



Nr. 12.

15. Juni 1912.

12. Aarg.

Forsøgsinstallation med „A. G. A.“-Blinklys paa faste Signaler ved de svenske Statsbaner.

Af
E. G. Windahl,
Bureauingeniør i Kungl. Järnvägsstyrelsen.

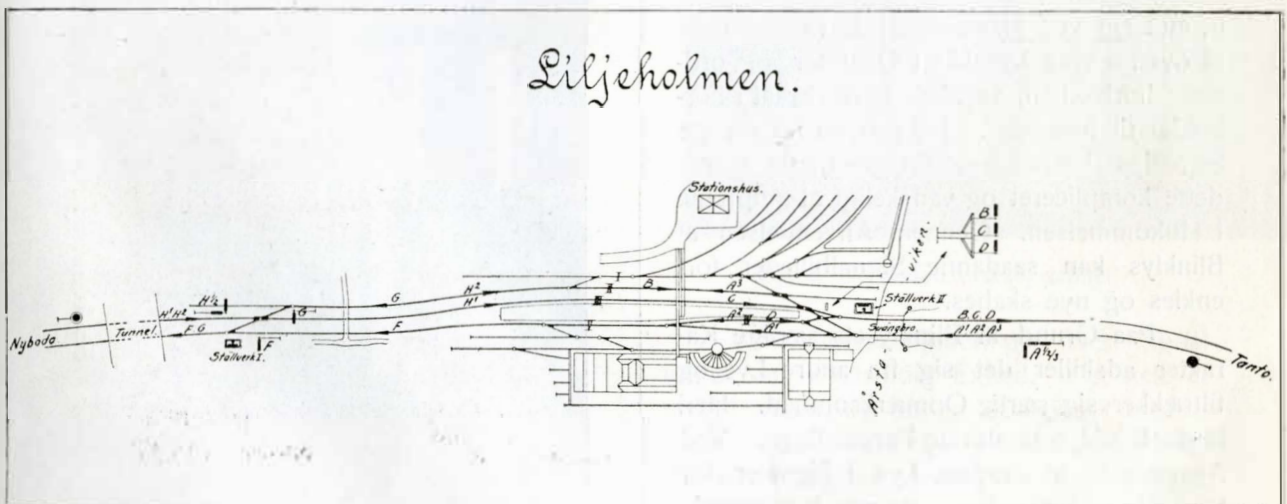


Fig. 1. Plan af Liljeholmens Station.

I Aaret 1908 anordnedes af Svenska Aktiebolaget Gasaccumulator i Stockholm Blinklys paa 5 fremskudte Signaler ved Stockholm—Västerås—Bergslagens Jernba-

ner samt paa to lignende Signaler ved Gefle—Dala Banen. I Aaret 1909 installeredes Blinklys paa et fremskudt Signal ved Bergslagens Jernbane, hvorefter yderligere

4 fremskudte Signaler ved sidstnævnte Bane samt to fremskudte Signaler ved Stockholm – Västerås – Bergslagens Bane i Aaret 1910 udrustedes med Blinklys-Signaler.

Disse Installationer tilsigter ikke at gennemføre en Forandring af de anvendte Signalsystemer, men blot at nedsætte Udgifterne til Belysningen af omtalte Signaler.

Paa Grund af de tilfredsstillende Resultater, som fornævnte Forsøgsinstallationer har givet, har A/S Gasaccumulator i Aaret 1911 optaget Spørgsmaalet, hvorvidt ikke Blinklyset skulde kunne opnaa større Udbredelse i og blive til Gavn for Jernbanesignalvæsenet.

Tanken om at anvende Blinklys paa Signaler i Jernbanevæsenet er ikke ny. I den udenlandske Faglitteratur har Forslag dertil været fremme for adskillige Aar tilbage, men har ej været realiserede paa Grund af Brist paa paalidelige Apparater.

Til Fremstillingen af de faste Signalers Natsignalbilleder har man hidtil været henvist til at anvende rødt, grønt, brandgult eller ufarvet stillestaaende Lysskær. Eftersom blot tre uensfarvede Signallys anvendes, men Signalernes Antal forøges udover Signalbegrebet, saa har Signalbilleder udformet sig ved at sammenføre to eller flere af ovennævnte Lysskær i Grupper og ordnede horisontalt, vertikalt eller skraat i Forholdet til hinanden. Indgaar alt for mange Signallys i saadanne Grupper, da bliver dette kompliceret og vanskeligt at indprente i Hukommelsen. Gennem Anvendelsen af Blinklys kan saadanne Signalbilleder forenkles og nye skabes.

Paa Grund af Blinklysets særlige Karakter adskiller det sig fra andre Lys og tiltrækker sig særlig Opmærksomhed. Heri turde Blinklysets største Fordel ligge. Ved Anvendelse af saadant Lys i Signaler for Hovedtogvejene paa større Banegaarde mindskes Mulighederne for Signalernes Forveksling med de for Sidetogvejene gældende eller med andre i Nærheden værende Lys, hvorigennem Driftssikkerheden forøges, i Særdeleshed for Hurtigtogene, som passerer uden Standsning.

Da A/S Gasaccumulator tilbød omkostningsfrit at udføre et Forsøgsanlæg med Blinklys ved de svenske Statsbaner, anvistes *Liljeholmens Station* hertil. En bedre dertil egnet Plads kunde næppe vælges, eftersom dels Togtrafikken paa denne Station er meget livlig, dels ogsaa at adskillige Variationer forekommer i Signalbillederne, samt at nogle af Signalerne er synlige blandt Lys fra nærliggende Bygninger og fra nærstaaende Gadelygter.

Fornævnte Blinklysanlæg blev taget i Brug den 1. Oktbr. f. A. og er det første systematisk gennemførte Anlæg ved en Station.

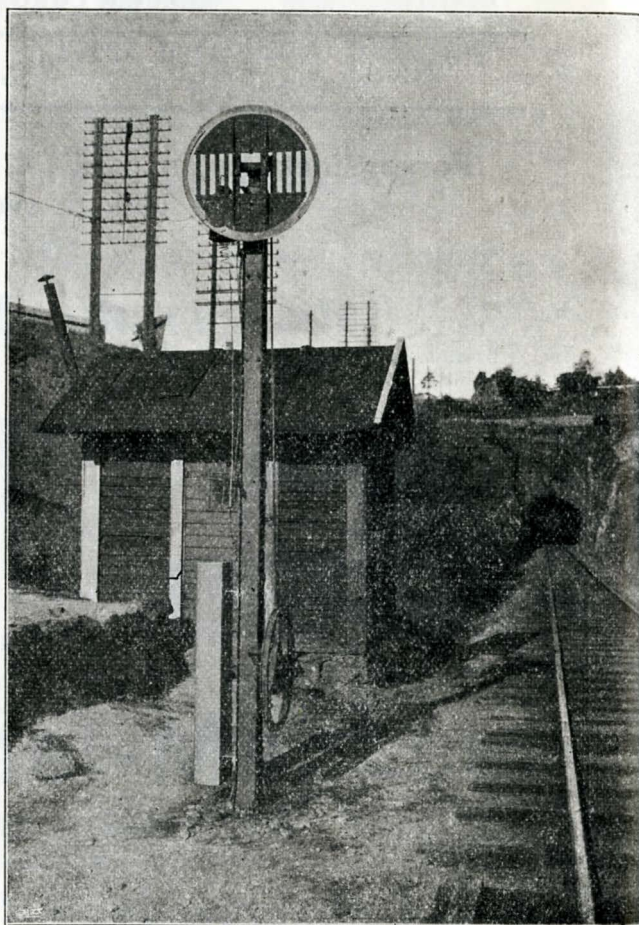


Fig. 2. Fremskudt Signal med A. G. A. Blinklys.

