

17. Aarg. Nr. 1.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. Januar 1917.

Verdens største Lokomotiv.

Ved Otto Bendixen.

Man vil altid glædes, og Interessen fanges straks, naar man aabner de store amerikanske Jernbane-Fagtidsskrifter, f. Eks. „Railway and Locomotive Engineering“, thi her er noget for enhver Smag indenfor Jernbanevæsenet, og det er baade fornøjeligt og lærerigt at se, hvorledes Udviklingen paa alle Omraader skrider fremad. Her ser man Resultaterne af et vældigt intensivt Arbejde fremad mod det bedste, der kan præsteres; en rastløs Higen, som aldrig staar stille. —

Man kan ikke andet end have Interessen henvendt paa Amerika, som særlig paa det tekniske Omraade aflægger talende Vidnesbyrd om de ubegrænsede Muligheder. Det ligger netop i Amerikanernes Karakter at se deres Værker vokse, ikke alene i det omfattende, forskelligartede, men ogsaa i det kæmpemæssige, om Nødvendigheden kræver det eller ikke, og sker det ikke altid af praktiske Grunde, saa vil de dog dermed imponere Verden, — Amerikanerne ynder nu en Gang at bruge Superlativer.

Naar vi i vort Fagblad bragte en Nyhed i Lokomotivbygningen og gjorde opmærksom paa et Lokomotivs kæmpemæssige Dimensioner, var det ganske sikkert et amerikansk, og det hed stedse: „Verdens største Lokomotiv“. I Amerika, Landet med de umaadelige Præriestrækninger, er der for Ingeniøren ikke trukket saadanne Grænser for de

ydre Konstruktioner, som Strækningsbygningens Normalprofil kræver hos os.

„Verdens største Lokomotiv“, det lyder imponerende, og dog er det i Amerika kun en stakket Frist, thi næppe er et saadant Lokomotiv blevet færdigt, og Beskrivelsen af det gaaet Alverdens Fagtidsskrifter igennem, før saa er et nyt og større, et endnu mere imponerende Lokomotiv ved at se Dagens Lys. Vi skal blot minde om de Artikler, vi har bragt her i Bladet om Udviklingen af de store Mallet leddelte Lokomotiver, der stadig er blevet større og større.

I „Lok. Tid.“ Nr. 15 og 16, 1915, bragte vi en Beskrivelse af det vældige 1 D + D + D 1 Triplex Mallet Lokomotiv, „Verdens største Lokomotiv“, der af Baldwin's Lokomotivfabrik var bygget til Eriebanen. Denne Maskine havde 3 Cylinderpar med 4 koblet Drivværk, idet det tredje Cylinderpar med Drivværk var anbragt under Tenderen, hvorved dennes Vægt drages til Nytte for Adhæsionen, som udgjorde 90 % af den samlede Vægt af Lokomotiv og Tender. Tjenstvægten beløb sig til 386,940 kg. Dette Lokomotiv var i Sandhed en Kæmpe, værdig til Prædikamentet „Verdens største Lokomotiv“, og mange mente vel, at nu var Grænsen for Lokomotiv-Dimensioner naaet; men om Forladelse, det er atter her, som vi før nævnede, kun bleven en stakket Frist, „Verdens største Lokomotiv“ er ved at blive distanceret, dets Overmand maaske allerede nu fiks og færdig. —

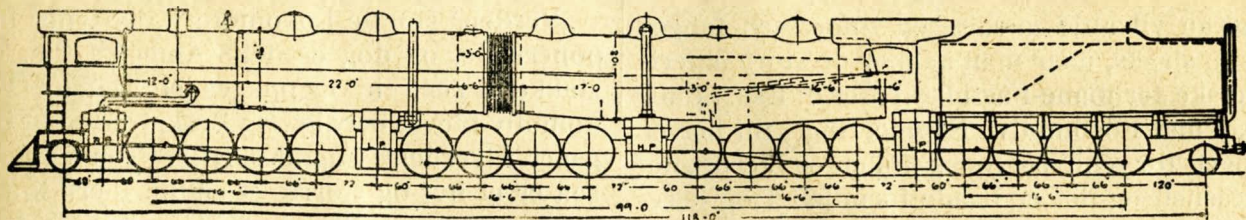
Ingeniørerne var af en anden Mening, de mente ikke, at med Erie Triplex Lokomotivet havde man naaet Maksimum for et Lokomotivs Dimensioner. Lokomotivets Ydeevne maatte forøges endnu mere. De stedse stigende Udgifter til Arbejds løn og Materialer gør det nødvendigt at overvinde Trafiken i stedse større Togenheder. Ene og alene gennem dette Middel kan efter Amerikanernes Mening den vældige Prisstigning paa Materiale og Arbejde blive opvejet, uden at der i Person- og Godstrafiken behøver at indtræde en tilsvarende Forøgelse.

Om Fremtidens Lokomotiv, hvorved er tænkt paa det „Verdens største Lokomotiv“, der nu er under Bygning hos Baldwin i Philadelphia, skriver „Scientific American“ en Artikel, efter hvilken vi i det følgende gengiver en Del.

kanske Jernbaner. Hvorledes det nu end er, nu har man at blive ved det fastslaaede Normalspor. Herved maa ogsaa Peronner, Broer og Tunneller tages i Betragtning, disse er faste og uforanderlige, og af disse Grunde er den eneste Retning, i hvilken Lokomotivernes Dimensioner lader sig forøge, Længderetningen.

En dristig Løsning af dette Problem viser et Forslag fra Mr. Geo R. Henderson, raadgivende Ingeniør ved Baldwin's Lokomotivfabrik i Philadelphia. Hvorledes dette Forslag ser ud, skal vi i det følgende se efter det amerikanske Tidsskrift „Railway and Locomotive Engineering“. Dette gengiver Lokomotivets almindelige Konstruktion, nogle Enkeltheder er endnu ikke helt udarbejdede.

De gode Resultater, der efterhaanden har vist sig med Eriebanens Triplex Compound Lokomotivs Præstationer har bevæget Inge-



Projekteret 8 Cylindrer dobbelt Compound Quadruplex-Lokomotiv, konstrueret paa Baldwin's Lokomotivfabrik.

En af de største Vanskeligheder som stillede sig for Ingeniørerne, fremstod af den Kendsgerning, at Banernes Sporvidde ikke kan ændres. Om nu Stephenson's Sporvidde paa 1,435 m. eller 4'8½" engl., det nuværende Normalspor, er det bedste, det er en Skønssag. Brunel var af en anden Mening, da han i Aaret 1836 fastsatte den berømte Great Western Railway's Sporvidde i England til 7 Fod (2,1 m.). Da denne Banes Tog udmærkede sig ved særlige Bekvemmeligheder frem for de konkurrerende Linier, blev den større Sporvidde bestaaende indtil Aaret 1892, og blev først da, af Hensyn til de engelske Baners Enhed, sløjftet og erstattet med Normalsporet. De russiske Baner har som bekendt ogsaa en større Sporvidde end den normale, nemlig 1,524 m. Ligeledes i Spanien (1,680 m.) Portugal (1,676 m.) og Irland (1,600 m.), blev større Sporvidder indført. Georg Stephenson selv skal have fastslaaet, at 5'2" (1,579 m.) vilde være den hensigtsmæssige Vidde. Normalsporvidden 1,435 m. anvendes ved de ameri-

nier Hendersom til at foreslaa en Quadruplex Konstruktion.

