



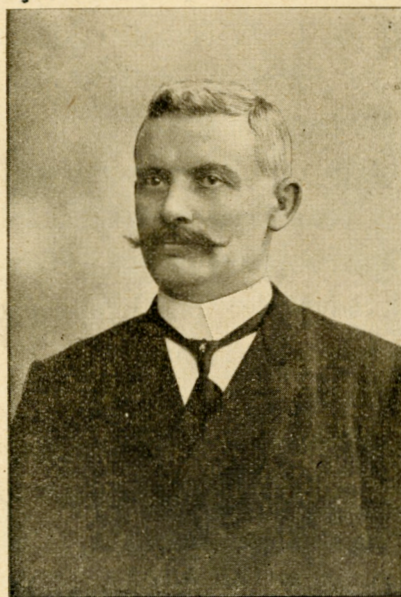
Nr. 9.

1. Maj 1909.

9. Aarg.



Lokf. C. L. BLICHER



Lokf. H. C. HANSEN

## Jubilæer.

Den 1. Maj har Lokf. C. L. Blicher 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Hr. Blicher blev den  $\frac{1}{3}$ , 84 ansat som

Fyrbøderlærling i Struer, har været stationeret i Langaa, Fredericia og Aarhus og udnævntes til Lokomotivfører den  $\frac{1}{7}$ , 97 i Helsingør.



Hr. Blicher har, siden Organisationen stiftedes, været Medlem af denne og har i lang Tid som Bestyrelsesmedlem taget aktiv Del i Arbejdet for Helsingør Afdeling, hvor han er afholdt af sine Kolleger og medansatte for sin elskværdige og rolige Optræden.

Den 1. April fejrede Lokf. H. C. Hansen, Assens, 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Om Formiddagen indfandt der sig en Deputation fra Nyborg Afdeling, der ønskede Jubilaren til Lykke og overrakte ham et Skrivebord med Sølvplade fra D. L. & L. F. Nyborg Afdeling  $\frac{1}{4}$  1884 —  $\frac{1}{4}$  1909 samt et smukt udstyret Jubilæumsalbum.

Fra Tog- og Stationspersonalet i Assens og Tommerup overræktes Jubilaren en Skrivebordslampe og en Gyngestol med Sølvplade: Fra Jernbanepersonalet i Assens og Tommerup  $\frac{1}{4}$  1884 —  $\frac{1}{4}$  1909.

Om Aftenen var en Del Kolleger og Venner samlet i Jubilarens gæstfri Hjem, hvor Talerne faldt Slag i Slag.



## Lokomotivets Poesi.

Fra Tid til anden ser man i Dagspressen sympatiske Skildringer af Lokomotivet — Indbegrebet af Kraft — og de Mænd, der betjener det. I Almindelighed er disse Skildringer paa Prosa; men ualmindeligt er Lokomotivet, denne Kolos, indflettet i Poesien. Vi benytter derfor Lejligheden til at gengive et Digt, som Lokomotivet har givet den bekendte Digter, Alphonse Walleen, Inspirationen til.

### Lokomotivet.

Vort Sekels gæve Ridder i Panzer og i Plade  
Med blussende Fjerbusk paa sin Hjælm,  
Han bærer ej sin Rustning til Turnerings-  
maskerade,  
Som Riddertidens galne, kælnæ Skælm.

Nej — drager han i Leding, ligger dybere  
Motivet,  
Og Folk og Fragt er Vaaben i hans Haand,  
Langs Jordens Krumning iler til Kamp Lo-  
komotivet.  
Paa Skinnevejens svellefaste Baand.

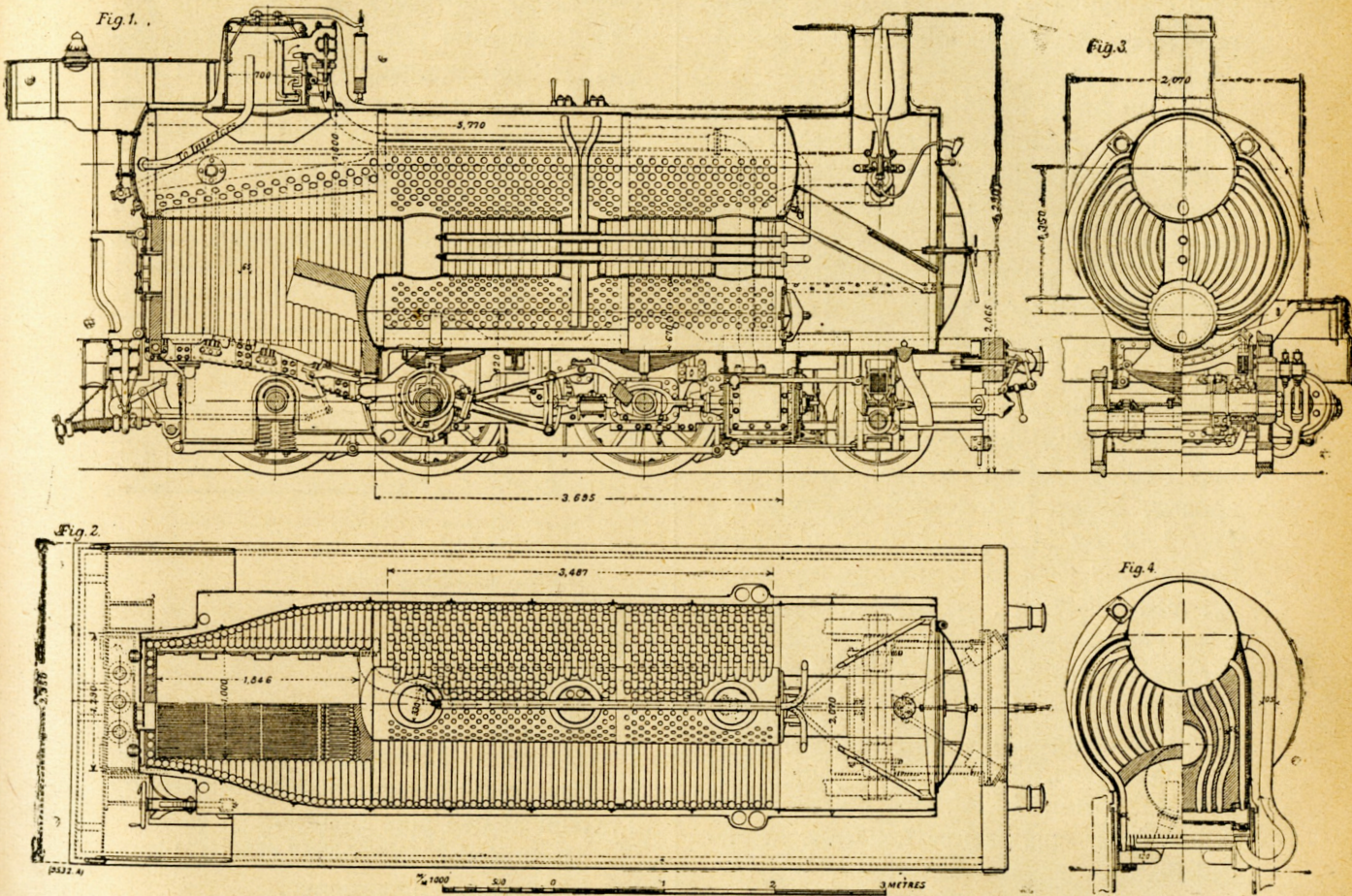
Til Kamp mod alle Grænser, som skiller og  
som stænger,  
Til Kamp mod hver en Afstand, som gør  
fjærn;  
I Rustningernes Ringmur han river brede  
Flænger  
Og vækker Vennesind til bedre Værn.

Han henter Østens Drømme til Vesterhavets  
Strande  
Og kaster Vestens Virkelyst mod Øst,  
Han vælter Polens Isbjerg ned i Tropeha-  
vets Vande.  
Og blander Sommer, Vinter, Vaar og Høst.

Han maner alle Folk til en fælles Fredspa-  
rade.  
Og byder hvert og et at tage fat — —  
Og saa fløjter han — saa ligetil trods Panzer  
og Plade  
Og den flammende Fjerbusk i hans Hat.



