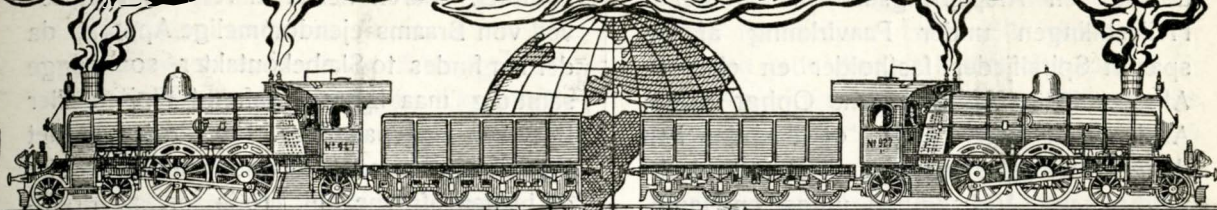


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING
OG „DANSKE PRIVATBANERS LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING“
(DANSK LOKOMOTIVMANDS-FORBUND)

Nr. 9.

1. Maj 1911.

11. Aarg.

Foranstaltninger mod Indkørsel for »Stop«.

(Sluttet).

I Modsætning til denne Konstruktion, hvis Opgave er gennem akustiske Signaler fra et fastliggende Punkt ved Siden af Sporlegemet at tilkendegive Toget, at det nærmer sig det fremskudte Signal, vil den elektriske Signalanmelder lade Tonerne lyde paa selve Lokomotivet. Ved Togets Nærmelse til et fremskudt Signal stryger en paa Lokomotivet anbragt Kommutator imellem to ved Siden af Sporet fastliggende Kontaktskinner. Ankeret i en paa Lokomotivet anbragt Relais falder ned og lader en rødmalet Skive komme til Syne samtidig med, at et Ringeapparat sættes i Bevægelse, hvilket dog af Lokomotivføreren ved Hjælp af en Trykkontakt atter kan udløses.

Forsøg med disse Apparater har været foretaget i Direktionerne i Hannover, Stettin og Breslau. I Hannover er to Iltogs-, to Persontogs- og to Godstogsmaskiner udrustede med saadanne Signalanmeldere, og foran de fremskudte Signaler for samtlige Indkørsels- og Bloksignaler i begge Kør-

selsretninger paa den stærkt trafikerede Strækning Wunstorf—Meuden er der hvert Sted indlagt saadanne Strømslutningsskinner. Resultaterne af Forsøgene har dog ikke været fuldt tilfredsstillende. Medens Smaamangler ved Meldemekanismen lidt efter lidt er bleven udbedrede, er de omtalte Kommutatorer imidlertid stadig bleven beskadigede af Banelegemet eller Genstande, som har været anbragt for nær Sporlegemet, til Trods for, at de enkelte Traade i Børsterne er forfærdigede af Staal og har været anset som særdeles egnede til dette Brug. Selv under Lokomotivernes Svingninger lod de sig indføre i de forannævnte Strømskinner, medens de tillige fjedrede sig for alle faste Genstande. Under Kørsel med store Hastigheder er det dog forekommet, at Apparatet har nægtet at fungere.

I Modsætning til disse elektriske Konstruktioner søger det meget omtalte Togsikringsapparat af van Braam at løse Opgaven ad ren mekanisk Vej*. Det bestaar i det væsentligste af et Par Friktions-Vægtstangsforbindelser, som er anbragte paa

* En nærmere Beskrivelse med Illustrationer af dette Apparat vil fremkomme i en efterfølgende Artikel.
Red.

Lokomotivet. Glider disse hen over en Pedal, som ligger højere end Sporskinnen, trykkes en Trækstang nedefter. Derved udløses en Afspærringsmekanisme, der i Hvilestillingen under Paavirkning af en spændt Spiralfjeder fastholder en eller to Aksler. Efter Aflaasningens Ophør drejes Akslerne af disse Fjedre, og desuden kan denne Bevægelse benyttes til at sætte Lufttrykbremser i Virksomhed, udløse en Dampsirene, at fremkalde en malet Skive og bevirke Vedtegnelser i et Kontrolapparat. Paa de preussiske Statsbaner er der anstillet Forsøg i Direktionerne Halle, Danzig, Breslau og Hannover med van Braams Opfindelse. I Distriktet Halle er 10 Iltogsmaskiner forsynet dermed. I Overensstemmelse med Overenskomsten fra Konferencen i Aaret 1901 og Beslutningen i »Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltung«s tekniske Udvalg i Aaret 1904 er der efter nærmere Overvejelse taget Afstand fra en automatisk Paavirkning af Bremsen med den Motivering, at dette med Tiden kun vil svække Lokomotivførerens Opmærksomhed og Ansvarsfølelse, foruden at Apparatets Sammensætning bliver mere kompliceret og Funktionen samtidig mere upaalidelig. Forsøg med Kontrolapparatet har kun været foretaget i Danzig, og af saa meget større Grund har man undladt dette, som der i den Henseende ikke kan tillægges dette System videre Betydning, saafremt Friktionsmekanismen blot paavirkes ved det fremskudte Signal, hvor der altid er »Fri Bane«, selv om dets Stilling tilkendegiver forsigtig Kørsel. Man maa forøvrigt samtidig henvise til, at det ved Forsøgene med disse Apparater i mindre Grad kommer an paa, hvorledes Slæbekontakternes Bevægelse udnyttes paa Lokomotivet. Hovedvanskeligheden ligger i at faa Bevægelsen fra Strækningen til Lokomotivet overført paa en sikker og bekvem Maade.

De Forsøg, som særlig og med stor Omhu har været udført paa Strækningerne i Direktionen Halle, har i saa Henseende leveret værdifulde Resultater for en Bedømmelse. Dampsirenens Udløsning foregaar,

naar Slæbekontakterne og Strækningspedalerne er i Orden, paalideligt fra 20 km Hastighed. Uforvarende Udløsninger er forekommet. Faren herfor er vel ikke saa stor ved von Braams ejendommelige Apparat, da der her findes to Slæbekontakter, som begge samtidig maa løftes, saafremt Fløjten eller Bremsen skal paavirkes. For Resten er det flere Gange hændet, at disse Slæbekontakter er bleven afrevne, til Trods for, at Profilerummet paa Forsøgsstrækningen stedse har været holdt frit. Dette ligger i, at en Sænkning af blot 5 mm er tilstrækkelig til, at disse Slæbekontakter strejfer Genstande, som vel ligger udenfor Profilerummet, men dog for tæt ved dette, t. Eks. Slidplanker paa Broer, Tvangskinner ved Krydsningsspor-skifter, Afstivningsvinkler paa Jernbroer osv. Som en Kendsgerning forekommer hertil Svingninger af indtil 25 mm, hvilket er bevist. Paa Slidplankerne paa en Bro, der kun laa 35 mm over Skinnehøjden, hvor Grænserne i det frie Rum altsaa endnu var 15 mm fjernede, sporedes Berøringen af Slæbekontakterne. Lignende Opdagelser er sket andre Steder.

Resultatet deraf er, at man ved den nuværende Konstruktion maa regne med, at Apparatet kan blive ødelagt ved Paakørsel.

Yderligere er der under Forsøgene opstaaet Vanskeligheder i Forbindelsen fra Strækningspedalerne til de fremskudte Signaler. Under Sneperioden den 16., 17. og 24. November 1909 kunde disse ikke anbringes i Endestillingerne, hvorfor Følgerne blev, at der fremstod utydelige og farlige Signaler. For at holde Signalerne i Virksomhed maatte det automatiske Sikringsapparat suspenderes og frakobles. Hvorvidt det med Tiden vil lykkes at forbedre dette System, saa at det ogsaa under ugunstige Vejrforhold om Vinteren vil komme til at virke mere paalideligt, forekommer højst usandsynligt.

