

20. Aarg. Nr. 17.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. September 1920.

## JUBILÆUM.

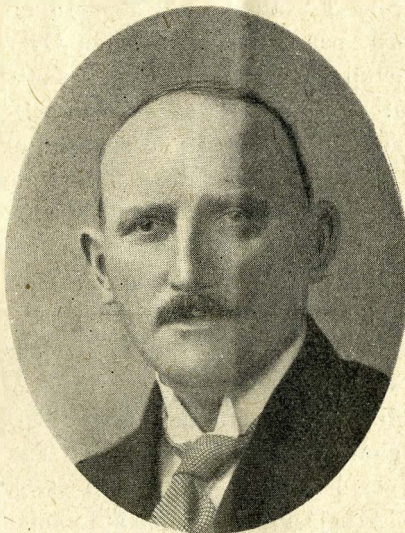
Den 1ste September kunde Redaktøren fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Vi, Formanden og Undertegnede, har besluttet, at vi i den Anledning vil smide ham ned af Redaktørstolen for en Dag og bruge Bladets Forside til at præsentere ham for vore Medlemmer.

C. M. Christensen kom paa Værkstedet den 6. November 1889, blev ansat som Lokomotivfyrbøder d. 1. September 1895 med Station i Kjøbenhavn, forflyttedes 1ste April 1902 til Esbjerg. Blev den 1. September 1905 forfremmet til Lokomotivfører med Station i Kjøbenhavn.

Jubilaren har lige fra første Dag, han ansattes som Lokomotivfyrbøder, været en ivrig Organisationsmand, der altid var parat til at gøre et Stykke Arbejde i Lokomotivpersonalets Interesse. Hans Arbejde begyndte med Indsendelse af et Andragende i 1897 om højere Løn til Lokomotivfyrbøderne. I 1898 søgte han at samle Lokomotivfyrbøderne til en enig

Optræden, idet han udsendte Lister til samtlige Depoter for at faa Fuldmagt til at handle paa samtlige Kollegers Vegne og fik denne.

Organisationsforstaaelsen var nu naaet saa vidt, at der kunde være Tale om at danne en faglig Organisation. Christensen var da imellem dem, der samlede Lokomotivpersonalet i „Dansk Lokomotivfører- og Fyrbøderforening“. Kort efter Organisationens Stiftelse valgtes han ind i Hovedbestyrelsen som Repræsentant for Lokomotivfyrbøderne i 4. Maskinsektion (Sjælland-Falster) og var Medlem heraf indtil 1903, da han gik ud paa Grund af Bestemmelsen om, at Hovedbestyrelsesmedlemmerne skulde bo i Kjøbenhavn. Var igen Medlem af Hovedbesty-



C. M. Christensen.

relsen 1906—07 som Repræsentant for Lokomotivførerne, Afdelingsformand for G. B. Afdeling fra 1907—12. Fra 1910 igen Medlem af Hovedbestyrelsen og var en Tid Næstformand. Udtraadte i 1913 af Hovedbesty-

rølsen for udelukkende at varetage Posten som Sekretær og valgtes i 1914 til Redaktør af „Dansk Lokomotiv Tidende“.

Christensen har i alle disse Aar lagt et stort og energisk Arbejde indenfor Organisationen, og særlig i den Tid, han har virket som Sekretær, har hans fremragende Evner til at beherske Stoffet været Organisationen til stor Nytte. Gennem denne Virksomhed har alle Hovedbestyrelsesmedlemmer, han har været i Forbindelse med, lært at skatte ham som en dygtig Medarbejder og en tro Kammerat.

Da vi stod overfor Valget af et Medlem til Tjenestetidskommissionen, faldt Valget derfor ogsaa ganske naturligt paa ham — Organisationens Leksikon.

Men det er navnlig som Redaktør af Bladet, Medlemmerne har lært at kende ham.

Det falder i enhver Redaktørs Lod at maatte bruge baade Papirkurven og den blaa Blyant. Her har Christensen altid forstaaet at skelne Klinten fra Hveden, at sortere det uvæsentlige ud, ubarmhjertig lægge saadanne Ting bort, som ikke faldt sammen med Organisationens Taktik eller Beslutninger — selv om vedkommende Forfatter følte sig aldrig saa stærkt stødt paa Manschetterne —, og altid valgt netop det Stof, der passede for Organisationen.

Det maa ogsaa siges, at han har en saa rar ligetil Maade at sige baade Venner og Modstandere sin Mening, saaledes at man altid véd, hvor han er. Disse Egenskaber har vel nok skaffet ham en Del Uvenner, men endnu flere Venner, og bibragt ham hele Lokomotivpersonalets Agtelse.

Vi vil derfor bringe ham vore hjerteligste Lykønskninger paa Jubilæumsdagen og sige hjertelig Tak for de mange gode Arbejdstimer, vi har tilbragt sammen, og haabe, at han fremdeles maa bevare sin Arbejds kraft, Energi og sit gode Humør usvækket til Gavn for Organisationen.

*M. Mortensen.*

## LØNKONFLIKTEN VED NORGES STATSBANER.

I Følge Sekretariatets Beslutning har Præsidenten og Sekretæren for Nordisk Lokomotivmands Forbund, D'hr. Lokomotivfører M. Mortensen og Axel Ringdahl, Stockholm, været paa en Rejse i Norge for at deltage i forskellige af de norske Jernbanemænd arrangerede Møder om Konflikten, og for at studere den paa nærmere Hold.

Konfliktens Aarsag, er som alt meddelt denne, at Hovedstyret for Banerne ikke vil forhandle om nogetsomhelst Lønkrav. Man hævdede, at den nys afsluttede Behandling af Lønninger til øvrige Tjenestemænd var bygget paa de Lønninger Jernbanens Personale havde opnaaet sidste Sommer. Derfor mente Hovedstyret, vilde man ikke nu forhøje Lønnen, ja, end ikke forhandle om Sagens Realitet med Jernbaneorganisationerne thi dette vilde betyde, at saa kom de øvrige Tjenestemænd igen med nye Krav, og nu maatte det stoppe.

Saaledes laa Sagen ved Lokomotivmandsforbundet Aarsmøde og vi har tidligere omtalt Beslutningerne om, at opsiges Pladserne, om ingen Overarbejde at udføre. Samtidig blev det besluttet, at ingen Medlemmer maatte søge Ansættelse i højere Stillinger. Vi har i foregaaende Nummer omtalt de Følger, disse Beslutninger medførte og de Suspensioner og Straffe som overgik nogle Tjenestemænd, der handlede efter Organisationens Beslutning og dette havde til Følge at Ekstraarbejderne nedlagde Arbejdet.

I Trondhjems Distrikt, nedlagde 250 Ekstraarbejdere Arbejdet, og efter dette nægtede det faste Personale naturligvis at optage Arbejdet. Til Eksempel var der saaledes ingen til at give Kul, og naturligvis vilde ingen af Lokomotivpersonalet selv tage Kullene og Følgen heraf blev en delvis Standsning af Trafikken saaledes var al Trafik paa Trondhjemsbanen afbrudt.

I Hamar Distrikt gik det paa samme Vis, alt Ekstrapersonale opsagte Pladserne til den 29. Juli, (ialt 300 Mand) hvilket umiddelbart medførte at 28 Tog indstilledes. I Begyn-



delsen blev Lokomotiverne kulforsynede af Jernbanens Ingeniører, men dette Arbejde var „ikke blot til Lyst“ for disse, og de henvendte sig da til Organisationerne med Anmodning om, og blev lovet Assistance til at blive fritaget for dette Arbejde.

Allerede den 31. Juli var der indstillet 32 Tog og al planmæssig Drift suspenderet. Den 1. August løb kun 4 Tog i Hamar Distrikt, og saavel den 1. som 2. August var Iltogene mellem Trondhjem og Kristiania indstillet.

