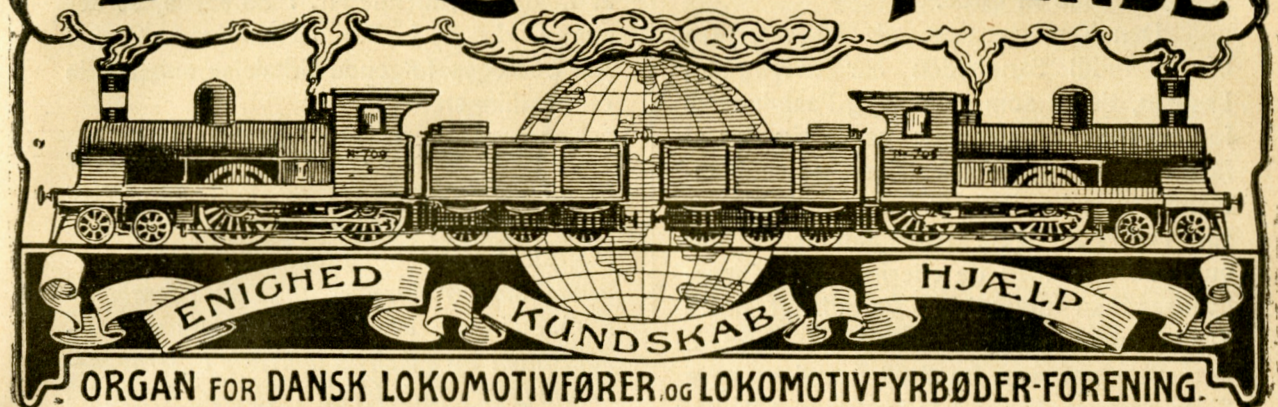


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Nr. 16.

15. August 1910.

10. Aarg.

Løgnens Ansigt.

I.

Der gives desværre mange Mennesker her i Livet, som besidder den store taktløse Fejl at udslynge tilslørede eller endnu værre usandfærdige Beskyldninger om deres Modstandere. Man træffer undertiden saadanne Personer baade med Rævens Farve og Sind. Hvor ofte forekommer da ikke Udtalelser som: Jeg har fra den eller hin hørt! — Lad os endelig ikke tale derom, for den eller hin overordnede har sagt dette eller hint om Dem, og dersom De blot vidste, hvad det var, men spørg mig ikke o. s. v.

Og disse Mennesker gør det faktisk kun for at skabe Sensation eller gøre sig interessante; thi som Regel ved de dog intet, eller der ligger muligvis bag saadanne Udtalelser mindre noble Motiver, maaske ogsaa Dumhed. Dersom saadanne Mennesker egentlig i Forvejen vilde overveje Konsekvenserne af deres Adfærd, da vilde de sikkert enten helt holde deres Mund eller sige Sandheden.

Det mindste er selvfølgelig, at Sandheden fordunkles, og at Dør og Port aabnes for Bagvaskelser; værre er det derimod,

hvor et saadant Niddingsværk skyldes en planlagt Sammenrottelse for at underminere Medmenneskenes og Foreningslivets Eksistens, i Særdeleshed hvor disse er afhængig af overordnede Personer, som er lette at paavirke i ugunstig Retning for vedkommende.

Der gives et gammelt Ord, som siger, at Løgneren har korte Ben, d. v. s., at man ikke kommer langt med Løgn, idet den dog indhentes af Sandheden. I Virkeligheden er Sandhedens Vej langt besværligere end Løgnens; thi selv om den sikkert kommer frem, sker det som Regel kun langsomt.

Vi behøver her kun at betragte Videnskaben. Hvormeget Vaas, hvor megen Dumhed findes der ikke iblandt Menneskene? Hvor let falder det ikke for Svindlere at udlægge bevidst Falsk som uomstødelig Sandhed, og hvor svært er det ikke for Videnskaben at sprede den rette Oplysning?

Og Menneskene i Almindelighed. Hvor hurtigt udbreder ikke falske Rygter sig, og hvor længe varer det ikke, til Sandheden overalt har trængt sig ind? Hvor hurtigt er ikke alene den ondsindede, men ogsaa den »hjælpsomme og godhjertede« Verden i Handlinger, naar det gælder Mistæneliggørelse af sine Medmennesker og Foreningslivet? Hvor ofte ser vi den ikke krybende og leflende henvende sig hos de overord-

nede eller foresatte for der indhyllt i den rene Uskyldigheds Klædebon ret at lade Ondsindet komme til Orde.

Den Kendsgerning, at det varer saa længe, indtil Sandheden har overtrumfet Løgnen, tjener som en alvorlig Paamindelse for os alle. Enhver bør vogte sig for at fare med Løgn; thi ikke alene, at vedkommende maaske ikke er i Stand til at gøre sin Fejl god igen, naar Sandheden har vundet frem; men de efterfølgende Konsekvenser kan undertiden gøre langt større Skade, end Meningens havde været dermed.

Selv om man fra ti eller muligvis tyve Sider hører et eller andet ufordelagtigt Rygte, saa bør vi sige til os selv: Den Efterretning har udbredt sig for hurtig, det er sikkert kun en Løgn; thi dersom det havde været en Sandhed, havde det varet betydelig længere, førend den havde naaet os. Særlig i vor Tid, hvor der ofte i det daglige Liv forekommer højst spændende Tildragelser, som af enkelte Mennesker undertiden gribes med Lidenskab, slaar Løgnen alle Rekorder i Hurtighed.

Derfor bør det i første Linie være Opgaven i alle Henseender kun at benytte Sandheden, ligegyldig hvem man end har overfor sig.

II.

Løgnens Ansigt griner os overalt i Møde; det gælder derfor om resolut at rive Masken af Løgneren. Saaledes har Formanden for Separatisterne Lokf. Holm været paa Frierfødde Landet over for at bejle til de »genstridige« i D. L. & L. F. Denne Friegang skal efter Forlydende have været saa anstrengende, at han derved har paa-draget sig en Muskelsprængning ved sine mange Knæfald. Dette er dog af underordnet Betydning; men det væsentlige er, at Hr. Holm ikke har undset sig ved at udbrede Rygter om, at D. L. & L. F. staar overfor den af Separatisterne saa længe imødesete Adskillelse.

I Mangel af, at Separatisterne ejer eget Fagblad, sniger de sig til Læsningen af »Dansk Lokomotiv-Tidende«, og vi ved, at det læses og diskuteres ivrigt i de Kredse;

men det kan da ej heller være undgaet Hr. Holms Opmærksomhed ved Læsningen af Lokomotivtidende Nr. 7 Side 106, at der paa D. L. & L. F.s Generalforsamling i Aar vedtoges følgende Udtalelse angaaende Forhandlingsretten: —

D. L. & L. F. er til enhver Tid rede til at indtræde i Forbund med de øvrige Organisationer, medens man bestemt maa protestere mod og tilbagevise det Forlangende, som er opstillet af „Dansk Jernbane-Forbund“ om, at vi skulde opløse vor Organisation og enkeltvis indtræde i „Jernbane-Foreningen“, henholdsvis i „Dansk Jernbane-Forbund“.

At denne Resolution, der skal føres ud i Livet, kan opfattes som Tegn paa en Adskillelse, kan kun opstaa i en Hjerne, der begynder at flyde.

D. L. & L. F. har hidtil bevaret sin Selvstændighed og skal vel vide baade nu og i Fremtiden at bevare den — uanset alle Snigløb.

Separatistforeningens underjordiske Maskineri, der gik saa godt i Gang, er nu kommen i Dødpunktstilling og kommer ikke derover, selv om der anvendes nok saa megen Løgn og anvendes nok saa slibrige Midler.

