



25. AARG. N^o 24.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. December 1925

*Vi ønsker alle vore
Læsere en glædelig Jul
og et godt Nytaar.*

Redaktionen.

FORENINGENS ARBEJDE

Af forskellige her i Bladet i den sidste Til optagne Artikler vil Medlemmerne være bleven opmærksom paa, at der udgaaende fra enkelte Lokomotivførere paa Gb. er rejst et vist Røre angaaende Betalingen af det Ekstrakontingent, som blev besluttet paa sidst afholdte Delegeretmøde. Der er sikkert ingen Medlemmer ude i Landet, der ikke har Forstaaelsen af, at det kun drejer sig om en ubetydelig Del af Medlemmerne paa Gb. Og saadan er det heldigvis, men ikke desmindre beklageligt, fordi det virker forstyrrende for Foreningens almindelige Arbejde og ikke underbygger, men tværtimod undergraver dette. Som vi pegede paa i en Artikel i det sidst udsendte Blad, har der været saadanne Smaabevægelser sat i Scene flere Gange tidligere, og alle Tider har de resulteret i, at alt er gaaet i Orden igen, eller rettere der er faldet Ro i Sindene og man har bøjet sig for det uundgaaelige, — at rette sig efter Delegeretmødets Beslutninger eller de af Foreningens Ledelse trufne Dispositioner, — og

saadan maa det ogsaa være nu og i Fremtiden.

Organisationens Arbejde redegøres der for paa de regelmæssig tilbagevendende Generalforsamlinger og Delegeretmøder og samtidig drøfter de af Afdelingerne sendte Repræsentanter sammen med Bestyrelsen den kommende Tids Arbejde, og i store Træk tegnes Konturerne op for Arbejdet paa de enkelte Sager og Ting, der foreligger, og som skal løses. Det bliver saa Bestyrelsens Sag at udfylde Rammerne helt i Tiden mellem Aarsmødernes Afholdelse og stræbe at holde sig saa tæt op til de givne Linier som muligt. Saadan har det været, og saadan fortsættes der vel en Tid endnu, fordi man ingen anden Vej har at gaa, der bedre praktisk kan løse dette Problem.

Med Hensyn til det for Tiden omstridte Spørgsmaal, Betalingen af Ekstra-Kontingentet, da ligger Sagen jo saaledes, at Hovedbestyrelsen adlød Delegeretmødets Beslutning og opkrævede de vedtagne Beløb. Den Sag er saa lige til, og den Linie, Delegeretmødet trak op, er fulgt til Punkt og Prikke. Der kan ikke peges paa et eneste Punkt, hvor Linien er brudt — uden af de Medlemmer, som indtil Dato har nægtet at betale, og disse Medlemmers Tal er jo blevet mindre og mindre og antagelig forsvinder det helt, trods deres ivrige Løfter til hinanden om at holde ud.

Skal Foreningens Arbejdsmaade ændres, hvad der sikkert ingen Grund er til.

maa Medlemmer, som kunde nære Ønske derom, paa den Maade, Lovene anviser dette, fremsætte Forslag til Behandling paa de lovgivende Forsamlinger. Indtil de har faaet vedtaget Ændringer, maa de rette dem efter de Vedtagelser og Beslutninger, Generalforsamlingerne og Delegeretmøderne træffer.

Vi staar nu overfor et Aarsskifte, og vi finder da Anledning til at udtale Haabet om, at det Aar, der kommer, maa blive baaret oppe af den rette Sammenholdets Aand, og at den Divergens, der i Øjeblikket bestaar mellem en lille bitte Kreds af Medlemmer og Organisationens øvrige Medlemmer, maa blive ophævet til Gavn for os alle.

LOCK-OUT BIDRAGENE

Jeg ser til min Forbavselse i de sidste Numre af vort Blad, at der er nogle Lokomotivførere paa Gb. der endnu ikke har betalt deres Lock-out-Bidrag. Og lad mig sige det straks: Jeg forstaar ærligt talt ikke Hovedbestyrelsens Langmodighed i denne Sag.

Jeg forstaar ikke, at d'Hrr. paa Gb. der ikke har betalt, har længere Restance med Kontingent til Organisationen, end vi andre Medlemmer; for det er jo i Virkeligheden dette, d'Hrr. har.

Vor Organisation er jo ikke nogen selkabelig Forening, men en faglig Forening, hvor det gælder om, at alle Medlemmer gør deres Pligt, og hertil hører, at Medlemmerne først og fremmest betaler deres Kontingent, hvad enten det er det faste maanedlige Kontingent eller det er Ekstra-Kontingent, som det fuldtud lovlig vedtagne Lock-out-Kontingent, der blev fastsat paa Organisationens Delegeretmøde af Repræsentanter fra alle Afdelinger, ogsaa fra Gb.

Jeg skal ikke nægte, at jeg giver »En Fynbo« og Hr. Vendelbo Ret, naar disse udtaler deres Forbavselse over, at det er paa Gb., d'Hrr. findes, som ikke har betalt deres Lock-out-Bidrag. I de 17 Aar, jeg

har været Medlem af Organisationen, har jeg paa ethvert Delegeretmøde, hvor jeg har været til Stede, altid beundret Repræsentanterne fra Gb. for den Interesse og al den Veltalenhed og Opfordring til Hovedbestyrelsen om at tage sig kraftig sammen enten i den ene eller den anden Sag, og faldt der et Par Ord fra en spagfærdig Fynbo eller en beskeden Jyde, som ikke passede d'Hrr. fra Gb., saa kunde man være sikker paa at faa læst og paaskrevet fra d'Hrr. fra Gb.. Nu er Forholdet selvfølgelig det, at d'Hrr. som i Aarenes Løb har været delegeret fra Gb., sikkert er udmærkede Medlemmer, men d'Hrr. paa Gb. maa kunne forstaa, at vi herude i Landet, som har set op til Gb. Afdeling, føler os lidt skuffede, naar man hører, at der paa Gb. er Restancer, der er et halvt Aar gamle, og at disse Medlemmer tænker paa ikke at ville betale.

Jeg kunde godt slutte mig til den Opfordring til Hovedbestyrelsen, om at offentliggøre d'Hrr.s Navne. Men jeg vil hellere henstille til d'Hrr. og Afdelingsbestyrelsen om at faa denne Sag ud af Verden; for det er jo ikke Evnen til at betale, der mangler, og d'Hrr. er sikkert enige med os andre i, at det hævede Lokomotivmændenes Anseelse, at vi ad Frivillighedens Vej ydede vore gamle Fagfæller en hjælpende Haand under den store Arbejdskamp i Foraaret, som de uden egen Skyld var kommet ud i.

Det skal forhaabentlig ikke blive nødvendigt at anvende skrappe Midler.

Aalborg i December 1925.