Paa Grund af det fastansatte Personales Vægring ved at optage det nedlagte Arbejde kunne man forudse, at hele Statsbanen saavel som Hovedbanen vilde blive inddraget i Konflikten.

Ekstrapersonalets Opsigelser udvidedes den 31. Juli til ogsaa at omfatte Drammen og Kristiania Distrikt.

En Mængde Sommergæster saavel fra Højfjældene som ved andre Rekreationspladser skyndte sig hjem, dels paa Grund af den allerede indtraadte Knaphed paa Levnedsmidler, dels fordi man frygtede endnu værre Komplikationer. Derfor saa man Folk rejse hjem i Strømme, dels pr. Bane. for saa vidt det var gørligt, dels pr. Bil og iøvrigt med et hvilket som helst Befordringsmiddel.

Biltrafikken tog et enormt Opsving og der betaltes svimlende Priser for Befordringen. Snart indtraadte der Mangel paa Benzin, saaledes at der maatte rationeres. Trafikvanskelighederne medførte, at man overalt hvor dette var muligt, overflyttede Trafikken til Kystfarten. Denne Udvej stoppedes imidlertid ogsaa, da de norske Søfolk opsagde Pladserne for at kunne erklære Sympathistrejke.

Sammenholdet og Diciplinien blandt Jernbanefolkene var ubrydeligt. Medlemmerne holdt sig Organisationernes Direktiver efterrettelig i den Grad, at de først og fremmest nægtede at udføre alt nedlagt Arbejde, men ogsaa alt Arbejde, som tangerede dette. Det var saaledes ikke muligt at faa erstatet Ekstrapersonalets Arbejdskraft. Man har fra disse Dage mange morsomme og interessante Eksempler paa det gode Sammenhold,

hvorved man satte en Mur om Jernbanelidelsen og bogstavelig talt lukkede den inde.

Saaledes havde en Mælkekusk selv sat en Mælkespand ind i en Vogn. Denne Vogn skulde transporteres med Hurtigtoget til Kristiania, men da Lokomotivføreren ganske rigtig hævdede, at Mælkespanden var en Skruebrækkergenstand nægtede han at køre. Naa, saa skulde jo Mælkespanden tages ud af Toget, men nu vilde ingen af Personalet fjerne denne, og Toget maatte holde, indtil der var rendt Bud i Byen efter Mælkekusken, saa han kunde tage Spanden ud.

Trafikinspektøren og Stationsforstanderen i Trondhjem havde lastet en Vogn med Kød. Denne Vogn skulde til Kristiania med Hurtigtoget om Afténen. Lokomotivføreren nægtede at køre før Vognen blev udsat. Næste Morgen blev det paa ny forsøgt at faa Vognen med — to Gange — men forgæves.

Først efter at Distriktschefen havde været i Folkets Hus og erhvervet Dispensation, hos den af ham selv suspenderede Overkonduktør Løhre, blev Vognen afsendt.

Iøvrigt gav Organisationerne Dispensationer saaledes, at Iltogene 49—50 mellem Kristiania og Trondhjem kunde afsendes. Trafikledelsen vilde imidlertid ikke gøre Brug af Dispensationen, og den dertil egnede Presse gav naturligvis Organisationerne Skyld for at Togene ikke løb. I det hele fik man Indtryk af, at man vilde provokere Jernbanemændene til uoverlagte og ulovlige Handlinger, samtidig med, at man skabte Harme og Forbitrelse blandt Borgerskabet.

Borgerpressen betegnede Aktionens som en Vanhelligelse af Nationens helligste Ejendom.

„Middagsavisen“ skrev saaledes: „Hvad er under disse Omstændigheder Regeringens Pligt?

„At mobilisere!“

„Et tilstrækkeligt Antal Tropper maa øjeblikkelig mobiliseres til Ordenens Opretholdelse og til Opretholdelse af den nødtørftige Drift af vore Hovedbaner. Desuden maa Marinen mobiliseres til Opretholdelse af Kysttrafikken som standser om 14 Dage. Hjemkald øjeblikkelig vore Marinefartøjer, som fordriver Tiden med Stads og Fjas i

Udlandet. Her er mere at bestille end Verdens Lyst at spille. Samfundet er i Fare. Fædrelandet kalder paa enhver god Nordmand og Samfundsborger mod indre Fjender“.

„Aftenposten“ som er særlig vred over at Personalet holder sig til de gældende Forskrifter i Tjenestemandsløven, og saaledes ikke gaar til større Aktion tidligere end tilladt i Løven, raaber med stor Patos: „Hvad nøler i efter? Hvorfor i Alverden kommer de ikke paa en Gang? Gør det, saa faar vi se om nogen bliver skræmt!“

Personalet lader sig imidlertid ikke røre heraf, de ved udmærket godt, at gjorde de nogen uoverlagt Handling, da var det den bedste Vej til at tabe. Personalet tager Tingene med Ro og Overlegenhed, de har set at Solidariteten er tilstede og ved at Sejren er deres.

Vi har omtalt, at Landsorganisationen har grebet ind og forsøgt paa Mægling gennem et Udvalg. Dette er nu lykkedes. Udvalget er nedsat og vil forsøge paa at faa fremsat Forslag som kan tilfredsstille Parterne.

Aktionen er foreløbig indstillet, de suspenderede Jerubanemænd er atter paa Plads, og der er saaledes Vaabenstilstand over hele Linien.

Jernbanemændene har vundet den første Sejr. De har faaet den Forhandling, som Regeringen absolut ikke vilde give dem. Jernbanens Hovedstyre er sat ud af Spillet og maa nu se paa, at Faktorer der staa helt uden for Jernbanen har faaet Sagen til Behandling, nemlig den faglige Landsorganisation.

Dersom det nedsatte Udvalgs Forslag ikke bliver saaledes, at det kan tilfredsstille Personalet, saa har vi Kampen.

Ikke med 500 Mand i Ilden, men med alle 9000 norske Jernbanemænd.

---

### FERIEHJEMMET.

---

I „Dansk Lokomotiv Tidende“ for 16. Juni 1915 har Lillie beskrevet vore svenske Kollegers Feriehjem paa Halvøen „Särø“ i Gøte-

borg Skærgaard. Artiklen er illustreret, hvoraf man kan se Bygningens Indretning.

Øen er beliggende 22 km fra Gøteborg, Forbindelsen dertil sker med Särøbanen, der har Endestation paa Øen. Ankommen dertil begiver man sig op paa Hjemmets Loggia, hvorfra der er en betagende, herlig og stor-slaaet Udsigt over Skærgaarden med dens mange Øer, Holme og Skær. Efter at have nydt Udsigten vender man sig til selve Bygningen, der er enkel, smuk og stilfuld.

For os danske Lokomotivmænd er det, netop som vi beskæftiger os med Tanken om selv at bygge vort Hjem, af Interesse at faa oplyst, hvorledes det svenske Hjem er blevet til.

Grunden er skænket det svenske Lokomotivmandsförbund. Derefter tog Idéens Fader, Lokomotivfører Rosengren, Gøteborg, fat og levede fra det Øjeblik ikke sine Kolleger hverken Rist eller Ro, før han havde det nødvendige Beløb tegnet og indbetalt. Paa ethvert Møde, der afholdtes i Forbundet, var man sikker paa, at Rosengren kom frem med en Opfordring til at bidrage til Hjemmet. Møderne endte saaledes altid med en Omtale af Hjemmet, der tilsidst stod for ethvert Medlem som en Ting, man ikke kom udenom. Foruden Beløbene, der indkom ad denne Vej, bevilgedes der ogsaa adskillige Beløb af Forbundets Kasse. En skønne Dag havde Tanken vundet endelig og afgørende Sejr, de nødvendige Midler var tilstede, bragt tilveje ved vore svenske Kollegers Offervillighed, og Hjemmet blev bygget og stod i 1915 klar til at tages i Brug.

