



23. AARG. N^o 1

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

2. JANUAR 1923

GLÆDELIGT NYTAAR.

RED.

VED AARSSKIFTET.

Kaster man Blikket tilbage paa det Aar vi nys har kæmpet os igennem, og skal vi med faa Ord sige vor Mening om dette Aar, maa det blive, at det var et for Tjenestemændene meget daarligt Aar. Tilbagegang paa næsten alle Omraader.

Da Verdenskrigen fandt sin Afslutning, troede man, at nu var det værste overstaaet og at man i Løbet af kort Tid vilde glide ind i rolige og bedre Tilstande, saa at normal Arbejde og normal Handel og Trafik vilde genopstaa til Gavn for hele Samfundet. Men hvor ganske anderledes har det ikke skikket sig. Dag for Dag er Forholdene bleven daarligere og ser man frem nu ved Aarsskiftet, er det Billede man ser, ingenlunde af nogen lystelig Art, thi Bunden er sikkert endnu ikke naaet, formentlig skal der endnu gaa meget i Stykker inden alle de raadne Forhold, Krigen havde i sit Kølvand, er forsvundne.

Det Aar der gik, var for Tjenestemændene et meget daarligt Aar og stod i Sparekommissionens Tegn, det vil sige, at Gennemførelsen af de af den store Sparekommission stillede Forslag og Foranstaltninger egentlig først rigtig begyndte

at virke, og derigennem mærkede Tjenestemændene, at den nye Kurs, der begyndte med den nuværende Regering, blev ført ud i Livet. Saaledes begyndte de nye Tjenestetidsbestemmelser at træde ud i Livet og nød dem og de i disse indeholdte Bestemmelser har vi gentagne Gange taget Ordet. Ligeledes begyndte Virkningen af Bestemmelsen om Tilknytningen af saavel Kørepenge-satserne som Nattimepenge-satserne til Dyrtidstillæget at mærkes og det paa en meget følelig Maade. Specielt har Nedsættelsen af Rangergodtgørelsen ramt meget føleligt.

For Organisationens Ledelse har Aaret været meget besværligt, thi Situationen er nu ganske forandret. Tidligere stod Kampen for at opnaa bedre og taaleligere Vilkaar at arbejde under, nu er det fra Administrationens Side, Kampen føres for at fravriste os saa mange af de Goder, vi i Aarenes Løb havde erhvervet os, og den Kamp der i saa Henseende for Tiden føres, sker under Forhold, der maa siges at være saa ugunstige for Tjenestemændenes Organisationer som overhovedet muligt. Den i Erhvervslivet herskende store Arbejdsløshed bidrager sit til Tjenestemændenes daarlige Stilling, de svigtende Skatter, i det hele Statens ugunstige finansielle Situation opfordrer til den største Sparsommelighed, og den Regering, vi for Tiden har, følger Tjenestemændene med et vaagent Øje og kan ikke finde andet at spare, end ved at trække af Tjenestemæn-

denes Lønninger eller formindske deres Antal.

Og dette sker uden Hensyn til hvad der kommer efter. Vi har tidligere oplevet en saadan Spareperiode, nemlig efter at det første Venstreministerium kom til Roret, men det blev det radikale Ministerium, der maatte til at reparere paa de Skader, Venstre den Gang lavede. Skulde der hurtigt ske et Opsving i Trafikken, skal man nok faa at se, at Rækkerne er tyndet for meget ud og at man paany maa skride til Masseansættelse.

Som sagt, Regeringen vil spare og presser paa, og Administrationen for Statsbanerne synes i meget høj Grad at vilde være Regeringen følgagtig i dens Bestræbelser for at trykke Tjenestemændene det mest mulige. Den samme Administration, der det ene Aar gaar med til at gennemføre ret gode Tjenestetidsregler for Lokomotivmændene, gaar det efterfølgende Aar med til at reducere disse i et Omfang, der gør det opnaaede næsten illosorisk.

Det Aar der gik, bragte Nedgang for alle Tjenestemænd, og sikkert mest føleligt for det kørende Personale. Og det var tifold værre at skulde kæmpe for Personalets Interesser end i Opgangsperioden. Hvor var det behageligt da, Gang paa Gang at kunde meddele, at nu var den Søg ført til en gunstig Løsning, og at høre de rettænkende Medlemmer udtaler deres Tilfredshed med de naaede Resultater. Nu derimod maa der meldes om Nedslag saa paa et Omraade, saa paa et andet. En Tilfredshed er der dog, og det er den, at Nedslagene kun i enkelte Tilfælde gennemførtes i det Omfang, som var tilsigtet. Heri bestaar de Resultater, Organisation i det forløbne Aar har naaet.

Spørger man om det Aar der kommer, vil bringe Lokomotivmændene nogle af de tabte Goder, maa vi desværre sige, at der er ingen eller kun ringe Sandsynlighed herfor. Organisationen vil selvfølgelig af al Magt bestræbe sig for at bevare hvad vi har og ogsaa lægge sig i Selen for, om muligt at faa enkelte af vore berettigede

Ønsker opfyldt. Om det lykkes, er en anden Sag.

Det er jo ikke længe siden, at Statsminister Neergaard for Finansudvalget foreviste den tomme Statskasse og krævede Penge fyldt i den, bl. a. ved at reducere Tjenestemændenes Konjunkturtillæg og samtidig gav et saa sørgeligt Billede af Statens hele finansielle Stilling, at man næsten maatte befrygte det værste. Skatter og alle Indtægter svigter, og han ser ingen Udvej for at faa Penge ind.

Med et saadant mørkt Billede gaar vi ind i det nye Aar, og selv om vi skulde faa Valg og et andet Parti komme til Magten, er der ingen Udsigt til forbedrede Tilstande for Tjenestemændene. Naar Landet fattes Penge, kan selv det mod Tjenestemændene mest venligssindede Parti ingen Reformer gennemføre.

Et Lyspunkt i det mørke Billede er der dog, og det er Lokomotivmændenes fasttømrede Organisation. Vi har paa mange Maader faaet at vide, at Lokomotivmændene forstaar den vanskelige Situation, vi, saavel som Tjenestemændene i Almindelighed befinder os i, og tilfulde har forstaaet, at det netop nu, vi kunde fristes til at sige, i meget højere Grad end i de gode Tider er nødvendigt at staa fast sluttede om Organisationen, og hver efter bedste Evne, bidrager til at Angrebene paa de erhvervede Rettigheder preller virkingsløst af.

Hver eneste Lokomotivmand har her sit Ansvar, og forstaar alle Lokomotivmænd, alle Medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening, dette, gaar vi trygt ind i det nye Aar.

FERIEHJEMMET.

Efter den Opgørelse der fandtes i det sidste Nummer af nærværende Blad for foregaaende Aar kommer vi stærkt op imod det første Hundrede Tusinde Kroner.

Det er intet daarligt Resultat, tvertimod, det er et ganske udmærket Resultat.

og det tjener Lokomotivmændene til Ære, at de saa hurtigt har fulgt de Opfordringer, der har lydt til dem fra saa mange Sider om at tegne Andele i Feriehjemmet. Den Modstand, der fra forskellig Side blev rejst mod Hjemmet er ogsaa tildels forstummet, hvad der ogsaa maa betegnes som et godt Resultat, nu mangler det blot, at denne Modstand skal gaa over til Velvilje, ja til Varme, til kraftig Agitation for Tegning af Andele i Feriehjemmet.