# Roberts Vandrørskedel.



Paris—Lyon—Middelhavsbanens Jernbaneselskab havde paa Milanoudstillingen en Lokomotivvandrørskedel, der var bygget paa deres Værksteder i Algier. Den almindelige Lokomotivkedel har paa Grund af det daarlige Fødevand, der anvendes paa Selskabets Linier i Algier, ikke virket tilfredsstillende. Støtteboltene knækkede hyppigt, og der fremkom Revner i Fyrkassens Rørvæg. Spørgsmaalet blev end mere betænkeligt, da nye og kraftige Lokomotiver, der paa Grund af den forøgede Trafik var indsat i Driften, viste sig at være ganske uarbejdsdygtige efter at have gennemløbet kun

36,000 km. Roberts Vandrørskedel har samme udvendige Udseende som en almindelig Lokomotivkedel, men er af større Dimensioner. Den bestaar af en Fyrkasse, Rørsektion, og Røgkammer som vist i Fig. 1—4. Kedlen bestaar forneden af en Slambeholder og foroven af en Dampbeholder, der ved Rørene ere indbyrdes forbundne med hinanden. Dampbeholderen strækker sig bagtil over Fyrkassen. Paa Toppen af Dampbeholderen er Domen anbragt og er ved tilbagegaaende Rør til et hult Rørstel, som danner Fyrkassens Bund. Fyrkassens Sider bestaar derfor af tilbagegaaende Rør, der er



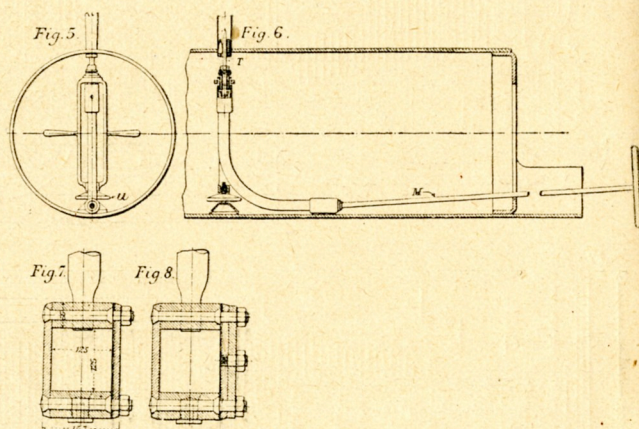
anbragt Side om Side (Fig. 1 og 2). De to Beholdere ere yderst forbundne til hinanden ved bøjede Rør som vist i Fig. 3 og 4. Fyrkassens Rør og de inderste bøjede Rør ere beskyttede af Brændplader. De tykkere Rør ved Fyrkassens For- og Bagkant ere Støtterør for Kedlen. Røggammeret er nittet til Rammepladerne og Beholderne.

Den første Kedel af denne Type var anbragt paa et Godsløkomotiv, der var ombygget til et Bissell tohjulet Truckløkomotiv. Denne Maskine gik i regelmæssig Drift i Slutningen af Februar 1904 og havde til Febr. 1906 gennemløbet ca. 150,000 km. Fordampningen var særdeles tilfredsstillende, men formindskedes gradvis, fordi der aflejedede sig Sod og Aske rundt om Rørene. Disse Ansamlinger maatte fjernes efter hver Tur. For at overvinde disse Vanskeligheder blev Kedlen udstyret med et Rørrensingsapparat, hvilket bestod af 2 tykke Rør (se Fig. 1, 2 og 3) anbragt over hinanden, parallel med Kedlens Centerlinie, og forsynet med  $\frac{1}{8}$ " Huller. Damp førtes gennem disse Huller og bortfjernede Sod og Aske, der gik ud gennem Skorstenen ved Blæserens Paavirkning. Paa denne Maade opnaaedes og vedligeholdtes Kedlens høje Fordampningsevne, og Lokomotivet antages at have 25% større Trækkeevne end de almindelige Typer med samme Ristareal og Hedeflade.

Baade Fyrkassen og Beholderrørene var paa den første Kedel af Kobber for at formindske Faren for Tæring. Men Forsøget mislykkedes, idet Fyrkasserørene og Beholderrørenes første Række maatte erstattes med Staalrør, for de førstes Vedkommende efter at Maskinen havde gennemløbet 16,000 km. og for det andet Rørs Vedkommende efter ca. 40,000 km. Staalrørene viser sig at staa udmærket.

Kedlen paa Milanoudstillingen adskilte sig kun fra ovenstaaende ved nogle mindre Forandringer i Tilbageløbsrørene for Vandet og ved Anbringelsen af Døre paa Siderne af Rørrækkerne, for Rensningen af disse med Haanden, ved Dampstraale eller med

Rørbørste. Det store Tilbageløbsrør, der i den første Kedel stod i Forbindelse med Fyrkassens Bund til de to Beholdere, findes ikke her, da man vanskeligt kunde opnaa Tæthed ved Samlingerne. De ere erstattede af med Staalrør af stor Diameter for og bag i Fyrkassen og dækket af ildfast Murværk. Cirkulationsrøret ved Fyrkassens Bund bestaar af sammennittede Plader, hvilket tillader at anvende Cirkulationsrør af stort Tværnsnitsareal. Kraft- og Spildedampsrørene er anbragt paa sædvanlig Maade i Røggammeret, det er ikke længere nødvendigt at have Adgang til dette for at rense Rørene.



I Fig. 5—8 illustreres en Anordning for Rørenes Valsning i Slambeholderen og Tværnsnit af den hule Bundring.

Den Kedel, der udstilledes i Milano, havde følgende Dimensioner:

Ristens Længde	1800 m/m
» Bredde	1016 m/m
Ristareal	1,82 m <sup>2</sup>
Fyrkassens Højde	{ fortil 1590 m/m
	{ bagtil 1080 m/m
Fyrkassens indv. Længde ved Top	1937 m/m
» » » » Bund	1800 m/m
» » Bredde » Top fortil	1750 m/m
» » » » » bagtil	1090 m/m
» » » » Bund	1016 m/m
Fyrkasserørenes Antal ved Siden	46
Siderørenes udv. Diam.	80 m/m
» indv. »	68 m/m
» Gennemsnitslængde	1945 m/m
Fyrkasserørenes Antal for- og bagtil	16
udv. Diameter	90 m/m
indv. »	82 m/m
Gennemsnitslængde	0,960 m.



**Dampbeholderen.**

Indv. Længde	5,711 m.
Diam. af bagerste Ring	1 m.
» » midterste	» 0,965 m.
» » forreste	» 0,925 m.
Godstykkelse	20 m/m

**Slambeholderen.**

Indv. Længde	3,393 m.
» Diam. af bagerste Ring	0,550 m.
» » » forreste	» 0,520 m.
Godstykkelse	15 m/m

## Antal Forbindelsesrør,

90 m/m udv. Diam.	31
65 » » »	88
50 » » »	262

Fyrkassens Hedeflade 16,06 m<sup>2</sup>

Vandrørens » 82,17 »

Beholderens » 10,07 »

Total 108,30 »

## Kedlens Vandvolumen,

2,35" over Dampbeholderens Centerlinie 4,685 cm.