Brugt er Hjemmet blevet, trods alle Paa-stande om, at der ikke var nogen, eller i hvert Fald kun faa, der havde Raad til at benytte sig af Hjemmet.

Efterhaanden som Tiden gik, opdagede saa en, saa en anden, og stadig flere og flere, at man ved at holde Ferie paa „Särø“ opnaaede at faa virkelig Ferie, at faa Ro og Hvile, at tilbringe nogle Dage i kammeratlig Samvær med Kolleger, ja, man opdagede, at denne Maade at holde Ferie paa egentlig ikke kostede mere end den hidtil kendte at rejse paa Gæsteri hos Familien.

Saa stærkt er dette gaaet op for vore svenske Kammerater, at Hjemmet allerede sidste Sommer var for lille til at huse alle, der søgte Optagelse til nogle Dages Rekreation.

Bygningen var oprindelig beregnet til 40 Personer og bliver i Aar udvidet til det dobbelte Antal.

Pengene til denne Udvidelse er tilvejebragt ved en sidste Sommer afholdt Bortlodning.

Naar denne Udvidelse er tilendebragt, har de svenske Lokomotivmænd rejst et smukt og værdigt Minde om, hvad der kan opnaas ved Udholdenhed, ved at arbejde i Takt og Forstaaelse.

De Danske, der har besøgt Hjemmet i „Särø“, har under Besøget sendt Tankerne hjem til Danmark, ledsaget af et inderligt Ønske om, at det ogsaa maatte lykkes for os at faa et tilsvarende Hvilested.

Spørgsmaalet er nu rejst og vil i den nærmeste Fremtid rykke ind paa Livet af hver enkelt af os. Vi haaber da, at alle vil være med til at løse Opgaven, være lydhør overfor de Krav, der nødvendigvis maa stilles til den enkeltes Offervillighed, thi uden Enighed bringes Spørgsmaalet ikke til Løsning.

Endnu inden Udvalget har rettet Henvendelse til Medlemmerne, har vi haft den store Glæde at se, at Sagen har Venner blandt Lokomotivpersonalet, Venner, der er parat til at bringe endog betydelige Ofre, for at Opgaven kan blive løst paa en smuk og værdig Maade.

Udvalget modtog den 3. August fra vor Kollega, Hr. Lokomotivfører J. Knudsen og Hustru følgende Skrivelse:

København, den 3. August 1920.

*Til Udvalget for Oprettelse af et Lokomotivmandshjem!*

Da min Hustru og jeg, ved gentagne Ophold paa de svenske Lokomotivmands Rekreationshjem, har følt Savnet af et lignende dansk Hjem, glæder det os meget at høre, at der nu er gjort Skridt til Afhjælpning af dette Savn, og for at vise, hvormeget Oprettelsen af et saadant dansk Lokomotivmandshjem ligger os paa Hjerte, stiller vi herved Udvalget et Bidrag hertil af

200 Kr., som vil være disponible 14 Dage efter, at Udvalget anmoder derom.

Med Ønsket om, at Udvalget maa faa den Glæde ret snart at kunne skabe danske Lokomotivmænd et rigtig Feriehjem, sendes de bedste Hilsener fra

*Lokf. J. Knudsen og Hustru.*

Udvalget bringer herved vor hjerteligste Tak for Gaven og for det smukke Eksempel, der her er vist.

### DET NY TOGREGLEMENT.

Foredrag af Distriktchef C. C. Wissenbach.  
(Sluttes).

Hvad jeg her har sagt om Krydsninger, gælder ogsaa for Overhalinger, om ikke i saa høj Grad, særlig fordi deres Tal er væsentlig mindre end Krydsningernes.

Karakteristisk er det jo ogsaa, at vort gamle Krydsningsforlægningssystem, saa vidt jeg har kunnet opdage, *ikke bruges uogen Steder udenfor Danmark*, og af vore større Privatbaner herhjemme er det kun *Aalborg Privatbaner*, som har Regler, der nærmest svarer til vore ældre Bestemmelser. Der er det nemlig Togføreren for det forsinkede Tog, der foreslaar Krydsningsforlægning, og Togføreren for det andet Tog, der fastslaar Krydsningsforlægning. Det er imidlertid overvejende Konestationer, man har paa disse Baner, derfor bliver en saadan Ordning forstaaelig. Da Viborg—Herning Banen hos os var en Konebane, var Togledelsen paa den henlagt til Viborg Station.

Af større danske Privatbaner har sydfynske Jernbaner den Ordning, at Initiativet til og Fastsættelsen af Krydsningsforlægninger paahviler Stations- og Toginspektørens Kontor, dog at Bemyndigelsen for visse Tilfælde kan overdrages til Stationer som Nyborg, Odense og Faaborg.

Paa lollandske Jernbaner tager Stationerne i Tilfælde af Forsinkelse Initiativet til Forlægning af Krydsninger, medens Fastsættelsen foretages af Maribo Station.

Paa Hornbækbanen er det Driftsbestyrelsen eller den, han bemyndiger dertil, der

joretager nødvendige Forlægninger af Krydsninger.

Paa Slangerup Banen er det Endestationen i København, der tager Initiativet til Forlægning af Krydsning og fastslaar Forlægningen.

For de øvrige mindre Privatbaner har jeg ikke nærmere Angivelse af, hvorledes Forholdet er ordnet, men jeg har Grund til at tro, at det er Driftsbestyrerens Kontor eller den Station, hvor han har Sæde, der foretager nødvendig Forlægning af Krydsninger.

Hvilke andre Fremgangsmaader har man med Hensyn til at forlægge Krydsninger foruden vor ældre Ordning? Ja, der er egentlig kun to, som jeg for Kortheds Skyld vil kalde

Stationssystemet og  
Togledersystemet.

Enkelthederne ved deres Anvendelse kan variere de forskellige Steder, men i Hovedsagen kan de alle henføres til et af disse Systemer.

Ved Stationssystemet er det Stationerne der tager Initiativet til Krydsningers Forlægning, og som fastslaar den. Det var den Fremgangsmaade, der var gældende paa „gamle Sjæliand“, altsaa før danske Statsbaner sammensmeltedes. Den første Krydsningsforlægning, jeg havde Ansvar for blev forlagt efter dette System, Det er nu 35 Aar siden. Jeg var den Gang en 19aarig glad ung Mand paa Viby Station. Krydsningen blev forlagt fra Viby til Roskilde. Fribaneordre kendtes ikke. Toget var gennemkørende, men standsedes ikke for at faa nogen skriftlig Underretning. Det fortsatte sin Kørsel paa Signalgivningen paa Mastesignalerne og paa mit Haandsignal: Fri Bane. Stations Systemet bruges paa alle tyske Baner, og formentlig ogsaa paa franske, belgiske og hollandske Baner.

Det andet System, Togledersystemet, bruges paa svenske Baner og er vist ogsaa det, der overvejende anvendes paa engelske og amerikanske Baner. Krydsninger forlægges der af Togledere, som kan være, hvad der svarer til vore Trafiksektioner. Hvor Sektionens Omraade er for stort, deles det

i mindre Afsnit, der hver faar en Togleder eller ogsaa lægges Togledervirksomheden over en vis Strækning paa en dertil egnet større Station. Depecherne, hvorved Krydsningsforlægning fastslaaes, gives enten af Toglederne direkte til Strækningen, eller Toglederne giver som i Sverige en Forlægnings-Ordre — telegrafisk eller telefonisk — til den oprindelige og til den nye Krydsningsstation. Den nye Krydsningsstation afsender da til den oprindelige Krydsningsstation en saakaldet Iværksættelses-Depeche, og først derved forlægges Krydsningen. Selvfølgelig maa Toglederen for at kunne følge Toggangen have Melding om alle Togforsinkelser, baade dem, der allerede er opstaaede, og dem, der kan ventes at fremkomme, ligesom om de Tilfælde, hvor de mindskes.