Denne Omstændighed har givet Anledning til at fortsætte med Forsøgene paa den Maade, at der i Stedet for de bevægelige Strækningspedaler, hvis Stilling er af-

hængig af det fremskudte Signal, nu er indlagt faststaaende Apparater.

Paa den Maade vil det ikke blive det fremskudte Signals Stilling, som averteres Lokomotivføreren, men derimod, at han nærmer sig et saadant. — Erfaringer efter denne Omændring foreligger ikke i Øjeblikket.

Ogsaa Overdragelsen af Tegn til Lokomotivet gennem traadløs Telegrafi har været taget i Betragtning. Stettinerdirektionen har paa Strækningen Angermünde—Neukirkendorf foretaget et Forsøg dermed. Fra et af Firmaet C. Lorentz i Berlin udført Anlæg blev fra en Afsenderstation, hvor konstante elektromagnetiske Svingninger fremstilledes, disse overførte paa Telegrafledningen langs Strækningen. Herfra ledes de over i et paa Lokomotivet anbragt Modtagerapparat. Paa de Steder, hvor Togs Nærmelse til et Signal skulde angives, blev de til dette Apparat førte Svingninger opfangede af en Beskyttelsesmekanisme. En Strømviser førtes til en af Endestillingerne, medens en malet Skive samtidig kom til Syne. Forsøgene har vist, at det indenfor visse Grænser er muligt at overføre Signaler paa Lokomotiverne. De elektriske Svingningers Styrke aftog imidlertid betydeligt, efterhaanden som Maskinen fjernede sig fra Afsenderstationen. Det samme var Tilfældet med de ved de fremskudte Signaler anbragte Beskyttelsesapparater, foruden at noget lignende skete, hvor t. Eks. Telegrafledningerne krydsede Banestrækningen, eller hvor der fandtes Jernbroer og Signalmaster af Jern, ja selv ved Lokomotivets Kørsel gennem dybere Indskæringer. Praktisk brugbare Resultater vil dog foreløbig ikke kunne ventes at komme til at foreligge.

Til Gengæld er Forsøgene med en anden Opfindelse, den saakaldte »Tælleværker«, forløbet saa meget gunstigere. Dette er et Apparat, som kontrollerer Ikke-respekteren af Stop signaler. Ved Siden af Indkørsels- eller Bloksignalet ligger en Skinnekontakt, der, saafremt denne passerer for »Stop«, bevirker, at et Vækkeapparat i vedkommende Vagtpost sætter en Klokke

i vedvarende Bevægelse. Ved dennes Standning bringes et Tællehjul med tilhørende Talskive i Virksomhed, hvorved det straks er muligt at opdage ethvert Tilfælde af Indkørsel for »Stop«. Hvor dette hyppigt sker, kan den rette Aarsag lettere efterspores og evt. Ændringer af tilstedeværende mindre heldige Forhold blive indførte. I de 5 Direktioner, hvor der er foretaget Forsøg med dette System, har det overalt virket tilfredsstillende, hvilket har haft til Følge, at der er beordret Anskaffelsen af et større Antal af saadanne Kontrolapparater.

Rækken af de Forsøg, som er foretaget paa de preussiske Statsbaner for at konstatere de anbefalede Principers Brugbarhed, er efter det foranstaaende ikke ringe. Der er i dette Øjemed bleven taget Hensyn til de mest forskelligartede Forslag, og vel næppe har nogen anden Jernbaneadministration foretaget saa planlagte og omfattende Undersøgelser for at finde en Løsning af Opgaven og Midler til Forebyggelser for Indkørsel for Stop signaler. Og vil man uheldet betragte Forsøgsresultaterne, da vil man ogsaa finde Svaret paa Spørgsmaalet om, hvorfor de preussiske Statsbaner endnu ikke har besluttet sig til i praktisk Tjeneste at indføre et af de undersøgte Apparater. En »ubetinget sikker« Funktion af disse har man nemlig ikke villet forlange og heller aldrig ventet. Man maa dog have Ret til at forlange, at en Svingten ved et Banenet af det Omfang, som de preussiske Statsbaner og den anvendte Omhu ved Vedligeholdelse, skal danne Undtagelser under ordinære Forhold. Dette er imidlertid ikke Tilfældet med de i Betragtning kommende Opfindelser, og udtrykkeligt skal pointeres, at det heller ikke er opnaaet ved von Braams Apparat. For at finde den rigtige Form for Udførelsen af de her i Betragtning kommende Spørgsmaal, som svarer til alle berettigede Betingelser, er ene og alene den Vej, som den preussiske Statsbaneforvaltning er slaet ind paa gennem den praktiske Prøve af et større Antal Konstruktioner, den eneste rigtige.

At denne ved en saadan Fremgangs-

maade under Benyttelsen af de tilstedeværende Opfindelser ikke behøver at frygte for at maatte staa tilbage for udenlandske Forvaltninger, viser netop den anden Aarsberetning for Aaret 1907 fra Bloksignal- og Togsikkerhedskommissionen i Amerika, som blev oprettet for at lede Undersøgelserne af Bloksignaler, automatiske Stopsignaler og Signalerne i Lokomotivernes Førerhus. Af flere Hundrede Opfindelser til automatisk Standsning af Tog paa Strækningen, som i dennes 2-aarige Virksomhed anmeldtes, var der ved Fristens Udløb for nævnte 2 Beretningsaar kun indleveret en eneste Konstruktion til den praktiske Prøve. Foreningen for Ingeniører ved Signalvæsnet i de forenede Stater vedtog efter denne Beretning med overvejende Majoritet og efter en indgaaende Behandling, at Spørgsmaalet om automatiske Strækningsanlæg og Signaler paa Lokomotiverne ifølge det foreliggende endnu ikke forelaa tilstrækkeligt oplyst til at kunne medregnes som anvendelige Driftsmidler.

Det samme gælder jo i Øjeblikket ogsaa for de tyske Jernbaner, som herefter under Ledelse af Rigs-Jernbanestyrelsen skal søge at komme til Klarhed i det endnu aabne Spørgsmaal om Forholdsregler imod Kørsel forbi Stopsignaler, og at det ved Energi gennem fortsatte Forsøg vil lykkes at føre dette Anliggende betydeligt længere fremad. De i Preussen foretagne Forsøg vil derfor danne et værdifuldt Grundlag i saa Henseende. De fortsættes og forøges yderligere med nye Forslag, hvoraf man kan vente, at disse vil kunne føre til et brugbart Resultat.

At dette vil blive Tilfældet med den i den senere Tid saa hyppigt nævnte Opfindelse Unverricht, tilhørende et Syndikat, maa i ethvert Tilfælde betvivles. Den ved Unverrichts Togsikringsapparat anvendte Konstruktion til Forebyggelse mod Kørsel forbi Stopsignaler bestaar af en let knækkelig Stang, som sønderbrydes, og hvorved Lufttrykbremserne paavirkes, saafremt nævnte Stopsignal passerer. Et lignende Princip har allerede været forsøgt paa de preussiske

Statsbaners Hovedlinier med store Hastighed, men dog ikke vist sig at være formaalstjenligt. Forøvrigt er Hensigten med Unverrichts Opfindelse at skabe en automatisk Blokering gennem Toggangen. Den vil dog ligesom alle den Slags Apparater have den Fejl, at Toget ved Forstyrrelser i selve Anlægget uden særlig Tilladelse maa passere forbi Bloksignalet; men derved mister Stopsignalet sin Betydning som et ubetinget Forbud mod Forbikørsel.

Ved Togsprængning vil desuden Strækningen bagved de afrevne Vogne under den forreste Togdels Viderekørsel uden videre være deblokeret. Derved opstaar atter Faren for, at et efterfølgende Tog kan komme til at støde sammen med disse. Den automatiske Togdækning staar som Følge deraf og særlig med Hensyn til Driftssikkerheden bagefter den af de preussiske Statsbaner indførte Strækningsblokering med Vekselstrøm, der betjenes af Personalet, og hvor Afgivelsen af »Fri Bane«, altsaa Toggangen, ogsaa er afhængig af Togenes Medvirkning.