Dampvolumen 1,860 »

Kedlens Vægt, tom 16,6 Tons

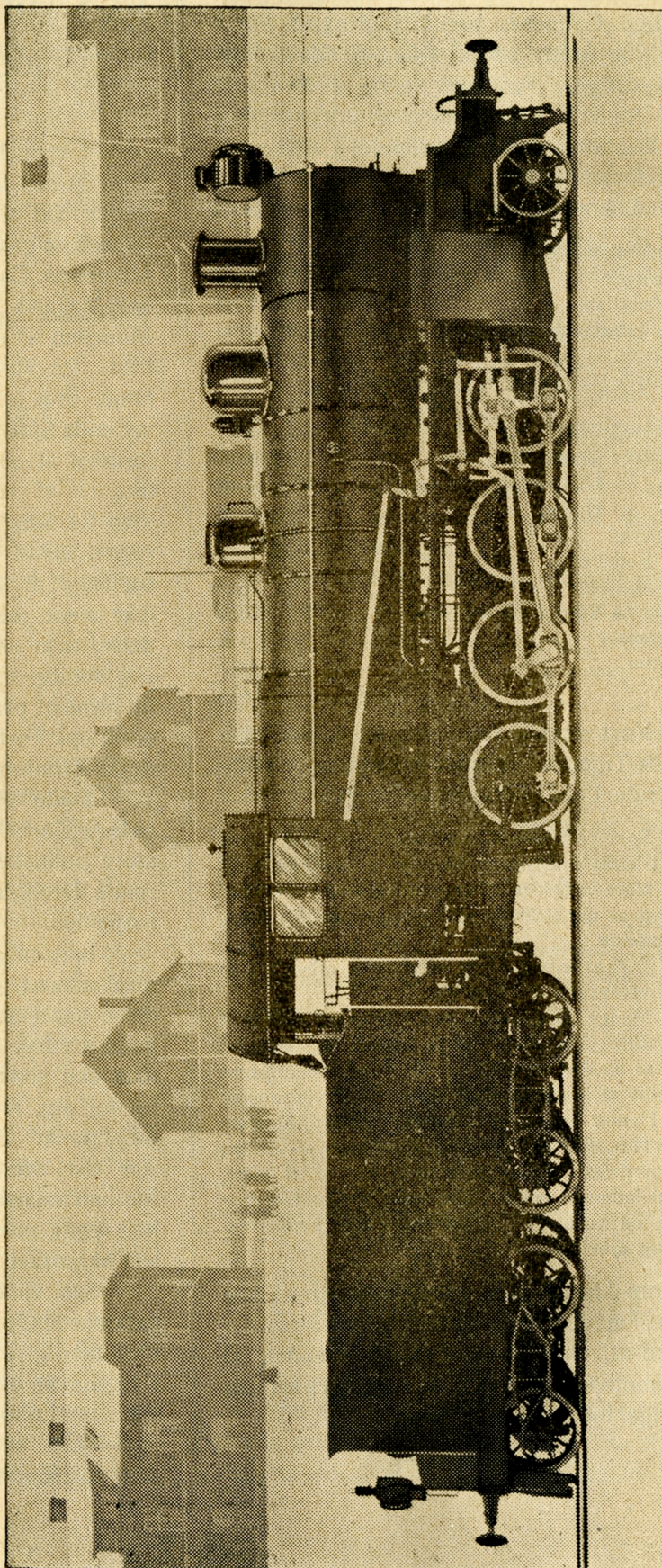
» i

tjenstf. Stand 21,3 »

Damptryk 12 kg. pr. □ cm.

# Malmtogs Lokomotiv til Ofofbanen.

Ved Velvilje fra »A/S Hamar Jernstøberi og mek. Værksted« ser vi os i Stand til at give en Illustration og Beskrivelse af det Lokomotiv, som nævnte Selskab har leveret til Ofofbanen, og er med sin anseelige Vægt af 108 Tons (i tjenstfærdig Stand) det største Lokomotiv, som hidtil er bygget paa norske Værksteder.



Malmtogslokomotiv til Ofofbanen.



Det er et Kompoundlokomotiv med udivendige Cylindre, har 1 Bogieaksel og 4 Drivhjulsaksler, hvoraf 2den og 4de er sideforskydelige. Tenderen bæres af 2 to-akslede Bogier. Lokomotivet er udstyret med Westinghouses hurtigvirkende Luftbremse, samt Dampbremse.

Lokomotivets Hoveddimensioner er:

Cylinderdiameter	550/820	m/m
Slaglængde	640	m/m
Drivhjulsdiam.	1250	m/m
Bogiehjulsdiam.	988	m/m
Risteflade	2,8	m <sup>2</sup>
Hedeflade (ildpaavirket) i Fyrkassen	11,7	m <sup>2</sup>
» » i Rørene	166,0	m <sup>2</sup>
Total Hedeflade	177,7	m <sup>2</sup>
Fyrkassens Bredde indv.	1350	m/m
» Længde »	2050	m/m
» Højde »	1630	m/m
Damptryk	13	kg./cm <sup>2</sup>
Antal Kedelrør	273	
Adhusionsvægt	62	Tons
Maskinens Vægt i tjenstf. Stand	71,5	Tons
Tenderens » » » »	17,5	»
Vandrum	15	cm.
Kul	4	Tons

Vort norske Broderorgan »Lokomotivmands-Tidende« skriver i Anledning af ovenstaaende Lokomotivs Aflevering: —

Som gode nordmænd maa vi alle glædes over at vort lands maskinindustri nu er kommet saa langt at saa store arbeider utføres ved indenlandsk verksted, og at der leveres godt og haandverksmæssigt pent arbeide.

Forhaapentlig er nu utenlandsk arbeide i lokomotivbranchen en saga blot.

Mange gange, naar man i tjenesten staar med sin maskine forspændt tog til avgang og, som det ikke saa sjelden hænder, en eller flere reisende kommer bort til maskinen og læser paa hyttevæggen »A/S Hamar Jernstøperi og mek. Verksted, Hamar« eller »Thunes mek. Verksted, Kristiania«, — er det med særdeles tilfredsstillelse man kan si til disse, at »nu indføres vistnok ikke mere utenlandske maskiner, da vore egne verksteder leverer konkurrancygtig arbeide.«

Som ikke mindre gode Danskere maa man haabe, at den Lokomotiv-Kommission, der er nedsat, maa komme til det Resultat, at Lokomotivfabrikationen kan bevares for den hjemlige Industri.

## Er Georg Stephenson Lokomotivets Opfinder?

I spanske videnskabelige Kredse har Opdagelsen af et gammelt Dokument for nogen Tid siden vakt stor Sensation. Af dette fremgaar det nemlig, at Spanioleren Mercelino Caleroy Portocarrero i September Maaned i Aaret 1830 har præsenteret Modellen af en af ham selv opfundet »Jernhest« for Hoffet i Madrid. Forevisningen fandt Sted i en meget stor Sal i det derværende Slot. Apparatet hedder det bestod foruden af en med Damp bevæget »Lokomotor« af en Godsvogn, som var lastet med 24 Sandsække samt en »Omnibus« beregnet til 24 Personer og virkede saa fortræffeligt, at saavel Kongen som Dronningen ikke alene roste Opfinderen og hans Opfindelse, men straks besluttede de at overtage 100 Aktier i det Foretagende, som havde til Hensigt praktisk at udnytte Ideen angaaende en Forbindelse mellem Byerne Zerez de la Frontera med Sanlucar de Barrameda.

Dette Projekt er dog aldrig bleven virkeliggjort, antagelig som Følge af de store politiske Begivenheder og de vedvarende Uroligheder, som den Gang rasede i Spanien.

Ikke med Uret tør man i dette Spørgsmaal sikkert gaa ud fra, at har en Opfindelse naaet at vække Opmærksomhed i saa høje Kredse, som her har været Tilfældet, maa den sikkert ogsaa have haft en Fremtid for sig, men tillige maa man ogsaa gaa ud fra, at Opfinderen muligvis i mange Aar har været beskæftiget med sin Ide, før han naaede saa vidt. Man kan sikkert her regne med et à to Aar, førend Modellen har naaet den Fuldkommenhed.

Ser vi nu hen til, at Lokomotivets paastaede Opfinder Stephenson ogsaa først blev færdig i 1830 vil det muligvis senere vise sig, at denne med Uret har været regnet som Lokomotivets Fader.

Efter hvad der yderlig fremgaar af den forefundne Kronik, har den spanske



»Lokomotor« været bedre konstrueret end Stephensons Lokomotiv, og enkelte Dele har mere tilfælles med Nutidens Maskine.

I Øjeblikket gennemstøves alle de spanske Statspulterkamre og Magasiner, for at se om denne ret interessante Model skulde kunne tilvejebringes, hvilket jo ogsaa vil være af historisk Betydning for hele den spanske Nation.

## Humanitet.

I det svenske Lokomotivmandsforbunds Organ »Lokomotivmännens Tidning« læses følgende, som sikkert har Ærinde til mange danske Jernbanemænd.

Mange Gange indtræffer i Tjenesten Kontroverser, snart med én, snart med en anden Tjenestegrens Personale. Ordskifte kan jo nemt opstaa, Ordskifte med paafølgende Indberetning, hvorved der inddrages den paagældende Sag uvedkommende Ting, senere følger personlige Krænkelser og Trakasserier.