Egentligt er det ikke mærkeligt, at Feriehjemmets Modstandere ikke er saa højt-talende mere, thi de mærkede og de hørte, at de Medlemmer, som sidste Sommer boede nogle Dage paa Hjemmet, var bleven forvandlede til varme og levende Agitatorer for kraftig Tilslutning til Hjemmet. Og det var det, vi spaaede, da vi skrev vore Artikler om det Hjem, der saa resolut blev købt og aabnet midt i Højsommeren 1922. Vi vidste, efter at vi selv havde besøgt det, at der i Grunden ikke behøvedes nogen særlig kraftig Agitation for at faa Hjemmet bragt til den Højde, der er alle interesseredes lønligste Maal, thi Hjemmet har alle Betingelser for at kunde tilfredsstille alle.

Nu er vi midt i Vinterens Hjerte, Dagene begynder at længes, vi er paa Tærskelen af det nye Aar, hvorfor vi finder Anledning til at henlede Opmærksomheden paa, at Tegningen af Andele ingenlunde er sluttet, men at vi mangler Penge endnu, forinden vi kan erklære os tilfredse.

Der er ikke længe til at Sæsonen tager sin Begyndelse, ikke mere end fire Maaneder, og vi skulde da gerne have tegnet mindst 25,000 Kroner til den Tid. Har vi først faaet aabnet, skal det nok gaa, saa kommer Medlemmerne af sig selv og ønsker at faa tegnet sig for Andele, og det tør vi trygt paastaa, at den Handling vil de glæde dem over hele Resten af deres Liv. Det er jo gaaet saadan hidtil, at Folk, der har set skeptisk til Foretagendet, er bleven fuldstændig omvendte efter at have været dernede, og blevet glade over,

at det er sket og svorne Tilhængere af Hjemmet.

Og der er ingen som helst Grund til, at ikke alle Dansk Lokomotivmands Forenings Medlemmer skulde være med til at glæde sig over dette Symbol paa Enighed og Samdrægtighed som Hjemmet i Virkeligheden er. Den Uvilje, der endnu findes sine Steder, er ganske umotiveret, der er ingen Anledning til at være med til at støtte eller skabe en Modstand mod Feriehjemmet, uden for saa vidt man ønsker at hindre den Glæde, Feriehjemmet har bragt og i Aarenes Løb vil komme til at bringe Masser af vore Medlemmer — tilmed for en billig Penge.

Som der staar i Sangen: Feriehjemmet er et herligt Sted!

Det er sande Ord, og disse Ord bør vække alle dem, som endnu ikke har faaet tegnet Andele, til Eftertanke. Alle Medlemmer bør være med i Arbejdet, hvad enten det gaar i den ene eller den anden Retning, sker dette, skal vor Organisation ogsaa i Fremtiden hævde sin Position.

Det er sikkert overkommeligt for alle vore Medlemmer at være med. Enhver kan komme til at tegne Andel mod at indbetale 2 Kr. om Maaneden, og disse Penge ydes kun som Laan, de tilbagebetales ved Afgang fra Tjenesten, eller ved Død til Medlemmets Efterladte.

Der ligger forskellige Opgaver for til Løsning, men en Betingelse herfor er, at vi faar tegnet mange flere Andele i Hjemmet. Det er nævnt mange Gange, at netop dem, som mest kunde trænge til et Ophold paa Hjemmet havde daarligst Raad. Det er sikkert rigtigt, men uden Penge kan vi ikke løse den Opgave, at bringe Helse til en forslidt Husmoder, hvis økonomiske Forhold ikke tillader et Ophold paa Hjemmet.

Saadanne Opgaver kan ikke løses forinden vi har Penge, og det gaar her som i alle Livets Forhold, at foruden Penge gaar det ikke.

Det er hverken dig eller mig uvedkommende, vi er alle Lokomotivmænd, og kan

man være med til at hjælpe en Kammerat eller dennes Hustru til Hægterne, bør man være med, og ikke skyde det fra sig som en ligegyldig Ting.

Derfor siger vi til vore Medlemmer, vær med i Arbejdet for Feriehjemmet, det vil før eller senere bringe dig Glæde, og har du endnu ikke tegnet Andel, saa indhent snarest det forsømte. Henvend dig til den stedlige Tillidsmand, der hurtig vil bringe Sagen i Orden paa tilfredsstillende Maade.

Og til Repræsentanterne og alle dem, der interesserer sig for Hjemmet, siger vi, agitér for Hjemmet, lad os saa snart som muligt faa Andelsbeløbet fordoblet og dermed Vejen banet for nogle af de filantropiske Opgaver, der ligger for.

Støt Hjemmet! Tegn Andel!

ROMANEN OM EN LOKOMOTIVFØRER.

De af Dansk Lokomotiv Tidende«s Læsere, Lokomotivmændene i faglig Betydning, Førere og Fyrbødere, som har haft Tid for deres Tjeneste til at følge med paa et kulturelt Omraade som Litteraturen, og de af dem, som maaske netop besidder Interesse for den, har uden Tvivl talrige Gange følt sig forundret over, at der ikke i dansk Litteratur, hverken den ældre eller den nyere, findes den Bog, der skildrer Lokomotivførerens Liv og Gerning. Vi maa vende Blikket ud imod Verdenslitteraturen for at kunne sætte Fingeren paa de mig bekendte faa Steder, hvor Lokomotivførerens og Lokomotivfyrbødernes Indsats i den moderne, anspændte Udvikling af Liv og Samfund skildres. Jeg vil hér nævne *Emile Zola's* monumentale sociale Roman »Menneskedyret«, der udkom i Frankrig for et halvt Aarhundrede siden, og som foreligger i ypperlig dansk Oversættelse. Jeg vil af mere nye Værker nævne Amerikaneren *Frank Norris's* verdensberømte Bog »Polypen«, der mindre sagligt end *Zola's* Bog om Lokomotiv-

mændene, men ogsaa mere fantasifuldt og spændende, skildrer amerikanske Farmeres Kampe mod Jernbanetrusterne i Amerika, og som indenfor en romantisk Ramme af Liv og ydre Handling giver Anledning til Skildringen af nogle geniale Typer paa udholdende og utrættelige Lokomotivmænd. »Polypen« foreligger ogsaa paa Dansk. Ofte træffer vi i den universelle Litteratur pompøse Skildringer af Jernbanerejser, sjældnere set med Lokomotivmændenes Øjne. Det er altid den Rejsende, Turisten, Passageren, der ser. D. v. s. Landskabet, Idyllen i Togets Verden, Underholdningen og Fornøjelsen ved at rejse. *Signalerne* derimod, Krydsningsforlæggelserne, *Farerne* ser kun Mændene paa Lokomotivet. De deler i nogen Grad Anspændelsen og Ansvar med Stationspersonalet, den »Fungerende«, som det hedder i Fagsproget. Derimod ikke med Togpersonalet, der efter min Mening overhovedet ikke har noget reelt Ansvar for Togets Drift. Jeg har ikke med min bedste Vilje nogensinde kunnet forstaa Nødvendigheden af Opretholdelsen af et saa udstrakt Togpersonale som det i Danmark, ved D. S. B. er Tilfældet. De franske Statsjernbaner f. Eks. bruger til store Tog, der »gaar igennem«, siger og skriver én Mand i Vognene, en Kontrolør, der tjener som Billettør og Pladsanviser. Han er under Opholdene paa Stationerne underkastet den Fungerende. Paa Strækningen skal han, ligesom Personalet i Pakvognen, rette sig efter Lokomotivføreren. Paa den store, vidunderlige Privatjernbane i Frankrig, Paris—Lyon—Marseille, *P. L. M.*, som dette Jernbaneselskab kaldes, har det interesseret mig at iagttage den personelle Nøjsomhed, der kendetegner en Del af dette Jernbaneselskabs meget gunstige Administration. Jeg tror vor kære D. S. B. har udvist en ganske uøkonomisk og utidssvarende, d. v. s. en for Togtjeneren i Virkeligheden uhensigtsmæssig Rundhaandethed med en *Togførerstand*, der praktisk talt er overflødig. I den nye Bog, jeg fuldender om en Maanedes Tid, en