Dimensionerne af dette Fremtidens Lokomotiv overtræffer alt, hvad der hidtil er blevet sat paa Hjul. Indtil nu var Verdens største og stærkeste Lokomotiv den omtalte Triplex Maskine til Eriebanen. Den vejer med Drivtenderen 386,9 t., den samlede Hjulstand maaler 27 m. og Trækraften beløber sig til 68,5 t.

I Lighed med denne Maskine skal det projekterede Lokomotiv ogsaa have et Cylinderpar under Tenderen, og under Lokomotivet selv skal være et Cylinderpar mere end ved Eriemaskinen, altsaa i Stedet for to anbringes tre Par Cylindre, saa at der ialt findes fire Maskingrupper, som hver driver en Gruppe paa otte koblede Hjul. Disse har en Diameter af 1,5 m. Lokomotivet er en „Quadruplex“ — eller 2-8-8-8-2 Type (1 D + D + D + D 1).

Cylinderen er saaledes anbragt, at fra det første Par (Højtryks) strømmer den forbrugte

Damp til det andet Cylinderpar (Lavtryks), og disse lader den sandsynligvis strømme til Udgangen. I dette Tilfælde vil der behøves en Udgang for at frembringe et Træk. Det tredje Cylinderpar (atter Højtryks) sender Dampen til det fjerde Par (Lavtryks) under Tenderen, hvorfra den strømmer gennem en Fødevandforvarmer og derfra ud i et lodret Udgangsrør bag i Tenderen. Højtrykscylindrene er 685,7 mm. i Diam. og Lavtryks-cylindrene 1041,4 mm. Stempelslaget er for alle 812,7 mm. Fyrkassens Længde er 5,02 m. og Bredden 2,74 m. Et saadant Fyr vilde det være umuligt at betjene paa sædvanlig Vis, og derfor er Lokomotivet forsynet med et Street's mekaniske Indfyringsapparat. (Vi skal i en senere Artikel omtale dette). Med et Kedeltryk paa 15 kg./cm.² naar dette Lokomotivs Trækkraft 92,000 kg. i Trækkroegen, hvilket er 20,000 kg. mere end Erie Triplex Lokomotivets. (D. S. B. Litra R. 11,200 kg.)

Ogsaa i andre Henseender er den ny Konstruktions Dimensioner imponerende. Den samlede Hjulstand er 35,8 m. (Litra R. 13,8.) altsaa 8,4 m. længere end Triplex-Lokomotivet, og den samlede Længde skal være 38,4 m. Trods dette vil Maskinen være vel skikket til at tage de sædvanlige Kurver, thi nogle af Akslerne er forskydelige, og Kedlen faar i Nærheden af Midten en bevægelig Forbindelse formet som en Harmonikabælg (se Lok. Tid. Nr. 11, S. 126, 1916). I denne Samling ligger et Forbrændingskammer, som deler Kedelrørene i to Dele. Den bageste egentlige Kedel med et forreste conisk Kedelbælte er 5,18 m. lang fra den bageste Rørvæg. I Forenden af Maskinen er en anden komplet Kedel med 6,70 m. lange Kedelrør. Uden et bevægeligt Mellemed som ovenfor nævnt vilde en saa umaadelig Kedellængde være fuldstændig umulig, da en vis Bøjelighed er tvingende nødvendig.

Lokomotivets Hedeflade er 1000 m², og er sammensat af følgende Værdier: Kedelrørenes Hedeflade 957 m², Ankerrørenes 5 m² og Fyrkassens Hedeflade 38 m². Regner man der til Overhederens Hedeflade (Wilh. Schmidt's Patent), som er 130 m², saa faas en samlet Hedeflade paa 1130 m². (Litra R. 217 m²).

Tenderen skal rumme 37,8 m³ Vand og 15 t.

Kul. Den samlede Vægt af denne Goliath blandt Lokomotiver er beregnet til 400,000 kg., hvilket er 14,400 kg. mere end Erie Triplex Lokomotivet. Hvad Vægtfordelingen angaar, er det ny Lokomotiv gunstigere stillet end Triplex-Maskinen, thi det fremtidige Lokomotiv raader over 18 Hjulpar, hvorfor der „kun“ kommer 24½ t. pr. Aksel, medens Triplex-Maskinen med sine 14 Hjulpar har en Akselbelastning paa over 30 t.

Af særlige Indretninger skal Lokomotivet have en Walschaert's Gliderstyring, og som nævnt Wilh. Schmidts' Overheder og et Street's mekanisk Indfyringsapparat. Lokomotivførerens Plads befinder sig forrest paa Lokomotivet af Hensyn til et bedre Udgif.

Saaledes er i store Træk Ridset af det Kæmpelokomotiv, hvis Tilsynekomst vi i det foregaaende har forberedt vore ærede Læsere paa. Man maa i hvert Fald med Spænding afvente Opdukningen af denne ny Kolos og dens Præstationer. Naar vi fra Baldwin's Lokomotivfabrik har modtaget den endelige Beskrivelse, skal vi atter komme tilbage til „Verdens største Lokomotiv“.

Ved Aarsskiftet.

Med dette Nummer af Dansk Lokomotiv Tidende paabegynder vi vor 17. Aargang, og vi vil da haabe, at Bladet i det kommende Aar maa møde samme Velvillie og Forstaaelse som i det nys afsluttede Aar.

Vi vil gerne samtidig udtale vor hjerteligste Tak til alle de mange, der i Aarets Løb paa forskellig Maade har vist Bladet sin Interesse, sendt Indlæg eller Meddelelser, der kunde være Redaktionen til Nytte, og vi haaber da ogsaa, at det Aar, vi nu er paabegyndt vil bringe os en voksende Kreds af Medarbejdere, saa at Bladet om muligt bedre kan udfylde sin Plads.

Vi ved, at Bladet altid gribes med Interesse af alle vore Læsere, men for at denne Interesse kan holdes vedlige, er det nødvendigt, at Medlemmerne ikke glemmer deres Blad, men altid husker at tilstille os Meddelelser, det kan være til Nytte for os at kende, eller som ønskes optaget i Bladet.

Som Medlemmerne vil se, har Dyrtiden ogsaa midlertidig sat sit Præg paa Bladet, men vi haaber til næste Aar atter at kunne vende tilbage til den gamle Udstyrelse.

Det nu forløbne Aar har bragt os en stadig stigende Skare af Medlemmer, og forhaabentlig naar vi inden Udgangen af indeværende Aar saa langt, at alle ved Statsbanerne ansatte Lokomotivmænd ogsaa er Medlemmer af deres faglige Organisation, det er en Pligt, inger maa skyde fra sig.

Lad os haabe, at dette Maal naas i Aarets Løb, saa at alle er med i Arbejdet for bedre Kæer for Lokomotivmændene.

Med en hjertelig Tak for det gamle Aar, ønsker vi alle vore Læsere et godt og

Glædeligt Nytaar.

1916.

Atter staar vi ved et Aarsskifte, hvor Verden omkring os kæmper og hvor vi selv trænges mere og mere. — Et tungt og træls Aar er forbi. — Intet Aar, som 1916, har for Tjenestemændene været saa vanskeligt og byrdefuldt. — Intet Aar har som dette belært os.

Hvem husker ikke dette Aars Begyndelse, hvor vi ved store Møder Landet over maatte søge at bibringe Offentligheden, Regeringen og Rigsdagen den Forstaaelse, som saa mærkelig, overraskende manglede over for vore Tarv. —

Disse Møders ret stærke Karakter var belærende for os og virkede efter Hensigten, — Landets Regering og Rigsdag blev sig Ansvarret overfor Tjenestemændene bevidst; og vi klare over, hvad Enighed i Optræden betød.