Denne Trafik har en for det gode Sammenhold saavel mellem de enkelte Tjenestemænd som mellem de forskellige Grupper skadelig Indflydelse.

Den, som imidlertid gennem inhuman Handling eller ved ufordragelig Adfærd giver Anledning til omhandlede Trakasserier, maa vi paa det skarpeste fordømme.

Sikkert er det, at der fra Lokomotivpersonalets Side ofte vises Smaalighed, Ufordragelighed — ja endog fra forskellige Individuers Side Brutalitet — der giver Anledning til alt andet end behagelige Kontroverser. At saadan Adfærd, maaske fra anden Side, forekommer i maaske endnu højere Grad, er ikke nogen tilstrækkelig Grund. For vor Anseelses Skyld bør vi nøje vogte vore Handlinger, ikke anvende grove Ord eller være brutale i vort Forhold til andre.

Derimod er det vor Skyldighed mod

den Gruppe, vi tilhøre, altid kraftig at hævde den Stilling, vi indtager, gennem en bestemt og velovervejet Optræden, hvilket er egnet til at vække Agtelse og Forstaaelse hos dem, vi kommer i Berøring med.

Den Tid er nu længst forbi, da Arbejderne regnede deres Menneskeværd for Nul; nu fordrer de, saavel som vi Lokomotivmænd og øvrige Jernbanemænd, en human Optræden fra saavel over- som underordnedes Side.

Hvad I vil, at Menneskene skulle gøre imod eder, det gøre I ogsaa mod dem.

Som man ser, er vore svenske Kolleger ikke bange for at sige hinanden Sandheden. »Der er Lokomotivmænd, der udviser brutal og udannet Opførsel mod andre medansatte«, skriver vort svenske Broderforbunds Hovedorgan.

Naar der fra forskellige Sider er protesteret imod, at de uheldige Elementer, som der findes i enhver Tjenestegren, røfles her i Bladet, eller naar en eller anden Uskik drages frem og paatales, lad os saa bare sige Redaktøren Tak, fordi han ved at fremskaffe og optage saadanne Indlæg bidrager til, at Ondet udryddes.

Det er enhver Organisations bedste Egenskab, at den kan holde sin Sti ren, paatale alle Misbrug, alle Standens uheldige Egenskaber, iøvrigt holde Justits, samtidig med at den kræver Medlemmernes Rettigheder respekterede og alle rimelige Krav gennemførte.

Uden det første bliver det sidste umuligt.

Esbjerg, i April.

*M. Mortensen.*

## Organisation.

I norsk »Lokomotivmands Tidende« for Marts ser jeg en Bemærkning i Aarsberetningen for 1907—08, som jeg gerne vilde



have frem i »Dansk Lokomotivtidende«. Der staar:

»Vi kan saaledes nu sige, at samtlige Lokomotivmænd ved Statsbanerne og Hovedbanen staar samlet. Dette i Forbindelse med de andre Egenskaber, som maa være tilstede ved en god Organisation, vil bidrage til et for Foreningen frugtbringende Arbejde«.

Det er stolte Ord, og det glæder mig paa vor Broderorganisations Vegne, at Forholdene der er saaledes, at hele Personalet staar samlet i en Organisation.

Naar jeg har ønsket at beskæftige mig lidt med dette Citat, da er det for at se lidt paa vore egne hjemlige Forhold og se, hvad Grunden er til, at vi ikke alle er samlede i en Organisation.

For ca. 3 Aar siden kunde vi have anvendt de samme Ord om vor Organisation, men Tiden har i nogen Grad ændret dette Forhold, og hvad er Grunden?

Man vil erindre det berygtede underskrevne Opraab om anmassende Optræden o. s. v., som udsendtes forinden Separatisternes dannede »egen« Organisation. Maa jeg indskyde den Bemærkning, at man ikke skal tage Ordet »egen« altfor bogstaveligt, det varede jo ikke saalænge, at man i den Kreds kunde staa paa egne Ben, men søgte Støtte hos en anden Organisation, der ogsaa *kærlig* tog sig af de hjemløse. — Se Jens Gnistfangers Artikel i Nr. 8.

Naa omtalte Opraab udsendtes for at klargøre de Grunde man havde til at udtræde af D. L. & L. F.

I September Maaned 1908 var man kommen saa vidt i Separatisternes Lejr, at man mente, at Tiden var moden til at søge at faa et Samarbejde i Stand med D. L. & L. F. for om muligt at naa til igen at staa samlet i en Organisation.

Dette maa man i det mindste antage har været Meningen, men man ønskede, saa vidt jeg kunde se, at D. L. & L. F. skulde være den imødekommende, og at de skulde have alle Fordelene paa deres Side.

De ledende Separatister maa saaledes den Gang have haft Forstaaelsen af, at som Forholdene var og er, var de uholdbare.

Imidlertid kom man ingen Steder, de menige Separatister vilde nemlig hverken det ene eller andet.

Disse Mennesker har faaet dem en Kæphest, som de nødig vil skille dem ved, og de er fri for at have noget med Lokomotivfyrbøderne at gøre, at de intet Begreb har om Organisation gør naturligvis mindre til Sagen.

Paa omtalte Møde blev der fra Separatisternes Side udtalt, at det ovenomtalte Opraab var et forfejlet Skridt, man havde foretaget sig. Dermed slog de faktisk Benene fra dem selv og staar som Følge deraf uden noget egentligt Grundlag for deres Eksistens.

For de har antagelig ikke den Ide, at de med deres Organisation kan gøre noget virksomt i alvorlige Sager.

Men det var og er vel egentlig heller ikke det, man havde, som den inderligste Grund til at prøve paa Dannelse af en Lokomotivførerforening, den egentlige Grund er *Nægtelse af enhver Ret for Lokomotivfyrbøderne til at tale med om Tjenesteforhold, Kørselsfordeling o. s. v.*

Man vilde ikke høre paa Lokomotivfyrbøderne paa Møderne, de skulde være stumme, og da de nu ikke var det, saa maatte d'Hrr. gaa.

Paa et saadant negativt Grundlag staar man i den Organisation, man ønsker saa fuldstændig som muligt, at holde Lokomotivfyrbøderne ude fra alt, selv om det i nok saa høj Grad vedrører dem.

Disse Mænd kan ikke forstaa eller vil ikke forstaa, at det ikke paa nogen Maade kan siges at være anmassende, naar Lokfbr. i en eller anden Tur ønsker denne forandret, ikke heller at de har Ret til at tale med, naar Kørselsfordeling skal laves.

Forholdet er imidlertid jo ogsaa saaledes, at Lokfbr. i Reglen overlader sin Fører at ordne dette, saalænge Hensynet til hvad man med Rimelighed kan forlange udført af Personalet, er det gældende, og at man sætter Hensynet til god Tjeneste i første Række og Fortjenesten i anden Række, men saasnart det omvendte sker, at det er For-



tjenesten, det kommer an paa, da er det Muligheden af, at Lokfbr. vil tale med, kommer til at foreligge.

Man mener fra separatistisk Side, at kan Førerne holde ud, saa skal Lokfbr., og dermed er den Pot ude.

Videre siger de: »Da vi var Fyrbødere, var der ingen, der spurgte os om noget, vi havde pænt at tie og finde os i, hvad Lokomotivførerne lavede«.

Ja det var den Gang, men Forholdene er imidlertid ikke saa patriarkalske mere, nuomstunder ønsker alle tænkende Mennesker at tale med, naar Forhold ordnes, som i mere eller mindre Grad berøre dem. Man skulde ikke synes, at nogen kan have noget at indvende mod dette.

Som man af ovenstaaende Citat vil se, er man i Norge og for den Sags Skyld i Sverig med anderledes forstaaende med Hensyn til, hvad der kræves af Folk i samme Fag, at alle slutte sig til deres faglige Organisation, er hinanden behjælpelig med at høste det bedste Udbytte af denne.

Hvis de Lokomotivførere, som har udskilt sig fra os, kan naa til den almindelige og gældende Opfattelse af Organisationens Betydning, vil disse vel melde dem ind i D. L. & L. F. igen og ikke som nu staa som Led i en Organisation, der som Formaal til en vis Grad har sat sig, at holde Lokomotivmændene nede paa Lønninger, som de synes passende.