Roman af et anseeligt Format, et moderne Epos, der skildrer *Lokomotivføreren* for et Tog som Kaptajn Marryat, Sammenligningen iøvrigt ufortalt, skildrer Føreren for et Skib, er det min Mening at give et Billede af de reelle Forhold inden for dansk Jernbaneadministration i kunstnerisk omskrevet Form. Den skal først og fremmest være *Lokomotivmændenes* Bog. Af meget nærliggende Grunde staar netop Mændene paa Lokomotivet mit Hjerte nær. Jeg er opfødt mellem rygende Lokomotiver og klaprende Sporskifte. Jeg har følt mig hjemme under Lokomotivremisens tilrøgede Bjælkehvælvinger. Jeg indbilder mig at kende Togenes Milieu tilbunds og tror at vilde være i Stand til at give Lokomotivmandens Psykologi i Almindelighed. Min Roman skal være en Hymne til menneskelig Udholdenhed, Pligttroskab, Præcision, Glæde over Arbejdet og Nøjsomhed ved afmaalt Fortjeneste. Den skal blive et Plaster paa det store Saar, den i alt for mange Henseender bigotte og naive, statslige Jernbaneinstitution, D. S. B. gennem Aar har tilføjet sine Ansatte, nemlig den forunderlige Tomhedsfølelse, der griber en gammel Lokomotivfører, der i 30—40 Aar af sit Liv pligtopfyldende, Dag ud og Dag ind, og Nætterne med, har bragt sine Tog over Vejen. Det vilde være interessant at paavise, hvorfra den isende Utaknemmelighed, der læses mellem Linjerne i den »officielle Skrivelse«, den Ansatte som Tak for lang og tro Tjeneste modtager, stammer. Hvis han overhovedet modtager noget som helst. En Utaknemmelighed, der bestemmes af én vis bureaukratisk Ligegyldighed med den Ansattes Skæbne, baade før og under Afskedigelsen.

Jeg nævnede før Kaptajn Marryat og Sømandshistorierne. Disse Sømandshistoriers Fortærskelse og Banalisering ned gennem alle Tiders Litteratur kan maaske søges deri, at Fortællere, Forfattere og Digtere af »spændende Emner« aldrig formaaede at udvide det romantiske Begreb paa Landjorden, formaaede at se Poesien

i Togene, i Lokomotivet paa samme Maade som i Skibet. Det er *deri* min nye Bog, som jeg giver Titlen »Lokomotivet«, skal have sin baade menneskelige og kunstneriske Mission. Jeg kan ikke se, at et Jernbanetog ikke er lige saa poetisk som et Skib. Jeg finder, at Toget er det smukkeste Emne for et Virkelighedsdigt. Det er *denne Poesi*, jeg vil. Det er denne tekniske Verdens aldrig tilbunds forstaaede Sødme og Skønhed, jeg vil skildre. Jeg vil give Billedet af Lokomotivet og Folkene paa Lokomotivet som *Joseph Conrad* giver Billedet af Skibet og Folkene ombord. Paa dette Punkt nærer jeg det Haab, at mit nye Arbejde bliver en usædvanlig Bog. Og den skal selvfølgelig tilegnes en gammel Jernbanemand, én af de trætte og hvidhaarede, der »gaar«. En af dem, der har givet sit Liv til Hjulenes flygtende Spor.

Dybest har min Bog den vanskelige Opgave, at vække Menneskene til vagtsom Lytten til deres egen gribende og interessante Tid. Den agter at give Billedet af *den* mekaniserede Verden, som afdøde og blege Æsteter uden at ane dens Psyke, haaner og vil blive ved med at haane. Fordi disse teoretiske Litteraturforskere, naive Skønaander, der tror, at Kunst er noget »helligt«, noget »ukrænkeligt«, noget »overjordisk«, aldrig indser, at Kunsten er *Virkelighedens* Dokument, romantisk eller realistisk er ligegyldigt. Jeg vil Maskinernes Skønhed, al den Poesi, den moderne, tekniske Virkelighed hviler og drømmer i, al den Duft og det ilende Skær, den bader sig i. Jeg vil fortsætte Arbejdet for Forstaaelsen af Sammenhængen i vor Tid. I min Bog om Lokomotivføreren har jeg villet gøre et Forsøg paa at skabe *den moderne Robtson Crusoe*, Tiden og Litteraturen venter paa. Og jeg har valgt den Poesi, det stolte, det kraftfulde og jagende Lokomotiv omgiver sig med.

Emil Bønnelykke.



FREMSTILLINGEN AF EN LOKOMOTIVCYLINDER.

(Ved Otto Bendixen).

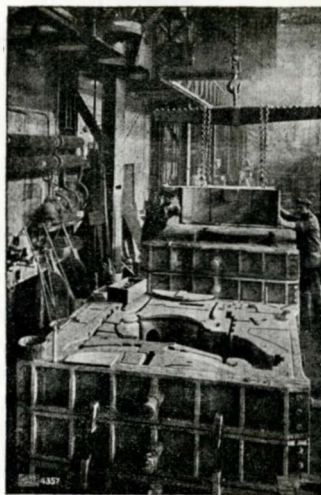
Hvem tænker vel ved Betragtningen af et moderne Iltogslokomotiv paa Bane- gaarden paa al den uendelige Møje og alt det Arbejde, der var nødvendigt for at fremstille denne vældige kraftydende Konstruktion af Staal og Jern. Man er ikke Stand til at unddrage sig Totalind- trykket af denne Staalskikkelses Kraft og Vægt og rette sin Opmærksomhed paa enkelte Dele. Men har man haft Lejlighed til med egne Øjne at følge et Lokomotivs Fremstilling paa en af de store Lokomotiv- fabriker, da kan man rigtig vurdere den uhyre Sum af Taalmodighed og Energi, Besvær og Arbejde, som er nødvendig her- til. Allerede Fremstillingen af en enkelt Del er en ganske afsluttet Arbejdsproces for sig og kræver en umaadelig Mængde baade For- og Efterarbejder saavelsom Ekstraarbejder. For ogsaa at give de fjernstaaende et tilnærmelsesvis Indblik i Udviklingsprocessen og Vanskeskelighe- den ved Fremstillingen af deres Produkter, har de store industrielle Værker taget Postkortene i deres Tjeneste. I kunstne- risk virkende Optagelser bliver i en hel Postkortserie fremført en Maskines Frem- stillingsproces eller kun en enkelt Dels.

De til denne Artikel hørende Illustration- er viser Fotografier fra Hanomag, Lokomotivfabriken i Hannover-Linden, en af Tysklands største Lokomotivfabriker.

I 12 Afbildninger vises tydeligt en Lo- komotivcylinders Fremstilling.