Efteraaret viste os det, Enigheden og Fastheden virkede til Gavn for os, da man fra Regeringens og Rigsdagens Side skulde tage Stilling til den økonomiske Støtte, der i 1917 skulde ydes os, var det med større Forstaaelse, med en Ekspeditthed, der klædte Lovgivningen — at vort Dyrtidstillæg blev en Kendsgerning.

Vi byder 1917 velkommen, Aaret bliver sikkert ikke bedre end 1916; men vi er ligesom bedre rustede, klare over vort Arbejdes Maal

og med Fasthed i Rækkerne parate til at møde alt.

Aspiranternes Lønninger.

Forhandling med Generaldirektoratet.

Som bekendt rettede „D. S. & M. F.“ i September Maaned f. A. en Henvendelse til Generaldirektøren om en Forbedring af de Maskinarbejders Lønninger, der var antagne som Lokomotivfyrbøderaspiranter.

I den fremsatte Skrivelse, der var bleven til efter Forhandling med vor Organisation, var opstillet de Krav, Organisationerne i al Beskedenhed maatte anse for overordentlig let for Statsbanerne at imødekomme. — Kravene gik ud paa enten almindelig Timebetaling eller ogsaa en Forhøjelse af den faste Ugeløn.

Efter at Generaldirektoratet i ca. 3 Maaneder havde overvejet, indbød paa Generaldirektoratets Vegne Chefen for Maskinafdelingen til Forhandling om de opstillede Krav.

Den 29. December f. A. Kl. 2 Eftm. fandt Forhandlingen Sted paa Maskinchefens Kontor. Til Stede var fra Generaldirektoratet Chefen for Maskinafdelingen og Kontorchef Hoskær, fra D. S. og M. F. Formanden Hr. J. A. Hansen, fra Statsbanernes Værkstedorganisationer Hr. M. Kirketerp, og fra vor Organisation Kredsformanden, Hr. Rich. Lillie.

Maskinchefen, der ledede Forhandlingen, aabnede denne med at byde Velkommen, og udtalte som Grund til, at Indkaldelsen til denne Forhandling havde trukket ud, skyldtes Generaldirektørens langvarige Sygdom.

Maskinchefen gennemgik derefter de i Skrivelsen opstillede Krav og udviklede Administrationens Syn paa disse, man nærede saaledes store Betæneligheder overfor de Vanskeligheder, Indførelse af Timebeløning vilde medføre.

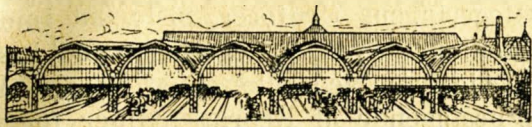
Hr. I. A. Hansen udviklede, hvorledes Betalingsforholdene var i den private Industri, og understregede, at de opstillede Krav var meget beskedne.

Efter nogen Diskussion enedes man om at blive staaende ved fast Ugeløn. — Da det her opstillede Krav lød paa 34 Kr. om Ugen, og

dette vilde medføre en Udgift af ca. 60,000 Kr., maatte Spørgsmaalet forelægges Ministeren, for at denne kunde tage Stilling hertil; idet der skulde fremsættes Ændringsforslag til Finansloven.

Under Forhandlingen henlede Lillie Opmærksomheden paa Betalingsmaaden for disse Aspiranter, naar de som Maskinarbejdere var beskæftigede i Remiserne

Saa vel Maskinchefen som Kontorchefen fandt, at her burde ske en Forandring, og Maskinchefen gav Tilsagn om, at Spørgsmaalet skulde blive hurtig behandlet, og Resultatet af Overvejelserne med det allerførste meddelt.



Moderne „kinesiske“ Spor.

Et lille p. T. neutralt Land byggede i Midten af forrige Aarhundrede sin første Jernbane. Dette Anlæg udførtes af de den Gang bekendte dygtige engelske Ingeniører og Entreprenører. Disse havde allerede den Gang den Erfaring, at den sikreste, bedste og billigste Drift opnaaedes ved, saa vidt muligt, at undgaa stærke Stigninger og skarpe Kurver, og ud herfra byggedes Banen.

Der kørtes ganske godt og sikkert paa denne i mange Aar, endog med ret stor Hastighed, men Tiden og Trafikken medførte, at de gamle Stationer Sestrup, Fingerstrup og Kuldehusene maatte ombygges og udvides. Til at forestaa dette Arbejde, valgte man den moderne Ingeniørkunsts Udøvere af det lille Lands egen Produktion, der blev nemlig sagt, at de i theoretisk Viden stod umaadelig højt.

For at dette „pro patria“ Arbejde kunde faa synligt Udslag for den store Mængde, valgte disse Udkaarne at bygge efter kinesisk System, d. v. s. Banlysning af rette Linier.

I Sestrup gjordes Begyndelsen med, at man førte Vejene i Stationens Ender over Banen ved Hjælp af Broer, og selvfølgelig plantede man Bropiller midt i Sporet saaledes, at der blev Lejlighed til at anbringe Sporet i de smukkeste kinesiske Sving.

Til Forlystelse for Ungdommen anbragtes en lille Kanon, som affyredes avtomatisk af Togets Lokomotiv; naar dette sneglede ind til Stationen. De jublende Hurraer beviste, at Opmærksomheden paaskønnedes. Ganske vist hændte det, at Skuddet udeblev, og da saa man kun misfornøjede Ansigter, ja, det hændte endog, at der blev almindelig Pibe-koncert. — Det maa dog noteres, at om Natten blev Kanonen ikke betjent, om det var af Hensyn til Beboernes Nattero, eller for at undgaa at betale „Kanoneren“ Natpenge, blev aldrig opklaret.

Samtidig med disse Arbejders Udførelse nedsattes en Forsinkelseskommission, som loyalt samarbejdede med Kurveingeniørerne.

Den Forsinkelse, som kunde opnaas ved den langsomme Kørsel ved Sestrup ansaaes dog for utilstrækkelig, og som Følge heraf maatte man gribe til yderligere Midler.

Man byggede da et Par Tuneller under Sporene paa Kuldehusene Station og anlagde her Sporet i Kurver saa krumme, at det vilde fryde en rigtig Kinesers skæve Øjne. Den Forsinkelse, man herved opnaaede, tilfredsstillende en Tid, men da der stilledes yderligere Fordringer om Togforsinkelser, maatte Sestrup atter holde for, her fik man nu — dog ikke uden en Del Besvær — Kurver endnu skarpere end nogen Sinde før.

Ingeniørerne frydede sig, thi nu mente de at have opnaaet et Resultat, som maatte vække Forstaaelse og bringe saa store Forsinkelser, at det maatte paaskønnes, hvad det sikkert ogsaa vilde være blevet, om ikke man just paa dette Tidspunkt havde omorganiseret det lille Lands Jernbanestyrelse.

Dette bevirkede, at Styrelsen selv ikke var klar over, hvem det tilkom, at paaskønne dette Stykke Ingeniørkunst.

Desværre skete, inden Kunstværket blev paaskønnet, et „lille“ Uheld. Et Iltog, som kun bestod af Boggievogne, kom sneglende ind gennem Sestrup Kurven, herunder knækkede Bufferpladen af en Vogn i Midten af Toget og faldt saa uheldig, at den blev liggende paa Skinnen. Bagtoget løb af Spor, og tørnede mod en af Bropillerne og væltede denne.