J. F. P. Gronemann.

RESTANTER

Der er skrevet en Del her i Bladet om Medlemmer, som ikke har betalt Lockout-bidragene endnu, og jeg er for saa vidt fuldt ud enig med Forfatterne til de forskellige Indlæg angaaende Bedømmelsen af de Herrer Restanter; men selve Spørgsmaalet giver Stof til Eftertanké, for det

beviser, at disse Mennesker gennem deres Handlemaade røber en forfærdende Uvidenhed om selv de simpleste Grundlove for al Organisationsform, og dermed maa Organisationen tage Spørgsmaalet, op om almen Oplysningsarbejde ikke alene det rent organisatoriske men ogsaa rent samfundsmæssig, ganske vist er der ikke mange af den Slags, men imod Dumhed kæmper selv Guderne forgæves, dette betyder udlagt, at disse Mennesker er langt farligere, end man tror, og i store og vigtige Spørgsmaal kan de til en vis Grad virke ødelæggende. Som nævnt i Bladets Leder er der da ogsaa baade Højre og Venstremænd, ja, selvfølgelig, Folk, som hylder saa skimlede Doktriner, kan man vel ikke forlange af, at de skal kunne følge med Tiden, langt mindre at kunne ane, hvad Fremtiden bærer, nej, det er Folk, som drejer baglæns i Tidens Hjul til Skade for sig selv og andre, ja, hele Samfundet; men at disse Folk samtidig skulde have anarkistiske Tendenser, det er dog for megen Ære at vise dem; jeg nævner dette, fordi jeg tænker, at Forfatteren har tænkt paa den individuelle Anarkisme, og dette betyder Kaos, lige saa sikkert som Socialdemokratiet ikke betyder Socialisme, nej, havde disse Folk bare Skygge af Kendskab til Anarkismens Grundlægger, P. A. Krapotkin, hans Tale om Menneskeheden, om Solidariteten, Tolerancen o. s. v., saa var disse Linier ikke bleven skrevet; men jeg har gjort opmærksom herpaa, for dersom de skulde af Vanvare faa fat i en af den store Mesters Læresætninger, da ikke at ophøje sig selv og tro, at de var Idealister, for dertil er deres psykologiske Begreber for smaa. Lad da dette Tilfælde være Organisationen en Spore til at begynde et systematisk Oplysningsarbejde, for der trænges sikkert dertil, og selv om det skulde faa Karakter af Diktatur, saa skal vor Ledelse ikke vige tilbage derfor.

Gedser i December 1925.

P. Sessing.

GODSBANEGAARDEN.

Som Formand for Afd. I, Gb., vil jeg Hr. Redaktør bede om Plads for nedenstaaende:

Vort Blad har i den sidste Tid indeholdt flere Artikler angaaende de Medlemmer paa Gb., der endnu ikke har betalt det af Delegeretmødet i April d. A. vedtagne Ekstrakontingent som Bidrag til D. S. og M. F. i Anledning af Lockouten.

I den Anledning skal jeg tillade mig et Par Bemærkninger, som fremsættes paa Grund af, at nogle Medlemmer har faaet den Opfattelse, at Gb. Afd. staar bag ved den rejste Opposition. Dette er saa langt fra Tilfældet, og Afdelingen har intet med Sagen at gøre, idet der kun er Tale om en mindre Del af Medlemmerne, ca. 15 pCt., der har fundet sig foranlediget til at opponere ved en systematisk Nægtelse af at betale Ekstrakontingentet, dog kan jeg oplyse, at Antallet af dem, der ikke har betalt, Dag for Dag bliver mindre og mindre.

Afdelingen er ked af, at dette Forhold er opstaaet, og fordi det kaster et uheldigt Lys paa de mange udmærkede Medlemmer, vi har i Afdelingen.

Forhaabentlig indser de, der endnu ikke har betalt, at de snarest bør gøre det, saaledes at Gb. undgaar at tiltrække sig al for stor Opmærksomhed i Anledning af denne Sag.

L. M. Schmidt.

ENKEKASSEN

Fredag den 27. November 1925, Kl. 1 Em. afholdt Enkekassen Møde i Nationals Selskabslokaler.

Formanden, Lokomotivfører *Axel Madsen*, Gb., aabnede Mødet og bød Medlemmerne Velkommen; henstillede at vælge en Dirigent og Sekretær for Mødet af Hensyn til eventuel Diskussion.

Til Dirigent valgtes Lokomotivfører *Schmidt*, Gb., og til Sekretær Lokomotivfyrbøder *Th. Frandsen*, Gb.

Dirigenten takkede for Valget, og oplæste Dagsordenen:

1. Meddelelser fra Formanden.
2. Ønsker Medlemmerne Kassen bevaret?
3. Valg af Udvalg.

Formanden fik derpaa Ordet til Punkt 1, hvorunder han refererede Enkekassens Historie fra dens Stiftelse i 1883 og til Dato, samt udtalte en Tak til de Mænd, som startede Kassen. Oplæste en Skrivelse fra Forsikringsraadet, hvori meddeltes, at Forsikringsraadet ikke kunde bifælde Foreningens Vedtagelse af Ændringen af Lovens § 11, idet Raadet udtaler, at Medlemsbidraget er altfor lavt til at Kassen vedblivende kan udrede Enkeunderstøttelsen med de hidtil udbetalte Beløb til de nuværende Enker og til de nuværende Medlemmers eventuelle Enker, da Kassens Status forringes fra Aar til Aar. I Henhold hertil maatte Medlemmerne nu tage en Beslutning af Hensyn til Foreningens fremtidige Virksomhed. Bestyrelsen vil henstille, at Kontingentet blev forhøjet med 1 Kr. pr. Maaned, en Forhøjelse paa 100 pCt. Vi var jo alle klar over, at Foreningens Formaal var godt, og i det mindste for godt til at slaas i Stykker.

Værkm. Scherning vilde gerne spørge om, hvad Bestyrelsen havde tænkt sig for at bevare Kassen.

Lokof. V. Thomsen, Gb., ønskede for sin Part Kassen bevaret, men var imod Kontingentforhøjelse, han ønskede Tilgangen stoppet; kunde tænke sig Pensionen nedsat til 100 Kr., og vilde advare mod Kontingentforhøjelse.

Lokofyrb. J. Knudsen, Gb., vilde ikke have stoppet for Tilgangen; det var en god Vej. Tværtimod skulde der agiteres for Tilgang; mente det vilde skade Kassen, at foretage Kontingentforhøjelse. Forsikringsraadet regnede han ikke med; det, der kom derfra, var Statistik og ikke Virkelighed; der var absolut ingen Garantier for de unge Medlemmer; vilde spørge Formanden, om Landets Love fordrer at der skal en Kontingentforhøjelse til.

Pens. Lokof. Holm var en af Veteranerne, og kunde derfor godt udtale sig, da han ikke var interesseret i en Forhøjelse; men vilde foreslaa, at Kassen ophævedes.

Lokof. Eriksen kunde ikke følge Holm, han ønskede Kassen bevaret, men vilde foreslaa en Forhøjelse paa 50 pCt.

Formanden vilde til Schernings Forespørgsel svare, at Kassen i Henhold til Skrivelse fra Forsikringsraadet, at Pensionsanstalten krævede en Forhøjelse og en gradvis Forhøjelse for de unge Medlemmer; vi havde altid i Henhold til Lovene Ret til at sættet Pensionen ned, men det vilde han fraraade.

Lokof. Holm mente Eriksen havde misfor-

staaet ham; han ønskede ikke alt klappet sammen i den Forstand, men der maatte findes en betryggende Form for Afviklingen, som Betryggelse for de nuværende Enker.

Lokofyrb. Bøysen vilde anbefale en Forhøjelse paa 100 pCt.; kunde ikke tænke sig at likvidere, da vi for Tiden havde Obligationer for ca. 113 000 Kr.

Lokof. Nielsen mente, Bestyrelsen var for ængstelig; han vilde i det store og hele slutte sig til Knudsens Udtalelser.

Lokof. Schmidt kunde tænke sig, at der efter Diskussionen maatte blive nedsat et Udvalg, som maatte tage Medlemmernes Udtalelser til Efterretning, og komme med Udkast til Love i Henhold dertil.

Lokof. C. M. Christensen saa mere skeptisk paa hele Situationen, end flere af de Medlemmer der havde haft Ordet i Dag. Vilde først takke Bestyrelsen for at den havde indkaldt til Mødet. Spørgsmaalet, her skal afgøres, er ikke, hvor stor Forhøjelsen skal være, men om vi vil sikre vore Hustruer en Understøttelse efter Mandens Død. Svares der Ja hertil, maa vi betale hvad det koster; billigere kan det ikke faas. Spørgsmaalet, der foreligger, er: Skal vi bevare Kassen? Haabede det vilde blive besvaret med et klart Ja!