*Risby.*

---

## Italienske og franske Lokomotiver.

---

I »Revue generale des chemins de fer 1908« har Demoulin indgaaende fremdraget sine Erfaringer angaaende Forsøgsprøver med italienske Statsbanelokomotiver og de paa den franske Vestbane i Drift værende Maskiner med overhedet Damp. Beretningen er særlig interessant, fordi det i første

Linie drejer sig om en Sammenligning mellem almindelige tocyndrede Høj- og Lavtryk-Maskiner — og Lokomotiver med overhedet Damp, mens det i anden Linie omhandler Forsøg med 4cyndrede Kompound — og Lokomotiver med overhedet Damp. Resultatet er bleven, at Anvendelsen af Lokomotiver med overhedet Damp absolut maa anses for den fordelagtigste i Særdeleshed paa Grund af Besparelsen af Brændselsmaterialet. Formindskelsen af Vandforbruget udgør ca. 20% ved samme Kraftudfoldelse.

Spørgsmaalet om Vedligeholdelsesomkostningerne er endnu ikke tilstrækkeligt belyst Af nyere Forbedringer, som var bragt i Anvendelse paa de betræffende Lokomotiver, maa noteres Schmidts Overheder og Indførelsen af Stempelglidere. De sidstnævnte fordrer i Forbindelse med andre Aarsager en forsigtig Behandling af Lokomotiverne saavel under Kørslen som ved Reparationerne i Værkstedet. Særlig henviser Demoulin til, at de indvundne Besparelser let gaar tabt igen, naar Stempelgliderne bliver utætte, og at Lokomotiver med overhedet Damp først kan anses som fuldt tilfredsstillende, naar det en Gang lykkes at indføre en paalidelig Ventilstyring.

Som et sikkert Tegn paa at Stempelglideren — der er Idealet med Hensyn til Gliderens Aflastning, — har kulmineret, ser man bl. a. af, at Østrierne og Tyskerne er ved at gaa bort fra Stempelglidere og i Stedet for anvender Ventilglidere. Der er den Ulempe ved Stempelglidere, at de foruden ovennævnte uheldige Egenskaber giver et uforholdsmæssig stort skadeligt Rum og har det til fælles med Kasseglideren, at den haartrækker Dampen. Ved Anvendelse af Ventiler er det skadelige Rum indskrænket til et Minimum, og ved pludseligt at aabne og lukke for et stort Areal undgaar man Dampens Haartrækning. Af Ventilsystemer er Lentz det mest kendte, og vi haaber ved Lejlighed at kunne give en Beskrivelse heraf.

Red.





## En anbefalelsesværdig Foranstaltning.

En samfundsnyttig Ide, som Autoriteterne her hjemme burde tage op til Drøftelse og Forsøg, har Administrationen for de saksiske Statsbaner haft, da den til Arbejdernes og de andre Ansattes Tilfredsstillelse oprettede forskellige Marketenderier for Salg af Spise- og Drikkevarer (alkoholdige Drikke serveres ikke). Indtil 1907 var der anvendt henimod 36000 Mk. Beløbet er saaledes fordelt: 10082 Mk. til Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventar, for Tilberedelsen af Kaffe, Sodavand og Limonade, 19953 Mk. til Indkøb af Raastoffer o. s. v., for Tillavning af Kaffe, Kakao, Sodavand, Limonade og alkoholfri Punsch. I Arbejds løn udbetalt 5960 Mk. Ialt solgtes der for 9808 Mk. Kaffe, 1004 Mk. Kakao, 3267 Mk. hugget Sukker, 3202 Mk. Sodavand, 18427 Mk. Limonade og 377 Mk. alkoholfri Punsch, dertil kommer 32 Mk. i andre Indtægter samt 755 Mk. i kontant Kassebeholdning, saaledes at Regnskabet balancerer med 36800 Mk. Omend at der ved enkelte Udsalgssteder har vist sig fejlagtig Regnskabsførelse, saa har til Gengæld andre givet mindre Overskud.

Hensigten og Nyttens af denne Vel-færdsforanstaltning bestaar ikke alene deri, at de Ansatte altid er i Stand til paa Stedet at faa en Forfriskning til billige Priser, men det har tillige vist sig, at ved denne Foranstaltning er Alkoholens mange Farer for den enkelte bleven modarbejdet paa en virksom Maade.

De badiske Jernbaneautoriteter har ialt oprettet 11 Afholdsmarketenderier for sit Personale. Om Tvang er der aldeles ingen Tale, det staar enhver frit for, hvorvidt han der eller andre Steder ønsker at nyde sine Forfriskninger eller Spisevarer, om han vil være Afholdsmand eller ej, men ikke desto mindre viser det sig, at der siden denne Reforms Indførelse for den største Dels

Skyld aldeles ingen Trang er for Nydelsen af Alkohol.

I Marketenderierne leveres tillige Citroner til billigste Dagspris.

---

## Fra den glade Jernbaneverden.

I Følge Meddelelse i Dagspressen har Direktionen for Jernbanerne i Schweiz udsendt følgende opsigtsvækkende Kundgørelse:

»Damehatte, der maaler mere end 800 Millimeter i Diameter, skal behandles som Cykler.«

Naar en Dame med en af de moderne, store Hatte stiger ind i et Tog i Schweiz, maa hun altsaa enten tage Plads i Pakvognen sammen med Cyklerne eller aflevere Hatten i Godsvognen og stige barhovedet ind i Kupéen!

Til Efterlignelse for de danske Statsbaner. Men det vil da samtidig være nødvendigt at forsyne hver af Togpersonalet med en Meterstok for at kunne maale de Skønnes — lad os sige skønne Hovedbedækning. — Men et Spørgsmaal er det, om de ikke af Galanteri mod Damerne — i hvert Fald de unge — alligevel lader dem gaa ind i Kupéerne.

---

## Forskelligt.

Efter statistiske Oplysninger udvindes der aarlig for Tiden henimod 20 Millioner Tons raa Olie af Jorden, hvoraf atter udskilles Belysningsolie, Smøreolie, Benzin, Gasolin, Paraffin og andre Produkter. Restproduktet fra Belysningsolie- og Smøreolie-Fabrikationen, som er en tykflydende, klæbrig, sort Masse, benævnes i Rusland *Astatki*, *Masut* o. s. v. og anvendes som flydende Brændsel. Medens Udbyttet af Belysningsolie i Almindelig-



hed er afhængig af den raa Jordolies Beskaffenhed, paavirkes dette i Baku, der er Midtpunktet for Ruslands Jordolieproduktion, i første Linie af de forhaandenværende Prissvingninger. Hovedmængden af den udvundne raa Jordolie anvendes dog i Landet selv til Brug ved Fyring paa Dampkedler saavel paa Skibe som paa Landjorden og kun en Brøkdel udføres. Udførslen viser stadig Tilbagegang, fordi Landet i stedse stigende Grad anvender den billige Olie til Brændsel for sine Lokomotiver.

Den raa Jordolie anvendtes iøvrigt allerede for flere Aar siden som Brændsel under Skibskedler og Lokomotiver i Amerika, og da særlig i Pennsylvanien, men man gik paa Grund af Brandfarligheden hurtig bort fra den.

Besparselsen ved at anvende Olie som Brændsel ved større Maskinanlæg, og da specielt til Søs, betinges selvfølgelig i første Række af den for Øjeblikket raadende Pris, og denne er igen ligesaa selvfølgelig betydelig højere i Vestevropa end i Rusland og Amerika, hvor selve Olien fremkommer. I begge disse Lande er Fyringen med flydende Brændsel meget almindelig, medens denne i Østrig, Tyskland, England med flere andre Stater endnu befinder sig paa Forsøgsstadiet. En vigtig Fordel ved flydende Brændsel er den ringe Plads, det tager ombord i Skibene, sammenlignet med Kul, og dette Forhold kommer alle hurtiggaaende, mindre Dampbaade tilgode, og da specielt Torpedobaadene, hvis Virkningsradius med dette Brændsel næsten kan fordobles. Dette har ført til, at den engelske Flaades sidstbyggede Torpedojagere alle fyres med raa Olie, hvorved Fyrpersonalet betydelig indskrænkes. En anden Fordel er den Hastighed, hvormed Olien kan fyldes i Tanke. En russisk Damp indtog saaledes fornylig 1000 Tons flydende Brændsel i mindre end fire Timer. (Zeitschrift des Vereins o. s. v.)