Hr. Holm har paa sin Friegang skiltet med, at Separatistforeningen har Forhandlingsret; — lutter Løgn! thi den saa højt priste Forhandlingsret er jo i Hænderne paa Jernbane-Foreningen, hvor Separatisterne lige akkurat er taalt, men hvor deres Antal er som en Draabe. Er Separatisterne tilfreds med den Forhandlingsret — ja, saa lad dem om det; men det store Spørgsmaal er, om det *samlede* Lokomotivpersonale kan være tilfreds dermed; — absolut ikke! Den Forhandlingsret, vi ønsker, skal tillige sikre vor Selvstændighed; vi er ikke tilfals for hvilken som helst Pris. Naa! Resultatet af Hr. Holms Turne har hverken været ærefuldt eller indbringende, eftersom Separatisterne har splejset sammen for at dække Udgifterne; men et Raad vil vi give Dem, Hr. Holm! Hold Dem til Sandheden, da

vi i modsat Fald skal lyse op i Deres og Konsorters lyssky Krinkelkroge saa ofte, det behøves.

Red.

Solidaritetsfølelse.

Ved at læse sidste Nr. af nærv. Blad ser jeg en Meddelelse fra Viborg Afd. om, at Lokf. Rohde er slettet af vor Organisation for Restance. Ved denne Lejlighed kunde jeg ønske at sige ham det sidste Farvel og ønske ham »Lykke paa Rejsen« over til sine Aandsfrønder, Separatisterne, hvor han lige akkurat kommer paa sin rette Plads.

Naar man har haft den »Ære« at kende Hr. Rohde *alias* Sørensen paa nært Hold, forstaar man saa godt hans Handlemaade; thi Manden kender næppe Ordet Solidaritet af Navn, endsige af Betydning. Dog skulde man mene, at Manden kunde lære af sin Samtid.

Første Gang Hr. Rohde *alias* Sørensen »debuterede« paa »Scenen«, var i 1897, ved at han straks efter at være antaget paa Centralværkstedet i Aarhus lod sig slette af sin Fagforening for Restance. Anden Gang var i 1907, da han som Fyrbøder lod sig slette for Restance af D. L. & L. F. umiddelbart efter, at han havde underskrevet en Erklæring gaaende ud paa, at han ikke nogensinde agtede at indmelde sig i »Statsbanernes Lokomotivførerforening«, saalænge D. L. & L. F. bestod som saadan. Mon han holder sit Løfte?

Hr. Rohde *alias* Sørensen synes ubetinget, at det er saa rart at staa udenfor sin Organisation og samtidig nyde Frugten af sine Fagfællers Arbejde; thi man maa ikke tro, at han hører med til de mere tilfredse, nej, tværtimod. Manden hører til de altid misfornøjede, der raaber og skriger højest om saa det ene og saa det andet, som efter deres Mening burde være paa en hel anden Maade. Men selv rører de ikke en Finger derfor.

Nu har han »debuteret« antagelig for sidste Gang. Han er tabt for vor Organisation og »begravet« paa »Kirkegaarden« i Viborg. Men han »opstaar« nok igen om end i en anden Skikkelse.

Paa hans Gravsten kunde passende sættes: »Han var en sløj Kammerat«.

—n.

Undersøgelser over Lokomotivpersonalets Høreorganer og over Signalthørelsen

Af Dr. med. V. Saxtorph Stein, Kjøbenhavn.

(Fortsat).

Der er altsaa allerede under sædvanlige Forhold skadelige Momenter nok til Stede; kommer nu hertil de, som Vejrliget medfører i Form af Storm, Kulde, Regn, Sne eller Hagl, er det let at se, at Lokomotivførerne og navnlig Fyrbøderne ere stærkt udsatte for Paavirkningen af saadanne Faktorer, der kunne frembringe katarrale Lidelser.

Saa længe Lokomotivet holder stille ved en Station, hører man kun en dyb, fjern, brummende Lyd, der ikke gør noget stærkt Indtryk paa Høreorganerne; ved enkelte Lejligheder har jeg dog bemærket, at der kunde opstaa en meget dyb Tone af saa stærk Intensitet, at hele Maskinen dirrede, og man var døv en lille Tid efter, at denne Tone blev bragt til at høre op ved Tillukning af Askeklappen. Lignende lagttagelser ere gjorte af O. Wolf.¹⁾ Naar Toget begynder at køre, forandrer Billedet sig imidlertid snart; efterhaanden som Farten stiger, kommer den ene stærkere Lyd til efter den anden, og næsten alle bestaa de af Toner med meget høje Svingningstal og af stor Intensitet. De frembringes af Maskindeleenes Klapren, Hjulenes Stød henover Skinernes Sammenføjninger, den store Pladeskærms Klirren; nu og da kommer hertil den gennemtrængende Hvæsen af Damp og Vand i Injektoren, og naar man nærmer

¹⁾ Sprache und Ohr. 1871, S. 215.

sig en Station, og Dampflojstens skingrende Hvin samt Vakuumbremssens intensive Hvislen føjer sig til det øvrige akustiske Virvar, kan Larmen blive saa stærk, at Høreevnen i nogen Tid er ligesom lammet. Til den Støj, som frembringes af selve Toget, hører man saa godt som intet, den lyder som en fjern Summen, hvilken man saa at sige bedst lægger Mærke til, naar den ikke er til Stede; naar man nemlig en Gang imellem kører med Maskinen alene, er det ligesom om man savner den Grundtone, til hvilken alle de andre Lyde dannede de uharmoniske Overtoner.

Støjen under Farten er ikke lige stærk under alle Forhold; naar Maskinen er ny eller nylig efterset, de slidte Hjul afdrejede, og alle Dele arbejde støt, saa er den forholdsvis ringe; naar Skinnerne ere lange, blive Stødene over deres Sammenføjninger færre, og naar om Sommeren Banelegemet er mere elastisk, bevirker det ved sin Eftergivelighed, at alle Stød blive mindre udtalte, Støjen altsaa mindre stærk end om Vinteren, naar Jorden er haardfrossen. De mest angribende Lyde, nemlig af Dampflojten, Injektoren og fremfor alt af Vakuumbremsen, ere dog ens Sommer og Vinter, og Skærmen danner ligesom en Resonanskasse, der yderligere forøger deres Intensitet.

Da Lokomotivfunktionærernes Høreorganer blive paavirkede af disse stærke Lyde ikke en men mange Gange hver Dag, og dette gentages Aar efter Aar, er det ikke til at undre sig over, at Perceptionslidelserne findes ret stærkt repræsenterede; det er kun mærkeligt, at Funktionen ikke gennemgaaende blev fundet endnu mere nedsat. — Dette beror sikkert til Dels paa, at Undersøgelsen ikke var obligatorisk, men til Dels ogsaa paa, at de værste Ulemper frembringes ved Tunnelfarterne, og disse ikke komme i Betragtning for det af mig undersøgte Personale. Naar man ved Indkørselen i en Tunnel opholder sig paa Platformen udenfor Vognen, kan man ikke undgaa at bemærke den bratte Overgang fra brændende Solhede til bidende Kulde; Røgen fra Lokomotivet tvinges ned imod To-

get, og Støjen bliver mangefold forstærket ved Refleks fra Tunnelens Vægge, hvilke Ulæmpen blive endnu mere følelige for Lokomotivfunktionærerne, der ikke kunne undrage sig dem helt eller delvist, ved at søge ind i en Kupe og stænge Døre og Vinduer.

Jeg kommer nu til det tredje Punkt, nemlig til de skadelige Paavirkninger af Organismen i sin Helhed.

Paa højre og venstre Side af Arbejdsrummet, udfør de to Udkigsvinduer findes en Siddeplads, respektive for Lokomotivføreren og Fyrbøderen, men de benyttes næsten aldrig. Fyrbøderen kan intet udrette af sit Arbejde siddende, og Lokomotivføreren foretrækker ogsaa at være mere fri i sine Bevægelser. Fraset Opholdene paa Stationerne, hvor de af og til sætte sig ned et Øjeblik, staa de følgelig op det meste af Tiden, hvilket medfører Overanstrengelse af Muskulaturen, særligt i Underekstremiteterne, da de staa med let bøjed, fjedrende Knæ og balancerende Overkrop for at svække Virkningen af de ideligt gentagne Rystelser.