Heldigvis blev ingen dræbte ved Uheldet,

men Buler og Stød kunde jo ikke undgaas, ligesom Sprogblomsterne florerede, over for den ikke elskede Etatsstyrelse.

Den materielle Skade var ret betydelig, men det maa jo altid forudsættes, at ved vovede Forsøg, maa der betales Lærepenge.

Uheldet bevirkede dog, at det lille Lands Publikum kom i Tanker om, at det forhen i „gamle Dage“ havde kørt med Toget, uden at blive rystet og knubset saa uforskammet som nu, paa dette Stykke Bane, og det endda til Trods for, at der var kørt betydeligt hurtigere end paa de „kinesiske“ Spor.

Den Kritik, som det lille Lands Aviser udøvede, blev saa skarp, at man søgte at rette Sporet tilbage mod den rette Linie, saa godt som det lod sig gøre, og hvor det endelig ikke kunde undgaas, at have Kurver, „slankedes“ de ud, saa at der atter kunde køres uden Risiko.

Et paatænkt Forsøg paa at danne en endnu skarpere Kurve, naar Turen kom til Fingerstrup, maatte herefter opgives, til Theoretikernes store Beklagelse, men til endnu større Glæde for de Mennesker, som havde med det praktiske Arbejde at gøre. Ligesom det maa indrømmes, at det kunde have lagt et betydeligt Plus til Forsinkelserne.

Nu overvejer man, om ikke det skulde være muligt som Erstatning for de umulige Kurver at lave noget „Kineseri“ med Sporet i op- og nedadgaaende Retning, og der er i den Hensigt rettet Forespørgsel til Chefen for Maskinvæsenet, om ikke han vilde lade Lokomotiverne skære over paa Midten og samle begge Stykker med et solidt Hængsel, der dog maa kunne bevæge sig frit, i en Vinkel paa mindst 90 Grader.

Indtil Svaret herpaa indtræffer, kan der (desværre) ikke arbejdes videre i „kinesisk“ Retning. Men den Tid der gaar godt, kommer heldigvis ikke daarlig tilbage, og Personalet kan i den Tid undlade at medføre Kamferdraaber til de søsyge Jernbanerejsende over „Kinesersporene“.

Naar jeg erfarer, at Hængsellokomotiverne bliver til Virkelighed, skal De atter høre fra

Zero.

Lønningskommission.

Da Centralorganisationernes Lønningsudvalg den 14. September f. A. havde Foretræde for Konsejlspræsidenten, Finansministeren og Trafikministeren for at erfare Regeringens Stilling til det Andragende om midlertidig Lønningstillæg, som Centralorganisationerne under 9. September s. A. havde fremsendt, udtalte Repræsentanterne i Henhold til Andragendets Ordlyd Ønsket om, at der snarest maatte blive gjort forberedende Skridt til Iværksættelse af en endelig Revision af Lønningsloven af 1908.

Finansministeren, der ved denne Lejlighed var Regeringens Ordfører, viste sin Imødekommenhed derved, at Regeringen godt kunde tænke sig, ved Nedsættelsen af en Kommission, bestaaende af Repræsentanter for Administrationen og for Tjenestemændenes Organisationer, at gøre forberedende Skridt til Lovens Revision.

Finansministeren henstillede til Organisationerne nærmere at overveje Sagen og fremsætte Skøn over, hvorledes Kommissionen kunde sammensættes.

Centralorganisationerne, der grundig har behandlet denne Sag, er nu bleven enige om, at foreslaa Finansministeren, at der i denne Kommission indrømmes Personalet 11 Pladser.

I den Anledning har Centralorganisationerne under 16. December tilskrevet Finansministeren følgende:

I det af Centralorganisationerne under 9. September d. A. indgivne Andragende til Regeringen om et midlertidigt Lønningstillæg til Told- og Trafiketaternes Tjenestemænd, udtales der tillige Ønsket om, at de forberedende Skridt til Iværksættelse af en endelig Revision af Lønningsloven af 1908 for disse Etater maatte blive taget under Overvejelse.

Under den Forhandling, som Centralorganisationernes Repræsentanter den 14. September i Anledning af bemeldte Andragende havde med den høje Regering, udtalte Hr. Finansministeren da ogsaa paa Regeringens Vegne, at denne ikke vilde være utilbøjelig til at imødekomme det fremsatte Ønske gennem Nedsættelsen af en Kommission bestaaende af Repræsentanter for Administrationen og for Tjenestemændenes Organisationer, hvorhos Hr. Ministeren bad Organisationerne overveje Sagen og fremsætte deres Skøn

over, hvorledes en saadan Kommission mest formaals- tjentligt kunde sammensættes.

Efter at nævnte Andragendes Hovedojemed, Opnaelsen af en nogenlunde tidssvarende midlertidig Forbedring for Personalet, ved Loven af 2. December paa en i det væsentligste tilfredsstillende Maade er opfyldt, vilde Centralorganisationerne sætte Pris paa, at det givne Tilsagn om en Lønkommissions Nedsættelse nu maatte ske Fyldest.

Centralorganisationerne skal da tillade sig at foreslaa, at der indrømmes Personalets Organisationer 11 Pladser i Kommissionen, nemlig 4 for Jernbanestaten, der tæller ca. 13,800 Tjenestemænd, 3 for Poststaten, ca. 7000, 2 for Toldstaten, ca. 1100, og 2 for Telegrafstaten, ca. 1100 Tjenestemænd, udpegede af de respektive indenfor Centralorganisationerne repræsenterede Etatsorganisationer og Forbund af saadanne.

Antallet af Repræsentanter kan mulig synes temmelig stort, men naar henses til det store Antal forskellige Stillinger, der findes, og de mange forskelligartede Forhold, der raader indenfor de paagældende Etater, vil det næppe blive for mange til en tilfredsstillende Løsning af Opgaven. Det maa nemlig antages, at den Lønningslov, der eventuelt maatte fremstaa paa Grundlag af en saadan Kommissions Arbejde i mange Henseender vilde blive en Standardlov, der vilde afgive Mønstreret ogsaa for lignende Lovgivning for Tjenestemænd udenfor de fire Etater, hvorfor det vil være magtpaaliggende, at den hviler paa saa grundige Overvejelser og Undersøgelser som muligt.

Det vil af Skrivelsen kunne ses, at Centralorganisationerne har foreslaaet de 11 Pladser fordelt med 4 for Jernbanestaten, 3 for Poststaten, 2 for Toldstaten og 2 for Telegrafstaten.

De 4 Pladser der overlades Jernbanestaten vil blive besat med 2 fra Dansk Jernbaneforbund 1 fra Jernbaneforeningen og 1 fra Dansk Lokomotivmands Forening.

Forhaabentlig vil Finansministeren snart nedsætte Kommissionen, saaledes at denne med det første kan begynde det Arbejde, der for mange tusinde Tjenestemænd betyder saa afgørende meget.

Dich.

teret 21. December, om, at man i Sverige, ved visse Enskilda Svenska Järnväger staar umiddelbart foran en Lønkonflikt: Vi skal citere følgende:

„Hermed faa vi meddele, at Lønkonflikter ved visse Enskilda svenske Jernbaner er umiddelbart forestaaende vedrørende Lokomotivpersonale tilhørende vort Forbund, og saaledes ogsaa Nordisk Lokomotivmands Forbund, og maa vi i den Anledning, under Henvisning til Lovene for Nordisk Lokomotivmands Forbund, gennem Eder henstille til respektive Norske og Danske Afdelinger af Forbundet, at disse hurtigst og helst pr. Telegraf erklærer sig beredt til at give os al der: moralske og økonomiske Støtte, som nævnte Forbunds Love tilsiger. Samtidig maa vi fremhæve Betyningen af, at dette offentliggøres i de respektive Landes Dagspresse gennem Telegrambureauerne.