Lokofyrb. J. Knudsen vilde ikke gaa med til, at Medlemmernes Enker ikke kunde faa Understøttelse før efter Aars Medlemsskabs Forløb.

Lokof. Kohl vilde anbefale en Forhøjelse paa 50 pCt.

Lokof. B. T. Pedersen var sikker paa, at Medlemmerne var steint for at bevare Kassen; vilde ogsaa anbefale 50 pCt.; samtidig skulde Bestyrelsen have Tilladelse til, hvis der paa et Aarsregnskab skulde vise sig et Underskud, da at opkræve et Ekstra-Kontingent paa 10 pCt.

Lokofyrb. J. Knudsen vilde gerne have, at Bestyrelsen lod udarbejde en Statistik over Kassens Enker og deres Understøttelser i de forløbene 42 Aar.

Formanden vilde gøre opmærksom paa, at da Kassen for 42 Aar siden blev stiftet, var Kontingentet (1 Kr.) et meget stort Beløb, og i Forhold til Lønnen da og nu var en Forhøjelse paa 100 pCt. et meget lille Offer.

Lokof. V. Andreassen, Gb., vilde, hvis en Forhøjelse blev vedtaget, melde sig ud af Enkekassen, da han alligevel ikke havde Garantier for, at hans Hustru fik nogen Understøttelse.

Lokof. Rich. Lillie vilde gerne gøre nogle Bemærkninger, der blev ham meddelt, da han som ungt Menneske meldte sig i Kassen, at naar der var opsparet en Formue, man da vilde bygge et Alderdomshjem; han fandt dog ikke der var Grund til at takke Bestyrelsen, fordi de havde indkaldt til dette Møde, det var kun

deres Pligt; vi skulde se Situationen lige i Øjnene; vi skulde tænke paa de gamle Damer, der hele Tiden har vidst, at de fik et Beløb paa henholdsvis 100 og 150 Kr. om Aaret, og som, hvis ikke der blev skredet til en Kontingentforhøjelse, vilde gaa Glip af dette Beløb, derfor maatte vi skride til en Kontingentforhøjelse.

Formanden maatte dog meddele Medlemmerne, at der for Tiden ikke var nogen overhængende Fare; men det var for at forebygge Faren, at Bestyrelsen kom til Medlemmerne nu.

Lokof. B. T. Pedersen vilde henstille til et kommende Udvalg, at Kontingentforhøjelsen ikke kommer til at berøre Pensionisterne.

Ved Afstemningen *vedtoges* det enstemmigt at bevare Kassen.

Det *vedtoges* at vælge et Udvalg paa 4 Medlemmer, der sammen med Bestyrelsen skulde udarbejde Udkast til Love. Til dette foresloges Lokomotivførerne *Thomsen, C. M. Christensen, Kohl, Eriksen og Poulsen* samt Lokomotivfyrbøderne *Knudsen og Frandsen*.

Ved skriftlig Afstemning valgtes pens. Lokomotivfører *Eriksen*, Lokomotivførerne *Kohl* og *C. M. Christensen* samt Lokomotivfyrbøder *Th. Frandsen*.

Dirigenten, Lokomotivfører *Schmidt* sluttede derpaa Mødet med at udtale de bedste Ønsker for Enkekassen, og en Tak til Medlemmerne for den saglige og rolige Behandling af Dagsordenen.

Th. Frandsen,
Mødets Sekretær.

OMBYGNING AF K-MASKINERNE

Ved Ingeniør *Voldmester*, Maskinafdelingen.

Som tidligere meddelt i en Artikel om Ombygningen af D-Maskinerne (se »Dansk Lokomotiv Tidende Nr. 7 for 5. April d. A.) har Statsbanernes Maskinafdeling paabegyndt Normaliseringen af Kedlerne paa endnu en af dens mest anvendte Lokomotivtyper nemlig Litra K., samtidig med at disses Kedler forfalder til stor Fyrkassereform, d. v. s. Fornyelse af saavel den indvendige som udvendige Fyrkasse.

7 ombyggede K-Maskiner (herefter kaldet K II-Maskiner) er allerede udgaaede fra Centralværkstederne, og en Del er under Ombygning.

Som det vil ses af Fig. 1 har Ombygningen forandret K-Maskinernes Udseende ganske væsentligt, idet den højere liggende Kedel og den sværere Skorsten bevirker, at K II-Maskinen synes kraftigere og mere robust end den gamle K-Maskine, hvis Trækkraft dog er ganske lig den nyes.

Man kunde maaske mene, at K II-Maskinen vilde have faaet et smukkere Udseende, om Skorstenen var blevet flyttet 100 mm længere bagud. Dette kan imidlertid ikke lade sig gøre af Hensyn til Pladsforholdene i Røgekammeret (se Fig. 2).

Motiveringen for, at man ogsaa for denne Lokomotivtypes Vedkommende er skredet til en Normalisering af Kedlen, er i det væsentlige sammenfaldende med den, der for D-Maskinernes Vedkommende er givet i den oven for omtalte Artikel, og der skal derfor her kun omtales de Konstruktionsændringer ved Kedlen og Lokomotivet, der er foretaget samtidig med Kedlens Normalisering, og som de Erfaringer, der er indhøstede i Løbet af de 30 Aar, K-Maskinerne har løbet paa Statsbanernes Strækninger, har vist sig hensigtsmæssige at foretage.

Samtidig med Kedlens Normalisering er K-Maskinens hidtidige Fladglider-Cylindre blevet erstattede med Rundglidere og Omløbsindretning, hvilken Ændring, som forventet, har vist sig at være en særdeles økonomisk Foranstaltning. Se herom nærmere nedenfor.

K II-Kedlens Hoveddimensioner er i det væsentlige uforandrede med Undtagelse af Fyrkassens Dybde, der er forøget med 220 mm. nemlig Forskellen mellem Normalrørvæggen (C-Rørvæggen) og den gamle K-Rørvæg.

Ristens Dimensioner er uforandrede.

Hvad iøvrigt angaar selve Kedlen, er den, som det fremgaar af Fig. 2 bygget med cylindrisk Røgekammer, der, naar Kedlen ligger paa sin Plads i Rammen, hviler i en saddelformet Opbygning i denne.

Denne Fastgørelsesmaade af Kedlen til Rammen, der er den samme, som praktiseret ved de ombyggede D-Maskiner, er udført af Hensyn til Anvendelsen af Reservekedler ved Lokomotivernes S-Reparation, saaledes som berørt i fornævnte Artikkell om D IV-Maskinerne.

Ved Betragtning af Fig. 1 vil man bemærke, at K II-Maskinens Skorsten er rykket længere frem over Trucken, hvad der har sin Aarsag i, at Kedlen er rykket 100 mm frem i Rammen. Afstanden fra den bageste Fyrkasserunding forneden til den ligeoverfor liggende Akselport, var nemlig saa lille ved de gamle K-Maskiner, at Fyrkassen, naar den fik Bagskoning, tog paa Akselporten.

Rent bortset fra, at det var saa godt som ugørligt, at efterstemme en eventuel Utæthed paa disse Steder paa Grund af manglende Plads, har dette Forhold derigennem, at det borttog en betydelig Del af Rammens nødvendige Elasticitet, sikkert været en medvirkende Aarsag til de forholdsvis mange Brud, der er funden i K-Rammepladerne.