Efter Ingeniørens og Konstruktørens nøjagtige og omhyggelige Tegning bliver Træmodellen fremstillet i Modelsnedkeri- et, og som er forsynet med de nødvendige Ansætninger og Hjælpeindretninger til den senere Støbning. Herefter kommer den smukke rødlakerede Model i Formeri- et og bliver her formet i Sand og Ler. Modellen til en Lokomotivcylinder bestaar af en hel Række Dele. Den bliver opbygget i enkelte Formkasser, som efter Udtagnin-

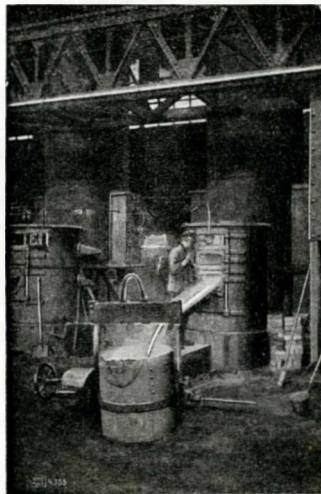
gen af Træmodellen og efter at Sandet er tørt bliver sat op paa hverandre til hele Formen er færdig. Fig. 1 giver et Indblik



Hanomag.

Fig. 1. Cylinderform. Foran de tre underste Kasser, bagved den aftagne og omvendte Overkasse. Fra Underkasserne er Modellen fjernet. Ved Over- kassen svæver den endnu i Løbekranen.

i Formningens møjsommelige Arbejde. Ved Hjælp af Søm og Traadstifter maa Formens Vægge fæstnes og støttes. Kerne- støtter maa indsættes saaledes at Ribber og Kanaler bliver fri ved Støbningen. Det

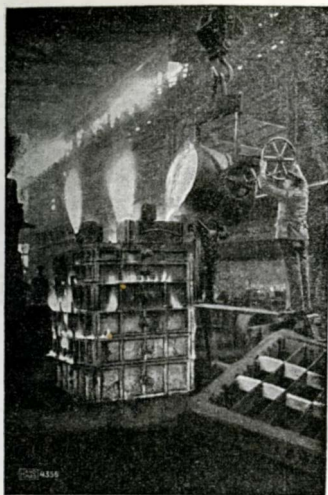


Hanomag.

Fig. 2. Aftapningen af det flydende Jern fra Kupolovnen. Svinggryden i Forgrunden bliver ved Hjælp af Løbekraner transporteret til Formen.

er et langvarigt Arbejde, som kræver me- gen Dygtighed og Omhu. I Kupolovne bliver i Mellemtiden Raajernet smeltet,

som man faar fra Hytteværket, og forsynet med de nødvendige Tilsætninger. Har det opnaaet den nødvendige Varmegrad,



Hanomag.

Fig. 3. Støbningen. Den udviklede Gas antændes for at uskadeliggøre den.

bliver det tappet af og hvisler gnistsprudende i de store Støbegryder (Fig. 2), som hænger i svære Kæder og af Kranen bringes til Støbeformen. Denne er belastet med store Klodser, for at den ved Støbningen



Hanomag.

Fig. 4. Efter Støbegodsets Afkøling bliver Formkasserne aftaget ved Hjælp af Kraner. Kun Cylindernes forlorne Hoved rager frem.

gen ikke skal hæve sig fra hverandre. De opstaaende Gasarter (Kulbrinte o. s. v.) bliver antændt og brænder med smukke

brogede Flammer, et malerisk Billede i det røgsværtede Støberi. (Fig. 3.)

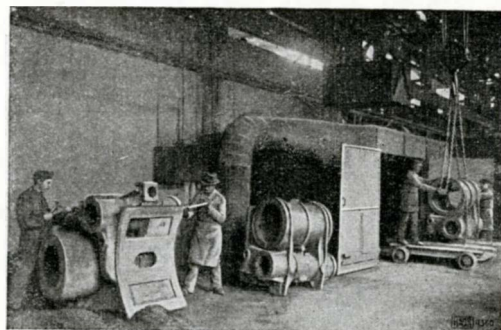
Efter Støbegodsets Afkøling bliver Formkasserne taget af, kun Klodsen bli-



Hanomag.

Fig. 5. Bortfjernelsen af Formesandet og Kærnen fra Støbegodset.

ver staaende. Det støbte Stykke bærer nu kun det forlorne Hoved. Det er en svær Tilstøbning, som skal frembringe det nødvendige Tryk, thi som Følge af Luftmodstanden, vilde det flydende Metal ikke uden et særligt Tryk fra oven kunde udfylde Modellens fineste Ribber og Kanaler. Da denne Tilstøbning ikke hører til Cylindren og efter Støbningen bliver stukket af, altsaa er overkomplet, kaldes det »det forlorne Hoved«. (Fig. 4.)

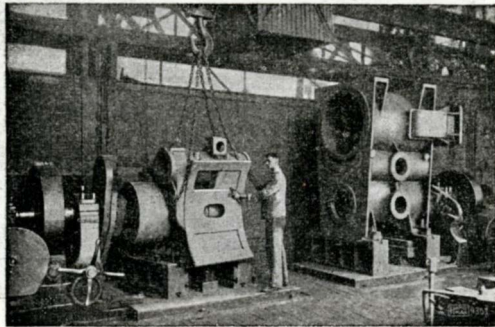


Hanomag.

Fig. 6. Støbegodsrenseriet. Afmejsling af Støbegraderne. Kedelsaddelen og det forlorne Hoved ses tydeligt. I Baggrunden bringes en Cylinder ind i Sandstraaleblæseren.

Nu bliver Støbegodset bragt ud i Gaarden (Fig. 5), Formesandet og Kærnen bliver bragt frem ved Hjælp af særligt Værktøj (Spidsstænger og Kradsere) og

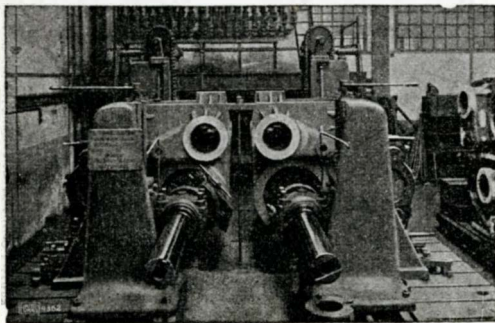
herefter kommer det i Støbegodsrenseriet. Her bliver det afpudset og de endnu tilstedeværende Søm og Stifter afmejsles. Nu kommer Sandstraaleblæseren til at gøre



Hanomag.

Fig. 7. Afstikning af det forlorne Hoved indvendig fra. Afstikningshovedet med Drejestalet roterer under stadig Tilspænding.

sin Virkning. Ved højt Lufttryk bliver fint Sand sprøjtet paa Støbegoðset. Her ved bliver det yderligere smukt, rent og glat. (Fig. 6.) Men endnu sidder det forlorne Hoved der. Det bliver nu bag fra skaaret af paa Drejerbænken. (Fig. 7.) Et roterende Staal besørger dette. Herefter kommer hele Støbegoðset op paa en Retteplan for at mærkes op. Her bliver Midten af Cylinderboringen nøjagtigt bestemt



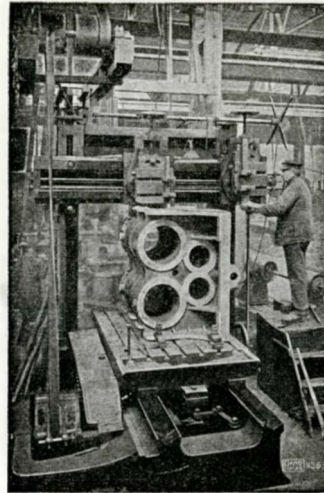
Hanomag.

