sup>2</sup>	Total — .....	17,1 -	Vandindhold .....	40,5 m <sup>3</sup>
Risteflade.....	5,7 m <sup>2</sup>	(Maskine)		Kulindhold.....	12 t.
		Samlet Længde .....	27,2 -		
		(Maskine og Tender)			



Omstaaende Illustration viser en Lokomotivtype, som er i Tjeneste ved Belen Gennemskæringen paa Atchison, Topeka & Sante Fe Jernbanen. Maksimumstigningen paa denne Del er 1 : 66 og Lokomotiverne er beregnet til 2400 t. Kedlen, som anvendes ved denne Konstruktion, er af speciel Type med Jacobs-Shupert Fyrkasse. Den forreste Kedelafdeling indeholder en Fødevandsforvarmer og en Buch-Jacobs Højtryks- og Lavtryksoverheder, og det hele er bygget i Forbindelse med Kedelvæggen. Højtryks- og Lavtryksover-

hederen er adskilt af en Rørvæg, og et enkelt Sæt Rør gaar igennem begge Overhederne. Et Mellemrum er anbragt mellem Fødevandsforvarmeren og Lavtryksoverhederen, og der er et andet Rum mellem Højtryksoverhederen og Hovedkedlen. Det vil ses af Illustrationen, at alle Damp-rørene er anbragt uden paa Kedlen, saa at Rørsamlingerne er tilgængelige. Højtryksdampens Fordeling reguleres af 330,1 mm Stempelglidere, medens lignende Glidere 380,9 mm i Diam. er anvendt ved Lavtrykscylindrene.

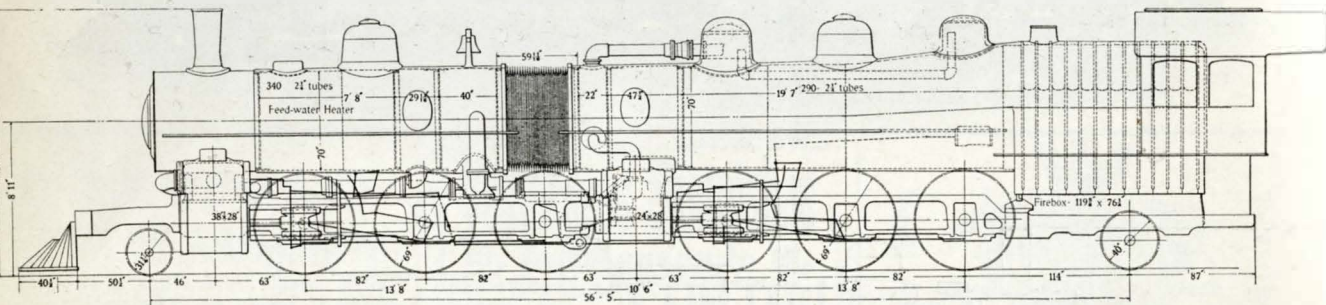
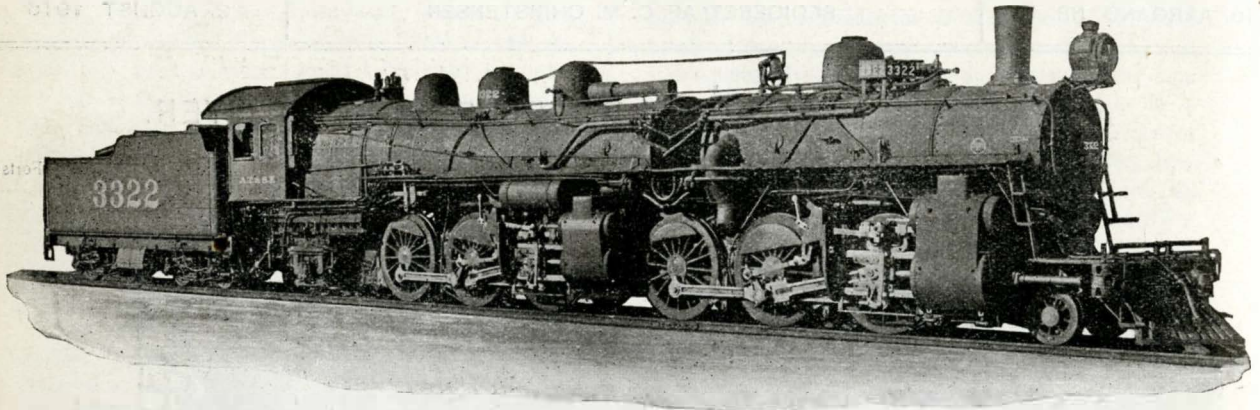


Fig. 14. Mallet leddelt Lokomotiv til Atchison, Topeka & Santa Fe Jernbaneselskab.