\* \* \*

I »Railroad Gazette« omtales et ejendommeligt Tilfælde paa Tæring i en Lokomotivkedel, som havde gjort Tjeneste i flere

Aar uden at blive underkastet »stor Reparation« og »indvendig Eftersyn«. Da Fyrkassen skulde fornyes, og som Følge deraf borttages, opdagedes det, at flere af Dækstøtteboltene, som afstiver Fyrkassens Top, befandt sig i en mærkelig Tilstand. I en Tommes Højde over Pladen var disse Støttebolte tæret bort paa et Stykke, der i Længderetningen maalte een Tomme, og saaledes at dens Diameter paa dette Stykke var reduceret til det Halve, og enkelte af Dækstøtteboltene var tæret helt over.

Det var ikke muligt at opdage Grunden til denne Tæring; at den var symmetrisk med Hensyn til Toppladens Midtlinie, kunde berettige en til at formode, at en særlig Cirkulation af Kedelvandet har fundet Sted paa dette Punkt i Kedlen, omend det er vanskeligt at sige, hvad der kan have frembragt disse Strømninger.

\* \* \*

Det i den senere Tid stærkt omtalte Metal, *Tantalum*, er et haardt, graaagtigt Metal, der er noget tungere end Jern og i Besiddelse af en paafaldende Bøjelighed og Smidighed. Under Hammeren bliver det haardere end det haardeste Staal, og man har endogsaa bragt det paa Tale som Diamantens Stedfortræder til særlig haarde Boreprocesser.

Det paavirkes ikke af Luften undtagen ved meget høje Temperaturer og angribes ikke af Syrer med Undtagelse af Fluorforbindelser. Foruden den nu ret almindelige Anvendelse som Glødeemne i Tantalampen bruges det til Ligninger med Staal, hvilken Blanding foruden udpræget Haardhed tillige er meget sejt. For at tilvejebringe disse Betingelser fordres der kun en meget lille Procent Tantalum tilsat Staalet.

\* \* \*

Anvendelsen af Aluminium, det letteste af alle Metaller, har i de sidst forløbne Aar taget et mægtigt Opsving. Det støbes nu i store Mængder til Anvendelse i Automobilindustrien og til Forbrændings- og Eksplosionsmotorer, som anvendes i Undervands-



og Torpedobaade. En senere Anvendelse er Paastrygning med Aluminiumspulver i Stedet for den tidligere anvendte Galvanisering, til Skibsbrug har dette stor Betydning, da Aluminiumsfarven er modstandsdygtig overfor Søvandets tærende Paavirkning, og i det hele taget beskytter mod Iltning. Desuden er den betydelig billigere end Galvanisering, og hvad ligeledes er af Vigtighed, giver et langt smukkere omend noget dødt Præg. Den kan ligeledes med Fordel anvendes til Paastrygning af varme Flader. En stor Fabrik i England har særlig kastet sig over denne Industri og fremstiller nu Aluminiumsfarver, som i stor Udstrækning anvendes paa engelske Fragtdampere til Maling paa Steder, der hyppigt vaskes, og i Skibe, der paa Grund af de res Bestemmelse ere vanskelige at holde ren e.

Endvidere har Metallet fundet Anvendelse i Fotografien som Glimtlys til Øjeblikksfotografering i Stedet for det hidtil benyttede Magniumspulver. Aluminiums store Affinitet for Ilt, dets Haardhed og Uopløselighed, sammen med de mange ejendommelige Egenskaber, dets Ilter er i Besiddelse af, gør det anvendeligt til en Mængde Formaal, det anvendes saaledes til at fremstille særlig høje Temperaturer (Thermitprocessen, tidligere omtalt her i Bladet), til Reduktion af Metaller og til Fabrikation af eksplosive Stoffer.

Efterløn (Naadesjerdingaaret) er bleven indført paa Horsens-Bryrup-Banen. Mon det ikke snart skulde lysne for Statens Tjenestemænd?

Striden mellem Sygekassens Repræsentantskab og dens Formand har nu funden sin Afslutning, idet Ministeriet har resolveret, at Afgiften for Jernbanerekamen skal tilfalde Statsbanerne og ikke Sygekassen.

Lokomotivkommissionen afgiver antagelig i Juni sin Betænkning. Den bestaar

af følgende Herrer: Maskindirektør Busse, Direktør J. Knudsen (Burmeister & Wain), Direktør Caroc (Smith, Mygind & Hüttemeier), Folketingsmand Samuelson og Formanden for Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund I. A. Hansen.

Den længste Jernbanebro i Verden er 39 Klm. lang og findes naturligvis i Amerika over Saltsøen ved Mormonbyen Utah.

Paa Finansloven i Prøjsen er for indeværende Aar forlangt 30 tekniske Jernbanesekretærer, 10 Banemestre 1. Klasse, 24 Værkmestre, 48 tekniske Kontorassistenter og Banemestre, 64 Jernbaneassistenter (hvorimod Trafiksekretærernes Antal formindskes med 71), 250 Lokomotivførere, 100 Togførere, 50 Værkførere, 200 Sporskiftere 1. Klasse, 100 Blokpostsporskiftere, 250 Lokomotivfyrbødere, 1500 Sporskiftere, 250 kvindelige Medhjælpere, 97 Kolonneførere, 200 Togbetjente. Derimod skal Antallet af Telegrafistinderne formindskes med 84, Pakmestrene med 50 og Banevogterne med 165.

I Aaret 1907 blev der tilsammen bygget 7362 Lokomotiver af de 12 Lokomotivfabriker, som findes i de Forenede Stater og Kanada. Af dette Antal udførtes 885.

---

## Jernbanebladet,

der fra at være et Ugeblad fremtidigt vil udkomme hver 14. Dag, er samtidigt overgaaet i Tidskriftformat.

Ser man tilbage paa de forløbne Aargange har Jernbanebladet ved sine mange velskrevne Artikler udrettet et virkeligt Oplysningsarbejde blandt Jernbanemændene. Dog maa man anse Jernbanebladet, der har Bud til alle Jernbanemænd, i nogen Maade



har misforstaaet sin Opgave, naar det forhen uden noget som helst Mandat lejlighedsvis har villet opkaste sig til Overformynder for Jernbaneorganisationerne.

I det Prospektus, Jernbanebladet i sin nye Iklædning udkaster, vil det lægge an paa historisk-biografiske Skildringer, populære tekniske Artikler, Skildringer fra Udlandets Jernbanehistorie og fagligt Stof. Paa disse Felter vil det Værk, som Jernbanebladet ad Aare vil blive, have sin absolute Berettigelse, og maa man blot beklage, at et saadant Foretagende ikke forlængst har set Dagens Lys.

Skal imidlertid Jernbanebladets Oplysningsarbejde paa faglige og tekniske Omraader lykkes, og der er i disse Henseender en vid Mark, da vil det være en absolut Nødvendighed, for at Læserne kan faa det rette Udbytte, at det til det tekniske Stofs Bearbejdelse anvender teknisk uddannet Medhjælp. Beviset herfor afgiver Jernbanebladet selv i sit Prøvenummer, idet det i en Omtale af Lokomotivet i sin simpleste Form og dets Opfinder George Stephenson, Side 7, 2den Sp. 5te Lin. fra o. siger:

»Hele Maskinen gav han et fjedrende Underlag af — Damp o. s. v.«

For den Del af Statsbanernes Tjenestemænd, som er teknisk uddannet — vi tænker her nærmest paa Lokomotivpersonalet — er dette Udtryk jo en Meningsløshed, som Fagfolk ikke kan faa til at glide ned, og noget lignende vil sikkert mangfoldige Gange gentage sig, saafremt Jernbanebladet ikke respekterer Fagkundskaben og tager den med paa Raad.

Ganske vist var George Stephenson ikke teknisk uddannet, men Lokomotivteknikken er i det tyvende Aarhundrede — Dampens og Elektricitetens Aarhundrede — gaaet frem med saadanne Stormskridt, at der til teknisk Stof ufravigeligt hører teknisk uddannet Medhjælp.