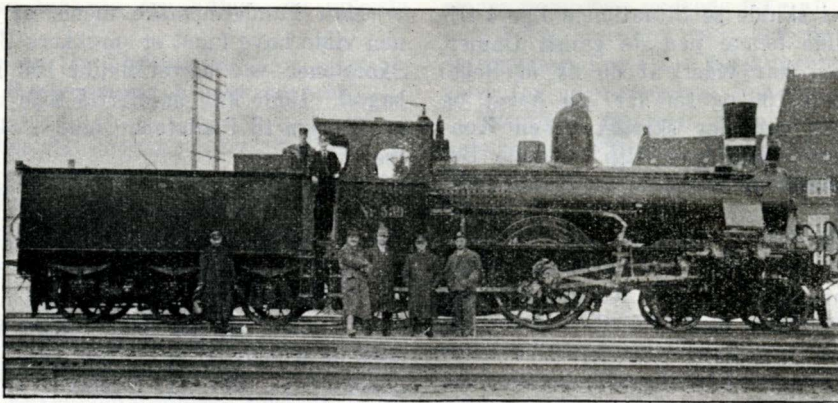


Fig. 1.

I en enkelt af de nu ombyggede K-Maskiner (Loko 542) havde Rammepladerne saa mange reparerede Brud, at man fandt det nødvendigt at forny Pladerne. Fornyelsespladerne var iøvrigt anskaffede for adskillige Aar tilbage, idet K-Maskinerne forholdsvis faa Aar efter Anskaffelsen, begyndte at vise Tegn til Brud i Rammepladerne. Disse Brud, der blev lappede med Lasker, som har holdt godt, optræder i det væsentlige paa 2 Steder; nemlig i det forholdsvis svage Stykke af Rammen over Drivhjuls og Kobbeltjuls-Akselporten og igen en Række Boltehuller i Rammens udsvejfede Del over de bageste Truckhjuls.

Her bærer de for en Del Aar siden saa moderne Bolte med rundt Hovede og skarp pileformet Not sikkert en meget stor Del af Skylden for Bruddet, idet de skarpe Indskæringer i Pladerne for Boltenes Noter ligefrem viser Bruddet Vej. Saadanne Bolte kasseres naturligvis efterhaanden, og de skarpe Indskæringer i Pladerne fyldes ud ved elektrisk Svejsning.

Ligesom ved D IV-Maskinen er Vakuumejektorens Spilledampsrør af reparationsmæssige Grunde lagt uden paa Kedlen og først henne ved Skorstenen ført ind i denne.

For at forhindre at det Fortætningsvand, der i den kolde Aarstid samler sig i det store Spilledampsrør kastes ud gennem Skorstenen, naar der suges med den store Ejektor, er der tæt foran dette Rørs Ekspansionsmuffe anbragt (omtrent ud for Skorstenens Bagkant) et Drænrør (se Fig. 1), hvilket Rør man fra Tid til anden maa overtyde sig om ikke er tilstoppet.

Udenpaa Kedelbeklædningen er endvidere anbragt Pyrometerledningen, hvorved man paa en nem Maade om fornødent kan udveksle Pyrometret (Thermoelektrisk af Steinle & Hartungs Konstruktion) efter Aftagelsen af den store Hætte, der dækker Pyrometerlegemet

Indføring i Dampsamlekassen, se Fig. 2, se iøvrigt senere.

Hvad angaar selve Førerhuset er det det gamle Hus, der er anvendt igen, efter at den fornødne Udskæring for den løftede Kedel er foretaget.

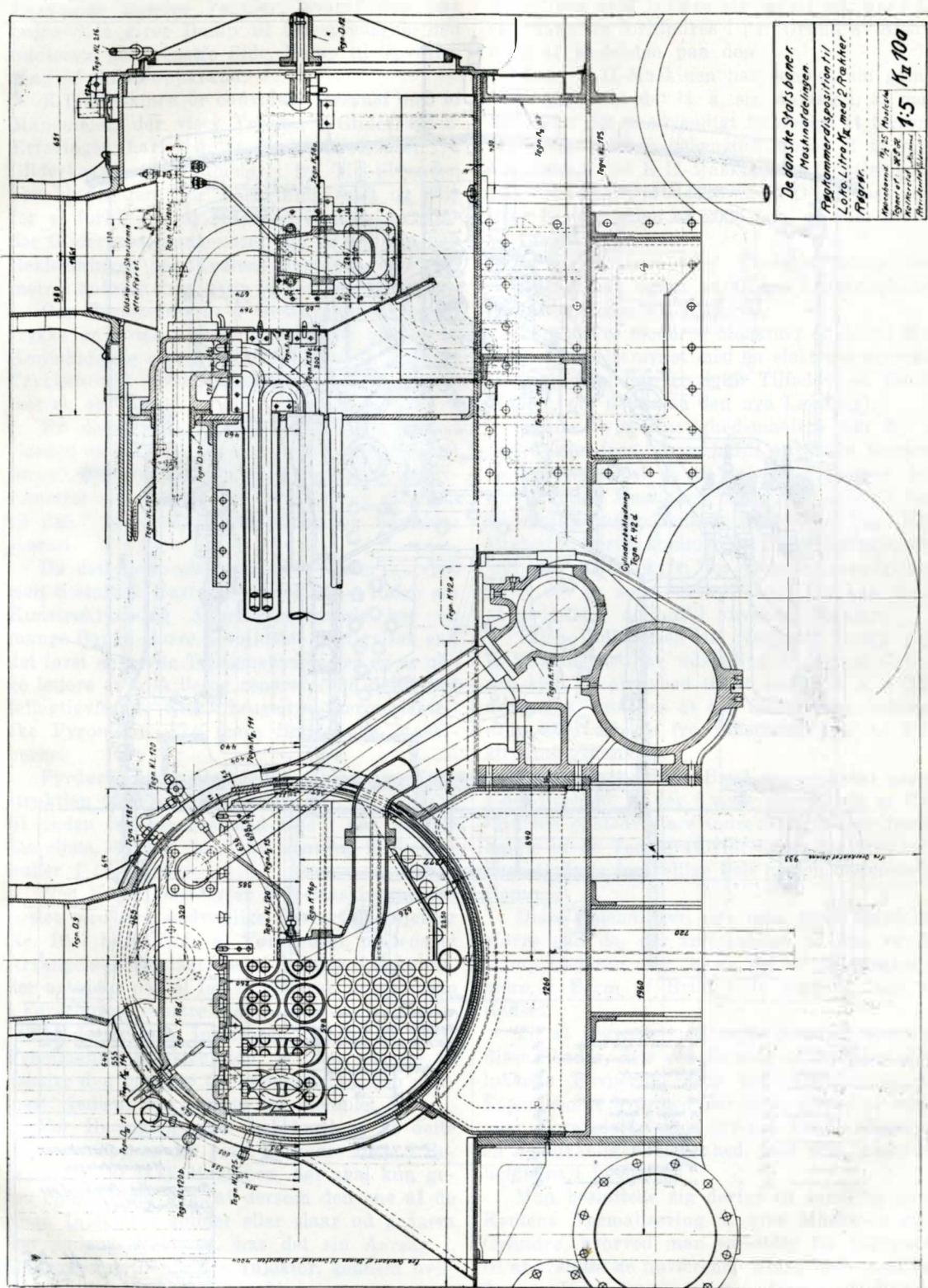
I Lighed med, hvad der er foretaget ved D IV-Maskinerne, er Fodpladen ændret saaledes, at de foran og under Førerhuset værende Dele af denne nu ved Anbringelsen af Knapplader og Forstærkningsvinkler danner et stift Hele, hvorved er undgaaet, at Førerhuset kan arbejde sig løst, idet det ikke mere indgaar som en bærende Del af Fodpladens Konstruktion.