Af de 15800 km to- og flersporede Banestrækninger, som de preussisk-hessiske Statsbaner besidder, er allerede 14500 km forsynede med dette Blokeringsystem. De endnu manglende 1300 km skal i Løbet af 2 Aar være udrustede dermed. Ogsaa paa de vigtigste enkeltsporede Baner, af hvilke 1500 km allerede har Strækningsblokering, vil dette i Løbet af nogle Aar være gennemført. Efter dette at skønne vil en Overgang til den i Unverrichts Opfindelse til Grunde liggende automatiske Togdækning ikke komme i Betragtning ved de preussiske Statsbaner.

Elektriske Svejsemetoder.

Svejsning ved Elektricitet har i de senere Aar vundet en meget stor Udbredelse og anvendes nu paa forskellig Maade og ved Fabrikation af de mest forskelligartede

Genstande. Den saakaldte Stuksvejsning benyttes, naar det gælder f. Eks. Stænger, og Fremgangsmaaden bestaar i at opvarme Endefladerne jævnt over hele deres Areal, indtil Svejetemperaturen er naaet, hvorefter de to Flader presses haardt mod hinanden gennem Stængernes Længderetning. En anden Form for elektrisk Svejsning er Plet-Svejsningen, der anvendes, hvor det gælder om ved Overlapning at samle Flader med ret store Arealer, dog saaledes, at kun enkelte forud bestemte og noget fremstaaende Punkter af Fladerne opvarmes til Hvidglødhede og sammensvejses, medens den øvrige Del af Fladerne forbliver kolde og kun er presset imod hinanden uden at være svejset.

De fremstaaende Punkter, der danner Svejseforbindelser mellem de to Flader, opvarmes ved en gennem Kobbermatricer eller Elektroder tilført elektrisk Strøm. Da disse Matricer anbringes over eller ud for Svejsepunkterne, opnaar man at faa selve Punkterne opvarmet meget hurtigt, medens den øvrige Del af Jernet kun opvarmes yderst lidt. Naar Svejsningen er naaet, udsættes Fladerne for et stærkt Tryk ligesom ved Stuksvejsningen, og Processen er færdig. Svejsepunktets Antal og deres Areal kan man variere efter Fladernes Størrelse og den Styrke, der forlanges af det. Den vigtigste Indvending mod Plet-Svejsningen er, at de fremstaaende Punkter paa de Flader, der skal forenes, maa fremstilles, før Svejsningen overhovedet kan finde Sted, hvilket endog i enkelte Tilfælde slet ikke lader sig gøre.

Det nødvendige Maskineri til Udførelse af saadanne Svejsninger bestaar af:

- 1) En Transformator til at reducere Elek-
tricitetsnettets Voltspænding til en for
Svejsning passende Spænding. Strøm-
styrken fra Transformatorens sekun-
dære Vindinger, som benyttes til Svejs-
ningen, er selvfølgelig meget større
end Strømstyrken i den primære Vin-
ding. Man anvender i Reglen enkelt-
faset Vekselstrøm.

- 2) To Svejsematricer anbragte overfor
hinanden og forbundne til Klemmerne
af Transformatorens sekundære Vin-
dinger. Matricerne bestaar enten af
flade Kobberplader eller af Kobber-
stænger med afrundede Ender. De
anbringes fast i et forskydeligt Stativ,
hvorved det er muligt at fjerne eller
nærme Matricerne til hinanden.
- 3) En kraftig Presse, hvis Stempler er
anbragte bagved Matricerne saaledes,
at man ved at bevæge en Vægtstang
er i Stand til gennem Pressen at ud-
øve et meget stærkt Tryk paa det
Materiale, der er anbragt mellem disse,
hvorved Svejsningen udføres.
- 4) En Kontaktnøgle, anbragt i den pri-
mære Vinding, hvorved man slutter
eller afbryder Strømmen. Nøglen kan
være indrettet og forbundet saaledes
med Pressen, at den afbryder Strøm-
men automatisk, naar Svejetempera-
turen er naaet.

Selve Fremgangsmaaden ved Svejs-
ningen er følgende: Efter at de to Dele,
der skal sammensvejses, er anbragt paa
rigtig Maade mellem Matricerne, bringes
disse sammen ved Hjælp af Haandtaget
paa Pressen; dog skal det Tryk, der paa
dette Tidspunkt udøves, ikke være større
end netop nødvendig for at opnaa en god
elektrisk Forbindelse mellem Svejsepun-
terne indbyrdes. Derefter sluttes Nøglen,
og Metallet begynder straks at blive varmt
paa Stedet direkte mellem de to Matricer.
Naar Svejetemperaturen er naaet, aabnes
Kontaktnøglen, og ved Hjælp af Pressen
trykkes Punkterne nu haardt sammen for
at fuldende Svejsningen. Det er en Selv-
følge, at man ved svært Materiale maa an-
vende mere end et Sæt Matricer. Den Tid,
en saadan Svejsning iager, er afhængig af
Materialets Dimensioner, men er meget kort,
fra en Brøkdels af et Sekund til tre-fire Se-
kunder ved f. Eks. $\frac{1}{4}$ " tyk Pladesvejsning.
Diametrene af og Antallet af Punkter, der
skal anvendes, afhænger dels af Pladernes
Areal og dels af den Styrke, der fordres af

de sammensvejsede Flader; i Almindelighed benyttes Svejsepunkter paa $\frac{1}{4}$ " til $\frac{1}{2}$ " i Diameter.

(*The mechanical Engineer*).

En Tak.

For de venlige Ord, der er sagt om mig i Lok.Tid. Nr. 7 i Anledning af Hestehistorien ved Højslev, takker jeg. — Men det er jo kun vor simple Pligt, for saavidt det staar i vor Magt, at skaane alt nyttigt Liv.

J. Laugesen,
Lokomotivfører.

En Paaskønnelse.

Ved Læsning af vort Blad for 1. April ser jeg en Paaskønnelse omtalt, som i sin Helhed kun kan glæde os samtidige Lokomotivmænd. Atter et Bevis for Forstaelsen af Betydningen af Lokomotivførerens Agt-paagivenhed og Ansvar, kort sagt: frem-skudte Plads i vort Samfundsmaskineri. Men det gaar ikke altid saa glat og præcist med Paaskønnelse og Anerkendelse, endsige et rosende Ord.

Aarsagen maa antagelig ligge i, at der ofte skal privat Initiativ til for at fremhæve det enkelte Tilfælde, ligesom det har sin store Betydning, hvem der var paa Vognen i et kritisk Øjeblik — det er noget, vi alle sammen ved. Og har man blot kørt nogle Aar, saa tør jeg paastaa, at der næsten ikke er en af os, som ikke har oplevet, at der ved hurtig og hensigtsmæssig Indgriben fra Lokomotivpersonalets Side er afværget Ulykke eller anden Tilskadekomst. I mange Tilfælde bliver det slet ikke indberettet; og i mange Indberetninger er der ikke brugt stærkere Ord end lige højest nødvendigt for at forklare Tilfældet — det skal være saa kort som muligt og ingen Stillen sig selv

frem —, kun i al Beskedenhed fortalt det passerede.

Som sagt, det kan kun glæde os alle sammen, naar vi ved givne Lejligheder bliver paaskønnet. Men saa kan enhver Lokomotivmand ogsaa forstaa, hvor krænkende det maa være at blive beordret til at indsende sin Paaskønnelse — stor 10 Kr., delt med sin Fyrbøder, 5 Kr. til hver — alt under Henvisning til en Ordre. Efter en Tids Forløb modtager paagældende Lokomotivfører 1 Kr. 75 Øre i Forbindelse med Maskindirektørens Misbilligelse af Lokomotivførerens trufne Dispositioner samt Paalæg om for Fremtiden at holde sig Direktørens Ordre strengt efterrettelige. Det skal bemærkes, at Gaven var fra en meget højtstaaende Person ved det danske Hof, i nært Slægtskab med Kongehuset, og overrakt ved dennes betroede.