Der kan næppe være Tvivl om, at Togledersystemet er det mest ideelle, og det, der bedst er i Stand til at lede Toggangen, naar denne naar sin maksimale Størrelse paa en enkeltsporet Bane. Det kræver imidlertid et særlig stærkt udviklet Telegraf og Telefonsystem og Togledere, som omtrent ganske kan hellige sig denne Virksomhed. Har man ikke det, gaar Fordelen tabt.

Da vi ikke for Tiden havde nogen af Delene, i hvert Fald ikke i den Maalestok som maatte kræves for Gennemførelsen hos os af dette System, foreslog Distrikterne Indførelse af Stationssystemet.

Sammenholder vi det med Togledersystemet, som man har det i Sverige, ser man, at en Overgang let kan ske fra Stationssystemet til Togledersystemet, naar man har tilvejebragt de fornødne Telegraf- og Telefonforbindelser og har de fornødne Togledere. De Telegrammer, som skal udveksles mellem Stationerne, naar en Krydsningsforlægning skal fastslaaes, er nemlig væsentlig de samme ved begge Systemer. Initiativet og de nærmere Overvejelser og Beregninger gaar kun ved Anvendelse af Systemet med Togleder over til denne fra den oprindelige Krydsningsstation, som det, naar Trafiken naar en vis Størrelse, ogsaa vil være ønskeligt at frigøre for dette Arbejde.

Den Forandring af Reglerne for Forlæg-

ning af Krydsninger m. m., der skete i Maj forrige Aar, er saaledes antagelig, eller burde i hvert Fald sikkert være, en Overgang til Togledersystemet, saaledes at Reformen gennemføres i de bekendte 2 Temp.

Ved de to her nævnte Systemer, der, som jeg allerede har nævnt, i Hovedsagen er dem, der anvendes i den øvrige Verden, kan det ikke altid undgaas, at et Tog, der er forsinket, kan ankomme til en Station eller maa standses ekstraordinært paa en Station og først der faar Underretning om, at det paa Stationen skal krydse et modgaaende Tog, som det ellers skulde have krydset paa en efterfølgende Station.

I de prøjsisk-hessiske Sikkerhedsbestemmelser staar der kort og godt om Underretning til et forsinket gennemkørende Tog om en saadan foretagen Krydsningsforlægning:

Skulde det forsinkede Tog i Følge Køreplanen ikke standse paa den ny Krydsningsstation, skal det standses for at modtage Krydsningsordren.

I det Forslag til Sikkerhedsbestemmelser som er udarbejdet af den tidligere nævnte svenske Sikkerhedskommission af 1914, er der blot foreskrevet en lignende Fremgangsmaade overfor et gennemkørende Tog, der skal krydse paa en Station uden forud at være underrettet derom, som vi kender i vore Regler om Standsning af ellers gennemkørende Tog.

Naar det Tilfælde indtræffer hos os, at et forsinket Tog kommer til en Station, hvor det efter foretagen Krydsningsforlægning skal krydse et Tog, som det planmæssigt først skulde have krydset paa en efterfølgende Station, og det ikke er underrettet derom paa en foregaaende Station, foreskrives det som bekendt i vore Bestemmelser, at Toget, enten det planmæssigt skal holde paa Stationen eller planmæssigt skal køre igennem denne, skal standses uden for Stationen ved Mastesignal: „Hold udenfor“. Naar Toget er standset og Lokomotivføreren har givet Dampfløjtesignal: „Færdig til Indkørsel“ skal Stationen forandre Signalet: Hold udenfor“ til Signalet „Kør frem“. Stationsbestyreren skal mod Toget vise Faresignal — rødt Flag eller

rødt Lys. Naar Toget er standset inde paa Stationen, underrettes Togfører og Lokomotivfører skriftlig om Krydsningsforlægningen og efter en i det nye Togreglement optagen Bestemmelse skal der gives skriftlig Kvitte- ring for denne Underretning.

I Sverige anvender man disse Regler kun overfor Tog, som planmæssigt er gennemkørende paa den nye Krydsningsstation. Et Tog med Holdetid paa Stationen tages straks ind for Signal „Kør frem“ og faar derefter Underretning om Krydsningen.

Jeg er gaaet noget nærmere ind paa hele dette Forhold, fordi man fra enkelte Sider har søgt, hvad man kalder, at male Fanden paa Væggen i Anledning af Indførelsen af de nye Regler. Det er der ingen Grund til. Selv om man er nok saa konservativ og hænger nok saa meget ved det, man nu en Gang, har vænnet sig til, har man ikke Lov til at forudsætte, at den Ordning, som hele Verden uden for os ser sin Fordel ved at benytte skulde betyde en Fare for os. Danske Statsbaners Personale kan virkelig fuldt ud maale sig med andre Landes Jernbanepersonale, og de Hjælpebidler, der er givet dem i Hænde ogsaa med andre Landes.

Forandringen af System er heller ikke foretaget, fordi Togførerne udførte deres Arbejde mindre godt, men fordi det paa stærkt trafikerede Strækninger var vokset dem over Hovedet. Tiden var løbet fra det gamle System, og derfor maatte det forlades.

Ved Indførelsen af de nye Regler er Togføreren paa en Maade givet tilbage til Toget. Der er saa meget dér at varetage, ikke mindst ved at tilvejebringe Samarbejde mellem Togets ofte talrige Betjente, ved Vejledning af Publikum og meget andet, at det vil kunne tage sin Mand fuldt ud, og man vil samtidig bedre kunne opfylde et Nutids- publikums berettigede Krav paa større Hensyntagen.

### § 38. *Ny Togoverhaling og Forlægning af Togoverhaling.*

Bestemmelserne herom i det nye Togreglement er overensstemmende med dem, der har været gældende siden Maj Maaned for-

rige Aar. Der er kun foretaget nogle mindre redaktionelle Ændringer.

Reglerne for Togoverhaling blev jo ændrede samtidig med, at der indførtes nye Regler for Forlægning af Krydsninger.

Den Fremstilling jeg nylig gav af disse Reglers Fremkomst, gælder derfor ogsaa Togoverhalinger.

De følgende Afsnit, som omhandler: § 39 *Aflysning af Tog*, § 40 *Afflysning af den regelmæssige Drift*, § 41 *Ufarbare Banestrækninger*, § 42 *Det ene Spor paa en dobbeltsporet Bane ufarbart*, § 43 *Blokanlægget i Uorden* og § 44 *Telegrafen i Uorden* indeholder i det store Hele kun en Kodifikation af de nu gældende Bestemmelser.

Vi kommer saa til

#### § 45. *Baade Telegraf og Telefon i Uorden.*

Der er kommet nogle Tilføjelser, der udvider Anvendelsen af Togstavssystemet.

Som bekendt kan Togstavssystemet efter de hos os i Øjeblikket gældende Bestemmelser kun anvendes paa dobbeltsporet Bane, hvor det ene Spor er ufarbart, samtidig med at Telegrafen er i Uorden.

Fremtidig kan Togstavssystemet i visse Tilfælde ogsaa anvendes paa enkeltsporede Baner og ogsaa i Tilfælde hvor Telegrafen er i Orden.