I Fig. 1 er vist en skematisk Plan af *Liljeholmens Station*. Blinklys er anordnet paa begge de fremskudte Signaler, Stationsmastesignalerne A 1/2/3 og H 1/2 i de øver-

ste Lygter til fornævnte tre- henh. tovingede Stationsmastesignaler samt paa begge de enkeltvingede Udkørselssignaler C og F. De øvrige Lygter paa Indkørselssignalerne ligesom Lygterne til Udkørselssignalerne B, D og G har stillestaaende Lys. Hovedtogvejene er A 1/F og H 1/C. Blinklyset paa de fremskudte Signaler har en Lysperiode paa 0,1 Sekund og en Mørkeperiode af 0,9 Sek. Hovedsignalerne har man derimod givet en længere Lysperiode og en kortere Mørkeperiode, nemlig A 1/2/3: 0,5" L + 0,7" M (= 0,5 Sek. Lys og 0,5 Sek. Mørke), C: 0,5" L + 0,8" M, F: 0,4" L + 0,8" M og H 1/2: 0,5" L + 0,5" M. Ved denne Anordning adskilles de fremskudte Signalers Blink fra Hovedsignalblinket, og derved forhindres, at de forskellige Slags Signaler forveksles. Blinkkaraktererne paa Hovedsignalerne har man valgt uensartet for at bedømme, hvilken af dem der er mest hensigtsmæssig, set fra et jernbaneteknisk Synspunkt.

Af ovenstaaende vil det fremgaa, at Blinklyset installeredes for Hovedtogvejene. Som Følge heraf har det vist sig unødvendigt at holde Udkørselssignalerne for Side- togvejene tændte paa andre Tider, end naar disse Togveje befares. En Lokomotivfører, som med sit Tog befarer en Hovedtogvej, behøver nemlig blot at give Agt paa Blinklyssignalet og ikke som forhen have i Erindring, at for Udkørsel fra Togvejen F gælder det venstre af Signalerne F og G samt for Udkørsel af Togvejen C det mellemste af Signalerne B, C og D. Ved den Omstændighed, at Udkørselssignalerne ikke altid er tændte samtidig, opnaas saaledes dels en Forenkling af Signalbilledet, dels ogsaa en direkte Besparelse i Driftsomkostningerne.

Den Gas, som i »Aga«-Systemet anvendes til Belysning, er rensat *Acetylen*, som opløses i *Aceton* under et Tryk af 10 à 15 Atm. og derved kan magasineres i store Mængder i relativt meget smaa og lethaandterlige Beholdere, de saakaldte *Gas-accumulatorer*. Opbevaret i saadanne Beholdere, der haves i flere Størrelser, er Ace-

tylenen fuldkommen eksplosionsfri. De ved Installationen paa Liljeholmen anvendte Gas-accumulatorer er alle af Type A-15, der har en Bruttovolumen af ca. 15 Liter, og som indeholder mindst 1500 Liter disponibel Gas eller ca. 100 Gange Accumulatoren's Bruttovolumen.

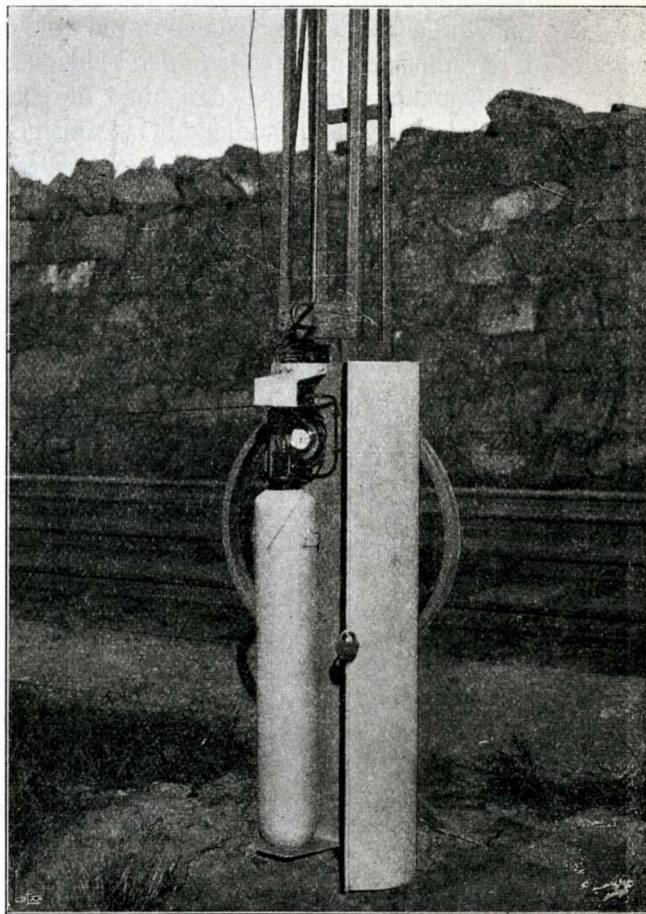


Fig. 3. Accumulatorskab, aabnet.

Blinklysinstallationen paa hvert Signal udgør en selvstændig Enhed. Det hele er meget enkelt, og nogen Ændring i bestaaende Signalindretninger er ikke nødvendig. Til hvert Signal fordres en Accumulator, som er indesluttet i et paa Signalmastens nedre Del anbragt Beskyttelsesskab. Dette er synligt paa Fig. 2, som viser det fremskudte Signal til Semaforen H 1/2. I fornævnte Skab er tillige anbragt dels et Manometer til Aflæsning af Gastrykket i Accumulatoren, dels ogsaa en Trykregulator, som

regulerer den fra Gasaccumulatorens udstørmende Gas, som derved erholdes et passende Tryk. Fig. 3 viser Accumulatorskabet til fremskudt Signal til Semaforen A 1/2/3 aabent. Manometret er synligt over Gasaccumulatorens, og over dette er Trykregulatoren anbragt. Blinklysapparatet er saaledes indrettet, at Gastilførselen fra Accumulatorens aabnes og lukkes automatisk og i Overensstemmelse med den indstillede Blinkkarakter, hvorved den med bestemte Tidsintervaller udstørmende Gas antændes af en der anbragt »Vaagekone« og saaledes frembringer Blinklyset. Konstruktionen er enkel og sindrig. Saavel Blinklysapparat som Trykregulator er opfundne af Ingeniør *Gustaf Dahlén* og er verdenskendt indenfor Fyrvesenet paa Grund af deres Funktionsikkerhed.

I Fig. 4 vises et i en Signallygte mon-

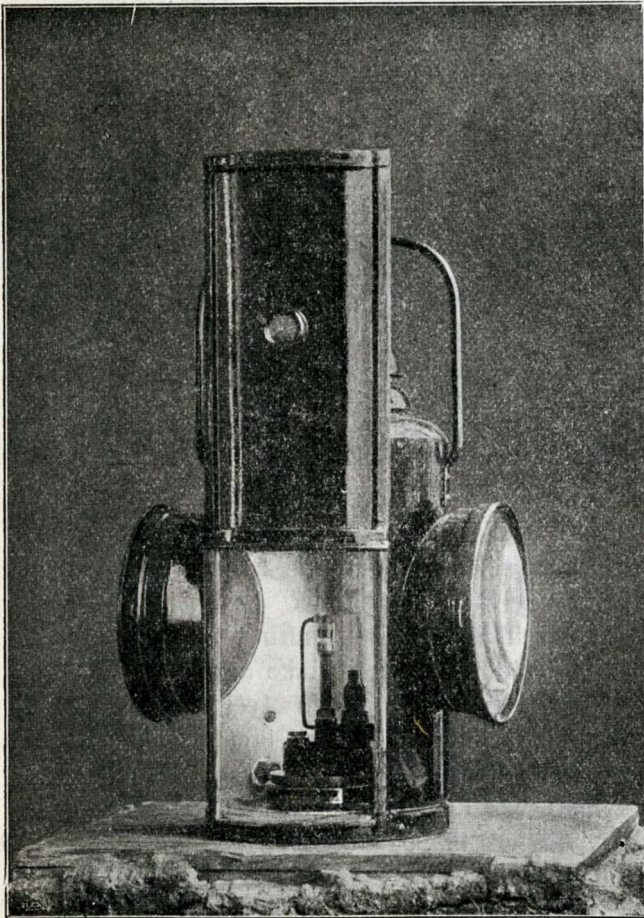


Fig. 4. Signallygte med Blinklyssapparat.