Disse Rystelser bidrage meget væsentligt til at frembringe en vis Afslappelse, og allerede Weber talte om Forholdsregler til at neutralisere deres uheldige Indflydelse; han foreslog nemlig Brøgen af Sko med tykke Gummisaaler. Denne Fodbeklædning er ikke meget praktisk paa et Lokomotiv, hvor man skal staa godt fast og stundom maa tage Hænderne til Hjælp for ikke at blive slynget ud, naar Toget passerer en Kurve; den synes da heller ikke at have fundet nogen større Anvendelse. Enkelte af de Funktionærer, som jeg kørte med, havde indrettet sig en Skammel med Sofa-fjedre til Fødder, paa andre Lokomotiver fandtes en let fjedrende Træskammel paa Føreren's Plads; noget opnaas ganske vist ved disse Forholdsregler, men ikke alt; de med Farten følgende Rystelser ville aldrig helt kunne undgaaes.

Lokomotivtjenesten er streng, Føde og Søvn maa nydes, som det kan falde, og uregelmæssige Maaltider og utilstrække-

lig Søvn virke nedbrydende paa Organismens Ydeevne, behøver vel ikke nærmere at paavises.

Den største Rolle spiller dog den uophørlige Anspændthed, der ikke tør slappes et Øjeblik fra Togets Afgang, og indtil Maskinen efter Ankomsten til Bestemmelsesstedet atter er bragt paa Plads i Lokomotivremisen. I Følelsen af det uhyre Ansvar, der særligt hviler paa Føreren, fuldføres Turen under en stadig Anspændelse af alle Sanser; medens han spejder ud over Banelinjen foran Toget og efter de optiske Signaler, er saavel Hørelsen som Følelsen, ja endog Lugtesansen paa Post for at varsko om alt, hvad der kunde indtræffe. Saa længe det er lyst, er Tilstanden forholdsvis taalelig, ja selv om Natten i klart Vejr kan det endda gaa an; derimod er Snestorm og Taage det værste, der kan indtræffe for en Lokomotivfører; under saadanne Forhold kunne de optiske Signaler ikke ses, og hver Lyd udefra trænger dump og ukendelig ind til Føreren; selv hans »Mærker« svigter ham, de »Mærker«, han har samlet i den Tid, da han gjorde sig bekendt med Strækningen, og som ellers altid sige ham, hvor han er; Træer og Huse vise sig i sære forviskede Former, medens Fører og Fyrbøder anstrenge sig til det yderste for at opdage, hvad der er foran dem. Da frembringes pludselig ved Detonationerne af et Knaldsignal et Chok i dem begge, Farten sagtnes øjeblikkelig og Opmærksomheden anspændes om muligt endnu mere for at opdage det efterfølgende Signal.

Jo længere Turene ere, desto stærkere gøre selvfølgelig alle de der opregnede Faktorer deres Indflydelse gældende, men selv ved de korte Ruter, vi have her til Lands, skulde de dog synes betydelige nok til at man a priori kunde vente, at de hurtigt vilde frembringe betydelige Funktionsforstyrrelser.

V. Hansen og Hirt har meddelt de Virkninger, som Lokomotivkørselen udøvede paa dem; Puls og Respiration bleve paaskyndede, der optraadte Smerter i Knæ og Lægge; efter 1 til 2 Timers Kørsel ind-

fandt der sig almindelig Træthed og Mæthed, Tørst og Ildebefindende; efter 7 til 10 Mils uafbrudt Kørsel opstod der Svimmelhed og stærk Øresusen, og efter en lang uafbrudt Kørsel, 50 Mil med Iltoget, indtraadte der en fuldstændig nusealignende Tilstand.

Dels for at verificere disse lagttager, dels for at undersøge, om man ved forceret Lokomotivkørsel i Løbet af kort Tid kunde frembringe en udtalt Lidelse af Perceptionsapparatet med paaviselige Forandringer af Funktionen, anstillede jeg følgende Forsøg:

Efter at der var foretaget en minutiøs Undersøgelse af mine Høreorganers Funktion, og Resultaterne vare noterede ned, kørte jeg samme Aften de 16 Mil til Masnedsund paa Iltogets Lokomotiv. Tidlig den følgende Morgen besteg jeg atter Lokomotivet, og kørte den Dag lidt over 40 Mil, med saa faa Ophold som muligt. Denne Dag havde der været forskellige Driftsforstyrrelser, hvorfor Togene, den største Del af Vejen, bleve førte af to Lokomotiver, som til Tider kørte med en Fart af 12 Mil i Timen, desuden var det Sidevind; endelig opholdt jeg mig hele Tiden paa selve Lokomotivet, paa Tenderen føles Rystelserne nemlig ikke saa stærkt, og undgik at sætte mig ned. De Betingelser, der kunde skaffes tilveje for at give Forsøget et positivt Udfald, var saaledes tilfældigvis forenede.

Desuagtet blev Resultatet saa godt som negativt. — Ved den umiddelbart efter min Tilbagekomst til Kjøbenhavn foretagne Funktionsundersøgelse fandtes saa minimale Afvigelser fra de før Forsøget fundne Resultater, at de ikke tillode Antagelsen af nogen akut optraadt Perceptionslidelse. Hvad de af de anførte Forfattere omtalte Symptomer angaa, saa mærkede jeg intet til dem; i et Par Timers Tid efter var der en ubetydelig Smule Øresusen, endvidere lidt Træthed i Benene af den staaende Stilling, men det var ogsaa det hele. Dette beror muligvis dels paa, at det ikke var muligt at faa Turen udført fuldstændig

uden Afbrydelser, dels paa at jeg, den Gang jeg foretog Forsøget, allerede var bleven ret godt træneret, dels endelig paa Høreorganets Akkomodationsevne.

Resultatet af disse Undersøgelser bliver altsaa følgende: Lokomotivfunktionærerne ere stærkt udsatte for Paavirkningerne af saadanne Faktorer, der kunne frembringe saavel katarralske som nervøse Lidelser af Høreorganerne. Det synes dog, som om det først er ved stadig gentagne Insulter i længere Tid, at de omtalte Faktorer formaa at nedsætte Funktionsevnen. (Fortsættes).

Fra Formanden.

Foranlediget ved de idelige Forespørgsler angaaende de mellem D. J. F., J. F. og D. L. & L. F. førte Forhandlinger vedrørende D. L. & L. F.s Optagelse i Centralorganisationerne tjener til Underretning for Medlemmerne, at Forhandlingerne ikke har ført til noget Resultat, og i Tilfælde af, at der opnaas Enighed mellem Hovedbestyrelsen og Bestyrelserne for de to ovennævnte Organisationer om Betingelser for D. L. & L. F.s Optagelse i Centralorganisationerne, vil disse blive forelagt Medlemmerne til endelig Afgørelse.

Et nyt Samfærdselsmiddel. Luftsejlad.

Den 23. Juni d. A. var en Mærkedag i Samfærdselsmidlernes Historie for Tyskland, idet Grev Zeppelin nævnte Dag afleverede Luftskibet *Zeppelin 7* eller Tyskland, som det nu hedder, til Stationen Düsseldorf, hvor det skal have fast Station. Dette Luftskib er det første, som endnu nogensinde har været fremstillet direkte for Passagertrafik. (Se Fig. 1 og 2).*

* Klicheerne til Fig. 1 og 2 har Trykkeriet ikke modtaget fra Reproduktionsanstalten.

Allerede den 24de om Morgenen Kl. 7³/₄ afgik det paa sin første egentlige Passagerfart til Dortmund. Ombord var ialt 32 Mennesker, deraf 25 Passagerer, af hvilke de 10 var Damer. Billetpriisen var 200 Mark. Paa Turen til Dortmund havde Skibet Medvind og tilbagelagde da 12 Mil i Timen. Efter Ankomsten til Dortmund omkredsede det Byen to Gange og satte derpaa Kursen mod Düsseldorf. Nu havde det Modvind og kunde derfor kun opnaa 3 Mil i Timen. Alle Passagererne var, efter hvad der meddeles, begejstrede over Turen.

Desværre blev Skibet paa sin anden Tur hjemsogt af et alvorligt Uheld, der heldigvis dog forløb uden Tab af Menneskeliv, omend Kahytten, hvori Passagererne befandt sig, fuldstændig knustes, idet Skibet paa Grund af en stærk Storm i Forbindelse med Maskinskade paa de to Motorer saa at sige spiddedes paa et stort Træ. En større Reparation har siden været nødvendig.