Det er forsaavidt en Retfærdighedshandling overfor Togstavssystemet, som det netop i sin Tid fremkom i Udlandet for at sikre Toggangen paa enkeltsporede Baner. Det var i Banernes Barndom, før man havde elektrisk Telegraf. Man benyttede da Lodsere ved Gennemførelse af Togene paa enkeltsporede Baner, der befaredes af mere end et Togelement, og hvor Togene derfor maatte krydse hinanden paa Stationerne. For hver Stræknings-Interval mellem to Stationer med Krydsningsspor havde man en Tjenestemand der benævntes Lods. Intet Tog maatte passere mellem de to Stationer med Krydsningsspor, uden at Lodsens befandt sig paa Maskinen. Naar Lodsens kom til sin Stræknings Endestation, tog han Plads paa Lokomotivet for et Tog, der skulde ind paa hans Strækning, men i modsat Retning og lodsede det

over Strækningen. Det var jo en særdeles god Sikkerhedsforanstaltning. Den havde den Skavank, som ogsaa vort Togstavssystem har, at i de Tilfælde, hvor 2 Tog skulde følge efter hinanden i samme Retning uden nogetmellemliggendemodgaaende Tog, maatte Lodsens beforders tilbage, eventuelt benytte Apostlenes Heste, for at kunne føre det næste Tog over sin Strækning. Det tog Tid, og hele Systemet var jo meget kostbart paa Grund af den store Personalstyrke, det krævede. Saa fandt man paa, at en særlig med Strækningens Navn betegnet Stok eller Stav kunde gøre akkurat den samme Nytte som Lodsens. Ligesom tidligere ingen Lokomotivfører maatte køre ind paa en Strækning, før Strækningens Lods havde taget Plads paa Lokomotivet, saaledes maatte han nu ikke køre derind, før Strækningens Togstav var overleveret ham. Lodssystemet var nu blevet til et Togstavsystem. Selv efter at den elektriske Telegraf var indført ved Banerne og derved en mere intensiv Trafik muliggjort, bibeholdt man i England og Amerika Togstavssystemet mange Steder og udviklede det yderligere ved Indførelse af meget komplicerede Apparater med elektrisk Afhængighed, der skulde gøre det unødvendigt at bringe Togstaven tilbage. Der kunde nemlig af Apparatet tages en Togstav paa den Grænsestation, hvor man havde Brug for den. Togstavene paa den anden Grænsestation blokeredes automatisk ved Udtagelse af en Togstav og deblokeredes ved Anbringelse af en Togstav.

Lods- og Togstavssystemet fremkom som nævnt paa et Tidspunkt, hvor man ikke havde den elektriske Telegraf til at lede Togenes Gang. Vi tog det frem igen til Benyttelse, naar Telegrafen svigtede os, og bibeholdt det tidligere Navn, skønt Togstaven hos os afløstes af en staaende skriftlig Ordre.

Naar Telegrafen og Telefonen kommer i Uorden paa en enkeltsporet Bane, gælder som bekendt hos os den Hovedregel, at der ikke maa føres andre Tog over Banen end Plantogene og de forud anmeldte Særtog og eventuelt Hjælpetog og Hjælpemaskiner, men Plan- og Særtogene skal da ogsaa gennem-



føres, da de fastsatte Krydsninger og Overhalinger ikke kan eller maa forlægges. Togene skal blive holdende paa de planmæssige Krydsnings- og Overhalingsstationer, indtil de krydsende eller overhalende Tog er indtrufne og udløser dem.

Naar Togene er nogenlunde rettidige, kan det ogsaa meget godt gaa, men har man i Forbindelse med Telegraf- og Telefonafbrydelsen Snevanskeligheder paa Banen, eller denne er mere eller mindre belemret af væltede Telegrafstænger eller Træer, saa bliver Toggangen en saadan, at Bestemmelsen om, at Togene skal blive holdende paa Krydsningsstationerne, indtil de krydsende Tog eller Erstatningen for dem er ankomne, praktisk talt virker som en Togstandsning.

For i saadanne Tilfælde at kunne komme over det døde Punkt, foreskriver det nye Togreglement, at man bør tage under Opvejelse, om ikke en Opretholdelse af Toggangen kan ske ved Indførelse af Kørsel paa Togstavsordre.

Initiativet til Udfærdigelse af Togstavsordren skal tages af den Krydsnings- eller Overhalingsstation, hvor Tog afventer Krydsning eller Overhaling.

Selve Udfærdigelsen af Togstavsordren for Strækningen mellem 2 Stationer maa kun foretages af den Station, som først skulde have afsendt Tog over det paagældende Banestykke. Togstavsordre til Brug for et Tog maa altsaa eventuelt afhentes paa den anden Station.

En Overhalingsstation vil altid kunne udfærdige en Togstavsordre og afsende det holdende Tog med den, idet den altid har Ret til at afsende det første Tog over Banestykket. En Krydsningsstation maa derimod altid lade Togstavsordren afhente.

Iøvrigt gælder de almindelige Regler for Udfærdigelse af Togstavsordre ogsaa i det her omhandlede Tilfælde,

Endelig foreskriver det nye Todreglement, at Trafikinspektøren under særlige Trafikforhold kan anordne Kørsel paa Togstavsordre paa nærmere angivne Strækninger, selv om der ikke foreligger Telegrafafbrydelse.

En saadan Fremgangsmaade blev anvendt,

da Sneumbroen mellem Bramminge og Tjæreborg i sin Tid blev ufarbar paa Grund af Stormflod. Der fandt i maanedvis en Udveksling Sted af Rejsende, Post og Rejsegods ved Broen mellem Tog, der var udsendt fra Bramminge og Tog, der var udsendt fra Tjæreborg. Foruden disse Tog og returnerende tomme Tog udsendtes fra begge Sider til Broen Tog med Materialier og Ballast, saa mange Tog som det overhovedet var muligt at faa stukket ind. Der kunde kun være et Tog paa hver Side af Broen. Afstanden fra Stationerne til Broen var saa stor, at Togene ved den ikke kunde ses fra de to Stationer.

For at opnaa fornøden Sikkerhed og spare de to Stationer for en meget vidtløftig Telegrafering eller Telefonering ved Afmelding, Tilbage melding, Anmeldelse af Tog, Fribaneordrer o. s. v. til den Post, der var oprettet ved Broen, gav den tjenestehavende Trafikinspektør ved en Indførsel i de to Stationers Telegrafjournal Forskrifter for Indførelse af Kørsel paa Togstavsordre fra Stationerne til Broen.

De fornødne skriftlige Instruktioner til Tog- og Lokomotivpersonalet udstedtes af Kredsen.

Bramminge saavel som Tjæreborg Station havde en paa Pap oplæbet Togstavsordre udstedt af Stationsforstanderen efter Togreglementets Forskrifter og gyldig fra Stationen mod Broen. Intet Tog maatte afgaa fra de to Stationer mod Broen, uden at Togstavsordren var i Lokomotivførers Besiddelse. Naar Togstavsordren ikke var ude, havde den sit bestemte Søm paa Væggen i vedkommende Stations Telegrafkontor, hvor den kunde afvente Begivenhedernes Gang, og hvor den saa markerede for Personalet, at Banestykket i Retning af Broen var frit. Den var dog mest paa Farten.

Denne Kørsel paa Togstavsordrer bibeholdtes i det lange Tidsrum, Udvekslingen varede, og virkede sikkert og til alles Tilfredshed.

Nogle Aar efter fandt der et meget ondartet Dæmringsskred Sted mellem Skanderborg og Alken. Der fandt i over 14 Dage Udveksling Sted ved Skredet mellem Tog,

udsendt fra Skanderborg og fra Alken, samtidig med at der udsendes Arbejdstog i stort Tal med Ballast til Udbedring af Dæmningen. Ogsaa her indførtes der Kørsel paa Togstavsordre, og maaske den er anvendt ogsaa andre Steder under lignende Forhold.

Anvendelse af Togstavsordre under saadanne Forhold faar først ved det nye Togreglements Ikrafttræden blaat Stempel.

#### § 46. *Nedbrudte Tog.*

Bestemmelserne er i det væsentlige som de nu gældende. Af nye Bestemmelser skal jeg nævne, at det foreskrives, at et Tog, som det bliver nødvendigt at føre tilbage, ikke maa passere en Blokpost, før der gennem denne er skaffet Sikkerhed for, at der ikke er afsendt eller afsendes Tog imod det. Det er en selvfølgelig Foranstaltning, men den findes ikke nævnt i det nugældende Togreglement.