Diam. af Højtryks- cylindre.....	609,5 mm	Højtryksoverh.hedeflade	29,2 m <sup>2</sup>	Adhæensionsvægt.....	142,8 t.
Diam. af Lavtryks- cylindre.....	965,1 —	Lavtryksoverh.hedeflade	58,6 -	Tjenstvægt .....	172,9 -
Slaglængde.....	711,7 —	Samlet Hedeflade.....	476,1 -	Samlet Vægt .....	251,3 -
Drivhjulsdiameter ...	1752,5 —	Fast Hjulstand .....	3,9 m	(Maskine og Tender)	
Damptryk.....	15,4 kg/cm <sup>2</sup>	Total — .....	17,1 -	Vandindhold.....	40,5 m <sup>3</sup>
Risteflade .....	5,7 m <sup>2</sup>	(Maskine)		Kulindhold .....	12 t.
		Samlet Længde .....	27,2 -		
		(Maskine og Tender)			

Fire Lokomotiver med leddelte Kedler lignende det ovenfor afbildede blev bygget til Atchison, Topeka & Santa Fe Jernbanen i 1911. Disse Lokomotiver er hoved-

sagelig i Lighed med en Forsøgsmaskine bygget til samme Jernbane i 1909, og Konstruktionen er den samme som ved Lokomotivet med den stive Kedel, der er illu-

streret i Fig. 13. Ved den her omtalte Maskine bemærkes, at hver Kedelafdeling er fast forbunden med de respektive Rammer, og de 2 Afdelinger er forbundne med en bevægelig Samling som vist i Fig. 4. Højtryksoverhederen er anbragt i den bageste Kedelafdeling og Lavtryksoverhederen i den forreste. Disse Overhedere er af Jacobs Typen og byggede i Forbindelse med Kedelvæggen, fordi udvendige Dampør er

anvendt helt igennem. De eneste bevægelige Dampør, der var nødvendige, er dem der leder Højtryksspildedampen til Lavtryksoverhederen. Alt i alt har *Baldwins* Lokomotivfabrik bygget 64 Mallet Lokomotiver af 2—6—6—2 (2 C + C 2) Typen til denne Jernbane. Hoveddimensionerne ved alle disse Lokomotiver er ens, og Trækraften er 27,859 kg eller ca. 28 t.

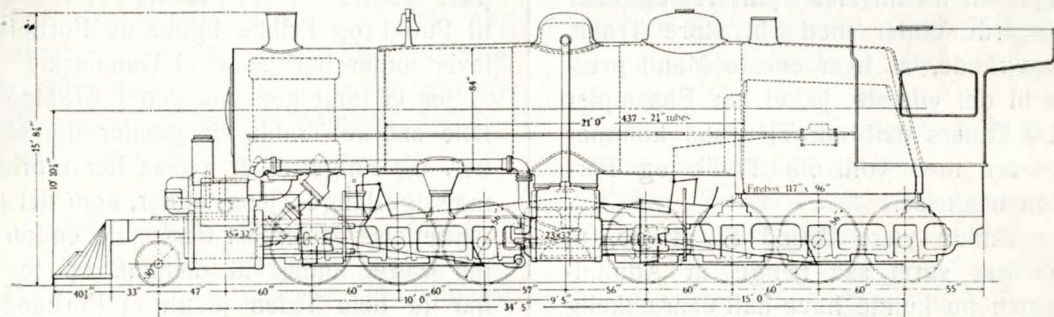
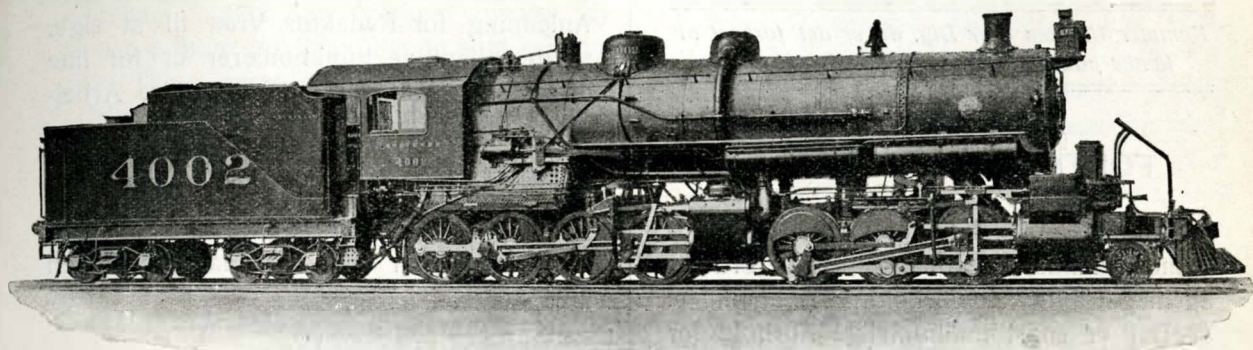


Fig. 15. Mallet leddelt Lokomotiv til Southern Railway Co.