Paa Henturen fra Friederichshafen til Düsseldorf nogle Dage iforvejen havde det tilbagelagt Strækningen Friederichshafen—Stuttgart, som er 200 km, i knap 3 Timer, og Strækningen Mannheim—Düsseldorf, til hvilken Hurtigtoget bruger 6 Timer, i Løbet af 4.

Det ny Luftskib er saavel i Form som konstruktiv Henseende en Gengivelse af de første Zeppelin Luftskibe. Et langt valseformet Legeme, der er tilspidset i begge Ender og omgivet af en sølvgraa Bomuldsbeklædning, hvorunder begge Gondolerne og det bekendte Styreapparat er anbragt. De foretagne Ændringer ligger hovedsagelig i Dimensionerne og de maskinelle Apparater. Den samlede Længde er 148 Meter (242 Alen) eller 2 Meter mere end til Eks. Zeppelin Nr. 6. Forlængelsen er dog hovedsagelig kun sket for at opnaa en noget skarpere Tilspidsning, thi ligesom Z. 6. har ogsaa Tyskland 18 Afdelinger hver paa 8 Meter, som hver indeholder en Gasbeholder. Diameteren er 14 Meter imod dens Forgængers 13 Meter, hvorved Kubik-

indholdet er steget fra 16,000 til 19,000 Kubikmeter. Bæreevnen udgør ca. 20,000 kg, hvoraf der efter Fradrag af Egenvægten dog er ca. 5500 kg tilovers som Bærekraft for Personale, Passagerer, Driftsmateriale og Ballast. Det har vist sig mere hensigtsmæssigt at foretage smaa Forandringer af Løbegaugen, som strækker sig fra begge Luftskibets Endepunkter og fører over Gondolerne, dernæst Sidestyningen, der bestaar af 6 i Agterdelen paa hver Side anbragte Styreflader samt Stabilitetsfinnerne, som nu ligger enkelte i Stedet for som tidligere dobbelt.

Fartøjets interessanteste Del er Maskinanlægget. Dette bestaar af 3 Daimler Motorer hver paa 115 Hk., altsaa tilsammen 345 Hk., hvilket ganske vist er betydelig mere end paa de tidligere fremstillede Skibe, men dog ikke meget, naar man sammenligner dem med et under Bygning værende Luftskib, som erholder 450 Hk. Zeppelin-Selskabet lægger særlig Vægt paa den størst mulige Bæreevne for Driftsmateriale (Benzin, Olie) og den mindst mulige Vægt i Motorerne. Af de tre Motorer staar ligesom i Z. 6 en i den forreste Gondol, mens begge de andre er anbragte i den bageste. Den forreste Motor driver et Par to-bladede Skruer med ca. 900 Omdr. pr. Min., og hver af de bageste en fire-bladet Skruer med ca. 450 à 480 Omdr. Kraftoverførelsen sker gennem en konisk Tandhjulsoverføring, hvilket ganske vist er det mest driftssikre, men tillige noget mere uøkonomisk.

Nyt er selvfølgelig Anbringelsen af Kahytten til Passagererne, der er anbragt i Løbegaugens Midte og i Størrelse og Form er som en Sporvogn. Store Skydevinduer tillader et uhindret Blik til alle Sider. Ved Konstruktionen af denne var naturligvis Parolen den mindst mulige Vægt og Komforten i anden Linie, og det fortjener ogsaa at noteres, at saavel Lethed som Elegance udmærket harmonerer sammen her. Interessant er Statistikken over Vægtfordelingen af denne Luftkahyt, thi medens selve Skelettet, der bestaar af Aluminiumsbærere, kun vejer 150 kg, er Væg-

ten af Beklædningen, som bestaar af fineret Mahogni, 480 kg. Elegance koster altid meget, ogsaa med Hensyn til Vægten; men særdeles smukt tager dette lille Mahognitræsgemak med sit smagfulde Perlemodersindlæg sig ud, og for hvem, der ved Vinduerne sidder i de lette Kurvestole og lader sig bære gennem Luften, kan Livet sikkert kun være en Behagelighed. Hele Kahytten er delt i 5 afgrænsede Afdelinger hver med 4 Vinduespladser. I Agterenden findes et Toilette og et Rum for »Hovmesteren«, thi selvfølgelig er der baade sørget for Menneskets Nødtørft og Næring i Luftskibet. Til »cervile Priser« (ikke at forveksle med moderate Priser. Red. Anm.) leveres koldt Bord, Sekt, Rødvin og nogle sydlandske Vine. Naturligvis har der været søgt en »Luftskibskelner«, som ogsaa er fundet, ligesom der ogsaa er anskaffet et komplet Service, der skinner som rent Sølv, men i Virkeligheden kun er af Aluminium af Hensyn til den mindst mulige Vægt. En saadan forsøvet Aluminiumstallerken eller Bæger har naturligvis den Fordel, at den kun vejer nogle faa Gram. En stor Ulempe, som ogsaa vil føles af mange — Prins Heinrich af Prøjsen har bl. a. henledet Opmærksomheden derpaa — er, at der ikke maa ryges ombord i Skibet. Ligesom paa Jernbanerne er det forbudt at kaste svære Ting ud af Vinduerne, ligesom man ved evt. Landing ikke maa forlade Kahytten, før Tjeneren giver Tilladelse, saaledes at det aflastede Skib pludselig skal gaa til Vejs.

Efter de foretagne Prøveture kan man med Sikkerhed fastsætte Gennemsnitshastigheden til 55 km pr. Time. Foruden 20 Passagerer, Besætning og rigelig Ballast vil Skibet kunne medføre ca. 2000 kg Driftsmaterialier, hvilket svarer til 22 Timers Sejlads med alle tre Motorer eller 33 Timer med 2. I den Tid vil man med gunstige Luftstrømninger endnu lettere kunne tilbagelægge en Strækning af 1000—1500 km gennem Luften.

At Luftskibene har en Fremtid for sig, er udenfor al Tvivl; man behøver her kun at henvise til de store Summer, som saavel

Tyskland som Frankrig har bevilget til Anskaffelsen af en Luftskebsflaade, hvilket netop i disse Dage er efterfulgt af Italien, hvor Deputeretkamret i Juni Maaned vedtog at anvende 10 Millioner Lire i samme Øjemed.

Naar vi i det foregaaende udelukkende har beskæftiget os med Nutidens mest udviklede Lufttransportmiddel, vil det i denne Forbindelse ogsaa have Interesse at betragte de vigtigste af de forskellige Systemer og Stadier, som denne Opfindelse har undergaaet fra Begyndelsen af, saameget mere som netop Spørgsmaalet om at betvinge Luften endnu for faa Aar siden gjaldt for at være Utopi, og alle Bestræbelserne i den Retning som Fantasibilleder og de talrige Forsøg, der har været foretaget uden Held dels paa Grund af utilstrækkelig Sagkundskab eller muligvis Pengemangel, har ikke forbedret Sympatien derfor.

Naar man vil betegne Aaret 1807, da Fulton med sit Skib »Clermont« heldigt udførte sin første Tur mellem New-York og Albany, som Fødselsaaret for Dampskibsfarten (det første Forsøg paa at bevæge et Skib med Dampkraft blev forøvrigt ligeledes udført i Amerika af Fitch 1786—88

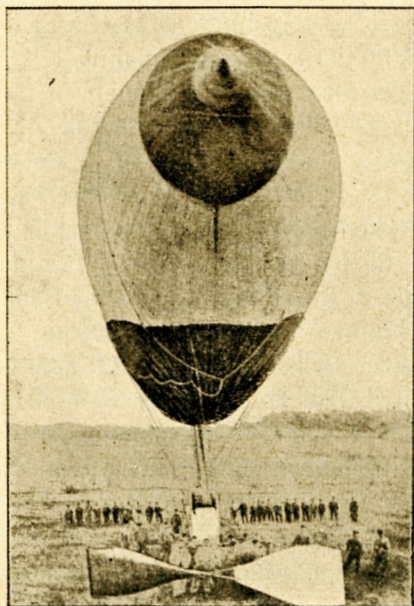


Fig. 3. de Renard og Krebs Luftskeib »La France«.