Det siges dernæst udtrykkeligt i det nye Reglement, at i Tilfælde af, at et andet Togs Lokomotiv benyttes til at fremføre et nedbrudt Tog, er det den Station, hvor det andet Tog opholder sig, eller hvortil det først ankommer, der anordrer Hjælpe-lokomotivets Løb, og som rekvirerer Hjælpe-lokomotiv hos Reserverlokomotivstationen til Videreførelse af det Tog, hvis Lokomotiv er afgivet. Efter de nu gældende Bestemmelser kan der opstaa Tvivl om, hvem der skal udføre hvad.

Det kan hælde, at et Togs Lokomotiv bliver delvis utjenstdygtigt under Togets Fremførelse. For ikke at give Toget en altfor stor Forsinkelse, forlanger en samvittighedsfuld Lokomotivfører i saadanne Tilfælde Hjælpe-lokomotiv sendt til en følgende Station for derfra at overtage Togets Fremførelse, medens den syge eller i hvert Fald upasselige Maskine fremfører Toget, om end med nedsat Hastighed og Iagttagelse af andre Forsigtighedsregler, til den Station, hvortil Hjælp er forlangt.

Er Maskinens Utjenstdygtighed f. Eks. fremkaldt ved Vanskeligheder ved Fyret eller hidrører fra andre forbigaaende Aarsager, kan det imidlertid ske, at Lokomotivpersonalets Bestræbelser for at faa Vanskelig-

hederne hævede krones med Held, saaledes, at det allerede tilkaldte Hjælpe-lokomotiv ikke bliver nødvendigt. Hvis det allerede er afsendt, bør det jo standses, bl. a. fordi det Tog, der har tilkaldt Hjælpen, nødvendig skulde forsinkes for at afvente det ikke nødvendige Hjælpe-lokomotivs Ankomst. I de Tilfælde, hvor en saadan Situation er forekommet, har man følt Savnet af Bestemmelser, der gjorde en hurtig Indgriben mulig. I det nye Togreglement er det foreskrevet, at den Station, der har tilkaldt Hjælpe-maskinen, i saadanne Tilfælde skal underrettes. Den kan da aflyse Hjælpetoget helt eller delvis. Hvis det Tog, der skulde have haft Hjælpen, kører i Retning mod Hjælpe-lokomotivet, maa det dog ikke afsendes, før der haves Sikkerhed for, at Hjælpe-lokomotivet er standset og underrettet paa en Station.

Naar et Hjælpe-lokomotiv skal forlade den Station, som begrænser det Banestykke, hvorpaa det nedbrudte Tog befinder sig, skal Stationen give det en *skriftlig* Meddelelse om, at Telegrafan og Telefonen er i Orden samt om, at den anden Grænsestation er underrettet om dets Afsendelse. Der maa ikke udfærdiges Fribaneordre til Hjælpe-lokomotivet for det Banestykke, hvor Hjælpen skal ydes. Disse Bestemmelser har ikke tidligere været udtrykkelig anførte, og af og til har man mærket nogen Tvivlraadighed hos Personalet paa dette Punkt. At man ikke udsteder Fribaneordre for et Tog, selv om det er Hjælpetog, ud mod et andet Tog paa Banestykket, selv om dette Tog er nedbrudt, er jo en ganske naturlig Forholdsregel, idet Banen ikke er fri for Tog.

Mange Tjenestemænd, der har med Sikkerhedstjenesten at gøre, har vist som jeg følt sig usikre overfor Bestemmelsen i det gamle Togreglement om, at Reglerne for nedbrudte Tog ikke kommer til Anvendelse, naar Tog paa Grund af *Snehindringer* bliver ude af Stand til at fortsætte deres Løb. Der er jo nemlig ikke væsentlig anden Forskel paa et Tog, der standser paa Grund af Nedbrud, og et Tog, der standser paa Grund af Sne, end at de sidste i de færreste Tilfælde behøver eller har nogen Fordel ved at tilkalde

Hjælpe-lokomotiv for at bringe det videre. Forholdene tillader i Reglen heller ikke at føre det tilbage med et saadant Hjælpe-lokomotiv, fordi en Returnering fra fri Bane med Maskinens Tender forrest, eller saaledes at Personvognene skydes af Maskinen, er altfor farlig en Sag, da de mindre svære Køretøjer let gaar af Sporet i Snedriverne. Det gør man altsaa ikke, men man arbejder paa Stedet med Snekastere for at bringe Toget eller i hvert Fald nogle Vogne fri og dermed de Rejsende, hvis Toget er personførende, og Personalet ind til næste Station.

Der gaar inidertid ofte lang Tid, inden man naar saa vidt, og med de tidligere Bestemmelser manglede der en fast Regel for, hvilken af de to Stationer, som laa paa hver Side af det fastkørte Tog, der skulde tage Affære. Følgen var let, at enten disponerede de begge to eller ogsaa ingen af dem, og begge Dele var uheldigt.

I det nye Togreglement foreskrives nu, at Togføreren for et Tog, der standses af Sne paa den fri Bane, med ringe Udsigt til snart at kunne komme videre, skal saa vidt muligt underrette en af de Stationer, der begrænser det Banestykke, hvor Toget befinder sig, om Standsningen, selv om der ikke er Grund til at forlange Hjælp fra den paagældende Station.

Det paahviler den Station, der faar Meddelelsen, eventuelt Forlangendet om Hjælp fra Togføreren, at iagttage de for nedbrudte Tog givne Bestemmelser med Hensyn til Underretning af alle vedkommende, herunder de Stationer, hvor det fastkørte Tog skulde have krydset eller overhalet andre Tog, samt med Hensyn til eventuelt at tilvejebringe og lede Hjælpen til Toget.

Bestemmelsen i Ordre G 56 om Forholdsregler under Snelæg, hvorefter en Sneplov ikke maa udsendes mod et Tog, der er standset paa fri Bane paa Grund af Sne, før Toget er underrettet derom, er optaget i det nye Togreglement. Det fastsættes dernæst, at naar Toget har faaet denne Underretning, maa det ikke sætte sig i Bevægelse imod Sneploven, selv om det maatte være i Stand dertil.

#### § 47. *Beskadigede og efterladte Vogne.*

Der er her indført den nye Bestemmelse, at i Tilfælde, hvor Tog har maattet efterlade Vogne paa den frie Bane og derfor kommer ind til den følgende Station med den forreste Del af Toget, skal Togføreren, hvis Toget der skal krydse et andet Tog, foranledige, at hans Tog standser foran Sporskiftet til Krydsningssporet, og at der sendes Bud til Stationsbestyreren om, at ikke hele Toget medfølger, Stationsbestyreren foranlediget derefter, at Toget rangeres indenfor Frispormærket til Krydsningssporet.

Denne Foranstaltning er selvfølgelig en ekstra Forsigtighedsregel, idet man jo maa gaa ud fra, at den Togdel, der kommer ind til Krydsningsstationen, ikke har Slutnings-signaler, og som Følge deraf ikke til den bagved liggende Station, kan meldes ankommet, ligesom det modgaaende Tog ikke kan anmeldes til samme Station og derfor ikke afsendes.

Det sidste Asfnit, jeg skal beskæftige mig med, er

#### § 48. *Ild i Toget.*

I det gamle Reglement staar:

Det er forbudt, naar Ilden opdages, at forsøge at føre Toget videre for at naa Steder, hvor der findes Vand.

Denne drakoniske Bestemmelse er i det nye Reglement ændret til:

Det er forbudt, naar Ilden opdages, *uden nærmere forudgaaende Undersøgelse* at forsøge at føre Toget videre.