Disse paapegede Mangler vil sandsynligvis være af rent forbigaaende Natur, og kan vi derfor kun ønske Jernbanebladet til Lykke med de store Maal, det har sat sig.

## Lokomotiver og dansk Maskinindustri.

(Fortsættelse af K. M. Klausens Tale.)

Jeg kan saaledes nævne, at en bestemt Maskine i et Aar blev leveret af en Fabrik i Kassel for 38,000 Kr., men Aaret efter, da de danske Fabrikker var slaaede ned, forlangte man for den samme Maskine dernedefra 48,000, altsaa paa et eneste Aar en Stigning paa 10,000. Nu kunde man sige, at det maaske er Materialierne, der ere blevne dyrere, men jeg tror dog neppe, at det er Prisen paa Materialierne, der er stegne i den Grad, jeg tror snarere, at denne Stigning skyldes, at Udlandets Fabrikker var sikre paa, at der ikke vilde komme nogen Konkurrence fra vort eget Land, og benyttede sig deraf til at skruer Prisen op.

I Aar er der jo paa Finansloven forlangt meget betydelige Beløb til Anskaffelse af Lokomotiver. Den højtærede Minister har nævnt, at der skulde anskaffes 31 nye Lokomotiver, deriblandt 14 af de store Iltogslokomotiver, 13 Godstogs- og 4 Rangerlokomotiver, i alt til et Beløb, som Ministeren opgjorde til 2,120,600 Kr. Denne betydelige Sum repræsenterer jo meget Arbejde, og derfor forekommer det mig, at det Forslag, som den højtærede Minister her har fremsat, fortjener den alvorligste Overvejelse og den bedste Støtte fra vor Side. Det vil være glædeligt for os alle, om det Forsøg, Ministeren her har antydet, kunde blive gennemført. Det drejer sig jo, som Ministeren oplyste, ikke alene om de nye Lokomotiver, som Staten skal anskaffe, men ogsaa private Baner og private Entreprenører have Brug for saadanne Maskiner, saaledes at der i alt kan ventes at være Brug for ikke mindre end 70 aarligt, dels store, dels smaa Maskiner, repræsenterende en Sum af 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Million Kr. Herigennem vil der jo skabes et meget betydeligt Arbejde, saaledes at mange af de Hænder, der



ere ledige, ville kunne finde Beskæftigelse.

Jeg vil derfor takke den højtærede Minister, fordi han har stillet sig saa velvillig i denne Sag og ønsker at gøre et alvorligt Forsøg. Jeg vilde ogsaa finde det heldigt, om der blev nedsat en saadan lille Kommission. Det var det, der blev foreslaaet fra Socialdemokratiets Side for 2 Aar siden, og som den Gang blev afvist. Jeg havde den Gang netop ogsaa tænkt mig, at i denne Kommission skulde baade et Par Arbejdsgivere og et Par Arbejdere og saa naturligvis en eller to af Statens Embedsmænd have Sæde. Naar saa Materialet var samlet og blev forelagt os af denne Kommission, vilde vi jo have Lejlighed til at kunne gennemgaa det, og vi vilde da ogsaa faa at se, hvilket Resultat denne Kommission kom til. Viser det sig saa, at denne Virksomhed er umulig for vort Land, ja, saa maa vi opgive det, og saa er den Sag ude af Verden og kan ikke rejses foreløbig, men viser det sig, at det er en Virksomhed, som godt kan gennemføres, saa maa vi alle ønske, at en saadan Kommission hurtigst muligt kunde ende sit Arbejde, saa det kunde ske, som den højtærede Minister antydede, at maaske allerede i Aar nogle faa af de Maskiner, som skulde anskaffes, kunde blive givne i Entreprise til et Par private Fabrikker, saa man allerede i Aar kunde se Forsøget.

Den højtærede Minister antydede nogle Beregninger, som have Interesse i denne Sag. Blandt andet anførte Ministeren, hvordan det stiller sig med Tolden, og mente at den Told, der skulde svares af de Materialer, som skulde indføres til et Lokomotiv, androg 500 Kr. Naar den højtærede Minister har nævnt dette Tal: 500 Kr., er han vist meget paa den sikre Side. For mig er det opgivet, at Tolden vilde være det dobbelte, altsaa 1,000 Kr., og hvis dette Tal er rigtigt, saa bliver Beskyttelsen jo saa meget større, som dette Beløb er større end det af Ministeren nævnte. Jeg tror ogsaa, at den højtærede Minister er paa den sikre Side, naar han siger, at hvis Staten skulde anlægge en Fabrik, vilde den

coste  $3\frac{1}{2}$  à 4 Mill. Kr. Var det ikke saaledes? Den Gang vi for 2 Aar siden forhandlede Sagen, blev det af Regeringen oplyst, at det vilde koste  $2\frac{1}{2}$  à 3 Millioner. Nu er der lagt 1 Mill. Kr. til. Jeg mente den Gang, at den Sum, som var nævnt af den daværende Trafikminister, var for høj, jeg henviste nemlig til Fabrikken »Vulkan«, der har leveret mange Maskiner, den har leveret Maskiner til Odense—Kerteminde-Banen, Aalborg—Hadsund-Banen, Æbeltoft—Trustrup-Banen, Varde—Nebel-Banen, Holbæk—Nykøbing-Banen og Høng—Tølløse-Banen foruden ogsaa til Statsbanerne. Denne Fabrik nede i Maribo har kostet i alt at anlægge mellem 500,000—600,000 Kr., og den var ikke alene indrettet som Lokomotivfabrik, men ogsaa som Waggonfabrik og som Fabrik til at fremstille andre Maskiner, f. Eks. Landbrugsmaskiner. Naar denne Fabrik ikke har kostet mere end ca. 500,000 Kr., tror jeg, man er paa den sikre Side, naar man anfører, at det vilde koste  $3\frac{1}{2}$  à 4 Mill. Kr. at bygge en Lokomotivfabrik. Jeg tror, at Staten kunde komme noget billigere til det. Staten har et Par Fabrikker, som vist godt kunde paatage sig dette Arbejde og med en ikke ret stor Udgift.

(Fortsættes.)

---



---

## D. L. & L. F.

---

### Til Medlemslisten.

Gjedser. Indm.  $\frac{1}{4}$ —09.

Lokfbr. O. Jensen (120).

— H. Leth-Nissen (125).

Nykøbing F.  $\frac{1}{4}$ —09.

Lokfbr. C. J. Andersen (182).

---



---

### Rettelser.

I »Optegnelser fra en Rejse til Rom og Neapel« er indløben følgende Trykfejl:

Lokomotivtidende Nr. 13, under Be-



skrivelsen af Rejsen fra Wien til Venedig, staar Stationerne *Pontebbo* og *Hestre*, skal være *Pontebba* og *Mestre*.

Lokomotivtidende Nr. 15 under Beskrivelsen af Bologna staar paa Levningerne af et *Iristempel*, skal være *Isistempe*.

Lokomotivtidende Nr. 16 under Beskrivelsen af Badeanstalter i Rom staar paa *Piazza San Picho*, skal være *San Pietro*; staar er *Luterankirken*, skal være *Laterankirken*; staar *Kejser Deobletians Thermer*, skal være *Deocletjans Termer*; under Beskrivelsen af Rejsen fra Bologna til Rom staar *Engnen om Mentona*, skal være *Mentana*.

Lokomotivtidende Nr. 18 under Beskrivelsen af *Capitolium* staar *Tarzuinius-Prisous*, skal være *Tarzuinius-Priscus*.

Lokomotivtidende Nr. 3 under Beskrivelsen af *Køreturen til Pompeji* staar *Torre del Grebo*, skal være *Torre del Greco*.

Lokomotivtidende Nr. 4 under Beskrivelsen af *Pompejis Undergang* staar efter *Dio-bassius*, skal være *Dio-Casius*.

Lokomotivtidende Nr. 5 under Beskrivelsen af Rejsen gennem Norditalien staar passerer *Lobarno*, skal være *Locarno*.

Lokomotivtidende Nr. 7 under Beskrivelsen af *Bismarkmonumentet* staar er 65 *Fod højt*, skal være er 165 *Fod højt*.