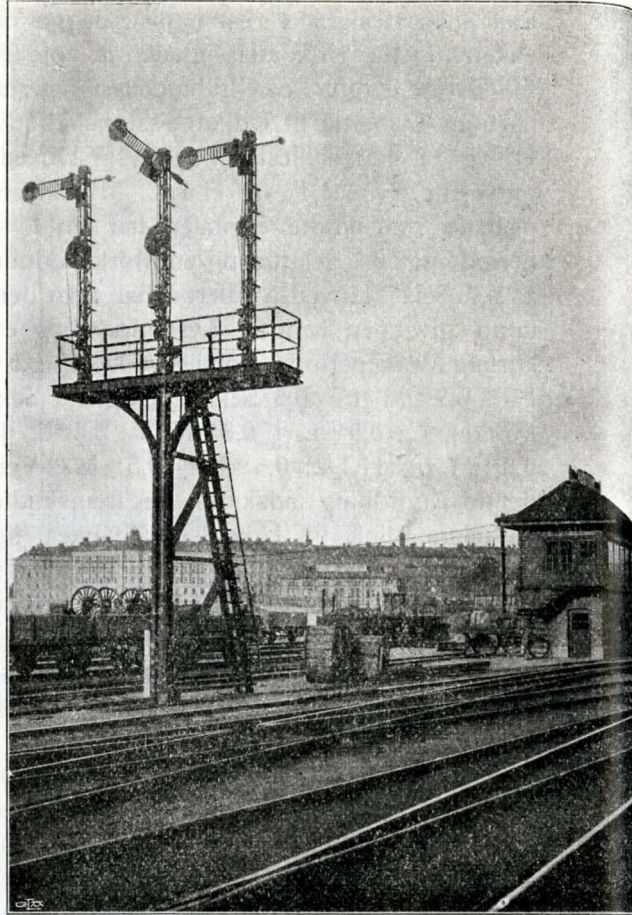


Fig. 5. Kandelabersignalbro i Liljeholmen. — Den midterste Semafore forsynet med »A. G. A.« Blinklys.

teret Blinklysapparat. Lygtens ene Lysaabning er forsynet med en Linse, gennem hvilken Straalerne udkastes i et næsten parallelt Bundt. Den modsatte Lysaabning er beregnet paa bagud at angive Signalets Stilling og er forsynet med riflet Glas. Saavel Luftafgangen som Lufttilførselen er anordnet i Lygtens Hætte, og ved denne Anordning forhindres, at Gasflammen slukkes. For at forhindre, at Insekter skal komme ind i Lygten og mulig slukke »Vaagekonen«, da er nævnte Luftkanaler forsynet med fint Traadvæv. Lygten er uden Reflektorer, og som Følge heraf er Aabning af denne for Pudsning og Renholdelse sjælden. Semaforelygterne paa Liljeholmen er af samme Grund ikke indrettede til Nedfiring.

Fig. 5 viser et Billede af Udkørsels-

signalerne B, C og D, som er anordnede paa en Kandelabersignalbro, og af hvilke C, som gælder for Hovedudkørselstogvejen, er stillet til »Kør«. Accumulatoren til Signalet C's Blinklysapparat er monteret paa Signalbroens Pille.

I Forbindelse med Blinklysets Instal-
 lering i Lygten til Indkørselssemaforens A
 1/2/3 henholdsvis H 1/2 øverste Vinge har
 man antaget en Anordning med Belysningen
 i Lygterne paa nævnte Semafores nederste
 Vinger, som i Tilfælde af at fungere tilfreds-
 stillende vil faa stor Betydning. Lygterne
 til de sidste viser grønt Lys, naar den mod-
 satte Vinge er stillet til »Kør«, men er usyn-
 lige, naar Vingen ligger i Normalstilling
 (langs med Semaforemasten). De anvendes
 saaledes for Signaler kun naar Semaforen
 stilles til »Kør« for Sidetogvejene. Selv om
 Sidetogvejene ikke befares ved Nattetid, saa
 maa dog med det hidtil anvendte Belys-
 ningssystem de underste Semaforelygter hol-
 des tændte, saafremt ikke Hovedhensigten
 med de to- og trevingede skulde forfejles.
 I fornævnte med stillestaaende Lys lysende
 Lygter til Signalerne A 1/2/3 og H 1/2 er
 installeret Gasbelysning. Gassen tages fra
 en Forgrening i den mellem Trykregulatoren
 og Blinklyslygten anordnede Rørledning.
 Gastilløbet til saadanne med stillestaaende
 Lys lysende Lygter er lukket, naar den til-
 svarende Vinge ligger langs med Semafore-
 masten, hvorved Lygten saaledes er slukket.
 Udfældes Vingen, aabnes Gastilførslen au-
 tomatisk, og den gennem Lygtens Brænder
 udstrømmende Gas tændes af »Vaagekonen«.
 Aabning og Lukning af Gastilførslen regu-
 leres af en Membranventil, som er forbun-
 det med Semaforevingen, og som er saa-
 ledes indrettet, at naar fornævnte Forbin-
 delse afbrydes, aabnes for Gastilførslen,
 hvorved Lygten tændes og lyser med fuld
 Flamme.

I Fig. 6, som viser et Billede af bl. a.
 Semafore H 1/2, er den med den underste
 Vinge samhørende Membranventil synlig lige
 nedenfor Vingen mellem denne og Sema-
 forens Kurvehjul. Ved Semafore A 1/2/3
 (Fig. 7) er Membranventilen for den mellem-

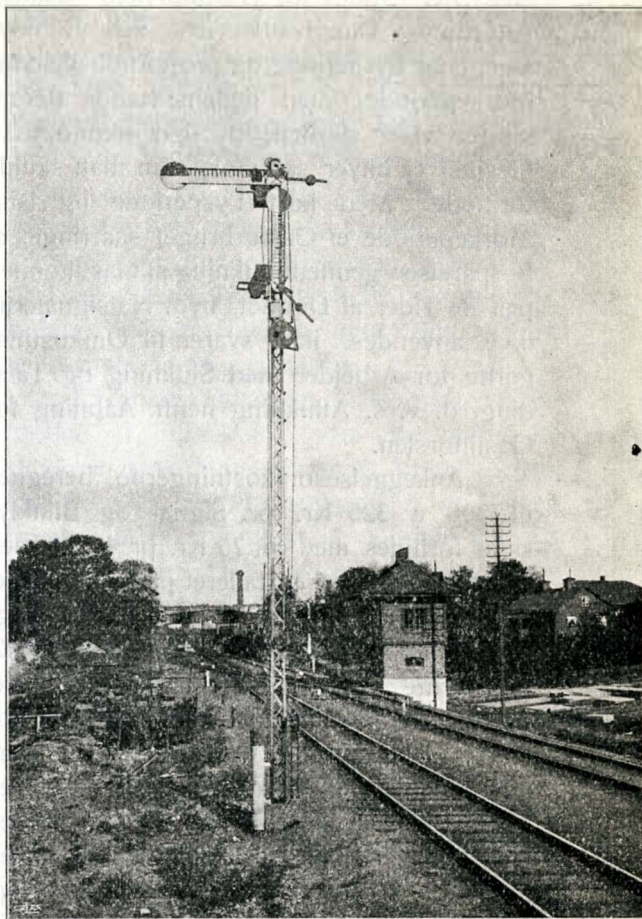


Fig. 6. Tovinget Semafore med »A. G. A.« Blinklys
 i den øverste og med Gasbelysning i den nederste.

ste Vinges Lygte monteret paa Semafore-
 masten bagved den nederste Vinge.

Blinklyset samt »Vaagekonerne« i de
 med stillestaaende Lys forsynede Gaslamper
 brænder Dag og Nat og fordrer derfor intet
 andet Tilsyn og Pasning end Udveksling
 af Accumulatorerne, naar Gasforraadet skal
 fornyes. Saadan Udveksling foregaar meget
 let. De fremskudte Signalers Accumulatorer
 er beregnede til at vare to Maaneder. Accu-
 mulatorerne paa Hovedsignalerne maa om-
 byttes oftere, eftersom Blinklysene paa disse
 har længere Lysperiode end de fremskudte
 Signaler og som Følge heraf forbruger mere
 Gas. Der er intet til Hinder for at slukke
 Blinklyset om Dagen samt om Natten uden-
 for Togtid; men »Vaagekonen« skal dog
 brænde, saa Blinklyset atter tændes, saa

snart der aabnes for Gastilførslen. Saadan Anordning kan iværksættes ved Blinklys med lang Lysperiode og proportionsvis kort Mørkeperiode; men nedenstaaende Beregninger viser derhen, at den økonomiske Gevinst ej bliver saa stor, som man skulde formode. Med kort Lysperiode og lang Mørkeperiode er Gasforbruget saa ringe, at Besparelsen gennem Lukning af Gastilførslen paa de Tider af Døgnet, hvor Natsignalerne ikke anvendes, ikke svarer til Omkostningerne for Arbejdet med Slukning og Tænding, d. v. s. Aflukning henh. Aabning for Gastilførslen.