Den direkte Aarsag til, at Bestemmelsen blev ændret, var et i Jylland forekommet Tilfælde, ved hvilket der gik Ild i nogle store Bomuldsballer, læssede paa en aaben Vogn midt i et Godstog, der løb tæt foran 2—3 Nateksprestog. Toget blev som foreskrevet standset paa fri Bane, saa snart Ilden opdagedes. Den tjensthavende Trafikinspektør beordrede, efter at have undersøgt Forholdet, Toget til at køre videre til næste Station med den brændende Vogn, som der blev isoleret. Brandvæsenet blev tilkaldt, og Bomuldsballen blev dænget over med Vand, uden at det dog synes at gøre nogen Virk-

ning paa den. Den brændte hele Natten. Bomuldsballen blev saa gravet ned paa Stationspladsen og helt dækket med Jord. Da man nogle Dage senere afdækkede den, brændte det endnu i den.

Det var jo altsaa godt, at Toget ikke blev holdende ude paa Linien og afventede Slukningen.

Saa er vi naaet gennem Togreglementet af 1920. Naar man beskæftiger sig med vort Togreglement, kan man ikke andet end føle Beundring for de Mænd, der for saa mange Aar siden opbyggede omtrent af intet, Sikkerhedsbestemmelser for vor Toggang, Bestemmelser, der den Dag i Dag staar som Stammen i vort Togreglement.

Jeg vil udtale det Ønske, at det nye Togreglement maa kunne opfylde sin Bestemmelse at sikre Toggangen paa de danske Statsbaner uden af træde hindrende i Vejen, for Opfyldelsen af de Krav, der i vor Tid maa stilles til moderne Jernbanedrift.

I „Vor Stand“ for den 5. August f. A. var der en Indsender, der ironiserede over for vidt drevne Krav til Sikkerhed paa Banne. Han skrev: „Det sikreste er selvfølgelig som ved Jernbanerees Begyndelse at lade en Rytter ride forud med et Flag for at advare mødende Tog, Fodgængere og andre. Men den gaar ikke mere.

Generaldirektøren udtrykte under Drøftelserne af de nye Regler om Førlægning af Krydsninger det samme paa en mindre dratisk Maade, og jeg haaber, at vi alle kan slutte sig til hans Udtalelser, der lød saaledes:

„Det drejer sig ikke om at skaffe saa megen Sikkerhed som muligt, men om at skaffe *tilstrækkelig* Sikkerhed“.

## NOGLE BETRAGTNINGER VEDRØRENDE EFTERSYN AF LOKOMOTIVET.

Af B. Suaning.  
(Fortsat).

Virkingen af et Vandslag, der er saa meget farligere, som det altid optræder med

stødlignende Karakter, vil saaledes forplante sig over en betydelig Del af hele Konstruktionen, og hvis Slaget er tilstrækkeligt voldsomt, vil det straks fremkalde Brud paa det svageste Punkt af det paavirkede System; men selv om der ikke øjeblikkelig fremkommer et Brud, vil den voldsomme Paavirkning kunne bevirke, at enkelte Dele faar en større eller mindre skjult Beskadigelse, som lidt efter lidt ved Gentagelser kan udvikle sig videre, indtil der en skønne Dag, af en eller anden mindre Aarsag, opstaar et Brud, som ifølge sin Oprindelse vil vise sig at være delvis gammel Skade.

Naar Bruddet forekommer i selve Cylinderen, i Dækslerne eller i Stempet, vil man altid være tilbøjelig til at tænke, at Bruddet muligt skyldes Vand i Cylinderen, men der er ingen Tvivl om, at ogsaa en stor Del af de i Driften optrædende Brud paa Gangtøjet og i Lokomotivets Ramme, til hvilke Aarsagen ikke direkte kan paavises, i Virkeligheden har deres første Oprindelse i en tidligere Tilstedeværelse af Vand i Cylinderen, ikke mindst naar det drejer sig om delvist gammelt Brud.

Virkingen af Vandslag i Cylinderen vil være noget forskellig, eftersom Slaget optræder i Cylinderens Forende eller i dens Bagende.

For Krydshovedets Vedkommende vil Virkingen af et Vandslag ofte vise sig ved Stempelstangens Forbindelse med Krydshovedet, og saaledes, at Tendensen, naar Vandet optræder i Cylinderens Forende, vil gaa i Retning af at trykke Stempelstangen i Bund i Krydshovedet, idet Navets Konus eventuelt udvides, og Kilen deformeres som antydet i Fig. 13, medens Vand i Cylinderens

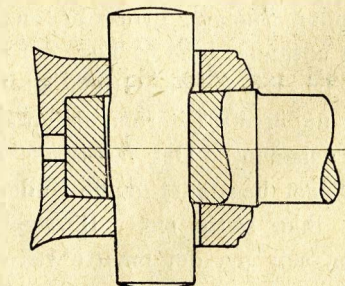


Fig. 13.

bageste Ende vil virke til at trække Stempelstangen ud af Krydshovedet og deformere Kilen som vist i Fig. 14.

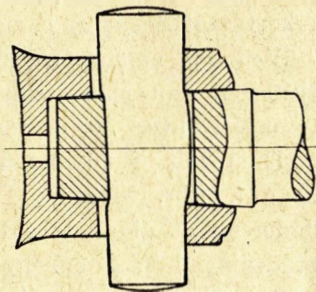


Fig 14.

Resultatet vil i begge Tilfælde blive, at Stempelstangen bliver løs i Krydshovednavet, hvis Kræfterne da ikke er saa voldsomme, at der sker et Brud.

I det store og hele vil et Vandslag i Cylinderens Forende medføre en Sammentrykning af Systemet af de bevægende Dele, Krydshoved, Drivstang etc., samt en Strækning af Lokomotivets Rammeplade, medens et Vandslag i Bagenden af Cylinderen vil medføre en Strækning af Gangtøjs-Systemet, der ligesom stræbes efter at splitte Delene fra hinanden, i Forbindelse med en Sammentrykning af den paagældende Rammeplade.

De tidligere omtalte Brud i de med løst Bagstykke forsynede Drivstangshoveder ved de skarpe Hjørner, hvor Bagstykket er passet ind mellem Stangens Grene (ved z paa Fig. 9), hidrører utvivlsomt i adskillige Tilfælde fra Vandslag i Cylinderne.

De bedste Midler mod Medrivning af Vand til Cylinderne er ubestrideligt de forebyggende.

For det første bør man sørge for ikke at køre med for høj Vandstand, navnlig ikke naar Kedelvandet, f. Eks. kort før Maskinen skal til Udvasning, viser sig særlig uroligt, og i hvert Tilfælde bør man aldrig holde Vandstanden saa høj, at man ikke kan skimte Vandoverfladen i Glasset, naar Regulatoren er aabn.

Endvidere bør man altid aabne Regulatoren langsomt og først lidt efter lidt bringe Regulatorsvinget frem til den Stilling, man

ønsker at benytte, ikke blot under Igangsætningen, men navnlig naar man efter Kørsel med lukket Regulator paany sætter Damp til Cylinderne, idet Stemplernes Hastighed i sidstnævnte Tilfælde er større end under Igangsætningen, og Cylinderen derfor trækker Dampen hurtigere til sig, hvilket igen vil sige, at Muligheden for Medrivning af en større Mængde Vand til Cylinderne i højere Grad til Stede end under Igangsætningen. Naar Regulatoren aabnes langsomt, bliver der Tid til, at den bortstrømmende Damp kan erstattes ved en jævn Dampudvikling uden voldsom Kogning, og Tilbøjeligheden til Medrivning af Vand bliver da betydeligt mindre.

Naar Hjulene spiller paa Skinnerne, og Omdrejningstallet saaledes ret pludseligt vokser stærkt, vil Cylinderne trække Dampen fra Kedlen tilsvarende hurtigere, og ligesom naar Regulatoren aabnes for hurtigt, vil dette have en stærk Opbrusning af Kedelvandet til Følge, hvorved en større Mængde Vand vil kunne medrives af Dampen.