Fig. 3 viser, at Arrangementet Rør, Ventiler m. m. i Førerhuset i det væsentlige er det samme som ved de uombyggede K-Maskiner med Undtagelse af de Ændringer, der er forårsaget af den samtidig med Ombygningen foretagne Modernisering af forskellige Dele.

Saaledes er Maskinens Dampfordelingsstykke ombyttet med et af den nye Konstruktion, der er forsynet med en Stopventil, ved Hjælp af hvilken man kan spærre for *samlige* Ventiler og Haner, der sidder paa Dampfordelingsstykket, herfra er naturligvis undtagen Kedlens Sikkerhedsventiler.

Om Betydningen af denne Ventil, hvis Haandhjul sidder *udenfor* Førerhuset foran Sikkerhedsventil-Beklædningen, er der talt i den tidligere nævnte Artikkel om D IV-Maskinerne, hvorfor der her kun skal gøres opmærksom paa, at Ventilen, naar den ikke benyttes til Afspærring efter sin Bestemmelse, bør staa trukken an i fuld aaben Stilling for at forhindre, at den lidt efter lidt lukker sig paa Grund af Rystelser under Kørslen (se iøvrigt den nye Lærebog).

Endvidere er der paa Dampfordelingsstykket ved Siden af de sædvanlige 3 store Dampventiler til Injektorer og Ejektoren anbragt den



De danske Statsbaner
Maskinafdelingen
Anstøtningsskema til
Loko-Litra H med 2 Rækker
Ræger.
Anstøtningsskema til
Loko-Litra H med 2 Rækker
Ræger.
1:5 H 100

Fig. 2.



nye store 45 mm Varmeventil og paa Siderne forskellige mindre Ventiler, hvoraf den paa højre Side giver Damp til Oliesprederne, den midterste paa venstre Side, Damp til Opvarmning af Smøreapparatet.

K II-Maskinen er endvidere forsynet med et Manometer, der viser Trykket i Gliderkassen. Erfaringen har vist, at Forbindelsesrøret fra Gliderkassen til Manometret fra Tid til anden bør blæses rent for Fortætningsvand og Olie for at forhindre, at Manometret misviser. Under Gliderkassemanometret, der er anbragt paa Beklædningen paa Kedlens Bagplade, er Pyrometret anbragt (om dette se den nye Lærebog).

Om Pyrometret er i Orden prøves ved at trykke en enten i selve Pyrometret eller i en Kontakttaase paa Pyrometerledningen anbragt Trykkontrakt i Bund. Derved kortsluttes Pyrometret, og Viseren skal da vise ca. 40°.

Er dette ikke Tilfældet, er Pyrometret i Uorden og bør repareres eventuelt ombyttes (se foran). Til yderligere Oplysning tjener, at Pyrometret ved Fremførelse af Tog bør vise 275 til 325° for henholdsvis lettere og haardere Kørsel.

Da det thermoelektriske Pyrometer — specielt Steinle & Hartungs »Socius« — ifølge sin Konstruktion og Anbringelsesmaade har en mange Gange større Levetid for Rigtigvisen end det først anvendte Tensionspyrometer og er ulige lettere at adskille og reparere end dette, bør fejlagtigvisende eller ubrugelige thermoelektriske Pyrometre ikke mere findes paa Maskinerne.

Fyrdøren er en Hængedør af den nye Konstruktion (se Fig. 66 i Lærebogen), der fra Tid til anden bør smøres med Olie i den øverste Bæreliste, hvilket kan ske gennem 2 Smørehuller i Oliebakken.

Som Fødeapparater er K II-Maskinerne udrustet med den sædvanlige Restarting-Injektor Nr. 10 i højre Side af Førerhuset, medens et Arrangement bestaaende af 2 smaa Injektorer, der arbejder paa et fælles Føderør, er anbragte i Førerhusets venstre Side.

Af de 2 smaa Injektorer, der er af Alex. Friedmanns Konstruktion, er den yderste til venstre den mindste (er stemplet $\frac{5}{8}$), den nærmest Kedlen, den største (er stemplet 5).

For Hensigten med Anbringelsen af dette Arrangement, er der gjort nærmere Rede i Beskrivelsen af D IV-Maskinen, her skal kun gøres opmærksom paa, at dersom den ene af de smaa Injektorer spilder eller slaar ud gennem den andens Spilderør, har det sin Aarsag i, at Kontraventilen i den Injektor, gennem hvilken Vandet spildes, ikke lukker tæt.

I hver Injektor er der nemlig paa Forsiden anbragt en lodretstaaende Kontraventil, tæt til

højre for Injektorens Dampventil. Disse Kontraventiler skal bevæge sig *meget* let, hvad de efterhaanden forhindres i paa Grund af Afsætning af Kedelsten paa dem.

Naar K II-Maskinen har beholdt sin gamle faste Rist, har det bl. a. sin Aarsag i, at man har ment det unødvendigt foreløbigt at forsyne Maskiner med Ristelængder under 2 m med Vipperist. Ved K II-Maskinen er Ristelængden kun 1756 mm i Modsætning til D IV-Maskinen, hvor Ristelængden er 2006 mm, og som derfor har faaet Vipperist.

I øvrigt frembyder Pladsforholdene ved K II-Maskinen ogsaa adskillige Vanskeligheder for Anbringelse af Vipperist.

Som andre moderne Maskiner er denne Maskine bleven forsynet med en elektro-magnetisk Hastighedsmaaler (i dette Tilfælde en Deutomaaler, om denne se den nye Lærebog).

Denne Type Hastighedsmaalere har bl. a. den Fordel fremfor de hidtil anvendte Maalere med Turbine, at de til enhver Tid viser den øjeblikkelige Hastighed, hvad der specielt har Betydning under Nødbremssning af et Togs Hastighed. Dertil kommer, at de erfaringsmæssigt har vist sig fri for Reparationsudgifter, hvad der jo som bekendt langt fra kan siges at gælde for de hidtil anvendte Maalere.

Efter Indførelsen af overhedet Damp paa K-Maskinerne har adskillige af disses Cylindre vist Tilbøjelighed til at revne bl. a. i Gliderspejlet, saaledes at der finder Gennemblæsning Sted direkte fra Indstrømnings- til Udstrømningskanalen.

Aarsagen til disse Brud maa sikkert søges i det Forhold, at der i visse svære Dele af Cylindrene opstaar store indre Spændinger fremkaldte af de Temperaturforskelle, der fremkaldes i Godsets forskellige Dele af den overhedede Damp.

Disse Spændinger, der maa være betydelig større end de, der fremkaldtes af den vaade Damp, udløser sig, naar de er tilstrækkelig store, i Form af Brud i de svagere Dele af Godset.

Til at begynde med søgte man at reparere disse Skader, dels ved Ihoring af Propper, der lukkede Revnerne, dels ved Anbringelse af Spændebolte, hvormed Revnerne spændtes sammen, Foranstaltninger, der nok kunde afhjælpe en øjeblikkelig Forlegenhed, men som ikke var holdbare i Længden.

Man besluttede sig derfor til samtidig med Kedlens Normalisering at give Maskinen nye Cylindre, hvorved man samtidig fik Lejlighed til at erstatte de nuværende Planglidere med de for overhedet Damp langt bedre egnede Rundglidere.

De nye Cylindre er af samme Diametre, som

de ældre — 430 mm —, saaledes at Maskinens Trækraft ikke er bleven forøget.

For en nærmere Beskrivelse af Cylindre, Glidere og Omløbsanordning kan henvises til den nye Lærebog S. 145, 170 og 157 samt Flg. 143, 183 og 163.

Hvad iøvrigt angaar Styringen har det som Følge af den væsentlige Forskel, der er paa de nye Cylindre med vandret liggende Glidere med *udvendig* Afstrømning for Spilledampen i Forhold til de gamle Cylindre med skraatliggende Glider og indvendig Afstrømning været nødvendigt at foretage visse Ændringer i denne.