Da en Indkaldelse af Sekretariatet ikke nu er mulig, kunde dettes Mening indhentes pr. Post eller Telegraf.

I samme Hensigt har vi, for at understøtte og fremskynde Sagen, derfor samtidig tilstillet de norske og danske Lokomotiv Tidenders Redaktører en Copi af denne Skrivelse med Anmodning om dens Bekendtgørelse for paagældende Afdelingsbestyrelser.“

Sekretariatets Medlemmer her i Danmark har konfereret om Sagen og tilsendt Sveriges Lokomotivmannaförbund Meddelelse om, at den danske Afdeling af Nordisk Lokomotivmands Forbundet tilsiger Sveriges Lokomotivmands Förbund al den moralske og økonomiske Støtte, man ønsker.

Af Dagspressen har vi set, at den svenske Regering har grebet ind i Konflikten, og at Indenrigsministeren vil forsøge en Mægling mellem Parterne ved Nytaarstid.



Fra Rigsdagen.

Dobbeltspor „Næstved—Ringsted“.

Lønkonflikt ved visse svenske Baner.

Sveriges Lokomotivmannaförbund har tilsendt os Copi af en Skrivelse til Præsidenten for Nordisk Lokomotivmands Forbund, Lokomotivfører Thv. Nordahl, Trondhjem, da-

Under 1. Behandling af Finansloven 1917—18 kom Folketingsmand Andreassen fra Næstved i sin Tale ind paa Arbejdet paa den sjæll. Midtbane og henstillede til Ministeren under Henvisning til den Betydning, Dobbeltspor for enhver Bane har, nu ved Anlæg af Banestrækningen „Næstved—Ringsted“ straks at anlægge denne som dobbeltsporet Bane; idet Trafiken navnlig paa dette Stykke Bane sikert hurtig vilde blive betydelig, da en Aflastning af den stærkt trafikerede Sydbane var en Nødvendighed.

Trafikministeren stillede sig ved denne Lejlighed meget forstaaende og bebudede et Lovforslag derom.

Den 15. December f. A. fremsatte Ministeren i Folketinget Lovforslaget, og begrundede det særlig i, at den stærke Trafik paa Sydbanen med det allerførste vilde medføre Dobbeltspor paa Strækningen „Roskilde—Køge—Næstved“. — Ved nu at anlægge den midtsjællandske Bane, som dobbeltsporet Bane fra Næstved til Ringsted, vilde man kunde undgaa dette; idet man da kunde lede en stor Del af Trafikken fra man da kunde lede en stor Del af Trafikken fra Sydbanen over denne Bane og dermed aflaste Syd-

Financielt set havde det ogsaa sin Betydning, idet Dobbeltspor „Roskilde—Køge—Ringsted“ vilde koste 6½ Million, hvorimod Anlæg af Dobbeltspor „Næstved—Ringsted“ kun vilde koste 1,900,000 Kr.

Under disse finansielle Betragtninger berørte Ministeren den stadig stigende Trafik „København—Roskilde“, og udtalte, at man ikke ret længe kunde udskyde Anlægget af et 3. og 4. Spor paa denne Strækning.

Den 19. f. M. kom Lovforslaget til Behandling i Folketinget. Efter at de forskellige Partiers Ordfører ret indgaaende, men velvillig, havde behandlet Forslaget, begyndte en ret skarp Diskussion mellem de Folketingsmænd, der repræsenterer de Kredse, den Midtsjællandske Bane kommer til at gennemløbe. — Med nogen Ret beklagede Folketingsmændene fra den nordlige Del sig over Udsigterne til, at denne Del af Banen, som Følge af Dobbeltsporet „Næstved—Ringsted“ yderligere skulde forsinkes.

Ministeren, der naturligvis deltog i Diskussionen, var i Begyndelsen ret ligegyldig overfor den nordlige Del af Anlægget, og kun opfyldt af at forsvare Jernbaneadministrationen; men som Diskussionen udviklede sig, blev Ministeren ligesom lidt mere imødekommende og gav Tilsagn.

Forhaabentlig bliver den midtsjællandske Bane ikke yderligere forsinket i Anledning af det paatænkte Dobbeltspor. —

Paa Foranledning af fhv. Trafikminister Th. Larsen blev Forslaget henvist til et Udvalg.

Et uretfærdigt Forhold.

Vælgere uden Stemmeret!

Jeg vil gerne henlede Opmærksomheden paa et Forhold, som jeg synes er meget uretfærdigt. Nu har vi atter haft Valg; men jeg har mistet min Stemmeret, ikke fordi jeg har forglemt at betale min Skat, eller forset mig mod Samfundets Love, men fordi jeg er statsansat Jernbanemand. Trods det, at jeg opfylder min Borgerpligt, mister jeg min Borgerret. Jeg spørger: Er det Retfærdighed? Vor Stilling som statsansatte medfører jo, at vi ofte er borte fra Hjemmet, og som Følge deraf borte fra

den Valgkreds, vi tilhører, naar Valget foregaar, og derved afskaaret fra at udøve vor Borgerret. Vi er tillige udsatte for ofte at blive forflyttede med eller mod vor Villie, og derved yderligere udsat for at miste vor Stemmeret, baade til politiske og kommunale Valg. Og nu ligesaa til Folkeafstemningen ved Øsalget. Jeg kom derved til at tænke paa, at Søfolk i Grunden er bedre stillet end os, som er her hjemme i Landet. For selv om de er aldrig saa langt fra Hjemmet, har de efter Loven Ret til at afgive deres Stemme, naar de sørger for, at deres Stemmeseddel er rettidig ankommet til deres Valgkreds, og ligeledes nu under Folkeafstemningen om Øsalget blev der sørget for, at stemmeberettigede Indkaldte kunde faa afgivet deres Stemme. Men os statsansatte var der ingen, der tænkte paa. Skål vi da betragtes som en Pariakaste, som ingen behøver at tage Hensyn til. Har vi kun Pligt, men ingen Ret.

Jeg vil henstille til vor Hovedbestyrelse at tage denne Sag op, saa vi kan faa dette Forhold ændret saaledes, at vi kan staa paa lige Fod med Landets øvrige Befolkning.

L. T.

Besøg altid Din Afdelings Møder
naar Du har fri.

Til Statsbanernes Pensionister.

I Erkendelse af, at Tiderne i høj Grad opfordrer de gamle Jernbanemænd, som i Tidens Løb er afgaaet med Pension, til at slutte sig sammen med det Formaal at styrke deres økonomiske Stilling, og i saa stor Udstrækning som muligt at bevare de Traade, som knytter dem sammen indbyrdes og til deres gamle Etat, er undertegnede traadt sammen for at indbyde til Dannelsen af en

Forening af Statsbanernes Pensionister.

De af os, som i vor Tjenestetid har været Medlemmer af Jernbaneforeningen, bevarer jo endnu Medlemsforholdet der, som passive Medlemmer, og har derigennem i hvert Fald nogen Anledning til at mødes til selskabelige Formaal. Men iøvrigt har de bestaaende Organisationer jo deres særlige Opgave i at virke for det arbejdende Personales Arbejdslojninger og Pensionsvilkaar, medens et virksomt Arbejde for de allerede til Pension overgaaede ligger noget udenfor deres Omraade. Derimod er der ingen Tvivl om, at de bestaaende Organisationer med Glæde vil se en Sammenslutning af tidligere Jernbanemænd og vil yde en saadan virksom Støtte i dens Bestræbelser for at skaffe Pensionisterne de bedst mulige Kaar.