Fig. 8. Udboring af to Cylindre paa en dobbelt Boremaskine.

og opridset, hvorefter Støbegoðset anbringes paa Boremaskinen. (Fig. 8.)

Udboringen maa gennemføres uden Afbrydelse i et Træk. Enhver Standsning af Boremaskinen giver en Ansats i Cy-

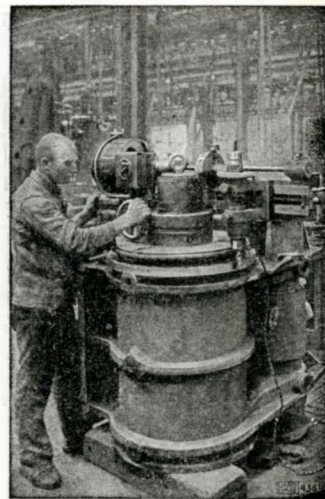
linderen. Derpaa maa Anlægsfladerne paa Siderne høvles. Fig. 9 viser os et Stykke Støbegoðs til et Lokomotiv med 4 Cylin-



Hanomag.

Fig. 9. Afhøvlingen af Sidefladerne paa et Stykke Cylinderstøbegoðs. (2 indvendige Cylindre, som danner eet Stykke Støbegoðs)

dre, hvor begge de indvendige Cylindre danner et Støbegoðsstykke. Paa Fig. 10 ser vi en Specialmaskine, en Fræsemaskine, som affræser Cylinderflangerne ganske nøjagtigt. Maskinen bliver indsat i Cy-



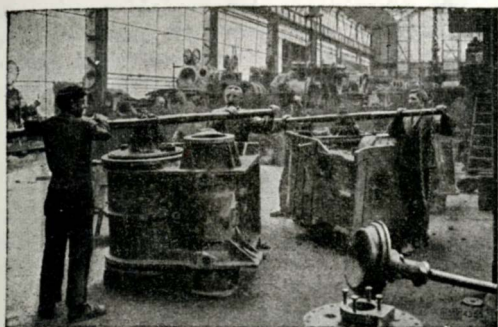
Hanomag.

Fig. 10. Fræsning af Cylinderstangen ved Hjælp af en i Cylinderboringen indsat Specialmaskine.

linderudboringen. Til Slut bliver Cylinderdækslerne damptæt indslebne; dette sker ved Haandkraft. Cylinderflangerne indgnides med Olie og Smergel, Dækslet sættes paa og bevæges frem og tilbage til

det sidder damptæt paa Flangen. (Fig. 11.)

Det sidste af Illustrationerne viser os en Del af Hanomags nyindrettede Cylind-

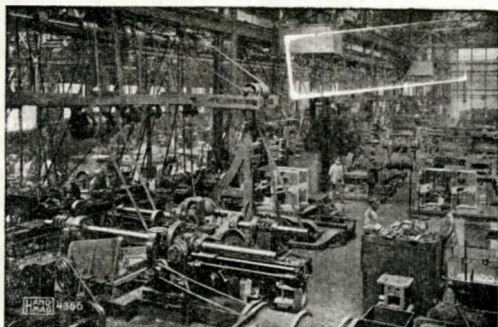


Hanomag

Fig. 11. Paaslibning af Cylinderdækslet ved Haandkraft. Slibefladerne maa slutte damptæt.

derværksted. I Forgrunden staar en dobbelt Cylinderboremaskine og bagved en Cylinder-Høvlemaskine. I Baggrunden svajer en Cylinder i Kranen og en Del Cylinder er stablet op. (Fig. 12.)

Denne Række Billeder giver os et tydeligt Indblik i det vanskelige Arbejde, som er nødvendigt for at fremstille en enkelt Lokomotivdel. Og hvor mange saadanne Dele maa ikke tilvirkes for fuld-



Hanomag

Fig. 12. Et moderne Cylinderværksted. I Forgrunden en dobbelt Boremaskine, bag ved en Cylinderhøvlemaskine.

stændig at fremstille et Lokomotiv. Man maa undres, naar man erfarer, at et Værk som Hanomag er i Stand til aarligt at bygge 500 Lokomotiver. Det vilde være interessant at fastslaa, hvor meget mekanisk

Arbejde, der maa ydes for at fremstille et Lokomotiv, som senere er i Stand til at udfolde 2000 Hestes Kraft eller mere.



DØDSFALD.



Lokomotivfører Hans Jensen, Esbjerg,

som efter ca. 1 Maanedes haardt Sygeleje afgik ved Døden paa det kommunale Sygehus i Esbjerg, begravedes den 21. December fra »Vor Frelzers Kirke« under meget stor Deltagelse.

Afdøde har i en Aarrække været stationeret i Esbjerg (se Loktd. Nr. 17, Aug. 22) og efterlader sig kun Venner, der kendte ham som en prægtig Kollega og Kammerat, en punktlig og pligtopfyldende Lokomotivmand, blev kun 51 Aar, efterlader sig Hustru og 11 Børn, deraf 10 under 18 Aar.

Faner fra Esbjerg Afd. og Socialdemokratiske Forbund i Esbjerg paraderede ved Kisten, som blev baaren til Graven af uniformerede Lokomotivmænd. I Følget bemærkedes bl. a. Maskiningeniør Krag, Fa., den stedlige Lokomotivmester og Stationsforstander samt Lokomotivmænd fra Tdr., Bb., Fa. og Struer Afdelinger.

Et Væld af signerede Kranse dækkede Kisten, bl. a. fra herværende Stations- og Togpersonale, samt fra Lokomotivmændenes Afdelinger i Jylland og Fyen. Ved Graven bragte Formanden for H. B. Rich. Lillie afdøde et

sidste Farvel og omtalte, at det kun var ca. 2 Maaneder siden han havde gæstet Jensen i hans Hjem for at fejre hans 25 Aars Jubilæum og at vor gode og trofaste Kollega saaledes alt for tidligt maatte træde ud af vore Rækker.

Efter Jordpaakastelsen sang Lokomotivmændenes Sangkor »Dejlig er Jorden«.

Ære være hans Minde.

H. C. F.

FRA DET DAGLIGE LIV

Hr. Redaktør!

Godt Nytaar og Tak for det gamle! Maa jeg lige faa Lov til at gøre et Par Bemærkninger i vores ærede Blad.

Der gaar saa mange Rygter om, hvad der skal ske naar de Sørensenes Metoder skal føres ud i Livet. Apropos Rygter! Er der i Grunden noget Sted der løber flere Rygter end ved Jernbanen. De allermest utrolige Ting faar man at vide, men faar man Sandheden at vide, viser det sig i Reglen, at der, som der saa smukt staar i Visen, er kun Løgn iblandt. Og det er der som bekendt nok til at fortælle.

Det hænder dog sommetider, at man faar noget at vide der er sandt, og det er saaledes fuldt sandfærdigt, at der i Begyndelsen af December Maaned afholdes et Lokomotivmestermøde i Roskilde.

Et Lokomotivmestermøde siger De, Hr. Redaktør!

Ja neop! Og d'Hrr. skulde bestemme om, hvorvidt Forberedelses- eller Afslutningstiden var passende eller om der kunde knappes af paa disse Tider.