Diam. af Højtryks-cylindre . . . . .	584,1 mm	Lavtryksoverh.hedeflade	58,6 m <sup>2</sup>	Adhæsiøsvægt . . . . .	150,7 t.
Diam. af Lavtryks-cylindre . . . . .	888,9 —	Samlet Hedeflade . . . .	518,2 -	Tjenstvægt . . . . .	164,6 -
Slaglængde . . . . .	812,7 —	Fast Hjulstand . . forrest	3,04 m	Samlet Vægt . . . . .	242,3 -
Drivhjulsdiameter . . .	1422,3 —	.. bagest	4,57 -	(Maskine og Tender)	
Damptryk . . . . .	14,0 kg/cm <sup>2</sup>	Total . . . . .	13,1 -	Vandindhold . . . . .	40,5 m <sup>3</sup>
Risteflade . . . . .	7,1 m <sup>2</sup>	(Maskine)		Kulindhold . . . . .	13 t.
		Samlet Længde . . . . .	21,7 -		
		(Maskine og Tender)			

Et Lokomotiv af 2—6—8—0 (C 2 + D) Typen er bygget til Southern Jernbanen er vist ovenfor. Forholdet mellem Cylinderrumfanget, som anvendt ved dette Lokomotiv, er 2:3,2, hvilket ikke er usædvanligt ved Malletlokomotiver; men Gli-

derne er saaledes konstruerede, at den Trækraft, som udvikles i Høj- og Lavtrykscylindrene, er proportional med Vægten paa de respektive Hjulgrupper. Kedlen er af almindelig Type uden Fødebandsforvarmer. Røgekammeret indeholder en



Baldwin Lavtryksoverheder, og Hovedanordningen af Rørene er den samme som vist i Fig. 2. Dampfordelingen til Højtryks-cylindrene reguleres af Stempelglidere, 330 mm i Diam. Aflastede Kanalglidere er anvendt ved Lavtrykscylindrene, Kanalerne har en Vidde af 609,5 mm. Højtrykscylindrene er forsynede med Omløbshaner. Vanadium Støbestaal er anvendt til Rammerne ved dette Lokomotiv.

---

*Kommer Ulykken over Dig, da er det forsent at tænke paa Indmeldelse i Hjælpefonden.*

---

## FORTVIVLEDE FORHOLD.

Følgende Artikel finder vi i „Norsk Lokomotivmands Tidende“, som i overordentlig meget ligner de Forhold, vi lever under: „Det er snart uudholdelige Forhold for Lokomotivpersonalet her i Landet.

En kronisk Mangel paa Personale forårsager en meningsløs Tjeneste, og efter den haarde Vinter med sin store Trafik, der bevirkede, at hver eneste Mand pressedes til det yderste, ja, vi har Eksempler paa 30 Timers uafbrudt Tjeneste, kommer Sommeren med voldsom Trafik og Permissionsnægtelse.

Der skulde være Grund til at tro, at Krisen har været saa længe, at Administrationen nu kunne have haft tilstrækkelig øvet Personale, hvis den havde haft en Smule Fremsyn.

Hvorlænge tror man at kunne presse Personalet, som nu i de sidste Par Aar. Regner man med Personalet, som med det rullende Materiel, at det stadig skal holdes i Gang?

For et Par Aar siden blev der søgt om 21 Dages Permission om Aaret, men det ser jo ud til, at man ogsaa anser 14 Dages Ferie for overflødig. Det forlyder nemlig, at der stadig nægtes Permission. De Strabadser, som Lokomotivpersonalet har haft sidste Vinter, burde betinge en velfortjent Ferie denne Sommer; i Stedet faas Afslag paa de fleste Permissionsandragender.

Ved Siden af alt dette oplæres Aspiranterne ikke tilstrækkelig, før de gør selvstændig Lokomotivfyrbødertjeneste, saa der faktisk meget ofte kun er én Mand paa Lokomotivet.

Fyrbøderaspiranterne lønnes saaledes, at de ikke tjener tilstrækkelig til Kost og Logi, men ofte lever paa Kaffe og Brød.

Det er i Sandhed altsammen Vilkaar, som er en Statsbedrift værdig. Vilkaarene er saaledes, at der nok snart ikke vil være Anledning for Redaktør Vraa til at sige, at de offentlige Funktionærer er for fine til at staa sammen med de andre Arbejdere i dette Land.

Vore Arbejdsgiveres Holdning er saaledes, at Øjnene nu aabnes paa de tvivlende og lunkne, og herfra og til at finde Midlerne, der fører frem til Maalet, er Vejen kort“.

— — —  
Naar man læser denne Skildring fra Norge, kommer man uvilkaarlig til at tænke paa, at den for Størstedelens Vedkommende til Punkt og Prikke ligner de Forhold, vi lever under herhjemme i Danmark.

Ser vi først hen paa den i Artiklen omtalte stærke Trafik, da gælder det samme her, og Følgerne er ogsaa her uforholdsmæssige lange Tjenestetider, som det trods Ansættelse af en Del Personale endnu ikke har været muligt at dæmme op for. Vi har jo hele Tiden ment, at Forhandlingerne om Tjenestetidssagen skulde blive ført til Ende, og Lokomotivpersonalet derigennem blive sikret mod Udnyttelse i for stærk Maalestok, men stadigvæk lader Generaldirektøren vente paa sig, trods det, at man ved der intet særlig er til Hinder for at løse Spørgsmaalet.

Man kan virkelig ikke uden videre, særlig paa varme Sommerdage, lade Personalet forrette Tjeneste fra tidlig Morgen til Aften sen paa Maskine for Tog, uden at dette kan medføre Fare for Togenes Sikkerhed, og vi mener at vide, at saadanne Tilfælde indtræder nu igen.

Paa samme Maade gaar det med Permissioner og Søndagsfrihed; det er i høj

Grad begrænset, hvad der i den Henseende kan gives Personalet, specielt er det i høj Grad vanskeligt for Reservepersonale at faa nogen Søndagsfrihed i Sommersæsonen, trods det, at det er lige saa nødvendigt for dem som for andre Mennesker. Vi skal ikke tale om, at det er umuligt at faa en Søndag med i en Permissionsfrihed.