Anlæggelsesomkostningerne beregnes til 300 à 325 Kr. pr. Signal og Blinklys samt forhøjes med ca. 75 Kr. pr. Lygte med stillestaaende Lys installeret paa den Maade, der ovenfor er angivet for de underste Lygter paa Indkørselssignalerne A 1/2/3 og H 1/2. Fornævnte Omkostninger overstiger ikke, bortset fra Installationsomkostningerne for Petroleumsbelysning, som inkl. Hejseindretninger for et fremskudt Signal (med en Lygte) kan ansættes til ca. 30 Kr., for en enkeltvinget Semafore ca. 50 Kr. og for en to- resp. trevinget Semafore ca. 85 resp. 115 Kr. Driftsomkostningerne stiller sig imidlertid i Almindelighed betydeligt gunstigere for »Aga«-Blinklys i Modsætning til Petroleumsbelysning, hvilket fremgaar af nedenstaaende Beregninger.

Den aarlige Driftsomkostning til en Petroleumslampe ansættes til følgende Beløb:

100 Liter Petroleum à 0,10	Kr. 10,00
150 Lampeglass (Lampeglassforbruget kan gaa op til 1, ja endog 2 om Dagen) à 0,055	8,25
Omkostninger ved Renholdelse, Paafyldning, Tænding og Slukning, i Gennemsnit 15 Min. pr. Dag = 90 Timer pr. Aar, à 0,30	27,00
	<hr/>
	Ialt Kr. 45,25

Beregningen af Driftsomkostningerne for Blinklyssignalerne er udført med de Blinkkarakterer, som anvendes ved Liljeholmen, hvilke, som forud meddelt, dersteds valgtes uensartede for at bedømme, hvilket af dem der var det mest hensigtsmæssige.

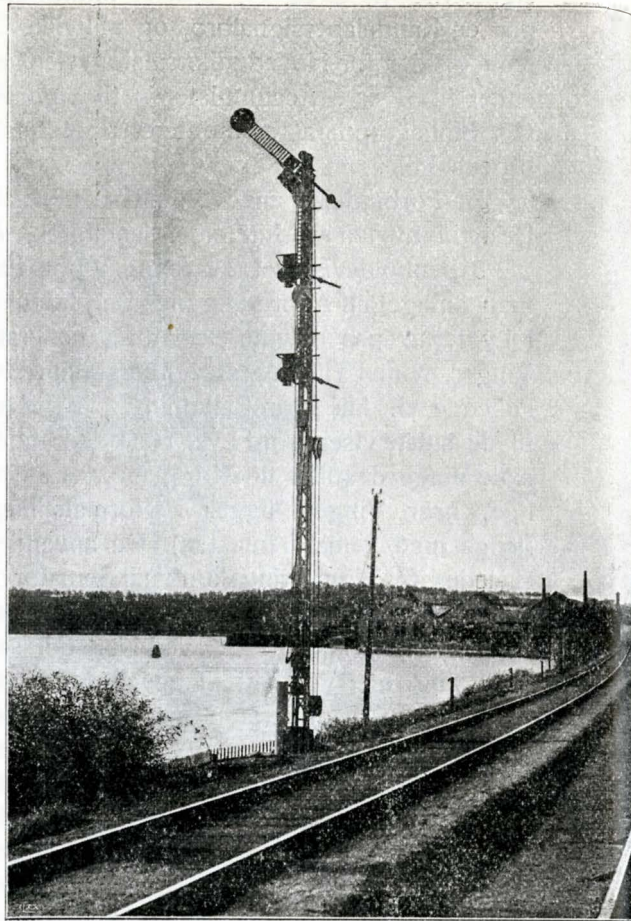


Fig. 7. Trevinget Semafore med »A. G. A.« Blinklys i den øverste Lygte og Gasbelysning i begge de nederste Lygter.

Det er anslaaet, at Accumulatoren indeholder mindst 1500 Liter, at 5 L. Brænder anvendes, d. v. s., at Brænderen forbruger 5 Liter Gas pr. Time, ligeledes, at samme lyser med stillestaaende Lys, samt at Gasprisen er 1,35 Kr. pr. m³, hvilken Pris Gassen kan fremstilles for ved egen Tilvirkning. Ellers koster Gassen 2 Kr. pr. m³. Den lavere Gaspris er valgt for Beregningerne, eftersom eget Gasværk naturligvis bør anskaffes for det Tilfælde, Blinklyset kommer til Anvendelse i større Udstrækning ved en Bane. Noget Gastab gennem kontinuerlige Utætheder ikke medtaget i Beregningen, da Erfaringen fra Fyrbelysningen viser, at Gastab ikke forekommer af denne Grund.

(Fortsættes).

Lokomotivtjeneste og Jernbaneuheld.

(Fortsat fra Nr. 8).

Omvendt forekommer det ogsaa, at man endnu ser et Stopsignal, efter at dette er slaet til »Fri Kørsel«. Man behøver i saa Henseende ved Togets Standsning foran et Mastesignal kun at stirre op i det røde Lys for umiddelbart derefter at kaste Blikket nedefter, hvor man da til Trods for, at der faktisk intet Signallys er, ikke desto mindre ser det røde Signallys. Dette Forhold synes dog i mindre Grad at have med Øjet at gøre end med hele Legemet's fysiske Udmattelse.

Naar Trætheden truer med at tage Overhaand, i Særdeleshed i saadanne Øjeblikke, hvor man uvirksom holder foran et Signal og næsten ikke mere kan holde Øjnene aabne, der fremtræder alle Signalbillederne dobbelt ved halvt tillukkede Øjenlaag. At disse Fikserbilleder under Kørslen kan foresvæve vore Øjne tør ikke benægtes, dog er Hovedbetingelsen for denne Fremtoning en fysisk Slappelse, der enten strækker sig til eller maaske gaar ud over den menneskelige Naturs Begrænsning. Man iagttager kun apatisk det Signal foran hvilket man holder, naar man er bleven fuldstændig uskikket til enhver anden Beskæftigelse. For det meste benytter Lokomotivpersonalet slige Ophold foran Stationerne o. dsl. til Udførelsen af mindre Arbejder, til Eks. Eftersyn af Stængerne, Lagerne og Boltene efterspændes o. s. v., eller der foretages et eller andet Arbejde paa Fyrpladsen, som ellers først skal udføres efter Tjenestens Afslutning.

Men har man en Tjenestetid paa ca. 10 à 12 Timer, hvad der dog er det almindelige særlig ved Godstogskørslen, bag sig, eller Nattjenesten følger saa hyppig efter hinanden, at Legemet overhovedet ikke mere kan følge med, da synker enhver sammen, saasnart de ellers gældende Fordringer til Opmærksomheden formindskes.

Ved en længere lagttagelse og Stirren i det røde Lys synes det for Øjet, som der

opstaar flere Lys, ligesom det røde Signallys lidt efter lidt synes at forvandle sig til grønt. Desuagtet maa det betragtes som udelukket, at Lokomotivmanden bukkes under for dette Sansbedrag, idet Energiens Tryk, som enhver maa rette sig efter, saafremt han vil ud over sin Svækkelsestilstand, anspænder hele hans Nervesystem. I samme Øjeblik, som Lokomotivføreren atter sætter sit Tog i Bevægelse, forsvinder ogsaa Trætheden, og han ser da igen Signalerne i deres rette Form og Farve.

Et andet Tilfælde er den hurtige Opfattelse af Signalerne, som sker under en stærkere Paavirkning af fysisk Anspændelse. Her kan det nemlig forekomme, at Sansorganerne ikke formaar at opfange alle de Indtryk, som i det overordentlig hurtige Tempo stormer ind paa Lokomotivpersonalet under Kørslen. Vi skal hermed fremdrage et Eksempel ud fra det praktiske Liv, som sikkert enhver har oplevet.