Hvad gør man ikke, naar der fra oven trækkes i Sparesnorene. Straks spræller hele Kompagniet og gribes af Sparedilerium. Hvad der før var Ret er nu Uret, og det gaar med Sparekruktuden paa samme Maade som med Manden, da han sagde: »Enten du kribler eller krabler, saa skal du derned.«

Den bliver slugt ganske raa.

Gud véd, om det med Lokomotivmestermøder ogsaa er en Opfindelse fra Struer, eller er det en Opfindelse her fra København. — Altsaa en Dækstilling!

Det kan saamænd ogsaa være mig ligegyldigt, men hvad der ikke er ligegyldigt er, om de Folk er kompetente til at udtale sig om saadanne Spørgsmaal.

Ser De, Hr. Redaktør, jeg vil jo meget nødtigt fornærme Lokomotivmestrene, men det er jo ikke Reglen, at det er særlig fremragende Lokomotivmænd man ansætter i disse Stillinger, nej, deres Adkomst til Stillingerne er meget ofte en eller anden Svaghed, som f. Eks. daarlige Ben, daarlige Øjne etc., og det er fuldstændig i sin Orden, at de faar Pladserne naar de da ellers er brugbare.

Derfor vil jeg ogsaa gerne tro, at disse Mænd har været saa beskedne at erindre, at deres Udnævnelse ikke skyldes særlig stor Intelligens eller fremragende Dygtighed som Lokomotivmænd, men ene og alene en Svaghed, der gjorde dem uskikkede til at fortsætte i deres hidtidige Stilling.

Saa spørger jeg, Hr. Redaktør, kan disse Kvalifikationer gøre dem kompetente til at udtale sig om saadanne Forhold, eller skal det kun være et Skærmbædt for højere staaende til Brug naar de skal dække sig.

Ja, hvad ved jeg, men den Gang, vi fik Tiderne forlænget, spurgte man ikke de Folk, da vilde man nok selv tage Æren.

Saadan kan det gaa, der er altid en eller anden, der skal rage Kastanierne ud af Ilden.

Jeg vil sige med »Hopsadrenge« i Professor Carl Larsens Bog af samme Navn, »Maa jeg ikke høre om at faa no'ne andre Vidner ført frem«.

Tak for Optagelsen.

Med Haandslag og Hilsen

Caspar Røgbrænder.

NOTISER

DE DANSKE STATSBANERS LOKOMOTIVMÆND SANG OG MUSIK.

Vi henleder Opmærksomheden paa, at det kort før Jul udsendte Hæfte indeholdende Sang og Musik for Lokomotivmændene endnu ikke er udsolgt, men at der endnu findes Eksemplarer af Hæftet hos Forhandlerne i de forskellige Afdelinger.

Hvis der endnu findes Medlemmer, som ikke har anskaffet sig Hæftet, skal vi anmode dem om i egen Interesse at købe dette, saavel fordi de af dette kan læse Teksten til de forskellige Lokomotivmandssange som for Noderne Skyld. Vi har hørt den Indvending rejst hist og her, at naar man intet Klaver har, saa er det uden Interesse at købe Hæftet. Det er ganske ved Siden af, det har dog ogsaa sin Interesse at kende Teksten til Sangene og Klaveret kommer maaske senere og saa har Noderne Værdi.

Det er imidlertid et meget billigt Hæfte og for saa vidt samtlige Lokomotivmænd køber hvert et lille Hæfte, bidrager de derved til at Overskudet bliver det størst mulige og som bekendt tilfalder hele Overskudet vort Ferie- og Rekreationshjem.

Køb Hæftet, det koster kun 1 Kr. 50 Øre.

Agitér for Salget.

EN OPFINDELSE.

En Lokomotivfyrbøder i Korsør har konstrueret et fikst Spyd til Brug ved Opsmøring af Akselkasserne paa Lokomotiverne.

Spyddet er nemt at haandtere og er indrettet til Anbringelse af en almindelig Lampe fra en Haandlygte. Med én Bevægelse, naar Spyddet sættes ind under Dækslet, opnaas i Mørke, naar Lampen er paasat, at der er Plads til at smøre og lyst nok til at se, hvad der skal foretages. Endvidere er den forsynet med en lille Fod, saaledes at Spyddet kan hensættes paa Gulv eller Barriere uden at vælte og derved foraarage at Lampen gaar ud.

LOKOMOTIVMÆNDENES INDTÆGT I 1922.

Vi skal i næste Nummer bringe en Oversigt over Lokomotivmændenes Indtægter i 1922 og de Bestemmelser i Lov om Indkomstskat af 10. April 1922 angaaende de Fradrag, det er lovligt at foretage paa Skatteblanketten.

AARHUS AFDELING.

D. L. F. Aarhus Afd. afholder den 10. Januar i Amaliegades Forsamlingsbygning sin aarlige Juletræsfest, hvortil Medlemmer indbydes.

Pensionister og Enker efter Lokomotivmænd med ukonfirmerede Børn indbydes som Gæster. Festen aabnes Kl. 7 præc.

Festudvalget for Aarhus Afdelinger.



ALUMINIUM STØBNINGERS PORØSITET.

Naar Støbegods af Metallet Aluminium underkastes Vandtryk hænder det, at Fugtigheden gaar igennem Metallens fine Porer. Metallet »sveder«. Dette er oftest Tilfældet ved Vandleddninger, Beholdere og Kølere til Vognmotorer. Mod denne Ulempe skal man ifølge Norsk Verkseds og Støperitidende kunne anvende følgende Fremgangsmaade:

En Del Vandglas opløses i tre til fem Dele varmt Vand, og Aluminiumstykket tillukkes derpaa med Proppe, saaledes at man kan fylde Opløsningen paa, og sætte Tryk til; kun maa Støbningens Yderside holdes tør. Nu indpumpes den varme Opløsning under et Tryk af 70 lbs/sp—inch — hvis Støbningen er stærk nok til at bære dette Tryk —, og dette vedligeholdes i tyve Minutter eller, hvis Støbningen er meget porøs, indtil al Udsvedningen ophører. Pumpen kan være en ganske almindelig Haandpumpe med en fastsiddende Trykmaaler.

Selve Opløsningens Temperatur afhænger af Størrelsen af den Støbning, som skal behandles, og findes bedst ved Forsøg, men som Regel vil 40 til 60 Gr. Celsius være tilstrækkeligt; det gælder særlig om at faa udfyldt alle Huller med saa lille udvendig Belægning som muligt, hvad der er af særlig Vigtighed, naar den udvendige Overflade allerede er færdiggjort til sin endelige Størrelse.

Naar Behandlingen er færdig, lader man Trykket gaa, og Støbningen vaskes grundigt i varmt Vand; hvidt Støv, som har lagt sig paa de ydre Flader, maa børstes bort, hvorefter Støbegodset sættes bort til det er absolut tørt. Smaa Støbninger, der lider af Porøsitet, kan behandles før eller efter Bearbejdelsen i Værkstedet, alt eftersom det er belejligt for Fabrikationen, men hvor det drejer sig om store Støbninger, eller hvor de porøse Dele er meget tynde efter Bearbejdelsen, bør Vandglas-Imprægneringen først foretages, naar Arbejdet i Værkstedet er fuldført.

I sidste Tilfælde kan det ofte være tilstrækkeligt at nedlægge det mindre Støbegods i et Bad af den fornævnte Opløsning, og dennes Temperatur kan da som Regel være lavere, end naar man sætter Støbegodset under Tryk.