Naar saa vor Arbejdsgiver stillede sig forstaaende overfor vore Krav om Lønforbedring, men den Holdning, Regering og Rigsdag hidtil har indtaget overfor de maanedslønnedes Krav, har jo som bekendt hele Tiden været afvisende.

Der er saaledes, som man ser, megen Lighed mellem Lokomotivpersonalets Forhold i Norge og i Danmark. I forrige Nummer af Bladet omtalte vi, hvorledes man nu lønner de Arbejds mænd der gør Lokomotivfyrbødertjeneste, idet de har faaet deres Lønforhold regulerede, formodentlig paa en for dem tilfredsstillende Maade, medens man ikke har fundet sig foranlediget til at vise samme Venlighed overfor de faglærte Aspiranter der gør selvsamme Tjeneste. Kan vore Overordnede ikke se, at det er himmelraabende Uretfærdighed at lønne for samme Arbejde paa to forskellige Maader, saa kan vi se det.

Personalet herhjemme venter med stor Taalmodighed paa Tjenestetidsspørgsmaalets Løsning, og vi ved, at Henvendelse om Lettelse af Tjenesten flere Steder er udskudt alene fordi man havde den sikre Mening, at nu var Sagen en Gang taget op, og saa blev den løst. Som sagt, Personalet venter, at Overvejelsernes Tid snart er til Ende, og at denne Sag snart færdigbehandles.

Naa, vi kan sige med de norske Lokomotivmænd, at i Modgang finder Personalet hinanden og samler sig støt om Lederne, saa disse ogsaa nok finder de rette Veje, der fører hurtigst til Maalet.

---

*Betal Dit Kontingent punktlig,  
Restance gavner ingen.*

---

## STATSBANERNES STYRELSE.

### (Ordnningen).

Som bekendt samlede Generaldirektøren i Juni Maaned de nyudnævnte Distriktschefer og Afdelingschefer til en Konference vedrørende Ordnningen af Distrikterne.

Resultatet af denne Konference foreligger nu i Udkast.

Den saaledes paatænkte fremtidige Ordning af Distrikterne har Generaldirektøren ønsket Personalets Organisationers Udtalelse til, og i den Anledning nedsatte Organisationerne paa Generaldirektørens Henstilling et Udvalg paa 8 Medlemmer, nemlig d'Hrr.: Stationsforstander Henriksen, Assistent Okkels og Assistent Høgsgaard fra „Jernbaneforeningen“. „Dansk Jernbaneforbund“ var repræsenteret ved d'Hrr.: Portør O. Andersen, Matros Kantso, Baneformand Christensen og Togfører Christophersen, og — „Dansk Lokomotivmands Forening“ ved Hr. Lokfører M. Mortensen. Dette Udvalg traadte sammen den 12. ds., hvor Udkastet til den paatænkte Distriktsordning blev forelagt. Den 18. Juli afgav Udvalget sin Betænkning.

Den 3. og mulig den 4. August holder Jernbaneraadet Møde for ogsaa at tage Stilling til den i Udkastet skitserede paatænkte Distriktsordning.



## FORHANDLINGSREGLER FOR PRIVATBANEPERSONALET.

I Juli Maaned har det Udvalg, der for Tiden arbejder med Forhandlingsregler for Privatbanepersonalet, holdt to Møder, den 6. og den 21. Juli.

Mødet den 6. Juli formede sig nærmest som et forberedende Møde. Udvalgets Formand, Raadmand G. Philipsen, bad saavel Direktionernes som Funktionærernes Repræsentanter om at udtale sig om Spørgsmaalet i al Almindelighed, og efter at Udvalgets Sekretær, Fuldmægtig i Ministeriet



f. off. Arbejder B. Bentsen, havde oplæst et af ham udarbejdet Udkast til Forhandlingsregler, enedes man om til næste Møde d. 21. Juli at ville tage dette Udkast op til nærmere Diskussion.

I Mødet den 21. Juli fremsatte Etatsraad Kjær et af ham udarbejdet Udkast til Forhandlingsregler, og fra Kl. 10 Form. til Kl. 3 Eftm., kun afbrudt af en Frokostpause paa 1 Times Tid, gennemgik og diskuterede man de forskellige Paragrafer i de foreliggende Forslag. Mødet sluttede med, at Ændringsforslag til de fremsatte Forslag skulde være indsendt saaledes, at de kan komme til Behandling paa det Møde, der skal afholdes den 9. August.

Forhandlingerne synes at skulde forløbe roligt og i god Forstaaelse. Raadmand Philipsen har allerede vist sine rige Evner til at faa Parterne til at forstaa og møde hinanden.