Naar man besøger en større Udstilling, det kan være en Kunst-, Industri- eller Landbrugs-Udstilling, og man kun har en 2 à 3 Timer til sin Raadighed for at bese alle de udstillede Genstande, da vil enhver besøgende blive overfaldet af en stærkt tiltagende Træthed, d. v. s. Hjernens Virksomhed svinger, saaledes at vedkommende ikke mere med det legemlige Øje kan modtage de Billeder, der føres forbi det aandelige Øje. Man maa vende sig bort fra de udstillede Genstande, og sætte sig paa et roligt Sted, for der at lukke Øjnene nogle Minutter. Dette er dog ikke de legemlige Anstrængelser, som er Aarsagen til Trætheden; men derimod de uafbrudte hurtige og efter hinanden vekslende Indtryk, der stiller saa store Fordringer med Hensyn til Menneskets aandelige Kræfter, at Synsorganerne ikke mere formaar at se og fatte. Man plejer ogsaa i Almindelighed paa saadanne Steder ofte at høre følgende Udtalelse: »Øjnene gør ondt af den megen Stirren«.

I Virkeligheden er dette dog ikke Tilfældet; thi saa snart man sætter sig paa en Plads, hvorfra Udsigten ud i Naturen kan

nydes, ses ganske tydelig alle de Billeder, som herfra opruller sig for lagttageren i en større Omkreds, uden at denne sporer den mindste Træthed. Dette Fænomen kommer netop af, at de menneskelige Tanker nu ikke mere behøver at koncentrere sig direkte paa det Billede, der ligger lige for Øjet, men derimod saa at sige kun at fatte dette med det legemlige Øje, uden at Hjernen behøver at beskæftige sig med det sete, medens Tankerne forhen maatte samles stærkt for overhovedet at opnaa et Udbytte af Udstillingsbesøget.

Et andet Eksempel hentet ud fra Befordringslivet, altsaa Jernbanevæsenet, belærer os ligeledes om, hvorledes de hurtigt paa hinanden følgende Indtryk fremkalder en aandelig Slaphed. Man kan saaledes ofte iagttage, at de rejsende førend Togets Afgang i Reglen anbringer sig ved Vinduerne, for derfra under Kørslen at nyde de forbiflyvende Landskaber i fulde Drag. I Begyndelsen betragtes alle særlige Punkter, og den ene gør den anden opmærksom paa denne eller hin Seværdighed. Dog allerede i den anden Time begynder Interessen at lammes, trætten lukker den ene efter den anden Øjnene, og kun sjældent lægger en eneste herefter Mærke til selv de smukkeste Egne. »Øjnene gør ondt«, siger den rejsende og tager en Avis eller en Bog i Haanden og begynder at læse.

Dog gennem denne Udtalelse mod-siger han sin egen Paastand; thi var det kun, at Øjnene smertede, da vilde han sikkert ikke være i Stand til at læse. Ogsaa her er atter tilvejebragt et Bevis for, at det aandelige Øje ikke formaar at følge det legemlige, eller for at benytte en mere forstaaelig Udtryksform: at Hjernen ikke formaar at forarbejde de udefra optagne Indtryk, og at der indfinder sig en vis aandelig Svækkelsestilstand uden andre forudgaaende fysiske Anstrengelser end ene og alene de hurtigt vekslede Landskaber, som fremkommer ved enhver Jernbanekørsel.

Holder Toget paa en Station, da ser næsten alle Passagererne ud af Vinduerne, uden at de derfor føler Træthed. Dette har

netop sin Grund i, at de Billeder, der nu viser sig for Øjnene, ikke veksler saa hurtigt, idet alle de rejsendes Kommen og Gaaen og de Mennesker, som færdes paa Perronerne, saavel som alle Bevægelser og Trafiken paa Stationerne kan fattes i et meget langsommere Tempo end de Billeder, der stryger forbi et i stærk Fart kørende Tog. —

Gennem disse to Eksempler, der uden Overdrivelse kan suppleres i det uendelige, bevises klart og tydeligt, at Hjernen eller rettere sagt Tankeorganerne ikke formaar at koncentrere de Indtryk, som udefra indvirker paa Øjet.

Den menneskelige Aand slappes hurtigere end det menneskelige Legeme. Dette kan observeres paa den Maade, at et afsvækket Legeme ikke mere formaar at udføre et aandeligt Arbejde, hvorimod man under en aandelig Afkræftelse meget godt er i Stand til at præstere et legemligt Arbejde. Ja, det maa i de fleste Tilfælde næsten betragtes som en Rekreation, naar man efter et anstrengende aandeligt Arbejde har et rent fysisk Arbejde at beskæftige sig med, f. Eks. Havearbejde, Brændehugning osv.

Gaar vi nu fra disse mere almene Betragtninger over til en mere direkte Sammenligning af Lokomotivpersonalet med det foreliggende Emne for Øje, i Særdeleshed Lokomotivførerens Stilling, *da er det paa Basis af den Kendsgerning, at disse Menneskers Organisme nøjagtig er underkastet de samme Love i Naturen som alle andre Mennesker; herom kan der ikke tvistes.* Nøjagtig de samme Fremtoninger forekommer under en længere Kørselsperiode for Lokomotivføreren som for det rejsende Publikum. Jo hurtigere Indtrykkene veksler, desto snarere lammes den aandelige Opfattelsesevne. Tankeorganerne kan aldeles ikke følge de hurtigt paa hinanden kommende Indtryk, som det legemlige Øje modtager, hvorfor der allerede indtræder en aandelig Slappelse, længe førend der endnu kan være Tale om fysisk Træthed.

En flere Timers Strækningskørsel trætter aandelig, ikke fysisk, og her kommer vi

til Kardinalpunktet, hvor Spørgsmaalet maa være: „*Er Lokomotivpersonalets Tjenestetid ved de danske Statsbaner saaledes, at Kørslen overalt kan anses betryggende, hvad Sikkerheden angaar?*“ Signalernes raske og uafbrudte Rækkefølge, de udsatte Tankeorganers Koncentrering paa et bestemt Punkt, nemlig lagttagelsen af den foranliggende Strækning, virker i den Grad anspændende paa Hjernen, at man efter en flere Timers Lokomotivkørsel med gyldig Grund maa betegne dette Arbejde *som de yderste Fordringer, der overhovedet tør stilles til et normalt Menneske.*

Man bør i saa Henseende tage Passagerernes hurtig indtraadte Træthed til Trods for det behagelige Ophold, hvor de kun behøver at nyde Udsigten ud over vekslende Landskaber uden Følelsen af Ansvar, til Forbillede for herigennem at faa en Maalestok for de Fordringer, der stilles til Lokomotivføreren.

Fremførelsen af et Tog med hyppige Ophold er vel i fysisk Henseende mere anstrengende, hvorimod det i aandelig Henseende ikke virker saa deprimerende, fordi Tankerne under Opholdet paa Stationerne delvis afledes. Her byder der sig nemlig andre Billeder for det legemlige Øje, som uden at beskæftige det aandelige er en mindre Hviletid for Lokomotivføreren og for ham betyder det samme som den før omtalte udstillingsbesøgendes Blik ud i Naturen eller som for den rejsende under Opholdet paa Stationen.

Af det her oprullede Billede fra Lokomotivpersonalets Virksomhed vil man let kunne finde Forklaringen til, at Tankerne kan komme til at stagnere et Øjeblik eller populært udtrykt: Indtrædelsen af et »mørkt Øjeblik«. *I de fleste Tilfælde er det under Paavirkning af en vis aandelig Slappelse, at Lokomotivføreren kommer til at overse et eller andet Signal.*

Naar nu, som sket er, at de aandelige Kræfter svigter om Dagen, saa kan man ikke være blind for, at den samme Kalamitet langt lettere kan indtræffe om Natten, hvor Naturens Love foreskriver Mennesket Hvile.