Denne Fremgangsmaade er naturligvis ikke anvendelig, naar Støbegodset indeholder Blærehuller eller Revner, men det har vist sig, at Støbninger, der har været underkastet den her beskrevne Imprægnering, med Lethed kan udholde det Tryk og Temperatur, som udvikles i en 48 H. K. Automobilmotor.

T. f. M.

ZOELLY TURBINEN MED FORTÆTNING, ANVENDT SOM LOKOMOTIV-MASKINE.

Et Lokomotiv med Turbinedrift og Kondensator har fornylig begyndt sin Prøvekørsel paa de schweitsiske Statsbaner. Selve Rammen bærer Kedlen paa kendt Maade, men foran for Røggamret, paa tværs af Kedlen er Damptrur

binen opstillet, og denne bevæger ved Hjælp af en dobbelt Udveksling en Mellemaksel tværs paa Diametralplanet, som atter gennem Forbindelsesstænger til Krumtapakslen overfører Bevægelsen til denne.

Overfladekondensatoren er opstillet under Kædlen, hvad der muliggøres ved den — paa Grund af Turbinens Anvendelse — simplificerede Kraftoverføring. Kølevandet, der magasineres i Tenderen, cirkulerer ved Hjælp af en dampturbinedrevet Centrifugalpumpe, som sender det gennem Kondensatoren og tilbage til Tenderen, hvor det afkøles igen ved Hjælp af en Luftstrøm, der tilvejebringes ved Lokomotivets Fart. Rørene i Køleren paa Tenderen er gennemhullede af smaa Aabninger, og de fine Vandstraaler afkøles ved at møde den paa ovenanførte Maade tilvejebragte Luftstrøm.

Ved de hidtil afholdte Prøvekørsler har Maskineriet arbejdet tilfredsstillende sammen med det forholdsvis rigelige Hjælpemaskineri.

Turbinen gjorde 8000 Omdr./Min., hvad der gav en Hastighed paa 78 km i Timen. Vakuummet holdtes godt og gav god Økonomi; Fødevandets Temperatur var 50 Grader Celsius, og Vandet var klart og rent; efter at have passeret Rørforvarmeren steg Temperaturen til en 120 Grader Celsius.

Da Fødevandet er i stadig Omløb, som paa en Skibskedel, og kun delvis fornyes gennem en ringe Spædevandsmængde, er Stendannelse i Kedlen reduceret til Minimum.

Prøvekørslerne har hidtil givet som Resultat, at Lokomotivet i Sammenligning med lige-store Lokomotiver med Compound Maskiner har udvist en Brændselbesparelse paa 25 pCt.

Omtrent samtidig har man i Sverrig holdt Prøve med det første Ljungstrøm Turbinelokomotiv og det økonomiske Resultat har ogsaa her oversteget Forventningerne.

N.

SELVSMØRENDE BÆRELEJER.

Paa et af de mange amerikanske Forsøgslaboratorier har man i længere Tid syslet med Fremstilling af et selvsmørende Pandemetal, og Resultatet foreligger nu belyst i U. S. A.'s Fagpresse, benævnt Genelite, en Blanding af Grafit og kunstig fremstillet — syntetisk — kemisk opbygget Bronze.

Det ny Materiale indeholder Grafit op til 40 pCt. efter Rumfang af hele Massen og Forsøg har vist saa stor Porøsitet, at Metallet i Realiteten er istand til at opsuge henimod 25 pCt. efter Vægt, af Smøreolje.

En udmærket Egenskab er, at det ikke smel-

ter fast om Akslen ved Varmløbing eller ødelægger denne. En Motor viste efter 20 000 engelske Mils Kørsel absolut blanke Krumtapsøler, endskønt selve Genelitemetallet var revet og grubet, og det har saaledes vist sig udmærket til Hovedlejer, Krumtappe og Stempelstangsforinger.

Den syntetiske Fremstilling af Bronzen omfatter en meget findelt Blanding af Iltterne fra Tin, Bly og Kobber, hvortil der sættes Grafit i tilstrækkelig overskydende Mængde, saa Iltterne reduceres til Metal, hvorefter Blandingen, som endnu optræder i Pulverform, i massive Metalforme presses saa nær som muligt til den ønskede Form.

I denne sammentrykkede Tilstand vil det imidlertid ikke være istand til at modstaa nogen haardhændet Bearbejdning, hvorfor det modtager en Hærdning, og tilslut smeltes Metallet sammen til en homogen Broncestøbning, hvor Grafiten holdes ensformig fordelt gennem hele Massen, hvad der klart og tydeligt fremgaar af fotomikrografiske Billeder, hvor Broncen viser sig som hvide Pletter og Grafiten som sorte.

T. f. M.

MOTOR- OG DAMPLOKOMOTIV FORENET.

Et engelsk Patent søger at løse Spørgsmaalet om Motordrift paa Smaabaner ved at kombinere Forbrændingsmotoren med Dampmaskinen.

Hoveddrivkraften besørges da af den første, som er opstillet foran paa Vognen, medens Dampen fra en mindre Kedel anvendes paa Bagsiden af Motorstemplerne — noget lignende som i Still Motoren, eller ogsaa i særlige Dampcylindre, der benyttes til Gangsætning og mulig senere til Forøgelse af Maskineriets samlede Nyttevirkning.

Motorens Forbrændings Spildevarme udnyttes i Kedlen og Motorcylindrenes Kølevands-trøjer som Forvarmere for Fødevandet.

Maaske har Systemet Anvendelsesmuligheder paa engelske Baner. Nogen Simplificering af de foreliggende Forhold betyder det dog ikke; snarere det modsatte.

T. f. M.

LAVT BRÆNDELSFORBRUG I ET TANKSKIB.

Der er i Øjeblikket et engelskbygget Motor-tankskib i Drift med en Bæreevne paa 15750 Tons, det største hidtil byggede i sin Klasse.

Maskineriet udvikler 4700 H. K. og Farten er over 10 Knob, med et Brændselsforbrug paa c. 14 Tons pr. Døgn eller omtrent en Tredjedel af den Brændselsmængde, som behøves i en oljefyret Dampner med samme Størrelse og Hastighed.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER.

Sjæll. Falst.	Jyll. Fyn	
11567ab	10057ab	Dostojevski. De Besatte I II.
11574	10124	Kronprins Vilhelm. Erindringer
11575		do. Erindringer
		(den tyske Udgave.)
11576	10101	Leopold, Svend. Den dejlige Ida.
11581	10097	Kaarsberg, Helge. Hvid Mand og brun Mand.
11582	10123	Thuborg, A. Korsvejene.
11585ab	10105ab	Martensen, Larsen. Spiritismens Blændværk.
11587	10082	Bregendahl, Marie. Mens Aarene gik —.
11601	10132	Linck, Olaf. Den gode Muld.
9429b	7699b	Gravlund T. Dansk Bygd II
11625	10154	London, Jack. Den lille Frue i det store Hus.
11628	10160	Eggers, Olga: Den indiske Ring.
11638	10155	do. Mit Hjertes Dagbog.
11639	10165	Vollquartz, I. Amors Haandlanger
11650	10152	Kaarsberg, Hans. Feminismens Agitation.
11651	10220	Vollquartz, I. En Lykkefugl.
11657	10177	Bundgaard, Christensen. Jagt-Skitser.
11659	10186	Engelstoft, Chr. Jeg hader dig.
11664		do. Fra J. L. Heibergs Ungdom.
11669	10196	Kielgast, E. Glade Hjerter.
9500b	10191	Gjørup, K. Med Vinden over Danmark II.
11683	10231	Gandrup, Carl. Modergiften.
11685	10241	Korch, Martin. Junker & Co.
11688	10266	Vollquartz, I. Miniaturportrættet
10901c	9264c	Troels-Lund. Bakkehus og Solbjerg III.
11691	10229	Fleuron, Svend. Tillip.
11694	10232	Gandrup, R. Jeftas Datter.
11699	10233	Gunnarsson, G. Dyret med Glo-rien.
11705	10239	Jensen, Johs. V. Cimbrernes Tog
11706	10314	Schutte. Fra Flinteflækken til Lurmærket.
11708	10254	Ricard, Olfert. Arbejde og Fest.
11713	10307	Olsen, Frejlif. En københavnsk Journalist.
11714	10221	Ahlefeldt, D. Erindringer 1617—1660.
11717	10228	Ehrencron-Kidde. Hvad der hændte en Sommernat.
11719	10240	Kirkegaard, N. Huset i Skovbrynet.
11736	10273	Andersen, A. C. Kærlighedens Vækst.
10565de	8812de	Bruun, Daniel. Danmark IV—V Bind.