Jeg ser mig i Stand til at supplere Tilfældene. Hr. Grosserer Næsers mindre heldige Situation, Charlottenlund, og Hestene Højslev — Skive. Begge Tilfælde er fuldstændig analoge.

Hestene var Heste — 4 i Tal,
Vognen var en Bondes med et Fjols til Ka'l.
Hestene kom ud, og dermed Sagen forbi.
Ka'len fik en Mulkt paa 15,
og Lok.føreren, — ja han gik fuldstændig fri!

H. S.

Det midtjyske Depot.

Den ærede Indsender skal have Tak for Artiklen i Nr. 5 om Fripassene. Men den ærede Indsender har ikke nøjagtig taget Pladsforholdene med i Betragtning, for saafremt Formandens Kontor skulde forøges med en Assistent, maatte Lokalerne først udvides.

At der gives Lokomotivformænd, som ligefrem er talende Beviser for D. L. & L. F.s Krav om, at disse Pladser burde besættes med Lokomotivførere saavel for Stats-

banernes som for Personalets Vedkommende, er en Kendsgerning.

En Værkstedsarbejder, som ikke er uddannet i den praktiske Lokomotivtjeneste, vil aldrig kunne udfylde en Lokomotivformandsplads uden at begaa Fejl og til Tider Uretfærdigheder. Han vil ikke kunne retlede, endsige dømme i noget, han ikke selv har lært. Hvem der paa nært Hold har set en saadan Formand, ansat eller fungerende, vil have lagt Mærke til, hvor hjælpeløse de er. Lokomotivførerne og Fyrbøderne maa stadig hjælpe dem, oplære og forklare dem det aller nødvendigste, for at de ikke skal begaa alt for mange Bommerter. Siden hen skal disse Formænd dømme om Personalets Konduite, hvilket i de fleste Tilfælde bliver en ren Fjasko, som det f. Eks. i Bladets Nr. 7 fremgaar af Emil Alsborgs velskrevne Artikel. Prøv blot efter endt Tur, naar Kullene ikke har været tilfredsstillende, eller der har været andet i Vejen med Fyret, at tilkalde en saadan Formand for at høre hans Dom, og De vil se, at hans Ansigt er et eneste stort Spørgsmaalstegn. En Lokomotivfører vilde i et saadant Tilfælde straks kunne afsige en Kendelse.

Vore ærede foresatte vil heller ikke med nødvendig Tillid kunne optage en saadan med Faget ukendt Formands Erklæring til Doms.

E. B.

Separatisterne.

I »Vor Stand« for 31te Marts findes følgende: —

Til Lokomotivførerne i D. L. & L. F.

Naar I nu gaar til Generalforsamling, vær saa enige om at forlange Spørgsmaalet om Samling af alle Lokomotivførere optaget til Drøftelse og før det igennem til en Beslutning, da det jo er os alle klart, at det at staa i to eller flere Lejre kun skader os. Se dog nu en Gang klart og uhildet paa det — er det ikke det eneste rigtige, som Jernbaneforeningen har gjort det, en Forening eller Kreds for hver Kategori, som her til enhver Tid kan drøfte egne Sager, og saa en Sam-

ling af alle disse Kategorier til en stor Forening til Støtte for hver enkelt af disse. Og som yderligere Støtte Fællesorganisationen af de 4 Eaters Foreninger, Centralorganisationen. Jeg kan paa ingen Maade se, at vi med Rette kan forlange mere Begunstigelse end de andre Eater, saa at Ministeriet skulde gaa med til at give Forhandlingsretten en større Udstrækning for os end for de andre, nej det vil næppe ske. Kolleger, i Jernbaneforeningen hører vi hjemme efter den nu indførte Organisationsmaade, og derfor lad os samles der, og tag det endelig ikke alvorligt, naar der gøres Forsøg paa at faa Eder til at tro, at vi er færdige som Forening, vi staar nu saa fuldt levedygtig som nogensinde, med et Medlemstal paa i Øjeblikket 213 — et ret respektabelt Antal for en Forening eller Kreds, der siges at være tilintetgjort. Gaa aldrig med til, Kolleger, som jeg har set, der har været Tale om, at gaa ind under de samvirkende Fagforbund, det eneste, I der vil opnaa, er at blive ganske udmærkede Malkekøer for Strikekassen; de Goder vi skal opnaa, skal vindes ad Forhandlingens Vej — tiltvinge sig dem kan man ikke. Kolleger, gør nu dette Spørgsmaal færdig selv, før I gaar fra hinanden, og henvi det ikke til Bestyrelsens Afgørelse, for det er kun Skinforhandlinger de fører; naar de stiller Forslag til Afgørelse af Spørgsmaalet og ingen løber fra dem, naar de ser, at Modparten tiltræder dem, hvad der jo er sket, saa maa jeg kalde deres Forhandlingsmaade saaledes.

Korsør, i Marts 1911.

C. A. Lillelund,

p. t. Formand

for Lokomotivførerkredsen.

Ved at læse Hr. Lillelunds »Artikel« mindes man uvilkaarlig Fader Holbergs »Den pantsatte Bondedreng«. For det første, fordi Hr. Lillelund betjener sig af samme landlige Tiltale som omhandlede Bondedreng. For det andet, fordi han synes, at alt, hvad hans Hushovmester (Jernbaneforeningen) foretager sig, er rigtigt og ikke selv gider lade Forstanden arbejde.

Herregud — at det skulde blive Separatisternes Ypperstepræst! Blandt den Del af Separatisterne, der kan tænke, har hans »Tale« næppe vakt nogen Glæde, — og hos os har den bestyrket Indtrykket af Separatisternes »Talenter«.

Hvis der var noget at triumfere over, hvorfor skulde man saa ikke triumfere — selv om det er smagløst at triumfere? Men her er der intet at triumfere over, ikke en

Gang noget at være glad over. Det hele er kun trist og sørgeligt, at Separatisterne *udefra* vil søge at retlede D. L. & L. F. Det havde saavist været mere hæderligt, om Hr. Lillelund — for at benytte det af ham saa ofte brugte, men misbrugte Ord »Kolleger« — havde staaet *blandt* disse og *derfra* øst af sin Visdomskilde.

Det er ikke let at afgøre, i hvilke Højder Hr. Lillelund har bevæget sig under Udførelsen af sit journalistiske Makværk; dertil savnes Maaleapparater, idet »Vor Stand«, der ogsaa er Separatisternes Tale-rør, hidtil kun har indeholdt Referater af deres »Torskegilder«, men af »Virksomheden« — ikke Spor! og last but not least Hr. Lillelunds Artikel.

Man kunde naturligvis gøre den Betragtning gældende, at det er komplet ligegyldigt, hvad der foregaar blandt Separatisterne, der er en overordentlig ringe Del af det samlede Lokomotivpersonale. Men man kan ikke altid indrette sig derefter, hvad der helst burde være — man maa tage Tingene og Personerne, som de er, og for hvad de gælder, eller synes at gælde.

Vi skal ikke komme nærmere ind paa det — organisatorisk set selvmorderiske i, at Lokomotivpersonalets Organisation skulde lade sig opsluge af Jernbaneforeningen og Dansk Jernbaneforbund. Om Hr. Lillelund ikke kan eller vil forstaa det, maa han dog kunne forstaa, at der ligger en Vilje bag, naar 84 % af det *samlede* Lokomotivpersonale saa afgjort modsætter sig dette.