Nattjenesten er i Almindelighed betydelig mere enerverende, fordi Daghvilen ikke virker tilstrækkelig styrkende paa Legemet, idet den aldrig kan erstatte Nattesøvnen. Lokomotivføreren har om Natten ikke Spor af Afveksling i sin Tilværelse, men maa ofre Signalerne hele sin Opmærksomhed. Strækningen er kun synlig for ham saa langt som Lokomotivets Frontlanterne kan lyse, den øvrige Strækning er indhyllet i Mørke, og hvorfor kun Signallysene skinner ham i Møde. Her kan nu let opstaa det Moment, da der indtræder en aandelig Slappelse som Følge af Signalernes hurtige Rækkefølge, idet Nattjenesten ogsaa byder større Muligheder for en fysisk Svækkelse, hvorigennem Hjernens Virksomhed til Dels lammes.

Enhver Lokomotivfører er det vel passeret, at han har været i Tvivl om den rette Stilling af et kort i Forvejen passeret Signal, og uvilkaarlig vender han sig om for endnu en Gang at overbevise sig om dettes Korrekthed. *Dette Tilfælde er en Følge af aandelig Overanstrengelse, idet Opfattelsesorganerne momentvis ikke formaar at optage og følge de Indtryk, som det legemlige Øje fanger, og Lokomotivføreren bliver usikker.*

I Reglen er et saadant Tvivlstilfælde tilstrækkelig til at udelukke en Gentagelse under Kørslens videre Løb, idet enhver straks griber til animerende Midler, for derigennem at opriske Sindet. Man læner sig ud af Førerhuset for at forfriskes af Lufttrækket, tager sig en Slurk Kaffe eller trodsende den ældgamle mærkelige Bestemmelse tænder sin Pibe eller Cigar*. *Dog ved en længere Tjenestetid hjælper ingen Midler; mere og mere og stadig stærkere gør saavel den legemlige som aandelige Overanstrengelse sig gældende, og tilsidst ser man kun Signalerne som gennem et Slør.*

(Fortsættes).

* Vi vil haabe, at vore højtærede Autoriteter, ved herigennem at overbevise sig om Tobakkens gode Egenskaber og heldige Indflydelse som et stimulerende Mittel under Tjenesten, snarest ophæver det bestaaende ældgamle Forbud, og giver Lokomotivpersonalet den samme Ret, som til Eks. Togpersonalet har haft i mange Aar.

D. L. & L. F.

Adressefortegnelse:

Formanden.

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsvej 34, Eshjerg.

Hovedkassereren.

Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128^{III},
Kjøbenhavn.

Redaktionen.

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

* * *

Voldgiftskendelsen.

Det har hidtil været Skik, at naar en Voldgift havde afsagt en Kendelse, rettede Parterne sig efter den, selv om de ogsaa var utilfredse; men nu ser man det Særsyn, at selv udenforstaaende, som næppe kender de for den af Parterne selv valgte Voldgift forelagte skriftlige Beviser og mundtlige afgivne Forklaringer, tillader sig at kritisere denne.

Da Kendelsen selvfølgelig er i Overensstemmelse med det Voldgiften forelagte Materiale, og Viborg Afdeling ikke har benyttet den i Slutningen af Kendelsen satte Frist af en Maaned til at bevise sine Paa-stande, skulde man synes, at enhver udenforstaaende dermed maatte føle sig tilfreds-stillet.

Dette synes imidlertid langt fra at være Tilfældet, idet flere anser sig for at kompetente til at agere »Overvoldgift«, men kun derved konstaterer deres i alt Fald tilsyneladende fuldstændige Mangel paa Forstaaelse af Voldgiftens Opgave, og jeg skal som Eks. tillade mig at fremdrage den af Hr. Vilh. Thomsen, Glyngøre, skrevne Artikel i Lok.-Tid. Nr. 10. Hr. V. T. skriver i Slutningen af første Stykke, »at Voldgiftskendelsen giver enhver Lokomotivmand Ret til at forlange al den Ekstratjeneste han ønsker, naar blot det ikke er paa Fridage«. Nej, Hr. V. T., det giver Kendelsen aldeles ingen Ret til. De gaar nemlig ud fra, at Aat. Personalet har *bedt* om at faa mere Tjeneste, medens det faktiske Forhold er, at Voldgiften ikke har set Skygge af Bevis for, at Aat. Personalet har gjort dette. Der er jo

ikke det mindste i Vejen for, at Udtalelsen om de et à to Træk paa Reservedagen kan være fremkommen paa Forespørgsel derom af Foresatte, ligesom den med Navns Underskrift forsynede Erklæring fra den, der har hørt ovenstaaende Udtalelse, ikke antyder, at Udtalelsen er fremsat som et Ønske.

Det værste i V. T.s Artikel er imidlertid næstsidsste Stykke, der begynder saaledes: »At denne Voldgift ikke har været heldig, er sikkert; dens Opgave var at udjævne o. s. v.« Det er aldeles forbløffende, at Hr. V. T. kan være saa naiv at tro, at Hovedgeneralforsamlingen vilde spille sin kostbare Tid paa at udjævne d'Hrr. Beich og Ohlsens smaa Stridigheder eller lade en Voldgift nedsætte for at gøre dette, og jeg skal derfor oplyse Hr. V. T. om, hvorfor Voldgiften blev nedsat.

I Henhold til Afdelingslovenes § 5 har Lokf. i Aat., der har følt sig brøstholdne over en i deres Afdelings Forhandlingsprotokol indført Misbilligelse af deres Forhold, henvendt sig til Hovedbestyrelsen, der paa H.-Gen. har foranlediget Sagen undersøgt og paadømt, og det var altsaa en Sag mellem Lokf. i Aat. og deres Afdelingsbestyrelse i Vg., idet denne nægter at støtte nævnte Protokoltilførsel.

Til det sidste Punktum i næstsidsste Stykke i V. T.s Artikel: »Men i Stedet for afgives der en Kendelse, der gaar ud paa, at en ikke i Voldgiften repræsenteret Afdeling skal slette en lovlige Protokoltilførsel«, skal jeg kun sige, at i alt Fald jeg anser det for mest heldig, at ingen af de interesserede Parter sidder i en saadan Voldgift, og hvad den »lovlige« Protokoltilførsel angaar, saa var det nærmest for at prøve dennes Lovlighed, at Voldgiften blev nedsat, og da Voldgiften er kommen til det Resultat, at Tilførslen er ulovlig, er det indlysende, at denne forlanges slettet.

Hr. V. T.s Slutbemærkning: »Har De lavet en Brøler, da vær ærlig og slug den«, ser jeg mig derfor nødsaget til at sende Retur.

Til Art. fra Vg. Afd. Bestyrelse i Lok.-Tid. Nr. 10 skal jeg kun bemærke, at lige-

som Begyndelsen af Art. omhandlende Nedsættelsen af Voldgiften er urigtig, er Slutningen af samme Art. meningsløs, idet det selvfølgelig ikke var Parternes Pligt at meddele hinanden deres Materiale Sagen vedrørende, men derimod at fremlægge dette for Voldgiften.

Vg. Afdelingsbestyrelses Bemærkning:
 »Vi vil hermed meddele den ærede Voldgift, at den Misbilligelse, som staar skrevet i Vg. Forhandlingsprotokol, ikke bliver slettet, ej heller betragtes for død og magtesløs at være«, er jo i og for sig Voldgiften uvedkommende, idet det jo ikke er en Voldgifts Sag at eksekvere afsagte Domme, men dette vel nærmest maa blive en Sag mellem Hovedbestyrelsen som Repræsentant for D. L. & L. F. og Vg. Afd. Iøvrigt vil Misbilligelsen efter den afsagte Kendelse af enhver udenforstaaende betragtes som død og magtesløs, og det forbavser mig, at Vg. Afd. har et saa lidet demokratisk Syn paa Foreningsarbejdet, at den nægter at respektere en Afgørelse, som har fundet Sted i Overensstemmelse med Foreningens Love og med Parternes Repræsentanters Billigelse.

Aalborg, den 24. Maj 1912.

P. N. Wendelboe,
 Medl. af Voldgiften.

* * *

Voldgiften.

Har 2 Parter indgaaet paa Voldgift, har jeg altid troet, at de paa Forhaand var klare over, at de maatte høje sig for Dommen, og at Dommere kun kan dømme efter Beviser, ikke efter Formodninger.