Det er dog lykkedes under Anvendelsen af meget store Dele af den gamle Styring at tilvejebringe en ny Styring, hvis Dampfordeling saavel for de mest anvendte Fyldninger (25 til 40 pCt.) som for de max. Fyldninger frem og tilbage er den bedst mulige.

Det skal til Slut endnu bemærkes, at K II-Maskinen, naar den skal fremføre Tog af blot normal Størrelse, skal køres med væsentlig større Fyldning (ikke under 20 pCt.) end de nombyggede Maskiner, hvad der dog, som man hurtigt vil bemærke, ikke betyder et forøget Vandforbrug for den førstnævnte Maskine i Forhold til den sidstnævnte, men som har sin Aarsag i Forhold, det vil føre for vidt at gøre nærmere Rede for her.

KUNZE-KNORR-BREMSEN

Firmaet Harald V. Lassen, der er Repræsentant for Knorr-Bremse A/G. havde Torsdag den 10. December arrangeret et Foredrag om Kunze-Knorr-Bremse i Handels- og Kontoristforeningens Bygning i Studiestræde i København. Foredragsholderen var Maskiningeniør Niels Møller Clausen. Firmaet havde gjort sig store Anstrengelser for at faa Jernbanemændene i Tale, og Salen var da ogsaa propfuld af interesserede Jernbanemænd, der glædede sig til at faa noget at vide om den udmærkede Bremse, der sikkert er andre for Tiden kendte Systemer overlegent.

Desværre, maa vi sige, aabenbarede Foredragsholderen sin Mangel paa Evne som Foredragsholder, ligesom man fik Indtryk af, at han mødte slet forberedt, hvilket selvfølgelig medførte, at Tilhørerne intet Udbytte fik af hans Part af Underholdningen. Man maatte ligeledes føle sig ubehagelig berørt af den Taktløshed, hvormed han omtalte Togbetjentenes Arbejde som Bremsere i Godstog, endskønt han maatte vide, at det er i høj Grad ubehageligt for dem, det gaar ud over, at være blevet inviteret paa Grovheder.

Som sagt: Ingeniørens Del af Underholdningen var mildest talt meget uheldigt, til Genæld havde Firmaet paa anden Maade sørget

for, at Mødets Deltagere fik noget Udbytte af Aftenen ved at forevise en udmærket Tegnefilm, der bedre end mange Ord illustrerede Bremsens Virkemaade. Kunde denne Film have været ført frem f. Eks. med den halve Hastighed, vilde Forklaring omtrent have været unødvendig.

Endelig vistes forskellige levende Billeder, der bl. a. skulde vise Forskellen paa Bremsvejens Længde, naar der bremsedes med Skruebremse eller med Kunze-Knorr-Bremsen. Der var levende Billeder fra Fabrikken, hvor Bremsens Dele fremstilledes, og Billeder, der viste, hvor uimodtagelig Bremsen var for Støv, d. v. s., hvor tæt Mekanismen, hvor Glider m. m. var anbragt, var, saaledes at Kanalerne ikke forstoppedes.

Vi finder Anledning til at takke Firmaet for Aftenen; at den ikke var helt vellykket, maa tilskrives Foredragsholderen.

MIT FØRSTE LOKOMOTIV

Af alle Bestillinger er der vel ingen, som mere sætter Drengenes Fantasi i Bevægelse, end Lokomotivførernes. Hvem kender ikke den Glæde og Begejstring, hvormed en lille Dreng modtager et lille Legetøjslokomotiv som Julegave.

Undertegnede, der for første Gang saa Dagens Lys i en lille Stue i vort skønne Blekinge, har stadig for mit indre Syn mit første Lokomotiv. Det bestod, som Læseren nok forstaar, ikke af Kobber og Jern og var ikke udrustet med Dampbremse, Vacuum eller Overhederapparat. Nej, det var ret og slet en Træklampe med 4 Hjul. Men tro blot ikke, at mit første Lokomotiv var mig mindre kært for det. — Aa, nej!

I en gammel Grusgrav byggede jeg min egen Jernbane, med Broer, Tunneller og Skinner. Mine Skinner vejede absolut ikke 41 kg pr. Meter. Nej, de bestod af Hasselkæppe og lign., men Hastigheden paa min Bane var heller ikke saa forfærdelig stor. Jeg havde nok faaet Vanskeligheder med at faa den godkendt af den kongelige Vej- og Vandbygningsvæsens Styrelse. Endnu i Dag staar friskt i mit Minde, hvilken Ødelæggelse Herregaardens Kreaturer afstedkom paa min Jernbane. En Morgen, da jeg kom ud og skulde lege Tog som sædvanligt, var næsten hele min Jernbane ødelagt, blandt andet min Stolthed i Bygningsvæsen, en Tunnel, hvilken havde kostet mig meget Arbejde. Stabiliteten var ikke større, end da Kreaturerne trampede paa den, brasede de igennem Taget. Af ovenstaaende forstaar Læserne, at Bygningsarbejdet paa min Jernbane var meget brøstfalden. Nogen Rap-

port over Ulykken forekom ikke, det var blot at bygge nyt Tag, og reparere saa godt det lod sig gøre, og Ulykker forekommer jo paa alle Jernbaner. En Dag, da jeg var 8 Aar gammel, og var allerbedst i Gang i Farten med mit Jernbanevæsen, fik jeg Besøg af Herregaardens Forvalter, som efter en kritisk Gennemgang af mit Arbejde, spurgte: »Hvad skal der blive af dig, min Dreng, naar du bliver stor?« »Lokomotivfører«, svarede jeg uden Betænkning. — »Ser man det«, svarede han, »men da maa du forsøge, om du ikke kan faa et lidt bedre Lokomotiv at køre med.« —

Dagene gik rask, og ret hurtigt maatte jeg forlade mit kære Legetøjslokomotiv, og i Lighed med andre fattige Drengene blev sat ind ved Knusemaskinen, men paa hvilken Plads jeg end befandt mig, stod bestandigt for mit Syn, Lokomotivet. Og ved 20 Aars Alderen stod jeg ved mine Længsler Maal: naaet Ansettelse ved en Jernbane som Ekstra-Lokomotivfører. Jeg kommer saa i Hu min Moders Udtalelse den Gang: »Du bliver aldrig længe paa nogen Plads; hvad skal der dog blive af dig, min Dreng?« — »Nu, Mor, skal jeg forblive her, hvor jeg er,« svarede jeg. Hvilke Ord jeg ogsaa har holdt.