Et Kontingent til Bestridelse af Administrationsudgifter vil naturligvis være nødvendig, men det er

vor Tanke, at et saadant skal være saa lille som muligt.

For nærmere at drøfte og udforme Tanken indbyder vi herved gamle Kolleger til at komme til Stede ved et Møde, der afholdes Søndag den 11. Januar 1917, Kl. 2 Eftm., i Jernbaneforeningens Lokaler paa Hjørnet af Vesterbrogade og St. Jørgens Allé i København.

Chr. Sørensen, pens. Togf.	O. Pedersen, pens. Togf.	P. Graver, pens. Lokf.
A. Nørgaard, pens. Togf.	A. Olsen, pens. Togf.	Cornelius Larsen, pens. Lokf.
N. Kjærgaard, pens. Togf.	Cæsar Sonntag, pens. Togf.	A. Olsen, pens. Togf.
H. Madsen, pens. Togf.	Jens Rasmussen, pens. Portør.	Thomas Sørensen, pens. Togbetj.
H. K. Olsen, pens. Togf.	F. C. Rødtne, pens. Overportør.	H. Hetmar, pens. Togf.
Hans Jensen, pens. Togf.	N. P. Hansen, pens. Togf.	E. M. Madsen, pens. Togf.
H. Madsen, pens. Togf.	Rasmus Andersen, pens. Ledvogter.	Erh. Johannesen, pens. Togf.
H. Nielsen, pens. Lokf.	Jul. Jensen, pens. Togf.	



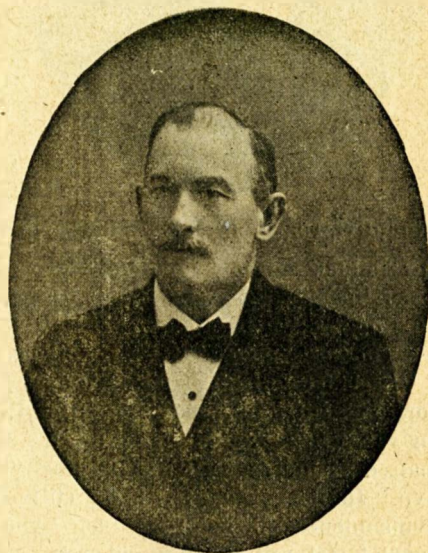
25 Aars Jubilæum.



Lokomotivfører C. J. O. H. S. Christensen

Lokomotivfører C. J. O. H. S. Christensen, Østerbro, fejrede 1ste Januar 25 Aars Dagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand, idet han ansattes 1. Ja-

nuar 1892 som Lokomotivfyrbøder i København efter at have arbejdet i 22 Maaneder i Værkstedet. Jubilaren blev ved sin Forfremmelse til Fører 1. November 1899 forflyttet til Esbjerg, hvorfra han imidlertid efter ganske kort Tids Forløb forflyttedes tilbage til København, hvor han nu gør Tjeneste paa Kystbanen. Jubilaren er en skattet og agtet Kollega, der ved sit bramfri og vindende Væsen har skabt sig mange Venner blandt Medansatte. Vi vil ønske Jubilaren hjertelig til Lykke paa Festdagen, idet vi udtaler vor Tak for godt Samarbejde i de forløbne 25 Aar.

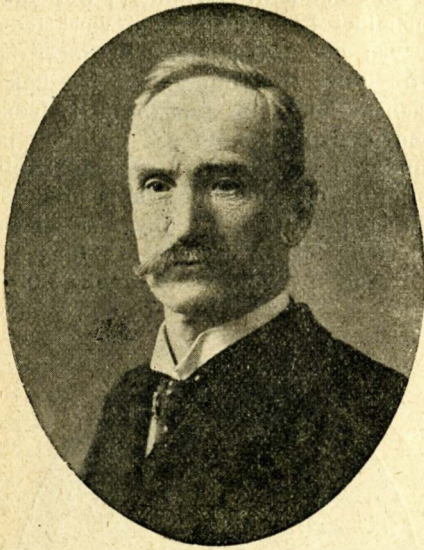


Lokomotivfører C. V. Bønnelykke.

Den 1ste Januar fejrede Lokomotivfører C. V. Bønnelykke sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Jubilaren begyndte sin Virksomhed ved Banerne 18. November 1890, da han ansattes som Maskinarbejder i Aarhus Værksteder, hvor han var indtil den 1. Januar 1892 ansattes som Lokomotivfyrbøder. — Jubilaren forfremmedes til Fører 1ste Maj 1899 og forblev ved sin Forfremmelse i København, hvor han har været hele sin Lokomotivmands Tid.

Jubilaren er godt kendt inden for Lokomotivmændenes Rækker, og altid meget interesseret for, hvad der vedrører Lokomotivmændenes saavel faglige som sociale Position, og indtog en Tid en ledende Stilling indenfor en af Lokomotivmændenes Organisationer. Jubilaren er saaledes en meget kendt Mand indenfor Lokomotivførernes Rækker og har vundet sig mange Venner blandt Lokomotivmændene for sin retskafne Færd, hvorfor vi vil ønske ham hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen, med en Tak for det Arbejde, han har lagt til Fremme af Lokomotivmændenes Kaar.





Lokomotivfører E. P. J. S. Mortensen,

Den 1ste Januar fejrede Lokomotivfører E. P. J. S. Mortensen ligeledes 25 Aars Dagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand, idet han ansattes som Lokomotivfyrbøder 1. Januar 1892. Jubilaren var ca. 21½ Aar i Værkstedet, inden han kom ud at køre. Jubilaren forfremmedes til Lokomotivfører 1. November 1899 og var i nogle Aar i Jylland, bl. a. i Glyngøre, hvorfra han efter nogle Aars Forløb forflyttedes til København. Jubilaren hører til de stille indenfor Lokomotivmændenes Rækker, og paa Grund af et meget svageligt Helbred har han siden hans Ankomst til København stadig forrettet Tjeneste paa Rangerlokomotiv, men han har dog forstaaet at vinde sig Venner indenfor sine Medansattes Rækker, og vi kan vist rolig sige, at han ingen Uvenner har. Vi vil ønske Jubilaren hjertelig til Lykke paa Festsdagen, og haabe, han i de Aar, han endnu skal forrette Tjeneste, maa bevare saa stærkt et Helbred, at han ikke skal nødes til for tidlig at holde op, ligesom vi vil bringe ham en Tak for hans Støtte af Lokomotivmændenes Organisation.

Lokomotivfører Kredens (Kh. Afdelingers) Juletræs Bortlodning.

Lodtrækningen fandt Sted den 21. December. Til at overvære Lodtrækningen og kontrolere Tilstedeværelsen af alle Numre, var d'Hrr. Lokomotivførere Vidstrup, Gb., Berg, Gb. og Ch. Olsen, Ø., tilkaldte, Lodtrækningen fik følgende Udfald:
1 Sybord: Nr. 429; 1 Gasstrygejern Nr. 259; 1 Rygebord: Nr. 341; 1 Gasstrygejern Nr. 399.
Juletræsudvalget.

Hjælpefonden kun een Gang om Aaret.
Hver Dag kan have Bud efter Dig!

Lokomotivpersonalets Hjælpefond.

Atter staar man ved Aarskiftet, og vi vil benytte Lejligheden til at rette en Tak til Medlemmerne for det forløbne Aar.