At Hr. B. gik ind paa Voldgift, forstaar jeg absolut ikke. Saavidt jeg erindrer, bemærkede Hr. B., at han ikke havde sine Papirer med, og maatte altsaa være klar over, at han risikerede at faa Sagen ensidig belyst og bedømt, og burde som Følge deraf have nægtet at gaa ind derpaa; saa havde han tillige gjort 5 Kolleger en stor Tjeneste. Der synes liden Mening i, at 5 Mand skal spille 2 Timer paa en Sag, der har været for Hovedbestyrelsen, og som

jeg nu tilmed hører fra Viborg, var endt derfra.

Ang. selve Dommen saa gælder den uanset afvigende Meninger 1 for 5 og 5 for 1.

I Fald Viborg Afd. havde holdt sig til Sagen, at Aalestrup havde gjort opmærksom paa, at de kunde køre osv. osv., havde Viborg staaet med Palmerne og Sagen været endt paa 10 M.; men hele Vrovlet stammer efter min Mening fra, at nogle Mennesker vil paastaa mere, end de kan bevise, og det gælder nu en Gang ikke overfor en Domstol.

Da Hovedfm. havde kritiseret, at Voldgiften ikke havde forliget Parterne (hvad der ikke havde været forlangt eller sagt noget som helst om), svarede Lokf. M. og K., og derefter rejste Ohlsen sig og erklærede sig villig til at række B. Haanden til Forlig; for saa vidt har O. haft Ordet.

Viggo Gundel.



Lokomotivfører A. Munk, Aarhus,
 der den $\frac{30}{10}$ f. A. fejrede sin 40-aarige Ansettelse ved Statsbanerne, har den $\frac{1}{6}$ i Aar været Lokomotivmand i 40 Aar, idet Munk blev ansat som Fyrhøder den $\frac{1}{6}$ 1872. Jubilaren er et skattet Medlem af D. L. &

L. F. siden Foreningens Stiftelse og er i sin Tjeneste en meget paapassende og pligt-opfyldende Mand, som er vel anskreven hos sine overordnede som vel anset af sine medansatte for sin noble og elskværdige Karakter. Hr. Munk er i de senere Aar bleven en renlivet Globetrotter og har været Europa rundt saavel oppe i det høje Nord og set »Midnatssolen« som i det skønne, sollyse Italien og er altid trods sin Alder en af de mest utrættelige paa Turen. Paa Jubilæumsdagen modtog Hr. Munk mange Beviser paa Sympati og Velvillie fra nær og fjern.

* * *

Til Medlemslisten.

Tilgaet Fredericia Afdeling: Lokfb. L. Krag, Vamdrup.

Lokomotivafdelingen. (Privatbanerne).

»Bestyrelsen for »Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening« bemyndiges til at indlede Forhandling med »Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening« om eventuel Indmeldelse af »Dansk Lokomotivmandsforbund« i »De samvirkende Fagforbund«.

Et saalydende Forslag vil foreligge paa »Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening«s næste Generalforsamling, og derfor vil jeg anmode Lokomotivafdelingens Medlemmer ved de forskellige Baner om at drøfte Forslaget saa indgaaende som muligt inden Generalforsamlingen.

Randers, 10.—6.—1912.

L. Poulsen.



Forhandlingsreglerne og Jernbanetidende.

Læser man det sidste Nummer af Jernbanetidende, undgaar man ikke at lægge Mærke til, at der indenfor de ledende Kredse hersker en vis Grad af Forstemthed; man sporer uvilkaarlig, at Glædesbægerets Indhold har haft en bitter Eftersmag fremkaldt ved Frygten for, at Forhandlingsretten muligvis atter vil fortabes.

Jernbanetidende, som ellers til daglig Brug plejer at føre et ret svulstigt Sprog og ikke tager det saa nøje med Midlerne, er ved denne Lejlighed pludselig bleven saa spagfærdig, at den — ganske vist noget sent — vil indrømme, at den har sin Begrænsning, og finder det udenfor al Lov og Ret, at Jernbaneforbundet skal have Bestemmelsesret overfor Lokomotivfyrbøderne.

Bladet skriver nemlig bl. a.:

Det vilde have været noget ejendommeligt, om vor Organisation alene skulde have udtalt sig om Lokomotivfyrbødernes Klasespørgsmaal, da vi ikke i Øjeblikket repræsenterer ret mange af denne Klasse.

Netop dette er, hvad vi altid har fremhævet og vedblivende forsvarer, nemlig at opretholde vor Selvstændighed som en faglig Forening paa Grundlag af vort Medlemsflertal. Derfor vil den af Bladet citerede Udtalelse sikkert ogsaa gøre sin Virkning, inden Forhandlingsretten bliver endelig bevillet.

Højest besynderligt ser det imidlertid ud, at Jernbaneforbundet, der nu i aarevis har søgt at give det Udseende af at have naaet sit Maal, just melder Pas, som Ønsket til Dels syntes at blive opfyldt. Skal Aarsagen til denne Selvopgivelse monstro findes i de bekendte Ord »Skomager, bliv ved din Læst«, eller, for at udtrykke os saa tydeligt som muligt, Manglen paa den fornødne Fagkundskab indenfor Jernbaneforbundets ledende Kræfter og øvrige Medlemmer? Man kan vel egentlig gratulere Maskinafdelingens Embedsmænd til de kom-

mende saglige Forhandlinger angaaende Lokomotivfyrbødernes tjenstlige Forhold, eller vil de mon ikke betakke sig? *Argus.*

Forskelligt.

Lokomotivernes Sandkasser.

I Københavns store Lokomotivdepot er Lokomotivernes Sandkasser hidtil bleven fyldt paa en meget primitiv Maade, idet det tunge Sand skulde slæbes i Spande med tilhørende Tragte, undertiden paa længere Distancer. Dette har givet Lokf. Mottlau Ideen til et Apparat (eller han har, om man vil, gjort en Opfindelse), hvorved Sandfyldningen besørges i et Øjeblik ved Indkørslen i Remisen. Tegningerne er forevist Maskinbestyreren i 1. Kreds, der, naar M. har udfærdiget sine detaillerede Tegninger, vil sende dem til Maskindirektøren. Vi skal senere komme tilbage til M.s Opfindelse og mulig fremvise Tegningen her i Bladet.

* * *

Lysreflexer.

Jeg har med Interesse læst sidste Artikel om ovenstaaende Emne og maa tilstaa, at der er visse generende Lysvirkninger under Kørsel i Mørke. Genskæret i Udsigtsruden fra Fyret dækkede jeg under min Stationering i Jylland med en paa Oliebakken hængende Plade, der fulgte med Fyrdørens Bevægelser, ved at forbinde Pladen med Fyrdørens Haandtag. Denne simple Plade blev taget i Øjesyn af min daværende Maskininspektør, der mente, at en Ansøgning burde indsendes om Benyttelse af denne. Ved Forespørgsler til ældre Førere mente man, at Lysreflexer aldrig havde generet dem — Vanen var bleven til en Nødvendighed. Dette Ræsonnement gjorde, at jeg af Hensyntagen til »de ældre« undlod at sende nogen Ansøgning, skønt Pladens Benyttelse gjorde sin ufravigelige Gavn.

Maa jeg samtidig spørge: Hvorfor skal

Manometerlanteren næsten paa alle Maskiner anbringes saaledes, at dennes Lys afspejler sig i Udsigtsruden?

Viggo Mottlau.

Jernbaneforeningen, Jernbaneforbundet og Forhandlingsretten.

(Fortsat).

(Ivar Berendsen):

3) De skulle kunne give Adgang til nuværende eller forhenværende ansatte i vedkommende Etat. Det gør de nu, efterhaanden som deres Love er blevne ændrede. 4) De skulle følge saadanne Regler ved Valg, at der sikres Mindretallene en passende Repræsentation under Forhandlinger med Administrationen. Det gør de, og det er ikke bestridt fra nogen Side. Altsaa, Jernbanetatens har den samme Forhandlingsret som de øvrige Etater. Jernbanens to Hovedorganisationer har den samme Forhandlingsret som de tre andre Etater, den er blot ikke traadt i Kraft. Jeg skal tillade mig at overgive den meget ærede Ordfører de Regler, jeg har oplæst ordret, ligesom jeg har oplæst hans egne Ord efter Fortrykket ordret, og jeg antager, han saa vil indrømme mig, at hans Udtalelser hvilede paa et urigtigt Grundlag.