— med hans Skib »Perseverance«, efter Siggende endog i Aaret 1707 af Papin ved Fulda, dog uden den Gang at finde den rette Forstaaelse i Befolkningen), maa man ogsaa betragte Aaret 1884, da de to franske Kaptajner Renard og Krebs i Meudou ved Paris med deres Luftskeib »La France« 5 Gange vendte tilbage til Opfartsstedet, som Aarstallet for Luftskebsfartens Indførelse. Det maa naturligtvis vække den største Forundring, at man efter et saa overraskende Resultat, som ogsaa fremkaldte den største Begejstring i Frankrig, ikke desto mindre undlod at fortsætte Forsøgene. Først 30 Aar efter optoges Ideen igen af Brasilianeren Santos Dumont. Her har man det velbenedte Bevis for, at saasnart den første Begejstring har lagt sig, har Misunderne udstrøet den tilstrækkelige Mistro og dermed forhindret de videre Forsøg.

En af de vægtigste Anker, som frem-

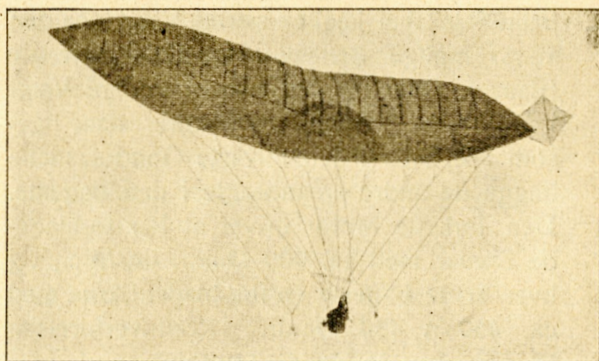


Fig. 4. Santos Dumonts Luftskeib.

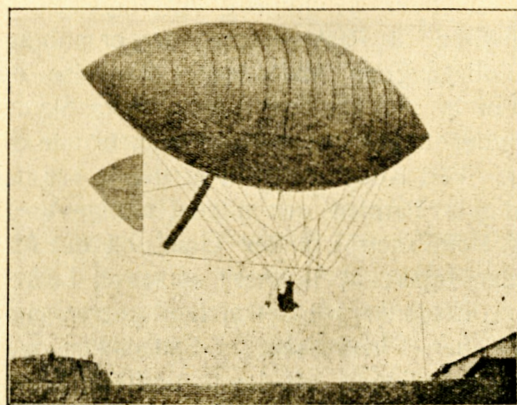


Fig. 5. Santos Dumonts Luftskeib.

førtes mod de to Kaptajners Opfindelse, var, at den opnaaede Hastighed var for ringe til at kunne modstaa de herskende Luftbevægelser, og at Vægten ved Anvendelsen af stærkere Motorer i alt for høj Grad vilde forøges. Og dog var Hastigheden ved disse Førsteforsøg langt større end med Dampskibene, thi medens »Clermont« kun opnaaede 7,5 km pr. Time, var »La France« oppe paa 20 km pr. Time.

Som det af Fig. 3 fremgaar, var Formen som en Torpedo med en Længde af 50,42 Meter og en Diameter af 8,40 m. Rumindholdet var 1864 m³. En Elektromotor paa 8,5 Hk., som beholdt sin Drivkraft fra et Akkumulatorbatteri, bevægede den paa Gondolens Forside anbragte 7 m lange tobladede Skrue, som bestod af et Træskelet, der var overtrukket med ferniseret Silke. Senere udkastede Renard en anden Plan paa et endnu kraftigere Skib, der dog aldrig opnaaede at komme til Udførelse.

I Berlin foretoges en Opstigning med et helt af Aluminium forfærdiget Luftskeib, som var 47,5 m langt og havde et Rumindhold af 3700 m³. Opfinderen var en østrigsk Ingeniør Schwarz. Forsøget mislykkedes, idet Rømmene under Farten smøgedes sig af deres respektive Skiver, hvorved hele Fartøjet styrtede til Jorden. I sidste Øjeblik reddede Føreren sig ved et dristigt Spring fra at blive slaet ihjel.

Den 12. Juni 1897 steg en Dr. Wöl-

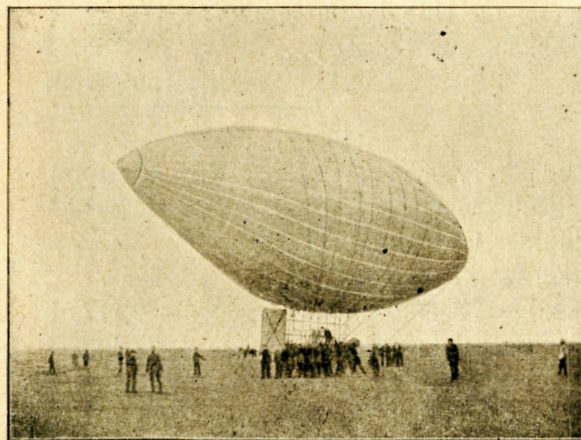


Fig. 6. Wölferts Luftskeib.

fert op fra Tempelhofer Fæled i Berlin med et af ham selv konstrueret Luftskeib (Fig. 6), hvor det i en Højde af 200 Meter kom i Brand som Følge af Mangler ved Benzinnens Forgasning, og hvorved Ballongassen antændtes. Begge de medfølgende Personer blev senere trukket frem af Ruinerne med knuste og forbrændte Legemer. Paa samme Maade omkom faa Aar efter Franskmanden Severo, der i Paris havde foretaget en Opstigning med sit Luftskeib. Med et Dobbeltluftskeib (Fig. 7) opnaaede Franskmanden Roze intet Resultat.

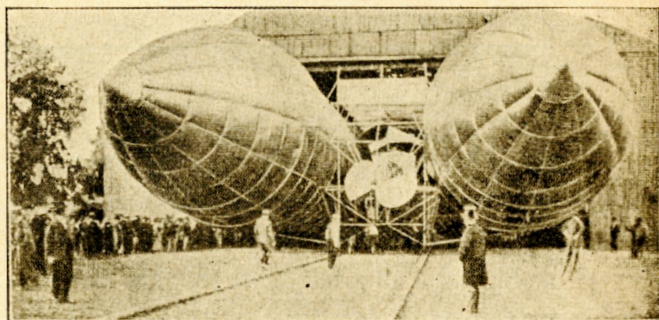


Fig. 7. Rozes Luftskeib.

Ogsaa i Frankrig havde man i samme Periode opnaaet gode Resultater, omend dog ikke saa storslaaede som Zeppelin. Den største Ære i de franske Luftskeibes Udviklingshistorie har uden Tvivl Brasilianeren Santos Dumont, som i Aarenes Løb har konstrueret en Række Skibe, hvoraf vi til Eks. i Nr. 4 og 5 gengiver de vigtigste. Hans Skibe er den saakaldte Ballon-Type, og han har vist Pariserne, at den styrbare Ballon er et udmærket Sportsmiddel. Med sit 9de Skib satte han alle i Forbavselse. Efter et forudgaaende Væddeløb sejlede han til Væddeløbsbanen i Longchamps, besaa de stedfindende Løb og steg da atter til Vejrs. En anden Gang landede han med det lille Fartøj paa Fortovet foran sin Bolig, hvor han holdt en halv Times Frokostpause for derefter atter at sejle sig en Tur. Ved en Tropperevu, som Præsident Loubet overværede, kom Santos Dumont til Stede, lod Skibet holde stille ovenover Tribunen og salutede gennem Detonationer fra sin Mo-

tor. Naturligvis har han ikke undgaet Uheld; dog er han som Regel kommen forholdsvis godt derfra til Trods for, at Landingerne i broget Følge har vekslet med Træer, Havet og Huse. Engang maatte de parisiske Pompier (Pariser Brandvæsenet) saaledes hjælpe ham op af en dyb Lyskasse, som dannes af nogle høje Huse tæt ved Trocadero-Paladset (Industripaladset ved Udstillingen i 1878), og en anden Gang reddedes han i en Baad fra at drukne i Middelhavet, efter at han havde foretaget en Opstigning i Monaco.

(Fortsættes).

Fra fremmede Baner.

Jernbaneadministrationen i Frankfurt a. M. har i Blückerstrasse bygget et Overnatningshjem for Personalet; der er 68 Værelser med 131 Senge. Det gamle Hjem kunde kun rumme 68 Personer.