Ret hurtigt kom jeg til at begynde at gøre Tjeneste paa Lokomotivet, og aldrig glemmer jeg min første Dag paa Lokomotivet. Det var en Søndag i Maj. Jeg havde faaet Ordre til at følge med et Hurtigtogslokomotiv for at indøves. Lørdag Nat forinden var min Søvn ganske urolig. Hvordan vilde det spænde af? Vilde min Prøve falde tilfredsstillende ud? Vilde jeg blive godkendt eller ikke? Lokomotivføreren var da for mig et højere Væsen, hvilket havde min Fremtid i sin Haand, og i Særdeleshed fordi den Lokomotivfører, jeg skulde køre med, omtaltes som den strengeste og mest kritiske af alle Lokomotivførerne ved Jernbanen. I god Tid Søndag Morgen indfandt jeg mig i Lokomotivremisen for at Lokomotivfyrbøderen kunde lære mig de første Begyndelsesgrunde. Afgangssignalet lyder, Føreren sætter Maskinen i Gang, og jeg staar i Spænding, tænkende paa hvad jeg nu skal? — Eftersom Togets Fart stiger, bliver det vanskeligere for mig at holde Balancen og i Særdeleshed at faa Kullene ind paa rette Plads, et Lufthul i Fyret her og der beviste min Ukyndighed i Faget. Men takket være Lokomotivfyrbøderens hjælpende Haand afværgedes det, at Bunkerne i Fyret voksede mig over Hovedet. Rejsen var tilendebragt for den Dag, og efter at Lokomotivet var sat i Hus, var jeg klar til at gaa. Da først mærkede jeg en ulidelig Træthed i Kroppen, særligt i Benene, efter min

første Dag paa Lokomotivet. Tidens Hjul ruller, og efter mange Aar som Lokomotivfyrbøder nærmer vi os en Juleaften, og da vor Tur den Jul var, at ligge ude Juleaften, tog min Lokomotivfører Permission til efter Jul. Jeg fik da Ordre til at tjenestegøre som Fører paa Toget. Det blev den bedste Julegave, jeg nogensinde har faaet. Da jeg stod som Lokomotivfører Juleaften og stirrede ud i den mørke Nat, og saa Lyset i Vinduerne fra de smaa Huse langs Banen, tænkte jeg: Maaske derinde er en lille Dreng, som i Julegave har faaet et lille Legetøjslokomotiv, og i Lighed med mig, er hans største Ønske at blive Lokomotivfører, naar han bliver stor. — Aarene gaar, og Juleaften nærmer sig atter. Mine ærede Kolleger paa Lokomotivet, som Tjenesten tvinger at være borte fra Hustru og Børn Juleaften, tænk Eder at være en lille Knøs, der er ude at køre med sit Legetøjslokomotiv, da mærkes Savnet af Hjemmets stille Ro mindre for Eder!

E. R.

(Efter »Lokomotivmannens Tidning«.)

NOTITSER

Lomme- og Haandbogen

for Lokomotivmænd kan endnu faas, enten ved Henvendelse til de stedlige Forhandlere eller til Kontoret. Den har, efter de Oplysninger vi har modtaget fra forskellig Side, alle Steder fundet Tilfredshed og udfyldt Kravet til en god og praktisk Lomme- og Haandbog. — Bestillinger bedes snarest afgivet, og Bogen vil da omgaende blive tilsendt. — Beløbet kan indsendes i Frimærker.

De finske Statsbaner.

tænker paa at overgaa til et nyt Signalsystem. Eksperimenterne med det nye Signalsystem er foretaget under Ledelse af en fremragende Fagmand paa Farvesynsforskningens Omraade. Det røde Lys skal bibeholdes, men den grønne Farve skal erstattes med blaa-violet. Det er ikke Meningen, at det skal være fast Lys, men derimod Blinklys med bestemt Tidsmellemrum.

Symaskinen fylder 100 Aar.

I Aar har Lokomotivet og Fotografiapparatet fyldt 100 Aar; men ogsaa Symaskinen kan fejre samme Jubilæum.

Det var i Oktober 1825, at den første Symaskine saa Dagens Lys. I Almindelighed har en Amerikaner faaet Æren af at have været den første, som konstruerede en Symaskine, men den egentlige Opfinder er en lille østrigsk Skræddermester ved Navn Joseph Modersperger. Han havde en lille Skrædderforretning i

Wien, og det lykkedes ham Tid efter anden at faa konstrueret den første anvendelige Symaskine. 1825 var saaledes et højst betydeligt Opfindelsesaar.

Java

er som bekendt en stor Ø beliggende i det indiske Ocean. Paa Øen findes et vidstrakt smalsporet Jernbanenet. Man har Planer fremme om at elektrificere Jernbanerne, da Adgangen til Vandkraft er meget gode.

I Sibirien

foregaar, i Henhold til Meddelelser fra Rusland, for Tiden meget store Jernbaneanlæg.

KONTORCHEF HARHOFFS JUBILÆUM

Indsamlingen bragte 1666 Kr., for hvilket der Jubilæumsdagen blev overrakt Kontorchefen en Tegnebog med 1000 Kr. til en Rekreatjonsrejse, et Guldur med Kæde samt en Kryсталvase med Roser. Regnskab over de indkomne Bidrag er revideret af Trafikinspektør Diechmann og Fuldmægtig K. B. Hansen, og ligger til Eftersyn hos Fuldmægtig D. O. Høgs-gaard.

Komiteen.

HJERTELIG TAK

For den mod mig udviste store Elskværdighed ved mit 40 Aars Jubilæum beder jeg alle de mange af Etatens Tjenestemænd, høje og lave, der har sendt mig en Tanke, en Hilsen eller Gave modtage min hjerteligste Tak. Min-det om denne Festdag vil stedse staa som en af mine bedste Erindringer fra min Virksomhed i Statsbanernes Tjeneste. *J. Harhoff.*

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

P. L. P. Møllerup, Aarhus.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER NYE BØGER

Sj.- Falst.	Jyl.- Fyn				
13439	11909	Gunnarsson, G.: Skibe paa Himlen.	13457	11954	Thorsen, Anton: Gjælkareg.
13440	11890	Amundsen, Roald: Gennem Luften til 88° Nord.	13458	11901	Claudius, Sophie: En Herregaardsroman.
13444	11898	Carlsen-Skiødt: Da Skjelby Sognekalder blev ledigt.	13459	11935	Michaelis, Karin: Lille Løgnerske.
13448	11904	Emmerich, F.: I Urskovens Dyb.	13460	11941	Aspera: De Vises Daarskab.
13451	11924	Korch, Morten: Palle Jarmer.	13461		Hjermann: Herrens Ild.
13452	11926	Anker Larsen: Martha og Maria.	13462	11914	Henningssøn, Agnes: Den fuldendte Kvinde.
13453		Monies, D.: Vejene til Møllen.	13463	11929	Lindstrøm, Viggo: Teatererindringer og Oplevelser.
13454	11917	Hull, E. M.: Sheikens Sønner.	13464	11927	Leopold, Svend: Madam Mangor.
13455	11892	Barfoed, Aage: Under Ørnens Vinger.	13465		Brousson: Anatole France i Morgensko.
13456	11961	Barfod, Thorkil: Livets Musik.	13466	11962	Bønnelycke, Emil: Pilgrimmen.
			13467	11966	Koch Schiøler, Anna: Kaaregaarden.
			13470	11933	Mayer, Oh.: Paa Vildtdyrfangst i Junglen.
			13473	11896	Bruhn, Rose: Den lille Borgfrue.
			13476	11918	Hutchinson: Guds Veje.
			13477		Dahl, Valborg: Tanterne.
			13479	11948	Rønberg, G.: Byfogdens Døtre.
			13480	11907	Fleuron, Svend: Det fængslede Vildnis.
			13482		Bruun, Annette: Lenes Bryllup.
			13484	11908	Galsworthy: Vingeskudte Fugle.
			13494	11928	Levin, Poul: De rige Folk.
			13495	11947	Rosenkrantz, Palle: Roses Ægteskab.
			13496	11897	Bønnelycke, Emil: Ny Ungdom.
			13497	11945	Robets, Charles: Nattens Svøbe.
			13498	11960	Baadsgaard, Anna: Det fjerne Maal.
			13503	11963	Dinesen, Marie: Indtil Dagen gryer.
			13505	11968	Søiberg, Harry: Mens Vinden hvisker i Marehalmen.
			13508		Roll, Anker Nini: I Amtmandsgaarden.
			13513	11964	Eggers, Olga: Kærlighedens Spil.
			13514	11967	Kornerup, Ebbe: Ceylon.
			13515	11986	Papini: Den blinde Lods.
			13519	11982	Holbøll, E.: Søstjerner.
			12316b	10812b	Svendstrup, A.: Erik Gudmand, II Del.
			13521a-b	11975a-b	Christiansen, Einar: Ottilie.
			13523	11993	Falk Rønne: Under Præstegaardens Tag.
			13524	11992	Prins Wilhelm: Sorte Noveller.
			13527	12013	Pallesen, A.: Fattigmænds Lykke.
			13529	11999	Eriksholm, Anders: Byfogden og hans Hustru.
			13533	12004	Kamban, G.: Det sovende Hus.
			13534	11003	Janssen, Børge: Romerske Nætter.
			13536	12015	Rørdam, Vald.: Blomstersvers.
			13537	12038	Krarup Nielsen: Mads Lange til Bali.
			13539	12014	Reumert, Ellen: To Fruer