Imidlertid er der mellem Privatbanefunktionærerne opstaaet en beklagelig Strid, idet der inden for disse Funktionærer findes ca. 3 à 400 Kontormænd, der for nogle Aar siden gik ud af Hovedforeningen og dannede en Kontorforening. Da imidlertid Forhandlingsreglernes Bestemmelser er saaledes, at Forhandlingsretten kun gives til bestemte Organisationer, hævder Hovedforeningen, at Kontorforeningen paa dette Omraade ikke kan sidestilles med den, hvorfor Foreningens Hovedstyrelse har besluttet, at saafremt Kontorforeningen faar Forhandlingsret, ønsker Hovedforeningen den ikke. Kontorforeningen, der i Udvalget er repræsenteret ved Stationsforstander Jespersen, kræver ogsaa Forhandlingsretten. Paa Mødet den 21. Juli kom disse divergerende Opfattelser meget skarpt frem. Raadsformand G. Philipsen greb da ind her, idet han lovede at vilde stille sig velvillig til en Forhandling med Funktionærerne for at finde et Grundlag til en Ordning, hvorved alle kunde føle sig tilfredse med Forhandlingsreglerne.

Med det for Øje afholdtes der et Forligsmøde paa Raadhuset den 26. Juli, ved hvilken Lejlighed Hovedforeningens Kon-

torafdeling og Kontorforeningen var særlig repræsenteret. Lokomotivfyrbøder Rich. Lillie deltog efter Anmodning i dette Møde. Trods meget ihærdige Bestræbelser lykkedes det ikke at naa til Enighed, men ved Mødets Slutning stillede Lokfyrb. Rich. Lillie et Mæglingforslag gaaende ud paa, at der mellem „Foreningen af Funktionærer ved danske Privatbaner“ og „Foreningen for Kontorpersonalet ved danske Privatbaner“ dannedes et Forbund, saaledes at Kontorforeningen herigennem opnaar Forhandlingsretten, samtidig med, at der ved en Overenskomst mellem Hovedforeningens Kontorafdeling og Kontorforeningen bestemmes, hvorledes Kontorpersonalet skal repræsenteres ved kommende Forhandlinger med Banebestyrelserne, og endelig, at der i Aaret 1919 ved Afstemning mellem Kontorpersonalet bestemmes, hvilken Forening de ønsker at staa i. Med dette Forslag som Grundlag vedtog man at fortsætte Forhandlingerne. Forslaget er af Hr. Lillie i disse Dage bleven tilstillet de interesserede Parter.

Vi skal forinden vi slutter denne korte Omtale af disse for Privatbanefunktionærerne saa betydningsfulde Forhold, udtale som vort Haab, at det maa lykkes Raadsformanden, enten paa Lillies eller paa andres Forslag, at faa bøjet Parterne sammen, saa at alle Privatbanefunktionærer i Løbet af kort Tid kan leve under ordnede Forhandlingsforhold.



## 25 AARS JUBILÆUM.

Den 1ste August fejrede Lokomotivfører *C. J. H. Jantzen*, Kjøbenhavn H., sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

C. J. H. Jantzen har lært paa Statsbanernes Værksted i Nyborg, hvor han begyndte sin Virksomhed

1. Juli 1881. Efter udstaaet Læretid forblev han ved Banerne og ansattes 1. August 1891 som Lokomotivfyrbøder i Nyborg. Her var han, indtil han ved sin Forfremmelse til 1ste Klasses Lokomotivfyrbøder 1. Juli 1897 forflyttedes til Aalborg. Her var Jubilaren ikke længe, idet han knapt 2 Aar efter 1. Maj 1899



forfremmedes til Lokomotivfører med Station i København H., hvor han har været siden. „Den lille Jantzen“, som Jubilaren i daglig Tale kaldes, er vel afholdt som faa af saavel Lokomotivmænd som Overordnede og andre Medansatte, han er kommen i Berøring med, fordi hans Humør alletider er det bedste. Det er og har gennem Aarene været et Særkende for „den lille Jantzen“, at han, trods Kampen for Hustru, Børn og Hjem (og der er mange Børn), altid var ligevægtig og altid i godt Humør, hvad de Mennesker, der har omgaaedes ham daglig, tilfulde forstaaer at vurdere.

Vi er derfor overbevist om, at Jubilaren paa sin Festdag har faaet mange hjertelige Hilsener med Ønsket om al mulig godt i Fremtiden, saa at han derigennem har kunnet se, hvor stor Pris der sættes paa ham.

Vi vil slutte os til disse mange og udtale Haabet om endnu mange Aar at se den glade „lille Jantzen“ blandt os.

Den 1ste Juli 1916 fejrede Lokomotivfører *H. C. Malling* 25 Aarsdagen for sin Ansættelse ved De danske Statsbaner.

Jubilaren havde forstaaet overfor sine Medansatte at hemmeligholde Jubilæumsdagen derved, at han var bortrejst, saa der ingen Festlighed blev arrangeret for ham. Jubilaren, der er meget afholdt blandt Lokomotivmændene, var saaledes ogsaa i denne Henseende i god Overensstemmelse med sit stilfærdige Væsen, naar han undgik de Opmærksomheder, han ellers kunde have ventet sig.

C. H. Malling begyndte sin Virksomhed ved Statsbanerne 18. Maj 1886 paa Statsbanernes Værksteder i Aarhus og blev ansat som Lokomotivfyrbøder 1. Juli 1891, hvorefter han forfremmedes til Lokomotivfører 1. Maj 1899 med Station i Esbjerg, hvor han var, indtil han efter Ansøgning blev forflyttet til København Ø.