Nybygningen var absolut nødvendig, idet Administrationen i flere Aar havde været nødsaget til at leje Logi til Personalet.

Hjemmet bestaar af 3 Etager og bliver gennemsnitlig benyttet af 350 ansatte pr. Døgn.

Et stort Kokken gør det muligt for Personalet selv at tilberede deres Mad, ifald de ikke foretrækker at købe Maden i Hjemmet, hvor den faas meget billigt. Der er endnu en Spisesal, et Læseværelse med talrige Blade o. l., et Bibliotek og et stort *Tørrerum for Tøj*.

Værelserne er forsynet med elektrisk Lys og Centralvarme.

I Kvindeafdelingen er der 6 Værelser med 22 Senge for Betjeningen af D. Togene.

Mon vi tør haabe paa noget lignende, naar vor nye Hovedbanegaard tages i Brug?

Særlig Tørrestuer vilde være ønskelige saavel der som ved alle Depoter, hvor der er Centralvarme.

—o.

Regnskab

over Indtægter og Udgifter i Regnskabsaaret 1909—10 for

de sjællandske og falsterske Statsbaners Embedsmænds og Betjentes Sygekasse.

(Aflagt af Statsbanernes Bogholderkontor).

Indtægt:

Indtægt af Interessenter....	Kr. 152,173,30
— - Statsbanernes Tilskud.....	- 23,400,00
— - Mulkter.....	- 850,20
— ved Salg af fundne Sager.....	- 2,892,84
— af Adgangskort....	- 855,50
— - Avertissementsopslag.....	- »
Renter og Udbytte af Kassesens Aktiver.....	- 1,777,29
Forskellige og tilfældige Indtægter.....	- 246,38
	<hr/> Kr. 182,195,51
Renter og Udbytte af P. E. Rovsings Legat.....	- 120,00
Renter og Udbytte af Jernbanemandens Legat.....	- 35,74
	<hr/> Kr. 182,351,25

Udgift:

Medicin.....	Kr. 53,626,21
Sygehuspleje.....	- 44,293,64
Udgifter i Henhold til Statutternes § 7 (Bandager, Bade m. v.).....	- 9,177,61
Honorar til Læger.....	- 57,895,53
Begravelseshjælp.....	- 10,014,77
Befordringsudgifter.....	- 1,850,29
Kontorudgifter.....	- 804,40
Anskaffelse og Vedligehold	

delse af Inventar.....	Kr.	11,47
Rejseudgifter.....	-	9,25
Forskellige Udgifter	-	280,45
	Kr.	177,963,62

Understøttelse af P. E. Røvsings Legat.....	-	80,00
Understøttelse af Jernbanemandens Legat.....	-	35,00
	Kr.	178,078,62

Sygekassens Overskud for 1909—1910.....	-	4,272,63
	Kr.	182,351,25

STATUS:

Aktiver:

Sygekassens Obligationsbeholdning.....	Kr.	10,145,50
P. E. Røvsings Legats do.	-	4,000,00
Jernbanemandens do. do.	-	1,000,00
	Kr.	15,145,50
Kassebeholdning den 31te Marts 1910.....	-	11,373,26
	Kr.	26,518,76

Passiver:

Sygekassens Kapital udgjorde den 31te Marts 1910.....	Kr.	21,478,02
P. E. Røvsings Legats Kapital udgjorde den 31te Marts 1910	-	4,040,00
Jernbanemandens Legats Kapital udgjorde 31te Marts 1910	-	1,000,74
	Kr.	26,518,76

Regnskabet revideret og befundet i Overensstemmelse med foreliggende Bilag.

Kjøbenhavn, den 29. Juli 1910.

V. Tietze.

R. Madsen.

Fra en Rejse til Midnatssolens Land.

(Med Verdens nordligste Jernbane).

En Rejse til de nordlige Lande har jo for de fleste Mennesker ikke samme Til-

trækning, som naar Talen er om en Rejse til Syden, der for de fleste staar i Eventyrets Glans og som noget uforglemmeligt, hvad en saadan Rejse i Virkeligheden ogsaa er; men naar man gentagende har besøgt de sydlige Egne, saa kan det ogsaa have sin Interesse at se de nordlige Egne med deres Forhold, Natur og Mennesker.

Vi var 4 Lokomotivførere fra Aarhus, d'Hr. A. Munk, C. Knoll, S. C. Nielsen og undertegnede, der havde faaet Tjenestefrihed til en Rejse i Sverrig og Norge over følgende Rute: *Kjøbenhavn, Malmø, Stockholm, Bräcke, Vennäs, Boden, Gillivara, Riksgränsen* til *Narvik*. Retur s. L. til *Bräcke*, derfra over *Trondhjem, Christiania, Göteborg, Trollhättan, Helsingborg, Helsingør* o. s. v. Med den svenske Færge naaede vi *Malmø* Kl. 11³⁵ Fm. og skulde videre med Tog direkte til *Stockholm* med Afgang fra *Malmø* Kl. 3⁰⁰ Em., saa den Tid, der stod til vor Raadighed i Byen, var jo kort; noget saa man da. *Malmø* gør Indtryk af at svare til sin Berømmelse som en smuk By og et godt Madsted; det er ogsaa alt, hvad man i den korte Tid erfarede. Toget, hvormed vi rejste, var et Iltog og standsede paa den første Del af Rejsen ved de fleste Stationer, senere blev det Hurtigtog og standsede om Natten kun faa Steder. Vi havde med Vilje valgt dette Tog for ved Dagen at kunne betragte Landskabet; man kan ellers rejse den samme Strækning meget hurtigere, naar man tager fra *Malmø* med et Nattog. Skaane frembyder intet af særlig Interesse med Hensyn til Landbruget eller Landskabet i sin Helhed andet end, hvad man hver Dag ser, forudsat at man bor paa Øerne eller Østkysten af Jylland. Landet er udpræget dansk af Udseende og har jo efter Geologernes Mening engang været landfast med Sjælland; man erindre sig Myten om Gudinden *Gefion*, der af Kong *Gylfe* i Sverrig fik Lov til at tage saa meget Land, som hun med 4 Øksne kunde opløje paa en Nat; hun pløjede da en Fure saa bred og dyb, at Sjælland skiltes fra Skaane, og af Furen dannedes Øresund. Motivet til *Gefion-*

springvandet i Kjøbenhavn er som bekendt hentet herfra. Naar man har forladt Skaane, forandres Landskabets Karakter gradvis, som man kommer nord over, og gaar over til at blive goldt og stenet for til sidst, naar man nærmer sig Stockholm, at gaa over i massive Stenformationer med enkelte høje Klipper, gennem hvilke det har været nødvendigt at sprænge en Tunnel for at føre Banen ind til Stockholm. Der dyrkes dog Korn hist og her, men det maa være forbundet med store og brydsomme Arbejder; thi vel findes der større og mindre Jordstykker mellem de langt større Arealer, som er saa ganske fyldte med Sten, hvoraf nogle antager uhyre Dimensioner og gør alt Landbrug umuligt, men selv disse Jordstykker er meget stenede, og med smaa Mellemrum rager hele faste Klipper op mellem Korn og Græs. Eftersom Landbruget aftager, tiltager Skoven; der findes ikke mange Arter af Træer, de samme tre Variationer gentager sig overalt, nemlig Gran, Fyr og Birk. Granen er fyldigst repræsenteret; den synes at kunne gro paa en Sten, bare der findes en Revne med lidt Fugtighed, hvor den kan fæste sine Rødder.

Om Morgenen, efter at Toget er gaaet gennem en Tunnel, passeres Lindholmen, den største af de Holme og Øer, hvorpaa Stockholm er beliggende i Mälarens Udløb i Saltøen paa Grænsen af Uppland og Södermanland, og Kl. 6⁵⁸ Fm. er man paa Stockholms store Banegaard. Byen er Centralpunktet for Jernbanerne i Sverrig, *Nora- og Vestra-Stambanen, Stockholm—Vesterås, Bergslagens Järnväg, Roslagens- og Djurholmsbanen* samt *Saltsjöbanen* og *Nynäsbanen*; tillige findes en Mængde Dampskibsforbindelser med Ud- og Indland. Stockholm er sikkert den smukkeste By i Norden, baade hvad Beliggenhed og Bebyggelse angaar. Der findes store Fabriksvirksomheder, og overalt paa Vandet, der omgiver Øer og Holme, som paa Gaderne møder Øjet travl og rastløs Virksomhed.