11743	10283	Corthis. Fortrolige Tilstaaelser.
11744	10284	Elkjær. Under Uvejret.
11745	10296	Jespersen, H. Skyld.
11748	10309	Paludan-Müller. To Verdener.
11749	10304	Michaelis, Karin. Mette Trap og hendes Unger.
11750	10290	Hjørtø. Knud. Ud for Skrænten.
11751	10282	Christmas, W. Under Tricoloreen.
11747	10287	Gravlund, T. Alfarvej og Bedesteder.
11752	10329	Østergaard, K. Hedens Børn.
11753	10288	Hall, Emma. Dyrekøbt.
11761	10352	Winding, A. Glædens Stal.
11762	10291	Hoffmann, Eline. Den sidste Rejse.
11765	10409	Christiansen, Einar. Charites Portræt.
11766		Kaiser Wilhelm II. Ereignisse und Ge talten.
11798	10371	Kaiser Wilhelm. Memoirer(dansk)
11770	10312	Rung, Otto. Da Vandene sank.
11771	10341	Janssen, Børge. Kongelig Magt.
11772	10335	Ehrencron-Kidde. Præstehistorier
11775	10349	Thuborg, A. En ung Verden.
11776	10343	Keller, Valborg. De to.
11778a	10346	Rørdam, V. Jens Hvass til Ulvborg.
11790	10359	Hammer, L. I Høst.
11791	10353	Becker, Jenny. Klintholm.
11792	10354	Behrend, G. De Ensommes Stræde
11796	10394	Levin, Paul. Løftet.
11362b	9874b	Skjoldborg, Johan. Præsten i Løgum II.
11799	10348	Søiberg, Harry. Under Kampen.
11801	10374	Hesse, H. Rosshalde.
11802	10330	D'Annunzio. Leda uden Svanen.
11810	10364	Lækken, T. O. Niels Halds Hustru.

TAKSIGELSER.

Herved takker jeg Lokomotivfyrbøderne paa Københavns Godsbanegaard for den store Opmærksomhed, som vist mig i Anledning af Julen og i min Arbejdsløshed.

C. C. Rasmussen,
fhv. Lokfyrb.-asp.

Lokomotivpersonalets Sangforening Aarhus H. bedes modtage min og mine Børns hjerteligste og dybtfølte Tak for den store Penge-gave, som blev overrakt mig fra Sangen i Remisen Juleaften.

Vilhelmine Sørensen,
Enke efter afd. Lokofb. S. P. Sørensen, Ar. H.

SYGEKASSEN.

Jernbanelæge Eiler Nielsen, Frederiksberg Allé 68, forandrer fra 1. Januar 1923 sin Konsultationstid til Hverdage Kl. 1—2 samt Onsdag Kl. 6—7.

Jernbanelæge Duurloo i Valby (1 F I Læge-distrikt) er afgaaet ved Døden, og man har konstitueret Læge K. Bacher, Valby Langgade 131,

som Jernbanelæge i det nævnte Distrikt indtil 1. April.

Læge Backer har Konsultation Hverdage Kl. 12^{1/2}—2 og Fredag Kl. 6—7.

Afskediget:

Lokomotivfører A. T. Johansen, Københavns Godshane-gaard, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31—1—23 (min. Afsk.).

Forflyttede:

Lokomotivmester I A. E. Møller, Gjedser, efter Ansøgning til Helsingør fra 1—1—23.

Lokomotivfører J. Olsen, Aarhus H., til Tinglev fra 1—1—23.

Tilladelse til at bytte Opholdssted:

Lokomotivfyrbøderne K. O. Kræfting, Aarhus H., og L. K. A. Mahrs, Struer, fra 1—1—23.



Udnævnt:

Lokomotivfører A. C. Kirkensgaard, Københavns Godshane-gaard, efter Ansøgning til Lokomotivmester II ved Københavns Godshane-gaard fra 1—1—23 (min. Udn.).

Nærværende Nummer er afleveret
paa Avispostkontoret den 4. Januar.



H. J. HANSEN

Skrædermester

38, Sønder Boulevard 38.

Anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd

Telefon Vester 1574 y.

Leverander til Varelotteriet.

Paraplyfabriken „Chic“

ISTEDGADE 75 MESS. TELEF. VESTER 3476

Stort Udvalg i Paraplyer og Stokke
til billigste Priser.

Provinsordrer efterkommes.

Statshane-funktionærer 10 pCt. Rabat

T. H. Dame
Konfektion
Hammerichsgade 7. (syv)
— overfor Axelborg —
Stort nyt Lager — nye Priser,
derfor billigtst.
Frakker, Kaaber, Kostumer,
Kjoler og Pelsvarer.
Imod Annoncens Aflevering gives 5 pCt. Rabat.

Edith Wahl, Lædervareforretning
St. Kongensgade 15

Dametasker

I stort Udvalg fra 6 Kr.
Jernbanefunkt. 5 ⁰/₁₀ Rabat.

GEPOHA

3 Mdrs.



GUMMISAALER

skrf. Garanti for Slid

Saaler fra
1 Kr.
Hæle fra
80 Bre
pr. Par efl.
Størrelse.
VANDTET

Paskebæb eller stiftes m. Leth. selv paa bullet Fodtøi
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat



Sanitets & Gummivarer

Moderspr. m. fl. Rør
Alt i Sygeplejeartikler
Ill. Prisliste diskret mod
30 Øre i Frimærker

Amk. Gummivarer Industri
Vestergade 3, Kbhvn. B.

Vesterbros Vinimport

Absalonsgade 34

Giver Jernbanemænd 5 pCt.
:: Rabat paa egne Varer ::
Tlf. Vester 452 x Tlf. Vester 452 x

Peters Fodtøj

Det verdensberømte amerikanske Fabrikat. Garanteret solidt Læder helt igennem

Billigste Skotejspriser i Danmark

Nyheder hjemkommet fra Amerika

Filial: Amagerbrogade 7. Axelborg vis a vis „National“

Ole Nielsen, Bageri og Konditori

37 Ny Carlsbergvej 37

Bestilling modtages paa større og mindre Kager.

A/s Det danske Mælkekompani, København.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 8173 eller Vester 8118.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Expedition:

Vodroffsvej 3 b. København V.
Telefon Vester 8113 eller Vester 4011.

Kontortid Kl. 10—4.