Selv om Malling i første Omgang slap for Opmærksomhed fra sine Medansattes Side paa sin Jubilæumsdag, ved vi, at disse nu agter at bevise ham deres Agtelse for det gode Kammeratskab, han hele Tiden har udvist, gennem en Gave til Erindring om Jubilæumsdagen, som han ærlig har fortjent for sit som Lokomotivmand altid gode Forhold.



Lokomotivfører *C. J. H. Lehde*, Kallundborg, fejrede den 1. August d. A. sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Jubilaren er af gammel Lokomotivmandsslægt, idet hans Fader ligeledes var Lokomotivfører.



Lehde blev efter udstaaet Læretid belønnet med Sølvmedaille for godt udført Svendestykke. Han antoges paa Jernbaneværkstedet i København den 1. Novbr. 1888 og ansattes derfra som Fyrbøder 1. Aug. 1891, forfremmedes til Lokomotivfører 1. Maj 1899 med Station i København, har siden 1. Maj 1901 været stationeret i Kallundborg, hvortil han forflyttedes efter Ansøgning.

Det skal siges om Jubilaren, at han sikkert hører til de Mennesker, som kun har Venner inden for sin Stand, og disse sendte ham sikkert en venlig Tanke paa Festsdagen.

Jubilaren fik i Dagens Anledning fra sjællandske Lokomotivførere et Guldur med Inskription, ligesom han fra Kolleger i Kallundborg fik overrakt en Erindringsgave som Tak for godt Kammeratskab.

Tilslut udtaler vi Ønsket om, at Jubilaren stedse maa beholde sit gode Humør og være »klar« med sine gode Vittigheder.



## FRA DET DAGLIGE LIV.

Hr. Redaktør!

Maa jeg bede om Plads for følgende Linjer:

Det sker undertiden at jeg ligefrem falder over Mærkværdigheder i Skrivelser (Ordrer og lign.), som jeg synes det kunde være rart at hænge lidt frem til almindelig Beskuelse, fordi de er udsprunget af et ganske overlegent Menneskes Forstand. — Jeg tænker nu først paa Anvendelsen af Røgbrænderen. — Fra den første Tid, vi begyndte paa at anvende Koks som Lokomotivbrændsel, blev der taget meget Hensyn til Lokomotivpersonalet. Man henstillede til os om at gøre vort Bedste, og jeg har den Opfattelse, at det er gaaet helt godt og at Personalet som Helhed betragtet har røgtet den Opgave der paalagdes dem paa en saadan Maade, at det tjener dem til Ære. Forholdet var og er imidlertid saadan hele Tiden, at der skal puttes en brav Mængde Koks ind ad Gangen, og det skal helst ske hurtigt af Hensyn til Dampudviklingen. Af den Grund og fordi Røgudviklingen ikke er saa stærk med vort nuværende Brændsel, lagde Lokomotivpersonalet Røgbrænderen til Side. Men dette vil en konst. Mab. ikke finde sig i og beordrer simpelthen Røgbrænderen anvendt igen. Altsaa ingen Henstilling.

Det kan maaske til Nød gaa paa Lokomotiver med lige Fyr, men med skraa Fyr er det umuligt! Men Herregud, hvor skulde han ogsaa vide det fra? Nu er der en Ting jeg gerne vilde have Dem, Hr. Redaktør, til at fortælle mig: Hvis man nu ikke kan klare sig med Røgbrænderen i, er det saa Mening en og er det sandt, at man skal have en *Ingeniør* med paa Maskinen for at lære én dette? Det siger nemlig paagældende store Mand. Det kunde skam mere mig at se, en af d'Hrr. vise os den Kunst, navnlig naar Koksene er saa store som Barnehoveder og Briketterne af lignende Størrelse.

Skulde man nu ikke tro, siden han har saa travlt med saadan noget, at han havde Begreb derom? Men det er han kemisk rensat for. Jeg tror ikke man henter den Slags Viden paa en Kontorstol. Blandt Lokomotivpersonalet beundres han efterhaanden mere

og mere for hans *tekniske* Indsigt. Jo, ham skal man nok lære at agte for hans store Overlegenhed i Kundskaber. Men som sagt, Hr. Redaktør, lad os faa den Ingeniør ud paa Strækningen, lad ham vise os, hvorledes man hurtigst og nemmest kører i Staa. Til i Dag har jeg haft den Opfattelse, at det gjaldt om først og fremmest at klare Situationen med de store Tog, daarlig Brændsel og Olie, og at vi som en Følge heraf ogsaa maatte have en vis Bevægelsesfrihed, naar det drejede sig om at gennemføre Driften paa en efter Forholdene saa god Maade som mulig. Men nu kommer altsaa denne *praktiske* og *dygtige* konst. Mab., da Personalet efterhaanden har lært, hvorledes man skal klare sig, med sin Ordre. „I skal, og hvis I ikke gør det, saa vanker der Mulkt! Bravo! Ja, Pengene ud af Lommen paa Personalet, det passer ham. Det er Tiderne ogsaa til!“