Vi skulde være truffen sammen med en svensk Lokomotivfører, Hr. *Molin*, som

er bosiddende i Byen og havde lovet at vise os omkring; han var imidlertid ikke paa Banegaarden, og vor Tid tillod os ikke at opsøge ham. Vi købte et Kort over Byen, tog derpaa med Sporvogn ud til Djurholmen og Skansen; paa Djurholmen findes tillige, som Navnet lader formode, den zoologiske Have; ad Djurbroen kommer man over til Holmen og har straks paa højre Haand omgivet af smukke Træplantninger og Græsrabatter det smukke og storstilede Nordiske Museet, en stolt Pragtbygning, til hvilken en kolossal Trappe af tilhugget Granit fører op; lidt længere fremme ligger Sommerteatret og en stor Bygning, der huser Zoologisk Panoptikon.

Vi søgte Indgangen til Dyrehaven, der ligger højere oppe. Øen eller Holmen hæver sig op til en Højde, hvorfra man har den mest henrivende Udsigt over saa godt som hele Byen, ikke at tale om Havnen og Søen, samt over til de høje Klippekrænter, der med nogle faa Afbrydelser omgiver Vandet ud mod Havet paa begge Sider. Paa Skansen, hvorfra Udsigten er den bedste, findes endnu en Samling gamle Kanoner, der engang i Fortiden har gjort Tjeneste i Byens Forsvar. Skansen har jo udgjort et Led deri og har efter den Tids Kampmaade haft en ideel Beliggenhed.

Dyrehaven imponerer ikke saa meget ved sin Dyrebestand som ved sin af Naturen skabte Form og Anlæg, der er som skabt til Hensigten. Af nordiske Dyr, baade Pattedyr, Fugle og Havdyr, ejer Haven mange; men paa tropiske Dyrearter er den fattig, og Grunden dertil maa vel søges i, at der i Stockholm almindeligvis hersker en meget streng Vinter, der gør det umuligt at skaffe de Betingelser tilveje, som disse Dyr fordrer. Af Bjørne, Ulve (Varger) og større Havdyr er der en interessant Samling. Terrænet er som skabt for disse Dyr; Skov, stejle Klippepartier, Grotter og naturlige Smaasøer findes overalt i Haven. Der findes tillige mange andre Seværdigheder, bragte dertil fra Landets forskellige Egne, gamle Vand- og Vejrmøller, Bonde-

gaarde med al Inventar fra en længst forsvunden Tid, Laptelte med Brugsgenstande, ja selv med Beboere, samt mange stilfulde Pavilloner, hvor der af unge Piger serveres for Publikum; disse Piger er klædte i de gamle nationale Dragter og frembyder et livligt Skue, da de forskellige Landsdele alle er repræsenterede.

Det var paa en af de dejligste Sommerdage, vort Ophold i Stockholm faldt; men vi havde ogsaa kun denne ene Dag at ofre derpaa og det endda kun til Kl. 6²⁰ Em. Efter at vi havde nydt en god Middag i en af Havens smukke Restaurationer, gik vi ned til Djurbroens Anløbsbro og gik ombord i en af de smaa Dampere, som løber i Fart paa Ringlinien om Djurholmen. Turen gaar herfra ned forbi Skibsbroerne, hvor de større Rutebaade lægger til, derfra ud omkring hele Djurholmen. Man modtager her et godt Begreb om Stockholms Skibsfart; her hersker et infernalsk Spektakel, snurrende Dampspil og Kraner, tudende Dampere for ud- og indgaaende, smaa hvinende Slæbedampere farer frem og tilbage, smukke hvidlakerede Passagerdampere piler afsted i hverandres Køl vand ud mod forskellige Pladser, andre kommer ind, og alle farer de forbi de langt sindigere Fragtskibe, saa der staa Skum om Boven; det er et Sceneri lig det, man ser i Hamborgs Havn. Vi passerede mange smukke Partier, høje Skrænter, lave Strandpartier med smukke Villaer og Palæer. Tilbageturen gaar ind gennem den smalle og smukke Djurholmskanal, og vi var atter ved Djurbroen, hvorfra der ikke er ret langt hen til den Del af Byen, hvor de historiske og smukke Bygninger ligger, nemlig Riddarholmen med Riddarholmskirken, der just ikke er nogen arkitektonisk Skønhed, men som huser mange Miræder; den er bygget under Magnus Ladelaas, senere er den tilbygget og ombygget, saa den fremtræder i flere Stilarter; den er som et svensk Pantheon, idet den huser Grave og Sarkofager for Sveriges Konger, Dronninger, Prinsler og Prinsesser samt mange Krigere og berømte Mænd.

Til højre for Kirken ligger Birger Jarls Torv med Jarlens Statue (udført af Fogelberg). Længere fremme mellem Broerne ligger Kongeslottet, som er af imponerende Størrelse og Skønhed med sine lige rene Linier og sin sjældne Opgang (Lejonbackan). Slottet er paabegyndt under Karl den 11., men Arbejdet standsedes under Karl den 12.s Krige og fuldførtes først Aar 1754 under Ledelse af flere fremragende Kunstnere. Facaden er smukt prydet med mange Statuer og Buster, en stor Terrasse vender ud mod Strømmen (Logaarden). Slottet huser tillige mange af Sverrigs dyreste Skatte. Ad Norrbro kommer man over til Helligaandsholmen, hvor den nye Rigsdagsbygning ligger; den er Svenskernes Stolthed, hvilket man godt forstaar, naar man har haft Fornøjelsen at se den. Opført helt af Granit virker den tung og massiv uden derfor at være klodset, som den Slags Bygninger ofte er; den minder meget om Parlamentsbygningen i Wien, der er en af de smukkeste Bygninger, jeg har set. Bag Rigsdagsbygningen og skilt fra denne ved en monumental Gang med prægtige Porthvælvinger ligger Rigsbanken, der ligeledes er opført af Granit og er en monumental og prægtig Bygning; begge er udførte efter Udkast af den dygtige Arkitekt A. Johansson; uden om det hele Kompleks bruser Mälarens krystalklare Vand paa sin Vej ud mod Saltsøen.

Byen mangler hverken brede Gader, smukke Huse, aabne Pladser eller skønne Parker og gør i det hele taget Indtryk af at være en rig By; men der er ogsaa dyrt at bo og leve. Et Eksempel, hvis Paalidelighed maa staa for en svensk Direktørs Regning, med hvem vi rejste i Kupe sammen: En almindelig Lejlighed paa 3 Værelser koster i den bedre Del af Byen 7 à 800 Kroner; en Murersvend tjener paa Dagløn 8 à 10 Kr., paa Akkord sædvanlig 14 à 16 Kr. pr. Dag; en Arbejdsmand tjener fra 6 til 8 Kr. pr. Dag. Lønningerne i andre Virksomheder er jo i Kontakt dermed. For den eller dem, der maatte være i Tvivl om, hvor en eventuel mindre Fornøjelsestur ska

gaa hen, vil jeg paa det bedste anbefale Stockholm; den er et Besøg værd.
(Fortsættes).

Regnskab

over Indtægter og Udgifter i Regnskabs-
aaret 1909—10 for

Syge- og Begravelseskassen

for ansatte og til fast Arbejde antagne ved
de danske Statsbaner i

Jylland—Fyn.

(Aflagt af Statsbanernes Bogholderkontor).