Naar disse Forhandlingsregler altsaa ikke er traadte i Kraft i Statsbanerne, medens de udøves og udøves fortrinligt i alle de andre 3 Etater, maa det have en anden Grund. Det har en anden Grund. Grunden er den, at i Modsætning til, at de andre Etaters Administration har anerkendt de i Reglerne nævnte Foreninger indenfor Etaterne som Bærere af Forhandlingsretten og har overladt Etaternes Personale bagefter at ordne sig derefter, — hvilket har haft den udmærkede Følge, at Smaaorganisationerne og Separatororganisationerne har opløst sig, og at deres Medlemmer har meldt sig ind i Hovedorganisationerne, med Undta-

gelse af de Smaaorganisationer, som overhovedet ikke sætte Pris paa den organiserede Forhandlingsret —, saa er Statsbanernes Centraladministration gaaet den modsatte Vej og har forhalet Anerkendelsen, indtil Separatorganisationerne har erklæret sig for tilfredse, i Forventning om, at de skulde erklære sig tilfredse, eller, hvad jeg ikke betænker mig paa at sige, i Forventning om, at de ikke vilde erklære sig tilfredse. Derved har Centraladministrationen først og fremmest bragt sig paa Kant med de to Hovedorganisationer, som rummer omkring 9,500 Medlemmer. Dernæst har de givet Separatorganisationerne den Tro, at Centraladministrationen indenfor Statsbanerne favoriserer dem og ønsker dem konsoliderede. Om det nu er en rigtig Forudsætning hos disse Separatorganisationer i Øjeblikket, skal jeg ikke udtale mig om, men det er givet, at denne Tro paa, at Centraladministrationen for Statsbanerne foretrækker Smaaorganisationerne for Hovedorganisationerne, har Rod dybt i Fortiden, fra den Gang Generaldirektionen for Statsbanerne aabenlyst favoriserede Smaaorganisationer paa Hovedorganisationernes Bekostning. Jeg betænker mig ikke paa at sige, at det er en kortsynet Opfattelse af Centraladministrationen for Statsbanerne, en Opfattelse, som er i direkte Modstrid med Administrationens egne Interesser. Administrationens og Etaternes Interesse er i den Henseende fælles, nemlig at det bliver de almene Synspunkter og ikke Særinteressernes Synspunkter, som er de raadende og gældende. Følgen af denne Forhaling fra Statsbanernes Administrations Side blev den, man kunde vente sig, nemlig at Separatorganisationerne har konsolideret sig.

Den højtærede Trafikminister ved jo lige saa vel, som jeg ved, at det Forhold, han omtalte, at der i Øjeblikket er 36 Stationsforstandere i Jernbaneforeningen, men over 200 udenfor den, er indtraadt, efter at Forhandlingsreglerne af 4. Maj 1910 er kommen ud, og at Forholdet er hidført ved, at disse Stationsforstandere er udtraadt af Jernbaneforeningen og udtraadte, fordi Stations-

forstanderne var gnavne over, at det var Hovedorganisationerne, der havde faaet Forhandlingsretten, og fordi de derved haabede at kunne volde denne Hovedorganisation Vanskeligheder. Med andre Ord, hvis Hovedorganisationen straks var bleven anerkendt fra Statsbanernes Side, saaledes som Hovedorganisationerne er bleven anerkendt i de andre Etater, havde dette Forhold ikke kunnet opstaa. Derimod har den højtærede Trafikminister ganske Uret, naar han fremstiller dette saaledes, at hvis han nu anerkender Forhandlingsretten for Jernbaneforeningen, vilde det betyde, at 36 Stationsforstandere fik Forhandlingsret, som nægtedes 200. Nej, ifølge Forhandlingsreglerne er det ganske anderledes. Ifølge Forhandlingsreglerne kan enhver Organisation henvende sig til Administrationen; det staar i Forhandlingsreglernes § 9; men der tilføjes, at Hovedorganisationerne skal udtale sig om vedkommende Andragende, inden Sagen afgøres; og det betyder ikke, at de 200 udtraadte Stationsforstanderes Andragende skal bedømmes af de 36 Stationsforstandere, som sidder i Jernbaneforeningen, nej, det betyder, at deres Andragende skal bedømmes af den samlede Jernbaneforenings Bestyrelse, i hvilken der sidder Repræsentanter for alle Klasser. (Fortsættes).



Afbetaling.

Elegante Herreklæder færdige og efter Maal. Moderne Damekostumer, Nederdele og Skorter. Rimelig Udbetaling. Maanedlig Afdrag.

Blitz St. Pederstræde 18, —
— kun 1ste Sal.

Statsbanernes Tjenstmænd köber en gros

Vesterbrogade 66.

Stødt Melis 21	Øre pr. 1/2 kg	Dansk Mel 10	Øre pr. 1/2 kg	Løveland	26 Ø. pr. 1/2 kg
Hugget do.	23	Amerik. do. 11 1/2	— —	Malt	23 — —
Farin	18 1/2	do. do. 12 1/2	— —	2 1/2 Kilo Salt . .	10 Øre
Hugg. Krystal 25	— —	Rismel	13 1/2	2 Kilo Soda . .	10 Øre

Efter endt Dagværk smager Hertzsprungs Kaffe bedst. 107 Øre pr. 1/2 Kilo. ☺
Priserne er pr. 2 kg. Varerne sendes overalt, ogsaa til Provinserne.

CARLSBERG
PILSNER

VERDENS FINESTE PILSNER



Trikotage og Linned.

Direkte til Forbrugerne fra egne Fabriker. 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, 1. (Ved Højbroplads).



Stort Udvalg
af
Spisestue-,
Dagligstue- og
Sovekammer-
møbler.

Reparationer
samt
Oppolering
udføres billigt.
Griffenfeldtsgade 41.

Livsforsikringselskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet ved Henvendelse til Overinspektør F. Rasmussen, Arkonagade 22³, Tlf. Vester 677 — H. P. Mortensen, Asger Ryggsgade 4³, Tlf. Vester 1480 y, og Lokomotivfyrb. Kildevang.

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

H. J. Hansens
Skræderforretning Tlf. Vester
1574 y
38 Sønder Boulevard 38
anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

1ste Kl. Cykler & Cykledele.

Brennarbor
Naumann
Wanderer
Opel
Bramtons
RudgeWhitewort
og PerfectCykler

BRENNABOR



Naumann
Symaskiner
Brennarbor
Barnevogne
Stort Lager
af prima
Gummi
Reserve-
dele til de
fleste gang-
bare Cykler
Nye Cykler
fra 85 Kr.
med prima
Frinav & Ringe.

Reparationer hurtigt til rimelige Priser.
Cykler udlejes.

H. V. & J. C. Jacobsens Cykleforretning.
Tlf. 552. Lövegade Port Nr. 53. Slagelse. Tlf. 552.

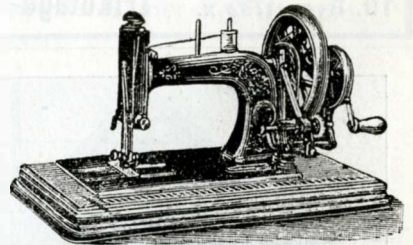


Cykler og Symaskiner

samt alt Tilbehør køber man
billigst og bedst hos

J. Jensen & Co.
Bruunsgade 3, Aarhus.

Reparationer udføres samvittighedsfuldt. — 22 Aars praktisk Erfaring



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 Ryggsgade 4^a tv.
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.

Vesterbros Guldsmed

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

N. CHR. JENSEN

Bruunsgade 39, Aarhus.
Tricotage & Børnekonfektion.
Billigste Priser. Stort Udvalg.

Vrag

i Spisestel, Fajance, Por-
cellæn og Syltekrucker.
Stort Udvalg. Anbefales d'Hrr.
Jernbanemænds Hustruer.

Absalonsgade Nr. 16,
TH. BISTRUP

Peter Grosen, Skomager,
Bruunsgade 27, Aarhus, Telefon 1928,
anbefaler

↪ kun 1ste Klasses Fodtøj. ↪
Billigere Varer føres, — men anbefales ikke.
Humbugs-Fodtøj føres ikke.