## Personalialia.

$\frac{1}{4}$  09.

### Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er Haandværkerne:

Nr.

- 7105 H. J. Fournaise, 2. Kreds med Tjeneste-Nr. 1 i Fredericia  
2129 M. C. Mortensen, Aarhus — 6 Skanderborg  
2127 R. Rasmussen, Aarhus — 33 Langaa 3  
2125 A. Zachariasen, Aarhus — 111 Langaa 4  
857 C. S. F. Pedersen, Kbhavn. — 113 Kbhavn. H. 5  
2131 S. M. Mikkelsen, Aarhus — 117 Aarhus H.  
7107 A. R. Feddersen, 2. Kreds — 122 Esbjerg  
2132 M. Rasmussen, Aarhus — 124 Aarhus H.  
190 H. Leth-Nissen, Kbhavn. — 125 Gjedser  
200 A. M. Kyhl, » — 127 Kbhavn. G. 5  
203 G. V. Borup, » — 41 Kbhavn. Ø.

- 6196 H. C. Rasmussen, 5. Kreds — 137 Vedde  
2133 C. A. thor-Straten, Aarhus — 141 Struer  
178 J. L. G. Christensen, Kbhavn — 159 Kbhavn H. 1  
5128 E. P. J. Nissen, Nyborg — 164 Nyborg  
6171 H. R. Blicher, 1. Kreds — 175 Kbhavn. H. 1  
205 H. C. Mathiasen, Kbhavn. — 177 Slagelse  
192 J. K. Jensen, » — 178 Kbhavn. Ø.  
6136 L. A. Børgesen, 1. Kreds — 179 Kbhavn. H. 5  
6157 J. D. Knudsen, 1. Kreds — 180 Kbhavn. G. 1  
805 F. C. Jensen, Kbhavn. — 181 Fredericia  
851 C. J. Andersen, » — 182 Nykjøbing F.  
831 P. C. Andreasen, Kbhavn. — 183 Kbhavn. H. 1  
862 H. V. K. Jensen, » — 184 Kbhavn. H. 1  
813 C. W. Jensen, » — 199 Kbhavn. G. 1  
6168 J. A. Rasmussen, 1. Kreds — 284 Kbhavn. G. 1  
2136 P. Rasmussen, Aarhus — 299 Aarhus H.  
199 J. M. Junge, Kbhavn. — 354 Kbhavn. H. 1  
811 H. P. Hansen, Kbhavn. — 357 Esbjerg  
5129 P. C. Hansen, Nyborg — 358 Kbhavn. H. 1  
2137 G. Hansen, Aarhus — 359 Aarhus H.  
2139 E. O. A. Thomsen, Aarhus — 362 Kbhavn. H. 1  
2134 S. P. Sørensen, » — 386 Aarhus H.  
2143 A. D. Jørgensen, » — 365 Thisted  
2146 V. Stephensen, » — 367 Skanderborg  
2145 J. Andersen, » — 372 Thisted  
2144 C. F. Duus, » — 373 Fredericia  
840 M. F. A. Hansen, Kbhavn. — 374 Korsør  
842 M. V. Andersen, » — 375 Kbhavn. H. 1  
818 H. J. Rasmussen, » — 377 Kbhavn. H. 1  
2141 N. H. J. J. Pallesen, Aarhus — 378 Thisted  
5127 N. P. Jørgensen, Nyborg — 379 Nyborg  
2142 P. A. V. K. Givskov, Aarhus — 369 Aarhus H.  
2148 J. B. Jørgensen, » — 380 Struer  
2140 L. P. Larsen, » — 381 Aarhus H.  
2147 S. C. Rasmussen, » — 382 Struer  
5130 C. E. L. Rasmussen, Nyborg — 383 Esbjerg  
5132 P. S. Pedersen, Nyborg — 638 Esbjerg  
2138 C. A. Nielsen, Aarhus — 639 Esbjerg  
2152 L. J. Overballe, » — 640 Aarhus H.  
5133 L. C. S. Jørgensen, Nyborg — 641 Nyborg  
2153 J. F. Clausen, Aarhus — 642 Aarhus H.  
5135 K. K. Rasmussen, Nyborg — 643 Nyborg  
2149 E. P. Rasmussen, Aarhus — 644 Esbjerg  
2150 L. M. Sørensen, » — 645 Randers  
5116 J. E. Jakobsen, Nyborg — 646 Nyborg  
2151 A. M. J. Boldreel, Aarhus — 647 Frederikshavn  
6193 H. V. Pedersen, 5. Kreds — 648 Kbhavn. H. 1  
6211 H. O. Jensen, 5. Kreds — 649 Kbhavn. H. 1  
6195 J. A. J. H. Jakobsen, 5. Kreds — 650 Korsør  
2155 J. E. Larsen, Aarhus — 651 Aarhus H.  
2156 J. Hansen, » — 652 Holstebro  
5115 C. V. Rasmussen, Nyborg — 653 Aalborg  
835 H. C. Hansen, København — 654 Randers  
837 P. J. Thorngaard, » — 655 Kbhavn. H. 1  
5112 M. F. G. Petersen, Nyborg — 656 Glyngøre  
863 J. V. S. Endersen, Kbhavn. — 657 Randers  
2154 E. P. Larsen, Aarhus — 658 Skanderborg  
865 S. B. A. Blak, København — 659 Randers  
5113 H. Hansen, Nyborg — 660 Aalborg



# Regnskab

for  
**Kong Christian IX.s Understøttelses-**  
**fond ved de danske Statsbaner**  
 fra 1. April 1908 til 31. Marts 1909.

## Indtægt.

Indkomne Bidrag for 1908 . . . . .	Kr. 529,80
Indvundne Renter . . . . .	558,33
Gave fra Stationsforstanderfor-	
eningen . . . . .	1000,00
Tilfældige Bidrag . . . . .	50,00
	<u>Kr. 2138,13</u>

## Udgift.

Udbetalte Understøttelser, 13	
Portioner à 100 Kr. *) . . . . .	Kr. 1300,00
Tryksager . . . . .	14,75
Omkostninger ved Indkøb af Ob-	
ligationer . . . . .	8,61
Til Formuen henlægges . . . . .	814,77
	<u>Kr. 2138,13</u>

- \*) Understøttelserne blev udbetalt til:
- Enken efter en Stationsforstander
  - Portør
  - do.
  - Konduktør
  - Fyrbøder
  - Ekspedient
  - Togfører
  - Depotarbejder
  - do.
  - Stationskarl
  - Revisor
  - Lokomotivfører
  - Datteren efter en afd. Togfører

**Status** den 31. Marts 1909:

Beholdninger.	
Beholdning i den danske Land-	
mandsbank . . . . .	Kr. 113,53
Obligationer til paalydende	
Værdi 12500 Kr., bogført for -	12522,50
	<u>Kr. 12636,03</u>

## Gæld.

Fondets Formue . . . . . Kr. 12636,03

Fondets Formue var den 31. Marts  
 1908: 11821 Kr. 26 Øre.

København, den 31. Marts 1909.

Ambt.

Regnskabet er revideret og overens-

stemmende med foreliggende Bilag. Be-  
 holdningen er til Stede.

14. April 09.

J. Friis-Skotte.

V. Tietze.

## Tandlæge Wilh. Amsineh,

Vesterbrogade 45

(Vesterbrotorv — Hjørnet af Gasværksvej)  
 behandler Jernbanesygekassens Interes-  
 senter efter Sygekassens Takst.

## Spiller De hjemme?

Forsøg engang mit nye Klaver-  
 album „**Det grønne Hefte**“, som  
 altid bringer et Dusin af de mest  
 efterspurgte Musik-Nyheder. Et Prø-  
 vehefte kan bestilles og Abonnement  
 tegnes hos min Broder, Lokomotiv-  
 fører VILH. JESPERSEN, Køben-  
 havn H. Heftet kan ogsaa faas for  
 Violin. Pris 1,25.

Ærbødigt

⌘ Olfert Jespersen, ⌘  
 Æbildgaardsgade 3, København.

## Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Jernbanevej 31, Es-  
 bjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16<sup>III</sup>, Kø-  
 benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitolinje eller dens Plads, med Fradrag  
 af 20 pCt for staaende Annoncer.

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.