Apropos Medlemstallet. Hr. Lillelund oplyser, at Separatisternes Medlemstal er 213. Som vi tidligere har oplyst, staar 325 Førere som Medlemmer af D. L. & L. F.; adderes disse Tal, skulde det give en Sum af 538 Lokomotivførere; men da der ialt kun er ansat 523 Førere, maa Hr. Lillelund ogsaa være en daarlig Regnemester. Vi staar ved *vore* Tal. Hr. Lillelund har naturligvis ikke generet sig for at medregne de af *vore* Medlemmer, der af selskabelige Hensyn staar som Medlemmer af Jernbaneforeningen, til sine »Kolleger«. Da det er no-

torisk, at en Del Førere staar udenfor Organisationerne, maa de 213 — med et mildt Udtryk være Kræmmerlatin. Det er maaske den Pris, Hr. Lillelund *skulde* have haft for sin Vare, men som han, naar Jernbaneforeningens nye Love træder i Kraft fra 1ste Oktober, maa afhænde til Spotpris.

Som den »gode« Fe, Hr. Lillelund er, søger han ogsaa at lede *vore* Fjed bort fra de saanvirkende Fagforbund, uden af tænke den Tanke til Ende, der har foranlediget dette; det eneste relative er den kære Pengeping, han frygter for. Viser man imidlertid Hr. Lillelund et Spejl, vil han og Lidelssfæller ganske sikkert opdage, at de i Jernbaneforeningens Stald har faaet endog Hængepatter, da den Kost, Jernbaneforeningen har tiltænkt Lokomotivførerne, ikke har indeholdt de tilstrækkelige Foderenheder.

Naturligvis er Hr. Lillelund ikke tilfreds med D. L. & L. F.s parlamentariske Forhandlinger. Havde vi ladet Mindretallet raade, havde Hr. Lillelund naturligvis været tilfreds —, men hvor havde vi mon da været?

D. L. & L. F.

Falster Afdeling

afholdt den 16. Marts 1911 sin aarlige Generalforsamling i Ge., hvor følgende Bestyrelse valgtes:

Lokf. V. P. Hansen, Ge., Formand (Genv.)
 Lokfrb. R. Sterregaard, On., Kasserer —
 Lokfrb. A. Tømgren, Nf., Repræsentant
 Lokf. P. Clausen, Ge., Revisor
 Lokfrb. O. P. Olsen, Ge., —

Som Delegerede til Hovedgeneralforsamlingen valgtes:

Lokf. V. P. Hansen, Ge.
 Lokf. P. Petersen, Ge.
 Lokfrb. R. Sterregaard, On.

Det vedtoges at foretage en Sommerudflugt til Nysted. Ligeledes vedtoges det at afholde et Juletræ i Gjedser i Tilslutning

med andre statsansatte og dertil bevilge 20 Kr. af Afdelingskassen.

Afdelingen tæller nu 31 Medlemmer.

R. Sterregaard,
Sekretær.

* * *

Nye Love

vil blive tilsendt alle Medlemmer, saa snart Hovedbestyrelsen har korrigeret dem.

Fra Rigsdagen.

Søfolks og Statstjenestemænds Valgret.

Indenrigsministeren (*Jensen Sønderup*): Allerede for 3—4 Aar siden og gennem et Par Samlinger har der i Folketinget foreligget et privat Forslag om at yde Søfolk, der paa Grund af deres Virksomhed er fraværende, naar der foregaar Valg til Folketinget eller Valgmandsvalg til Landstinget, en Adgang til ikke desto mindre at kunne komme af med deres Stemme. Efter at der i 1901 er blevet indført hemmelig og skriftlig Afstemning, og Afstemningen altsaa foregaar paa den Maade, at Vælgeren sætter et Kryds paa sin Stemmeseddel, der derefter lægges i en Konvolut, afleveres til Stemmmodtageren og lægges i Stemmekassen, er der ingen Principforskel mellem dette, at Vælgeren egenhændig og personlig afleverer den i Konvolutten indelukkede Stemmeseddel til Stemmmodtageren, og dette, at han fremsender den med Posten. Det er kun mere det hensigtsmæssige og praktiske, der maa tages i Betragtning, naar dette Spørgsmaal skal afgøres. Sagen har, som sagt, været Genstand for Behandling i et Par Rigsdagssamlinger i Folketinget, uden at der naaedes noget Resultat. I forrige Rigsdagssamling, hvor Spørgsmaalet paa ny var fremme paa privat Initiativ, var der i det Udvalg i Folketinget, der behandlede Sagen, men ikke fik den behandlet til Ende, nogen Stemning — efter hvad

man kan se af Beretningen — for at udvide Retten for fraværende til at afgive Stemme til andre end til Søfolk, saaledes at man medtog alle, der paa Grund af Sygdom eller Forretnings- eller Tjenestuedførelse vare forhindrede i at være til Stede ved Valget paa Valgdagen. Naar Regeringen fandt det betimeligt at tage Spørgsmaalet op og eventuelt gøre det til Genstand for Regeringsinitiativ, stod det altsaa til mig først og fremmest at overveje, om man skulde indskrænke sig til Søfolk eller medtage dem, der af anden Grund maatte være forhindrede i personlig at aflevere deres Stemmeseddel paa Valgdagen. Jeg kom til det Resultat — navnlig ogsaa efter de Erfaringer, der blev meddelt mig fra Norge, hvor man har en saadan udvidet Adgang til at afgive Stemme, selv om man er fraværende —, at der vilde være nogen Betænkelighed ved at gaa saa vidt, som der var udtalt Ønske om i Fjor i Folketingets Udvalg. Vanskelighederne ligge særlig i at afgøre, om Vælgerens Forfaldsgrund kan siges at være gyldig. For de syges Vedkommende kunde en Lægeattest i de allerfleste Tilfælde siges at være tilstrækkelig. Men naar man gaar videre til at medtage dem, der — som det hed i Folketingsudvalgets Beretning — ere fraværende ved Naturhindringer eller paa Grund af Udførelse af Forretning, hvis Opsættelse vilde paaføre den paagældende store Indtægtstab, vil man komme saa langt ud, at det bliver vanskeligt for Valgbestyrelsen og derefter for Tingene at træffe Afgørelse om, hvorvidt den anførte Forfaldsgrund er gyldig. Jeg var ængstelig for, at man vilde faa en Mængde af Klager over Valg, fordi man vilde anføre, at baade denne og hin, der havde fremsendt skriftlig Stemme, ikke havde været tilstrækkelig gyldig forhindret i at være til Stede. Mine Overvejelser resulterede, som sagt, i, at det vilde være rigtigt at medtage Søfolkene, men at indskrænke sig til dem og i hvert Fald vente med at gaa videre, til man havde prøvet Afstemningsmaaden for fraværende med Hensyn til Søfolk.

Jeg forelagde da i Folketinget et Forslag i Overensstemmelse med det her udviklede. I Folketingets Udvalg fandt man — og det gik ogsaa senere Folketingets Flertal ind paa — at det vilde være rigtigst at udvide Kredsen til ogsaa at omfatte Statstjenestemænd. Denne Udvidelse har jeg ment at kunne gaa med til, idet det maa indrømmes, at det for Statstjenestemændenes Vedkommende vil være let at faa konstateret, at de virkelig paa Grund af Tjenestens Udførelse har været forhindrede i at være til Stede paa Valgstedet, idet en Attest fra den paagældende Overordnede maa være tilstrækkeligt Vidnesbyrd om, at vedkommende virkelig paa Grund af sin Tjeneste har været forhindret. Jeg har saa meget mere ment at kunne medtage Statstjenestemændene, som der vilde blive noget Misforhold, hvis Tjenestemænd, der f. Eks. sejlede med Statens Skibe fra Korsør til Kiel som værende paa disse Skibe fik Ret til at afgive Stemme, selv om de ikke kunde være til Stede ved Valg-handlingen, medens Tjenestemænd, der kører paa Statens Lokomotiver eller i det hele gøre Tjeneste ved Togene, ikke kunde komme af med deres Stemme. Denne Anomali er hævet ved den i Folketinget indsatte Ændring.

Jeg tillader mig at anbefale Forslaget i den Skikkelse, det der har faaet, og haaber, at man vil kunne imødekomme det navnlig af Søfolkene i mange Aar nærede Ønske om at kunne stemme, selv om de af Hensyn til deres Erhvervs Udførelse ere nødt til at være fraværende fra Valgstedet paa den Tid, Valget foregaar.