Indtægt:

Indtægt af Interessenter....	Kr. 162,237,10
— - Statsbanernes Tilskud.....	- 56,600,00
— - Mulkter.....	- 1,720,45
— ved Salg af fundne Sager.....	- 1,688,70
— af Græsleje og Ud- leje af Arealer..	- 8,627,26
— - Adgangskort....	- 330,00
— - Avertissements- opslag.....	- »
Renter.....	- 1,733,13
Forskellige og tilfældige Ind- tægter.....	- 52,00
	<hr/> Kr. 232,988,64

Udgift:

Medicin.....	Kr. 72,525,90
Sygehuspleje.....	- 45,761,91
Udgifter i Henhold til Sta- tutternes § 8 (Bandager, Bade m. v.).....	- 12,768,75
Honorar til Læger.....	- 68,836,77
Begravelseshjælp.....	- 12,267,81
Befordringsudgifter.....	- 3,487,49
Kontorudgifter.....	- 841,74

Anskaffelse og Vedligehol- delse af Inventar.....	Kr. 152,80
Rejseudgifter.....	- 745,60
Forskellige Udgifter.....	- 635,58
	<hr/> Kr. 218,024,35
Aarets Overskud.....	- 14,964,29
	<hr/> Kr. 232,988,64

Status:

Beholdning i Kassen i Aarhus den 31te Marts 1910.....	Kr. 22,033,84
Sygekassens Kapital den 31te Marts 1910.....	Kr. 22,033,84

Ovenstaaende Regnskab er af under-
tegnede revideret og befundet i Overens-
stemmelse med de dertil hørende Bilag.

p. t. Kjøbenhavn, den 3die August 1910.

J. J. Bjerring.

N. Christensen.

Personalialia.

¹/₈ 10.

Forfremmede til Lokomotivførere er Lokomotivfyrbøderne:

H. P. Nielsen, Nyborg, med Station i Struer
H. C. Hansen, Nyborg, med Station i Korsør

Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er Haandværkerne:

H. P. Danielsen, Nyborg — Nyborg
P. H. T. Pedersen, Kjøbenhavn — Korsør

Forflyttede er:

Lokomotivfører C. V. Larsen, Korsør, til Kbhavn. Ø.
» J. Andersen, Struer, til Nyborg
Lokomotivfyrbøder J. M. Petersen, Korsør, til Nyborg
» Jensen, Roskilde, til Nykjøbing F.

⁸¹/₁₀ 10.

Afskediget er:

Lokomotivfører A. R. Bagger, Kbhavn. H. 1
» P. Saxejær, Langaa 3

begge med Pension paa Grund af Svagelighed.

Jernbane-
funktionærer!
Ekstra Rabat!

5%

paa Herreklæder,
færdigsyede og efter Maal,
og

Navneforandring:

Lokomotivfyrbøder K. A. Jensen, Kbhavn. G. 1, hedder fremtidig K. A. Egevang.

Rettelse.

I Loktid. Nr. 15 har vi tilskrevet Maskindirektør Floor Forfatterskabet til »Lærebog i Maskinvæsen for Lokomotivpersonalet«.

I den Anledning har Hr. Floor anmodet os om at oplyse, at Hovedparten af omhandlede Bog er skrevet af d'Hrr. Maskinbestyrer Dorph og Maskiningeniør Ras-mussen, og meddeler for Fuldstændigheds Skyld, at den nye Udgave er gennemarbejdet og delvis omarbejdet af Hr. Ingeniørassistent Knub, hvorimod Hr. Floor er Forfatter til et Par mindre Afsnit.

Send os et Brevkort!

Vi anbefaler vort righoldige Lager af Cigarer (ca. 200 forskellige Mærker) og Tobakker til alle mulige Priser, fra billigste til dyreste.

Alle originale danske Mærker fra de store Fabrikker føres paa Lager. Største Udvalg af direkte importerede Cigarer.

Vort kendte Mærke Upman I., Kr. 6,30, roses af alle for Kvalitet og Drøjhed.

Nyt Mærke: Cerut Nr. 14, droj, lang, vel-smagende, Kr. 3,00 pr. 100.

Bese vort Lager eller ring til Central 117. Varer udbringes over hele Byen. Udenbys portofrit.

E. Krüger & Co.,

Istedgade 14, St., Kjøbenhavn,
(Telefon: Central 117).

Medlemmer, der ved Agentur-virksomhed vil skaffe sig Biindtægt, søges af en gros Firma i Cigarer & Tobakker. — Billet, mrkt. »Bi-Indtægt«, modt. Bl. Eksp.

10% paa Hatte, Lintøj, Undertøj og alle øvrige Artikler indrømmes Dem!

Tøjhuset
Vesterbrogade 17
Kjøbenhavn B.

Undertegnede ønsker at bytte med en Kollega i Kjøbenhavn H. eller Ø.

Lokfrb. 376 Hegelund,
Vedde.

Bytning

søges til Kjøbenhavn H, G eller Ø til Oktober. Lokomotivfyrbøder C. Poulsen, Slagelse.

Bytning.

Undertegnede ønsker at bytte med en Kollega i Jylland, helst Aarhus eller Randers. Lokfrb. A. C. V. Andersen, Helsingør.



Specialitet:
Montering af 2
3 og 4 Vær.s
Lejligheder.
Alt forarbejd.
af prima Mate-
rialier. Egne
Værksteder.
10 Aars Garan-
ti. — Rimelige
Betalings-
vilkkaar.

Frederiksborggade 41 (ved Dronn. Louises Bro).

Skotøjsmagasinet BILLIGHEDEN

Sønder Boulevard 48,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Herre-, Dame- og Børnefodtøj.

Reparationer udføres smukt, solidt og billigt i Lobet af faa Timer.

Ottilia de Padua Reissig.

Gummi-Kravetøj

(hvidt og kulørt).

Største Udvalg.

Billigste Priser.

Nedfald. Flip, kulørt, 60 Øre,
opst., kulørt, 45 Øre, alle Nr.,
dobbelt Flip, kulørt, 75 Øre,
og hvide 65 Øre.

Kulørt Serviteurs 1,00,

hvidt do. 0,75,

Manchetter 0,75 faas i

„Flippen“, Istedg. 128, Kbh. V.

Ærb. K. Hintz.

Obs.! Svære hv. Gum. Flipper opstf. hjemkomne à 0,75.
Postordres ekspederes pr. omgaaende.

MØBLER til 2—3—4 Værelser.
Rimelige Betalingsvilkkaar.
Flycht & Co. | s 5, Kjøbenhavn. 5.

Husk, at Saaler og Flikker **kan** leveres
paa $\frac{1}{2}$ Time. Kun 1ste Kl.s Materiale.
Bruunsgade 8. Telf. 2262. Aarhus.

Tandlægerne

Frøken Maria Bøving og Frk. Margrethe Mose

Vesterbrogade 66^o Kbhavn. Telefon Vester 159y
Konsultationstid: Hverdage Kl. 10-4
og Søndage i Reglen Kl. 10-12.

Jernbanesygekassens Tandlæger.

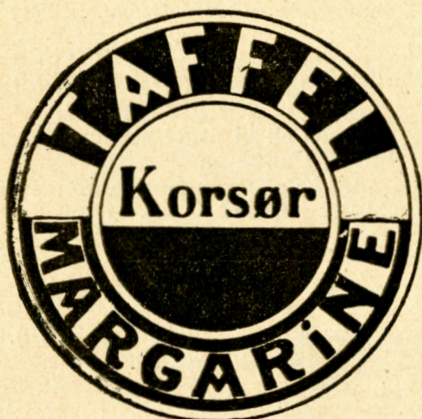
Trikotage og Lingeri.

Specialitet: **Børnekonfektion.**

Systue for Børnekjoler.

Smagfuldt Udvalg. Altid billigst.

N. Chr. Jensen, Bruunsgade 39, Aarhus, Tlf. 2596.



**Carl Nielsen,
Guldsmed & Juveler,**

Bruunsgade 25, Aarhus.

Telefon 791.

Telefon 791.

Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.

Garanti for Soliditet.

**Chr. Nielsen, Telefon Vester 209. Enghaveplads 1 & 2.
Kjøbenhavn.**

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til »Jernbanefagpressens Annoncebureau«, Asger Rygs-gade 4^o tv.
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.

JØRGEN LARSENS

Skræder-Etablissement

for elegant

Herre- og Dameskræderi

anbefales Foreningens Medlemmer.

33. Gasværksvej 33. Telef. Vester 2657.



Godsbanekvarterets

Trikotage-

& Manufaktur-
handel,

Sender Boulevard 59, Hj. af Arkonagade,

er Stedet, hvor de Herrer Lokomotivmænd
bør gøre deres Indkøb.

Johannes Nielsen. Telefon Vester 1175. V.

Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34,
Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16¹, Kjø-
benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.