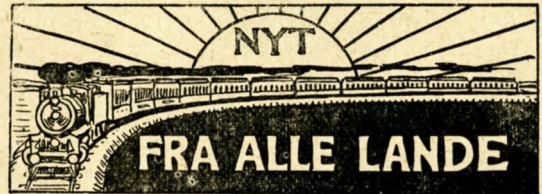
Fremgangen i Medlemstal har i 1916 været god, men endnu staar dog nogle af D. L. F.s Medlemmer udenfor, men om hvert Medlem gør sit Bedste, kan vi i 1917 naa Maalet „Alle D. L. F.s Medlemmer som Medlem af Lokomotivpersonalets Hjælpefond.“

Under den nuværende Kamp for Tilværelsen er det nu mere end nogen Sinde en Pligt for alle Lokomotivmænd at være Medlemmer.

Hermed vore bedste Ønsker om et godt og glædeligt Nytaar.

København, d. 1. Januar 1917.

P. B. V.
K. Johansen.



Jernbaneuheldet ved Hagalund i Sverrig den 26. December 1916.

Et større Uheld er, som bekendt gennem Aviserne, indtruffen 2den Juledags Aften ved Hagalund, en Station ca. 4 Km. fra Stockholm. Heldigvis er ikke nogen Mennesker kommen til Skade, nogle af Passagererne har faaet nogle Knubs og Hudafskrabninger, idet de tumlede om imellem hverandre. Det var Persontog Nr. 110, som gaar fra Stockholm til Uppsala Kl. 5,26 Aften, som kort før det skulde passere Tunnelen syd for Hagalund kørte ind paa Stationen, hvorfra der vistes Stopsignal, idet et forudgaaende Tog ikke var naaet til den næste Station Järva. Toget skulde standse foran et blindt Spor, som staar saaledes, indtil der atter er „fri Bane“. Lokomotivføreren forklarer, at han godt saa Stopsignalet, men hans Vacuumbremse virkede ikke tilstrækkeligt, saaledes at han kørte ind paa det korte blinde Spor og væltede Stopbommen, hvorefter Toget løb ned i en Grøft af ca. 2 Meters Dybde. Boggien under Maskinen blev staaende ovenfor, og Lokomotivet gik over den og blev staaende med de store Hjul ovenpaa denne. Tenderen knuste Førerhuset fuldstændig, men heldigvis sprang i sidste Øjeblik Lokomotivføreren og Lokomotivfyrbøderen af, hvorved de sandsynligvis redede Livet. Den første Vogn, Postvognen, samt den næste, en Personvogn, blev fuldstændig splintrede. I Postvognen befandt sig kun en Mand, han kom ud gennem Taget, en Del forslaaet, men ellers uskadt. Et stort Held var det, at de første 4 Personvogne var tomme, ellers havde en større Ulykke haendet. En større Arbejdsstyrke blev sat i Gang med at faa Spo-

ret frit, saa at Togene atter kunde passere, medens et andet Tog førte Passagererne, som havde faaet sig en ordentlig Forskrækkelse, videre. Forhør afholdes om Uheldet den 28. December, men sandsynligvis vil intet Nyt fremkomme deraf. Lokomotivføreren, Sundblad, er meget nedbøjet over det skete, men slipper sandsynligvis med en mindre Mulkt.

En Kæmpe Dieselmotor.

Hvor langt man kan naa med Totaktsmotoren med Hensyn til Hestekraft, ses af to store Maskiner, kom er bygget i Italien til den brasilianske Marines Depot-Skib for Undervandsbaade „Ceara“. Maskinerne modbeviser den saa ofte fremførte Paastand, at Totaktsmotoren var et Fejlgreb, og at den ikke mere bygges. De omtalte Maskiner er ikke alene de største Dieselmotorer, der nogen Sinde er bygget, men i Følge Engineering, hvorfra vi har nedenstaaende Data, ogsaa de mest sammentrængte, de letteste; mest økonomiske og trods alt de enkleste.

Skibet er paa 4100 Tons, og hver af de to Dieselmotorer er paa 2300 B. H. K. med 130 Omdrejninger pr. Minut. Hver af dem har seks Cylindre paa 24,8 inches Diameter og 35,4 Slaglængde, saaledes at hver af dem giver 384 B. H. K. uden Overbelastning. Til Sammenligning anføres „Fionas“ Firtaktsmotor, hvis Cylindre er 29,13 × 43,30 og hver giver 270 B. H. K. Totaktsmotorerne tager mindre Plads og vejer mindre pr. H. K.; saaledes vejer ovennævnte Motorer 155 lbs. pr. B. H. K., medens en firtaktsMaskine med samme solide Bygning kommer op paa 250—350 lbs. pr. B. H. K.

Avtogen Paalægning af Staal.

Paa et Jernbaneværksted i Santa Fé har man begyndt at belægge almindeligt Staal med Skær af Hurtigdrejestaal til Brug ved Værkstedsmaskinerne ved Hjælp af den avtogene Svejsning. Før denne foretages, fjernes al Glødskaal o. l. fra det Stykke Værktøj, som skal belægges med Hurtigdrejestaal, hvorefter det opvarmes til 18—2000 Gr. F., og de to Stykker tildannes tilnærmelsesvis i rette Størrelse, hvorefter en særlig Expert paa Svejsningens Omraade besøger Samlingen ved Hjælp af Ht-Acetylenflammen. Derefter tilslibes Staalet paa Slibemaskinen. Man opnaar ved denne Fremgangsmaade at kunne anvende alle de Stykker Hurtigdrejestaal, som er blevet for korte, og intet af Materialet, ud over Spaanerne ved Samlingen af de to Stykker, gaar tilspilde.

Nye Bøger.

Sj.-F. Jyl.-F.

- 8963 7351 Riegels, V.: Frøken Dik bliver voksen.
8964 7313 Vollquartz, Ingeborg: Lilians Ægteskab.
8965 7315 Birke, Louise: Ebba.
8966 7363 Staun, C.: Under Dommen.
8967 7322 Houmark, Chr.: Blodets Børn.
8968 7349 Baronesse Oscy: Lady Molly.