Har De saa set, Hr. Redaktør, at der nu skal 8 mm høje Numre i al Ilværktøjet, og at vi skal drages til Ansvar, naar der falder et Stykke af Maskinen. Kan det nytte noget med disse store Numre, ligger Værktøjet saa bedre fast, forhindrer de, at det falder af? Tror De det, Hr. Redaktør, for jeg tror det minsandten ikke! Vi skal jo sørge for at have Brændsel paa, saa man kan komme frem og tilbage. Koksene fylder meget og Toppen paa Tenderen rager jo godt i Vejret og her oven paa maa man da søge at anbringe disse Sager saa godt man kan. Men det træffer altsaa, at der en Gang imellem falder et Stykke af. Hvad om nu den vise Mand havde søgt at hindre dette ved f. Eks. at anbringe et Par Arme, hvori Værktøjet kunde anbringes. Jeg synes det havde ligget lige for Næsen at prøve noget i den Retning. Men han skal naturligvis lære os Disciplin. Taber De et Stykke Værktøj, saa vanker der Mulkt, bare Mulkt o. s. v. For de indkomne Multer kan der maaske senere blive Raad til Anbringelse af Kapskinner eller sligt. Det kan være, Hr. Redaktør, at det er mig der er et stort Fæ, naar jeg har den Slags Meninger, og er min Opfattelse af Tingene forkert af denne Mands Forstand paa Teknik, saa send mig langt bort med et stort „Fjols“ stemplet paa Ryggen med 8 cmt. høje Bogstaver, men er det ikke mig, der mangler Begreb om Tingene, saa gad jeg saamænd nok set, hvem det er, der, naar han forhaabentlig snart vender os Ryggen, er forsynet med denne passende Betegnelse.

Jeg er som altid Deres ærbødige

Caspar Røgbrænder.

Forsaa vidt Hr. Caspar Røgbrænder har Ret i sine Betragtninger angaaende den konstituerede Maskinbestyrers Hensigter, hvis en eller anden Lokomotivfører skulde mene, at det vilde blive vanskeligt at klare sig med Røgbrænderen i Fyrhullet, saa kunde vi ogsaa have Lyst til at se den Ingeniør, der var i Stand til paa praktisk Maade at vise os, hvorledes man skal bære sig ad; men vi maa bede om, at han er til Stede, saavel naar det gaar godt, som naar det gaar skidt. Og det hænder jo desværre. Vi har i hvert Fald set Koks saa store, saa det er ugørligt at bruge Røgbrænder, og paa den anden Side har vi ogsaa set Koks saa smaa, saa det har voldet Vanskeligheder at faa den fornødne Damp. Lad os da sige, at Lokomotivpersonalet hele den lange Periode igennem har søgt at klare sig med det Brændsel, som det i denne vanskelige Tid har været muligt at skaffe, paa den bedst mulige Maade. Vi slutter os helt til Maskinchefens Skrivelse, i hvilken der henstilles til Personalet at gøre sit



Bedste, selv om de Materialier, der kan skaffes, ikke helt svarer til Formaålet. Men det er en ganske anden Tone end den, der anvendes i den paaklagde Skrivelse. Vi kan kun sige dette: anvend Røgbrænderen som det ønskes, og kan man ikke klare sig med denne, ja saa, saa kan man ikke.

Vi skal ikke udtale os til det af Hr. Caspar Røgbrænder sidst fremdragne, men vi er ikke helt sikre paa, at det er Hr. Røgbrænder, der er et meget stort Fæ.

Red.

## TIL MEDLEMSLISTEN.

Aspirant *Jens Aage E. Nielsen* er fra 1. Juli 1916 overgaaet fra D. S. & M. F. til D. L. F. Sg. Afd.



1/7 1916.

Beordret forflyttede er Lokomotivfyrbødere:

H. Nielsen,	Kh. H. 1,	til Kbhvn. G. 1.
A. E. Nielsen,	—	—
H. V. K. Agenholt,	—	—
J. M. V. Jørgensen,	—	—
R. C. G. Schultz,	—	—

15/7 1916.

Forflyttet efter Ansøgning er:

Lokfører O. Ankerstjerne, Aarhus H., til Struer  
Lokfører Th. Ohms, Struer, „ Aarhus H.  
Lokfyrb. P. C. C. Sprogø, Skanderborg „ Orehoved

1/8 1916.

Forfremmet til Lokomotivfyrbødere er  
Haandværkerne:

H. V. Dössing, Kbhvn. G. 1,	til Esbjerg
H. C. Petersen, —	„ Gjedser
S. J. Petersen, Kalundborg,	„ Langaa 3.
H. A. H. Malling, Kbhvn. Ø.	„ Kbhvn. G. 1
A. T. Jensen, Randers,	„ Struer

Forflyttede efter Ansøgning er

Lokomotivfyrbødere:

H. Bagger, Langaa 3	til Silkeborg
A. Helt, Gjedser	„ Skanderborg
H. A. Henriksen, Helsingør	„ Viborg
N. V. E. Jensen, Viborg,	„ Helsingør
S. Birkelund, Aarhus H.,	„ Viborg
C. V. Laursen, Viborg,	„ Aarhus H.

Navneforandring:

Lokfører P. C. Pedersen, Struer, hedder fremtidig  
P. C. Wanting.  
Lokfører H. P. Nielsen, Struer, hedder fremtidig  
H. P. Lytver.



## HØJESTE LAAN

paa Klasse- og Koloniallodder.  
Gevinster udbetales billigst.