Sj.- Følst.	Jyl.- Fyn	
13532	11974	Bukdahl, J.: Graa Eros.
13542	12029	Bønnelycke, Emil: Hymnerne.
13548	12021	Hugh Benson: Ensomhed.
13550		Larsen, Karl: H. C. Andersen i Tekst og Billeder.
13551		Haukland, Andr.: Vikingefær- den.
13552	12060ab	Undset, Sigrid: Olav Auduns- søn.
13555	12028	buchholtz, Johs.: Under det gyldne Træ.
13558		Vollquartz, Ingeb.: Lykkebør- nene.
13580	12037	Koch-Lauge: Nord om Grøn- land.
13581	12061	Vinsnes, J. F.: Lyset og Skyg- gen.
13582		Egge, Peter: Hansine Solstad.
13583	12031	Ehrencron-Kidde, Astrid: Brød- rene Nystad.
13584	12041	Lemche, Gyrithe: Fru Fama.
13586	12035	Kennedy: Den uberørte.
13589		Christensen, C.: Fra min Barn- dom og Ungdom.
13590	12040	Larsen-Ledet & Bergstedt: Gal- skabens Land.
13591	12020	Beach, Rex: Flydende Guld.
13593	12052	Reymond: Vinteren.
13595	12032	Vollquartz, Ingeb.: Paa Vej.
13602	12053	Richard, Olf.: Velsignet Jul.
13606	12033	Gravlund: Nytaar.
13598		Dostojefski: Lille Netta Njesna- nov.



Udnævnelse fra 1—12—25:

Lokomotivfyrbøder P. C. Petersen, Aarhus H., til Lokomotivfører i Vamdrup (min. Udn.).

Forflyttelse fra 1—12—25:

Lokomotivfører F. C. Petersen, Fredericia, efter Ansøgn. til Kbhvns Godsbg.

Lokomotivfører J. Hansen, Vamdrup, efter Ansøgn. til Fredericia.

Lokomotivfører C. Christensen, Thisted, efter Ansøgn. til Aarhus H.

Lokomotivfyrbøder P. S. Jepsen, Tønder, efter Ansøgn. til Thisted.

Forflyttelse fra 1—1—26:

Lokomotivfyrbøder N. K. Jakobsen, Struer, efter Ansøgn. til Langaa.

Lokomotivfyrbøder A. M. C. Axelsen, Skanderborg, til Struer.

Afgaaet ved Døden:

Lokomotivfyrbøder N. P. V. Frederiksen, Korsør, den 15. Novbr. 1925.



Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.

Købmagergade 43. — København K.
Telefoner: Central 768 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler i stort Udvalg.

Specialitet:

Bandager til vanskelige Tilfælde.

STØT VORE ANNONCØRER

RENSECREMEN

TiKLO

for Olie, Sod, Maling, Tjære o.lign.

Skriv til:
Worning & Petersen, Vejle

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 19. Decbr.

KØBENHAVNS KOLONIAL FORSYNING

Vesterbrogade 11.

LOTHARDT DAHL.
Telefoner 3067 & 5605.

Helgolandsgade 1.

Største Kolonial- og Konserves-Import i Danmark.
Direkte fra Producent til Forbruger, derfor altid billigst.

Vore Automobiler kører overalt i Byen og Forstæder,

Leverandør til Embeds- og Bestillingsmænd samt Lægers Forbrugsforening.

Vesterbros Vinimport Absalonsgade 34

Tlf. Vester 4988

Tlf. Vester 4988



Amk. Gummivare

Industri Vestergade 3 Ebbw. B.

Wodersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler

III. Pristilste mod 50 Bte i Primst.

DISKRET EKSPEDITION ♦ Telf. Byen 4195

Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

Stort Udvalg.

Underbeklædning, Strømper, Sokker.
Leverandør til Forbrugsforeningen.

NY RAVNSBORG

Vesterfælledvej 82

Telefon 10718

anbefaler sine Selskabslokaler og
store Festsal til Møder og Fester

Redaktion: Vesterbrogade 98 a*, København B.

Tlf. Vester 8178 eller Centr. 14,613

Udgaar 2 Grange maanedlg.

Abonnementpris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Expedition

Ny Vestergade 7^a København B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10—4.

Messingstang 195
m. Silkeflag
 42 cm. høj.

Større Stænger m. Flag
 4.00, 5.50, 6.50, 12.00.
 Løse Silkeflag, alle Na-
 tioner, fra 0.50.

Flag og Vimpler
 i alle Størrelser.

Flagfabrikken
Gl. Torv 24,
 København B. C. 3234.
 Foreningsfaner og Bannere
 i fineste Udførelse.



N. P. Rostrups
 Ligkistemagasin

Walkendorffsgade 34—36. - Telf. 778.
 Gl. Kongevej 103. - Telf. 13577.

Blomsterforretningen „Rosen“
 Dannebrogsg. 55. Tlf. Vest. 5365 x.

Moderne Kransebinderi, Palme-
 dekorationer, Buketter, Myrtekrans,
 Potteplanter i stort Udvalg.
 Daglig friske Blomster.
 Specialitet: Kistepyntning.
 Ærb. Charlotte Schmidt.

De Herrer Lokomotivmænd

bør prøve at købe Deres Fodtøj i de tre billige
 Skotøjsforretninger

Vesterbrogade 120 - Istedgade 86
Vesterbrogade 79

Fodtøj kan faas til mine bekendte billige kontante Priser
 paa Ratebetaling — uden Udbetaling

Varehus „Schultz“

er efter Ombygning det bedste og billigste Indkøbssted
 for alt i Manufaktur og Tricotage.

Se vor store Juleudstilling.
Istedgade 134.

Jernbanefolk 5 pCt. Rabat.

Drik
Albani Øl.

Guldsmedeforretningen
Sdr. Boulevard 71.

Anbefaler sig med
 Brude- og Festgaver.

Tlf. Vester 1644 x.

Bøger - Papir - Musik - Fotografiske Artikler.
VIGGO NIELSENS BOGHANDEL
 Telf. 9327. Istedgade 64, Istedgaard. Telf. 9327.

A/s Det Danske Mælkekompani, København.

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Juveler & Guldsmed
HENRI PETERSEN
 „Regina“
 Tlf. 1486.
AARHUS



Mineralvandsfabriken „Echo“
 Fineste Mineralvande.

Siden 1915 Leverandør til det kgl. danske Hof.

SPIS! Magdalene Møllens SPIS!
 Telefon 3363 velsmagende Brødsorter. Telefon 3363

Aktieselskabet

Aarhus Privatbank

udfører alle almindelige Bankforretninger.

A. ERIKSEN, Skræderforretning.

Jægergaardsgade 41. — Telefon 2521. — Aarhus.

Møbler

Specielt til 2 og 3 Vær. Lejligheder
 Altid ca. 35 kompl. Møbl. paa Lager
 Afbetal. mod almindelig Bankrente
 — Forsendes over hele Landet. — Aarhus. Tlf. 1009

R. P. PEDERSEN
 Frederiksgade 29