- 8969 7325 Bang, Oscar: Bjørn Nordland og hans Slægt.
8970 7364 Tracy, Louis: Lykkestjernen.
8971 7350 Baronesse Oscy: Diplomati og Kærlighed.
8972 7358 Walker, J. B.: Det besejrede Amerika.
8973 7359 Vedsted, H. C.: Klit-Per.
8974 7309 Schaldemose, W.: Et Fejltrin.
8975 7310 Uhrskov, A.: Karl Lillekone.
8976 7348 Olsen, J.: Fra begge Sider af Kongeaen.
8977 7354 Rambusch, H. H. A.: En gammel Jernbanemands Erindringer.
8978 7342 Lange, Ina: Frøderik den Stores Elskende Barberina Campanini.
8979 7340 Kristensen, K. J.: Han tabte, Hun vandt.
9003 7436 — : Krigsdagbog „U. 202“.
9004 7409 — : Kaptajn P. Königs Atlanterhavsfart.
9005 7410 Lolie, F.: Kejserdømmets Kvinder.
a 2249 b 7432 Skovgaard-Petersen: Menneskeskikkelser II.
8687 b Dalhoff, N.: J. B. Dalhoff II.
9006 Grundtvig, N. F. S.: Digte i Udvalg.
9007 7387 — : Rønnebær.
9008 7437 Tolderlund, H.: Udvalgte Fortællinger.
9009 7394 Gjerløv, C.: Hjem igen.
9010 7397 Hofman-Bang, J.: Naar Taagen letter.
9011 7412 Marden, O. S.: Vær glad!
991 7428 Reverdil: Struense og det danske Hof, 1760—1772.
9013 7429 Ricard, Olfert: Dengang han vandrede her.
8072 m — : Edda — IV. 1916.
9014 7374 Bergbie, H.: Pateren.
9015 7416 Møller, M.: Han gjorde sin Pligt.
9016 7432 Parker, G.: Dronning Elisabeths Hof.
9017 7402 Jensen, K.: Riget.
9018 7435 Sørensen, T.: Naar Jorden erobres.
9019 133 Bondesen, J.: Æventyr.
9020 7439 Paludan-Müller, J.: Brogede Blade.
9021 7383 Christiansen, C.: Moders Venner.
9022 7379 Brod, M.: Tycho Brahe.
9023 Juel, Axel: Himmel og Hav.
9024 7381 Brønnum, H. F.: En Gang Gullasch.
9025 7376 Besthorn, R.: Den store Krigs Mænd.
9026 7372 Barres, M.: Colette Baudoche.
9027 7207 Marden, O. S.: Din Tanke — Din Skæbne.
8931 c. — : Pressens Magasin 7—9.
9028 7234 Høffding, H.: Den store Humor.
9029 7438 Thaning, V.: Pauline.
9030 7405 Kirkegaard, N.: Skovmøllen.
9031 Terrail, P.: Rocambole I—II.
9032 7400ab London, Jack: Spændetrojen.
9033 7417 Mikaely, L.: Generalindens Miniature.
9034 7396 Hammer, L.: Det hede Blod.
9035 af. Goldschmidt, M.: Udvalgte Skrifter I.—VI.
9036 7425 Kronborg, Peter: La' den rulle.
9037 Krohn, G.: Ved Vejskellene.
8850 c 7217 c Rolland, Romain: Jean-Christophe III.
8940 b 7235 b Jørgensen, Johs.: Taarnet.
9038 7426 Rasmussen, Emil: Donna Linda.
9039 7373 Backer, Jenne: Den gamle Kremoneser.

- 4890 d 4288 d Andersen, Vilh.: Goethe II.
 9040 7419 Wood, W.: Engelske Soldater fortæller.
 8252 e—f Hver 8. Dag 1915—16.
 1673 b—c Neergaard, N.: Under Junigrundloven.
 II. Bind.
- 7311 Waxweiler: Spørgsmaalet: Belgiens Neutralitet.
 7316 Frich, Ø. R.: Donna Francesca.
 7320 Münster, O.: Højere Magter.
 7324 Bagger, Hedevig: Friedrich Frøbel.
 7327 Biering, T.: Ungdom og Alvor.
 7329 Bransager, N.: Artikler og Taler.
 7330 Bull, Francis: Fra Holberg til Nordal Bruun.
 7333 Dahl, Valborg: Agnetes store Oplevelse.
 -7334 Frich, Ø. R.: Kanonernes Sjæl.
 7335 Fabre, I. H.: Skorpionen og andet Kryb.
 7336 Heine, Heinrich: Nordsøen. 1825—1826.
 7338 Kipling: Undervandsbaadens Bedrifter.
 7345 Ludwigs, Carl: Hans Peter Børresen.
 7346 Matthiesen: Fortællinger.
 7352 Ring, Barbra: To Aar efter.
 7356 Sødring, M. F.: En Pariserfærd i Efteraaret 1866.

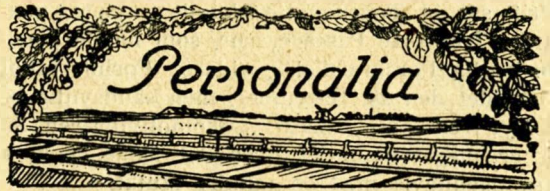
Til Medlemliten.

OVEERFØRT FRA D. S. & M, F, TIL D, L, F.

- Aspirant Aage C. R. Romme, Helsingør.
 „ A. E. Martinsen, Købh. Gb.
 „ A. R. B. Jørgensen, Købh. Gb.
 „ F. F. Reisz, Aarhus.
 „ Alf. Bentsen, Aarhus.
 „ O. R. A. Nielsen, Aarhus.
 „ H. Chr. Rasmussen, Aarhus.
 „ O. M. H. Larsen, Nyborg.
 „ J. F. G. Nielsen, Østerbro.
 „ E. L. V. Andersen, Købh. Gb.
 „ C. A. Rasmussen, Struer.
 „ C. W. Sørensen, Struer.
 „ N. E. V. Nielsen, Købh. Gb.
 „ Torkild Jakobsen, Korsør.

En Lokomotivfyrbøder i Korsør.

kunde ønske at bytte med en Kollega i Jylland. Billet mrkt. „Bytning“ indsendes til Bladets Kontor inden 8 Dage.



1. December 1916.

Det i Bramminge fra 1. Decbr. 1916 stationerede Lokomotivpersonale er henført under 3. Distrikt.

1. Januar 1917.

FORFREMME TIL LOKOMOTIVFØRER ER LOKOMOTIVFYRBØDERNE

- | | |
|------------------------------------|---------------|
| N. L. Petersen, Aarhus H. | i Aalestrup. |
| F. A. Werge, Korsør | i Fredericia. |
| R. N. Vendelbo, Kbhvns. Godsbg. | i Struer |
| J. N. C. Børgesen, Kbhvns. Godsbg. | i Thisted, |
| L. J. E. Lose, Nykjøbing F. | i Struer, |
| S. A. M. Nielsen, Struer | i Struer. |

FORFREMME TIL LOKOMOTIVFYRBØDER ER HAANDVÆRKERNE

- | | |
|----------------------------------|------------|
| J. Knudsen, Ctrvk. Kbh. | i Korsør. |
| P. A. Malmros, Nyborg | i Korsør. |
| G. A. Gottfredsen, Frederikshavn | i Struer. |
| J. S. L. Aarslev, Ctrvk. Kbh. | i Kbh, Gb. |
| K. M. Hansen, Ctrvk. Kbh. | i Struer, |
| A. M. Tønning, Aalborg | i Struer. |

FORFLYTTET EFTER ANSØGNING ER

- Lokfører H. J. V. Hansen, Struer, til Kh. Godsbg,
 „ H. C. Rasmussen, Fredericia, til Nyborg.
 „ C. Jensen, Struer, til Vedde.
 „ S. P. Sørensen, Aalestrup, til Holstebro.
 Lokfyrb. A. T. Andersen, Struer, til Aarhus H.
 „ C. L. Preisler, Korsør, til Roskilde.

TILLADELSE TIL AT BYTTE OPHOLDSSTED:

- Lokfyrbøderne R. H. A. H. Larsen, Slagelse, og J. A. Hechmann, Bramminge III.

DØD.

Lokfører F. C. Foss, Holstebro, d. 12. Decbr, 1916,



Samtlige Næringsmidler for

◀ **Sukkersyge** ▶

„SANA“ Skindergade 28,
 København
 Tlf. 5650. Forsendes overalt.



Tlf. Taga 1118

Moderne Pelsæt 22 Kr.

Ulsters, Costumer, Kaaber.
 Blaa rundskaarne Nederdele
 fra Kr. 7,50.

samt Dreng- & Pigetøj.

PRØVELAGERET,

NØRREBROGADE 187, I.

Altid stort Lager af Rejseprøver til ca. halv Pris.

Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

Den mest økonomisk og letteste Maade at bruge Husholdningssæbe paa. **Faaes overalt-**

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

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