R. Jensen, Nansengade 32.  
Telefon 3279.

C. M. Eilertsen,  
Manufaktur & Trikotage  
II, Classensgade II. T

O. GREGERSENS  
BLOMSTERFORRETNING  
BLAAGAARDSGADE 25  
Telefon Nora 1979.

Leverandør til Jernbanen i 25 Aar x

## 12 Fotografier 50 Ø.

AMERICAN PHOTO Co. T  
47, Nørrebrogade 47, E. Nielsen.  
(NB. Billeder kan leveres paa 1 Time)

Godt økonomisk Nyt! -

## Klingry Sæbespaaner.

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



# HAFNIA

Samlet Forsikringsbestand  
over 257 Mill. Kr.

Samlede Garantimidler  
over 71 Mill. Kr.

TI

Overalt fra Skagen



er Urte- og Blomsterfrø,  
Løg og Knoldvækster, Havebrugsredskaber,  
Planteskoleartikler fra

**M. JØRGENSEN'S Frøhandel & Planteskole,**  
Grejsdalen, Vejle, Telf. 731-822-887,  
anerkendt som en altid Ima Kvalitet.

Ordresamlere antages mod stor Provision.

Store illustrerede Kataloger gratis og franko. - 1) Frø-, Løg- og Knoldvækster.  
2) Hollandske Blomsterløg. 3) Planteskoleartikler. 4) Havebrugsredskaber.

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 2. 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 2, Telefon Vester 4011.  
For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.

☸
☸
  
**Carlsberg Pilsner**
  
☸
☸
  
 Verdens fineste!

**P. Broberg jun.s Eftf.**

Andreas Broberg. Amagertorv 16.

**Et Parti Gulvtæpper** meget smukke Mønstre, købt til meget smaa Priser, sælges ca. 40% under almindelig Pris.

**5000 Forlignere** meget smukke Mønstre, sælges for Kr. 4,50

**Husk** at vi er de eneste i København, der sælger **en flot Kurvestol for Kr. 6.50.**

Leverandør til Vare- og Landbrugslotteriet.

**P. Albrechtsen & Co., Vesterbrogade 10**

(ved Hovedbanegaarden) Telefon 7292.

1. Kl. Skrædderi til moderate Priser.

Stort Lager af færdige Habitter og Paletot.

**PATENTER**

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

**Johanne Petersen, Blomsterforretning**

Specialitet: Smukke og billige Kranse.

::: Leverandør til Lokomotivpersonalets Kransekasse :::

Grundlagt 1885. **Vesterbrogade 16.** Tilf. Vester 2520.

**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

**F. Klühs Ligkistemagasiner**

Griffenteldtsgade 38. Rolighedsvej 17.

Telefon 6854. Alt vedrørende Begravelser besørges. Telefon 5954.

Transport med Hest eller Auto-Rustvogne efter Ønske.

Bestillinger paa hele Møbementen til moderate Priser



Egetræs Spisestue Herreverøelse og Dagligstue.

**C. KNUDSEN**  
**FREDERIKSBORGGADE 50**  
 TELF. CENTRAL 10256

**Johannes Nielsen**

Sdr. Boulevard 59, fører altid det bedste i **Trikotage- og Manufaktur.**

Autoriseret Leverandør til Varelotteriet. Telefon Vester 1175 v.



**!!! BONUS !!!**

Vi giver dobbelt saa meget Bonus som „Brugsen“. Hent gratis en Bonusbog! **Kaffehandelen, Dannebrogsg. 34** „Bien“, **Blaagaardsgade 15.**

CHR. JACOBSEN, Telf. Valby 130 x

**Bageri og Conditøri**

Enghavevej 200. x

Bestillinger modtages -- Morgenbrød bringes

**VILH. PETERSEN,**

Enghavevej 200 anbefaler sit

**1. Kl. Kødudsalg.**

Chr. W. Nielsen,

Istedgade 122, Telf. Vester 4296

**Cigar-, Vin- og Papirhandel**

Fører alle kendte Mærker af Cigarer fra HORWITZ & KATTENTID, P. WULFF og C. W. KEIL. x

**Vil De holde her!**

for vi skal op i Café **Københavns** hyggelige Lokaler **Vesterbrogade 13**, hvor man spiser og drikker godt til rimelige Priser. Stort Bladhold. --- 2 nye 1ste Kls Billards.

x **Kolling Møller.**

**Fedevare** forretningen

1, P. Knudsensgade 1, anbefaler sig med

1. Kl. Varer

x Ærb. JUL. CHRISTENSEN.

**Mejeriet „Cooperative“**

25, P. Knudsensgade 25.

Smør — Æg — Margarine

1ste Kl.s Brødudsalg.

Ærbødigt A. OVERGAARD

**Højt Laan gives** paa alle gode Panter

Kingosgade 1. x

**V. Holst, Tandlæge,**

Istedgade 86, 2. Tilf. V. 4233

Træffes Kl. 9—3 og 7—9.

Søndag Kl. 11—1. x



**Zephyr- & Gummi-Kravetøj & Flipper.**

Føres i alle Facons og flere Farver. Praktisk, billigt. Enhver kan afvaske det selv. Faas i „FLIPPEN“.

Istedgade 128. **K. HINTZ.**