Jeg finder ingen Anledning til at give en nærmere Redegørelse for Enkelthederne i Forslaget, saa meget mindre, som det selvfølgelig maa være ret specielle Regler, der ere gældende for Søfolks Vedkommende, hvor Talen er om Udøvelse af deres Valgret, naar de befinde sig paa fremmede Steder. Jeg haaber, som sagt, paa, at man navnlig af Hensyn til Søfolkene vil lade Forslaget faa en let og hurtig Gang gennem dette Ting.

Forskelligt.

Til det i „Lok.-Tid.“ Nr. 8 optrykte Digt „Lokomotivføreren“ har Sang- og Musiklærer ved Odense Seminarium L. H. Larsen komponeret en Melodi, der efter sagkyndiges Mening skal være meget god. Maaske vi ved Lejlighed lader den optrykke i Bladet.

Efter hvad der meddeles fra England, har Damerne der nu opnaaet en Art offentlig Anerkendelse af deres Ret til at ryge Tobak. Et af de største engelske Jernbaneselskaber har nemlig indført den Foranstaltning, at der for Fremtiden i alle Tog skal findes Røgkupeer for Damer.

Statistik over Jernbaneuheld.

Med Hensyn til de rejsendes Sikkerhed staar det tyske Jernbanevæsen som Nr. 1, skriver „Frankfurter Zeitung“. I Aaret 1907 forekom for hver Million rejsende i Tyskland 0,08 Dødsfald og 0,39 Tilskadecomster. I Øst-rig-Ungarn 0,12 Dødsfald, 0,96 Tilskadecomster. Frankrig staar med 0,13 Dødsfald, 1,18 Tilskadecomster, medens England har 0,14 Dødsfald og 1,94 Tilskadecomster. Schweiz 0,20 Dødsfald, 1,04 Tilskadecomster. I Belgien er forekommet 0,22 Dødsfald og 3,02 Tilskadecomster. Rusland 0,99 Dødsfald, 3,93 Tilskadecomster, hvorimod de forenede Stater figurerer med 0,45 Dødsfald og 6,58 Tilskadecomster.

Blodig Statistik.

Paa de nordamerikanske Jernbaner blev der fra 1. Juli 1908 til 30. Juni 1909 dræbt 8722 Mennesker, medens der saaredes 95,626.

Personalet ved de franske Baner.

Lokomotivførerne og Fyrbøderne ved de franske Baner har afholdt Møder, paa hvilke de har vedtaget en nærmere Sammenslutning af

deres Forbund med Jernbanearbejdernes Forbund for at kunne sætte deres fælles Fordringer igennem.

* * *

En i over 20 Aar ved de preussiske Statsbaner ansat Sekretær under Trafikafdelingen Bruno P. i Liegnitz er i December f. A. idømt 3 Maaneders Fængsel. Den tiltalte er nemlig bleven overbevist om i 7 Tilfælde at have forfalsket Datoen paa sine Fripas, saaledes at disse ved senere Løjligheder atter kunde benyttes.

Regnskab

for

Kong Christian IX. Understøttelsesfond ved de danske Statsbaner

fra 1. April 1910 til 31. Marts 1911.

Indtægt:

Indbetalte Bidrag (aarl. Bidrag for 1910 Kr. 796,50, Bidrag en Gang for alle Kr. 878,00)	Kr. 1674,50
Indvundne Renter.....	- 656,60
	Kr. 2331,10

Udgift:

Udbetalte Understøttelser, 6 Portioner à 100 Kr.....	Kr. 600,00
Tryksager.....	- 59,50
Omkostninger ved Indkøb af Obligationer.....	- 10,84
Til Formuen henlægges.....	- 1660,76
	Kr. 2331,10

Understøttelserne blev udbetalt til:

et pensioneret Stationsbud	
Enken efter en Togfører	
— Konduktør	
— Ledvogter	
Børnene efter en afdød Banearbejder	
— Lokomotivfører	

Status den 31. Marts 1911.

Beholdninger:

Beholdning i den danske Landmandsbank.....	Kr. 75,76
Obligationer til paalydende Værdi 15,700 Kr., bogført for.....	- 15730,50
	Kr. 15806,26

Gæld:

Fondets Formue.....	Kr. 15806,26
---------------------	--------------

Fondets Formue var den 31. Marts 1910:
14145 Kr. 50 Øre.

Kjøbenhavn, den 31. Marts 1911.

Ambt.

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag.
Beholdningen er til Stede.

Kjøbenhavn, den 8. April 1911.

Stoumann.

V. Tietze.

Fra en Rejse til Midnatssolens Land.

(Med Verdens nordligste Jernbane).

(Fortsat).

Jeg ser endnu Udtrykket i deres Ansigter, da denne Overflod dalede ned paa Bordet foran dem, medens de sad med Munden fuld af Boller og Kaffe. Pigerne smilede højt og forsvandt ind i et tilstødende Lokale, medens Knoll og jeg skoggerlo. Forklaringen er den, at visse Restaurationer ikke maa servere Øl uden i Forbindelse med en eller anden Ret Mad.

Vi afrejste fra Trondhjem den 28. Kl. 8²⁰ Em. direkte til Christiania. Toget, der som sagt fremførtes af Lokomotivfører Nordahl, blev noget forsinket paa Grund af, at der maatte sættes flere Vogne i, da der var mange Rejsende; og vi spaaede Nordahl, at han med den forholdsvis lille Maskine og det store Tog vilde tabe megen Tid, inden vi naaede Tønset, hvor der skif-

tedes Maskine, men trods den stærke Stigning paa Banen slog vor Spaadom dog ikke til, allerede ved Rejtan, Banens højeste Punkt, var den tabte Tid indhentet. Man forbavses naar man hører, at Banen her ligger 2125 m o. H. Ved Os passerer den omtalte høje og store Jernbanebro; men da Kl. paa den Tid er 1 om Natten, har Morfeus taget de fleste Rejsende i sine Arme, og kun faa har holdt sig vaagen for Broens Skyld.

Banen er smalsporet fra Trondhjem til Hamar, dog ikke saa smal som vore smalsporede Privatbaner, men en Mellemting mellem dette og normalt Spor; det er dog nu besluttet at omlægge hele denne Strækning til normal Sporvidde. Vognene, der har en blød og behagelig Gang, var i dette Tog lange, fireakslede Truckvogne og kun forsynede med en Buffe i hver Ende. Paa den 561 km lange Strækning fra Trondhjem til Christiania gennemløber Banen et meget kuperet og afvekslende Terrain. Ved Hamar, hvor der skiftes Tog, hilste vi paa nok en Bekendt fra Kongressen i Aarhus, nemlig en af de norske Delegerede, Lokomotivfører *Hummelnesset*, som er stationeret der i Byen. Han havde gerne set os gøre et Ophold der; men vor Tid tillod det ikke. Hamar har ellers en meget smuk Beliggenhed ved Søen Mjøsen, og Banen følger paa sit videre Løb denne lange, smalle Sø og gaar gennem henrivende Landskaber.

Den 29. Kl. 1200 kørte vi ind paa Christiania Østbanegaard. Det var næsten, som vi alle Steder skulde have det Held at løbe paa Kendinge fra Kongressen; thi da vi paa vor Gang mod Udgangen gik forbi Maskinen for det Tog, hvormed vi var kommen, opdagede vi, at Lokomotivfører *Aslaksen* havde kørt for os, og han gik nu og eftersaa sin Maskine. Efter en hjertelig Hilsen paa vedkommende blev det aftalt, at vi hen paa Eftermiddagen skulde træffe sammen i Dronningensgade og derfra tage paa Holmenkollen. Vi tog derop med den elektriske Bane og havde her en dejlig Eftermiddag i disse smukke Omgivelser og med den mest henrivende Udsigt

over By og Fjord. Smilende og blikstille laa den nok som bekendte smukke Christianiafjord med sine mange grønne Øer og høje skovklædte Fjældkyster. Hvor var det et fornøjeligt og betagende Skue fra dette høje Stade at betragte dette herlige Fjordpanorama; der var høj Luft og bagende Sommersol over det hele; som Sølv skinnede Skibenes udspilede Sejl i Solen, og Dampene trak lange, kulsorte Streger over det smukke Maleri, der atter langsomt udviskedes. Efter nogen Tøven fortsatte vi vor Vej til Peisestuen, der ligger lige ovenfor det Sted, hvor Skiløbene finder Sted. Begge Steder nød vi Forfriskninger, og Knoll tog nogle Fotografier. Til Frognersæteren naaede vi ikke, da man jo ogsaa skulde bese lidt af Byen.

Christiania ejer ikke saa faa Seværdigheder, som jeg dog ikke skal komme ind paa, kun hvad vi fik Lejlighed til at se. — Byen hed i gamle Dage Oslo og var da beliggende paa den anden Side Fjorden. Men efter at en Ildebrand havde ødelagt den Aar 1624, lod Christian den Fjerde Byen anlægge, hvor den nu ligger, og den fik da Navn efter ham. Den har jo nu udvidet sig til en temmelig stor By og er som bekendt Residensstad. — Den har mange smukke Bygninger og Gader, af hvilke sidste Karl Johansgaden er den smukkeste og er det egentlige Strøg i Byen. For Enden af denne paa en højtliggende aaben Plads ligger Kongens Slot, der er baade stort og smukt, om end det ikke saa nær kan maale sig med Broderlandets Kongeborg. Pladsen foran Slottet er omgivet af gamle høje Træer, og midt paa denne findes en prægtig Rytterstatue af Karl Johan, udført af Brynjulf Berglien og afsløret 1875. Ud mod Eidsvoldspladsen ligger Stortingsbygningen, hvis Facade er opført af Granit, og paa Pladsen staar en Statue af Digteren Henrik Wergeland.

— I den sydlige Del af Byen mellem Christianias to Havne ligger den gamle Akerhus Fæstning med Slottet af samme Navn. Af Slottet er der dog kun nogle Fundamenter tilbage. Det byggedes i det

13. Aarhundrede, men er i sin nuværende Skikkelse opført af Christian den Fjerde. Fæstningen med sine høje Volde har nu ingen Betydning som saadan mere, men danner med sine faste Stier en yndet Promenade med Udsigt til Fjorden.

Trætte af Dagens Omløben tilbragte vi en Del af Aftenen paa en af Byens mon-dæne Restaurationer, hvor vi fra en høj Terrasse betragtede Folkelivet paa Strøget.

Da vi havde taget Afsked med vor elskværdige Cicerone, Lokomotivfører Aslaksen, søgte vi vort Hotel i Drottningens-gade. Vi skulde atter videre næste Morgen Kl. 7⁰⁰ efter Trollhättan og Göteborg.

Til Trollhättan ankom vi ved Middags-tid og tog efter en Middag paa »Pension Savoyen« ud til Vandfaldene. Det er som bekendt Götaelven, der har sit Udspring i Sveriges største Indsø Veneren, der danner disse Vandfald. Her er i Grunden ikke Tale om høje eller lodrette Fald, naar undtages det mindre Fald gennem »Polhems Sluss«, der kun har ringe Vandmængde, hvorimod selve Elvens Vandmasse er betydelig. Faldene indskrænker sig til, at Van-det i vild Fart og i skummende Hvirvler og Kaskader styrter ned over temmelig brat skraanende og med Klipper opfyldte Sæn-ninger i Flodlejet.

»Toppöfallet« er det mest imponerende. Over dette fører en høj Køre- og Gangbro, hvorfra man rigtig kan betragte hele dette Fald, ved hvis Begyndelse der ligger en Jernvarefabrik, som drives ved Turbiner. Mellem Fabrikens Bygninger kan man gaa ud paa en Træaltan, lige hvor Vandmassen begynder at brydes i sit Løb.

Hele Partiet omkring Trollhättefaldene er smukt og storslaet. Fra »Toppöfallet« kan man følge Götakanalen ned til Sluserne. Denne kunstige Kanal fører udenom Fal-dene og passerer af Skibene til og fra Slu-serne; den er udsprængt i Stenklippen og har kostet ca. 20,000,000 Kr. at fuldføre; den er ganske smal, kun en Damper kan passere den paa samme Tid. Ved det ne-derste Fald ligger Lokomotivfabrikken, som jo ogsaa har leveret Maskiner til D. S. B.

baade af ældre og nyere Typer. Her fin-des tillige et Nyanlæg, en Kraftstation for elektrisk Drivkraft. Paa store Jernstativer føres Ledningerne hen til Aftagerne; man møder overalt Tavler, der advarer mod at berøre nedfaldne Ledninger, da disse er livsfarlige. Sluserne, der ligger ca. 1 km nedenfor Lokomotivfabrikken i smukke Om-givelser, skal jeg ikke her beskrive, da man jo alt fra Skolebænken fik en Forklaring af dem og deres Virkemaade.

Man kan tilbringe en fornøjelig og tillige lærerig Dag ved Trollhättan. Her er saa omtrent alt forenet paa et Sted. For-skellige Fabriksvirksomheder, nymoderne Anlæg til Udnyttelse af Vandkraften, Skibs-farten og de dermed forbundne Sluser, der-til en naturskøn Egn med de brusende Vandfald, skovbevoksede Fjældskrænter med en Udsigtsaltan, hvorfra det hele kan ses i Fugleperspektiv. — Heller ikke savnes der Traktørsteder, hvor man kan faa baade Spise og Drikke.

Et Besøg paa Stedet er meget at an-befale og er tillige for de allerfleste over-kommeligt.

Tiden var os ogsaa her for kort og løb fra os, før man vel vidste deraf.

Kl. 8⁰⁰ Em. afrejste vi til Göteborg, hvortil vi ankom Kl. 9²⁴ Em. Efter at man paa Hotellet var kommen af med Tøjet og faaet Værelserne anviste, var det langt ud paa Aftenen, saa ud over en lille Spasere-tur om Aftenen* og en do. om Morgenen før Afrejsen fik vi ikke gjort nærmere Be-kendtskab med denne smukke By og Omegn. (Sluttes).

Vesterbros Cigarimport,

Ingerslevsgade 112, Telf. Vester 1629 y, anbefaler Cigarer og Tobakker i stort Udvalg til absolut billigste Priser.

Specielt fremhæves:

„La Calma”	100 Stk.	Kr. 6,00
„Furor”	100 ”	” 5,00
„Nordiska”	100 ”	” 4,00

Jernbaneetaten erholder yderligere 10 % Rabat.

Enhver Mand sin egen Vaskekone!

Køb

Zephyr Reform Kravetøj.

Ikke Gummi! Særligt at anbefale for Jernbanefunktionærer.

Husk Special-Udsalget Gl. Kongevej 1 (Hjørnet af Vesterbrogade).

Sjællandske Statsbanepersonales Bibliotek.

Biblioteket holdes lukket i Maj Maa-
ned d. A. i Anledning af det aarlige Efter-
syn af Bøgerne.

Sidste Udlaan af Bøger foregaar Lør-
dag den 29. April, og alle udlaante Bøger
bedes tilbageleverede senest Lørdag den 6.
Maj d. A.

Biblioteket aabner atter for Udlaan
Torsdag den 1. Juni d. A.

Bestyrelsen.

Bytning.

Undertegnede Kollega i en jysk Køb-
stad ønsker at bytte med en Kollega i Aar-
hus. Et godt Honorar kan ydes, hvis Byt-
ningen kan ske snarest.

Med Agtelse

Lokomotivfyrbøder H. C. V. Andersen (414)
Vestergade Nr. 19, 1. Sal,
Thisted.

Bytning.

En Lokomotivfyrb. i Struer ønsker at
bytte med en Kollega paa Sjælland.
Billet modt. Red.

Bytning.

Mod at yde en mindre Godtgørelse
kan en Fyrbøder i Kjøbenhavn komme til
at bytte med en Kollega i Aarhus.

Billet mrkt. »L« modt. Red.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Slagelse øn-
sker at bytte med en Kollega i Roskilde
eller Kjøbenhavn. Billet modt. Red.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Aarhus kunde
ønske at bytte med en Kollega i en sjæl-
landsk, eventuelt en jysk Købstad.

Billet modtager Red.

Afklippede Frimærker,
Stempelmærker, Privatbanemærker og Vel-
gørenhedsmærker købes til 1 Kr. pr. Pund.
(20 Øre pr. 100 Gram).

Viggo Gundel, Struer.

Dameovertøj.

med fuld Garanti for udmærket god Pasning køber
De absolut bedst og billigst.

A. MUNCK, Overstykkemagasin

ISTEDGADE 87 Telf. Vester 283 x
Leverandør til de fleste Jernbanefunktionær. Hustruer.

■■■■■■ H. P. PETERSEN'S ■■■■■■
bekendte



Herre- og Dreng-
Ekvipering

anbefales de Herrer
Lokomotivmænd.

Færdigsyet og
bestilt Arbejde.

Ima Varer.

Billige Priser.



Istedgade 112 Hj. af Saxogade

Drik i Fredericia: Fredericia Dobbeltöl!

Stor Bifortjeneste.

Cigarfabrik med gode Specialmærker à 3½,
4—4½ Kr. pr. 100 Stk. søger energiske Forhandlere
bl. Foreningens Medlemmer. — Station bedes op-
givet. — Billet mrkt. »Cigarer« modt. Bladets Eksp.
Asger Rygsgade 4, Kbhvn. V.

MØBLER for alle Hjem.
Rimelige Betalingsvilkår.
Flycht & Co. A|s 3, Elmegade 3.
Kjøbenhavn.

Bytning.

Undertegnede Lokomotivfyrbøder øn-
sker at bytte med en Kollega til Korsør
eller Kjøbenhavn.

J. N. Schmidt,
Lokomotivfyrbøder,
Fredericia.

BRYGGERIET PHØNIX, Langgade 75 B.

anbefaler d'Hrr. Jernbanefunktionærer vore 1ste Klasses Hvidt- og Skibsølssorter.

Vi leverer aftappet paa Flasker vore Ølssorter til følgende Priser pr. Dussin: Dobbeltøl 72 Øre, Prima 90 Øre, Hvidtøl Nr. 1 80 Øre, Hvidtøl Nr. 2 60 Øre, Skibsøl Nr. 1 80 Øre og Skibsøl Nr. 2 60 Øre. — Porter 14 Øre. Pilsner 10 Øre. — Send os et Brevkort eller ring til 3968.

Vald. Jensen

→ Kolonial-, Vin- og Materialhandel ←
Ingerslevgade 128 Tlf. Vester 701 y

anbefales Medlemmerne af D. L. & L. F.
Særlig anbefales Cacao 2,00, 1,60 135
Øre pr. Pd. — Specielt anbefales min
Kaffe 95 Øre pr. Pd.

Komplet Lager af Sygeplejeartikler.
NB. Varer forsendes overalt i Landet.


Skrædermester Wilh. Theisen

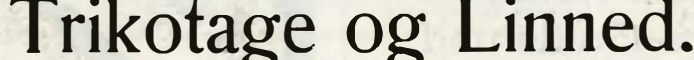
Istedgade Nr. 71 Mezz.

1ste Klasses Skræderi

anbefaler sig til de Herrer Lokomotivmænd

**Viggo Nielsen.**

Tlf. Central 9327 **BØGER PAPIR MUSIK**
Istedgade 64 (Istedgaard).


Trikotage og Linned.

Direkte til Forbrugerne fra egne Fabrikker. Strømper, Sweatter, Underbeklædning i Uld og Bomuld, Linned, Reformbenklæder, Dowlas, Medium, Lagendowlas. — Specialitet: Børnestrømper, ret & vrang, mindst 33 1/3 pCt. under alm. Pris. **Besparelse: Garanteret 25 pCt.**

Tlf. Byen 1732 x. **Trikotage- og Linnedfabriken, Fortunstræde 4, l. (Ved Højbroplads).**

Carl Olsens

Skræder-Etablissement

Enghaveplads 8 Tlf. Vester 1081 u

anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivmænd.

Møbelmagasin i Svanholm

Gl. Kongevej Nr. 66

Kom og se mit Lager. Ingen Købetvang.

Smaa Priser.

Møbler leveres med fuld Garanti for Soliditet.

Tlf. Vester 1592 y.

G. Christensen.

I.G. Brørups Møbelforretning

Tlf. Vester 797 y. 31 Dannebrogsgade 31 København Tlf. Vester 797 y.

anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivfunktionærer med Møbler i alle Stilarter.

Stor Rabat gives mod Kontant.

Afbetaling indrømmes med 10 à 12 Kr. maanedlig.

Møbler forsendes overalt i Landet.

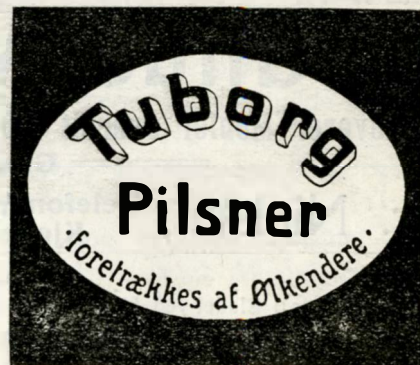

Brødr. Christiansen

55 Istedgade 55 Tlf. 2516

Trikotage- & Manufakturforretning

Maskinstrikkeri & elektr. Systue

Strømper forfoddes i Løbet af 2 Dage
Jernbanemænd 5 Procent Rabat



Afbetaling.
Al Berre- & Damekonfektion
 leveres med
ugentlige eller maanedlige Afdrag.
 Udbetaling efter Overenskomst.
 Gode Varer og godt Arbejde garanteres.
1. Dannebrogsgade 1.

Tandlægerne

Frøken Maria Bøving og Frk. Margrethe Mose

Vesterbrogade 66² Kbhavn. Telefon Vester 159y
 Konsultationstid: Hverdage Kl. 10 - 4
 og Søndage i Reglen Kl. 10 - 12.

Jernbanesygekassens Tandlæger.

Vesterbros Guldsmed

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.
 Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.
Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.

Køb Vin

hos **Chr. Bertelsen**, Sønder Boulevard 66.
 Detailsalg til en gros Priser. Tlf. 3545.

Nem Bifortjeneste.

Driftige Folk, der kan forhandle en virkelig
 god Cigar til 3½ Kr. pr. 100 Stk., søges af Fabrik.
 100 Stk. sendes franco overalt til Prøve.

Billet mrkt. »Bifortjeneste« modtager Bladets
 Eksp., Asger Ryggade 4.

Livsforsikringselskabet „DANMARK“

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefrigtagelse ved Invaliditet
 ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen**, Arkonagade 22³, Tlf. Vester 677 — **H. P. Mortensen**,
 Asger Ryggade 4³, Tlf. Vester 1480y, og **H. C. Hansen**, Aarhus.

Kontor Steenstrups Allé 9², Kbhvn., aabent 11-1, samt St. Pauls Kirkeplads 9², Aarhus, Tlf. 2862,
 Kontortid 9-3.

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 Ryggade 4³ tv,
 Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.

H. J. Hansens

Skræderforretning

38 Sønder Boulevard 38

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

Stort Udvalg i alle
 Slags Møbler
 fra egne
 Værk-
 steder

L. G. Jensen & Hansens Møbel-Etablissement
 Nørrebrogade 54

Ga-
 ranti
 gives e
 Afbe-
 taling indrøm-
 mes solide Købere

Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34
 Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16^{III}, Kjø-
 benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.