Naar Hjulene begynder at spille, bør man derfor straks lukke for Regulatoren og aldrig lade denne staa til i Haab om, at Fænomenet kun er rent øjeblikkeligt, idet ganske faa Hjulomdrejninger i ugunstige Tilfælde kan være tilstrækkelige til, at Vandet kommer til at gøre Skade.

Det kan her bemærkes, at Lukningen af Regulatoren virker langsommere ved Overhedermaskiner end ved Maskiner uden Overheder, fordi den Dampmængde, som i Afspærringsøjeblikket er paa Vej til Cylinderne, og som ikke kan holdes tilbage, ved de førstnævnte Maskiner er forøget med Overhederens Rumfang, som i det givne Øjeblik er opfyldt af Kraftdamp.

I det hele taget er Faren for Vandslag i Cylinderne ved Hjulenes Spillen paa Skinnerne større ved Overhedermaskinerne end ved Lokomotiver uden Overheder, ikke mindst fordi den ved Statsbanerne anvendte Overheder danner en Vandsæk, hvor der under visse Omstændigheder, f. Eks. naar Overhederen i nogen Tid har været ude af Brug og derfor er bleven noget afkølet, ved for-

nyet Damptilførsel kan ophobe sig en Del Fortætningsvand, som imidlertid under normal Gang efterhaanden og ganske langsomt vil blive ført med af Dampstrømmen mod Cylindrene, idet den største Del vil fordampes paa Vejen. Hvis Hjulene derimod kommer til at spille, saaledes at Dampstrømmen gennem Overhederen pludselig tager Fart, vil det saaledes ophobede Fortætningsvand, sammen med det Vand, som Dampen under disse Forhold medfører fra Kedlen i større Mængde end normalt, kunne sættes i hurtig Bevægelse og paa engang medrives til Cylindrene uden at naa at blive fordampet under Passagen af Overhederen.

Hertil kommer endelig den Omstændighed, at Overhedermaskinerne for en stor Del er forsynede med Stempelglidere, der som tidligere omtalt i ringere Grad end de plane Glidere byder Vandet en Udvej til at slippe bort fra Cylindrene.

Saa snart det bemærkes, at Dampen begynder at rive Vand med til Cylindrene, bør man aabne for Udblæsningsventilerne for i saa stor Udstrækning som muligt at give Vandet Adgang til at undvige.

Det vil af foranstaaende Udvikling fremgaa, at det er af største Vigtighed til enhver Tid at være sikker paa Cylinderudblæsningsventilernes og eventuelle Sikkerhedsventilernes gode og driftssikre Tilstand.

Ved Eftersynet af de med Haandtræk bevægede Udblæsningsventiler bør man sikre sig, dels at Trækket er i Orden, saaledes at Ventilen virkelig løftes, naar Trækket bevæges, dels at Ventilen atter lukker sig, naar Trækket føres tilbage i Kørstillingen, idet Snavs og forbrændt Olie kan samle sig omkring Ventilen og gøre dennes Bevægelse saa trang, at Fjedren ikke kan lukke Ventilen. At Ventilen ikke vil lukke sig, kan ogsaa skyldes, at Fjedren er knækket.

De med Damp eller Vand bevægede Udblæsningsventiler maa prøves, naar der er Damp i Cylindrene, og bør derfor være Genstand for Opmærksomhed under Kørselen.

De foran anførte Betragtninger knytter sig i alt væsentligt til det, som man i Almindelighed forstaaer ved Eftersynet, nemlig det i „Bestemmelser for Lokomotivpersonalet“ foreskrevne, kort sagt det mere haandgribelige Eftersyn. Ved en samlet Behandling af Eftersynstjenesten kan man imidlertid ikke undlade at omtale, hvad der passende kunde benævnes „Eftersynet i udvidet Forstand“.

Hertil maa f. Eks. beregnes Lokomotivførernes Undersøgelse af de arbejdende Dele under Standsningen paa enkelte Mellemstationer, hvor Hjul- og Stanglagere samt Linealer m. m. føles over, og hvor Lokomotivføreren i det hele taget i saa stort Omfang, som Tiden tillader det, lader Øjet dvæle ved Maskinens forskellige Enkeltheder.

Den tilfældige Stilling, hvori Gangtøjet ved Maskinens Standsning er faldet til Hvile, har som bekendt en betydelig Indflydelse paa Overskueligheden af de enkelte Dele, og Betydningen af de gentagne delvise Eftersyn under Standsningerne ligger da bl. a. deri, at man kommer til at betragte Gangtøjet i forskellige Stillinger, saaledes at Dele, som ved det ene Eftersyn vanskeligt kan overses, muligvis ved næste Standsning kommer til at staa i en for Eftersynet særlig gunstig Stilling. Der er da faktisk ogsaa mange Lokomotivførere, som tillægger disse hyppige partielle Eftersyn en meget væsentlig Betydning ud fra den Betragtning, at den stadige Tilbagevenden af Opmærksomheden til de forskellige Enkeltheder dels i Længden vil træne Blikket til straks at opdage Uregelmæssigheder i det tilvante Udseende af disse, dels frembydes en vis Sandsynlighed for, at hvad der den ene Gang overses, vil blive bemærket den næste.

I denne Forbindelse kunde der være Anledning til at fremhæve Betydningen af en stadig Kontrol med Maskinens Olieforbrug,

Ved jævnlige under Standsningerne at efterse Oliekopperne, navnlig paa de bevægende Dele, at eftermaale Oliestanden, f. Eks. med en Maalepind, fremstillet af ca. 2 mm. Jerntraad og med indfilede Mærker svarende til den højeste Oljestand i de forskellige Oliekopper, vil man dels stadig holde sig á jour

med, hvor meget Olie de enkelte Smøresteder trækker, dels i hvert enkelt Tilfælde kunne skønne over, hvorvidt en Efterfyldning af den paagældende Oliekop vil være nødvendig. I al Almindelighed kan det vel siges, at der næppe nogensteds i Danmark køres over saa lange Strækninger, at Smørekopperne, naar alt gaar som det skal, og Lagerne trækker Olien normalt, behøver at efterfyldes paa Mellestationerne.

Da en Efterfyldning af Oliekopperne saa godt som altid medfører noget Oliespild, er det indlysende, at en Fremgangsmaade som den foran beskrevne, hvor Oliekopperne kun efterfyldes paa Rejsen, naar det ved en Undersøgelse viser sig virkelig nødvendigt, frembyder en Mulighed for Besparelse fremfor den af mange Førere anvendte Praksis, hvorefter Oliekopperne altid efterfyldes paa visse Stationer, uanset om de paagældende Lagere har trukket meget eller lidt af Oliekoppernes Indhold.

Da Forholdene, navnlig ved de med Smørepinde udstyrede Oliekopper, ofte kan ændre sig ganske betydeligt paa Grund af forholdsvis smaa Forskelligheder i den udleverede Olie, ikke mindst ved Overgangen til en anden Oliesort eller ved Forandringer i den ydre Temperatur, idet de forskellige Lagere trækker Olien hurtigere, jo mere letflydende denne er, maa Kontrollen føres til Stadighed, for at man til enhver Tid kan sikre sig mod Overraskelser.

Fortsættes.

### VIGERSLEV KATASTROFEN.

Gennem Beretningen og fra Delegeretmødet ved Medlemmerne, at Organisationen har gjort et Stykke Arbejde for at skaffe den ved Vigerslev Ulykken forulykkede Lokomotivfyrbøders Moder, for hvem han var Forsørger, en Understøttelse.

Ved Henvendelser og Skrivelser til Erstatningskommissionen er det lykkedes at skaffe Enkefru Nielsen en aarlig Understøttelse af 1000 Kr. Understøttelsen har faaet tilbagevirkende Kraft til 1. November 1919.

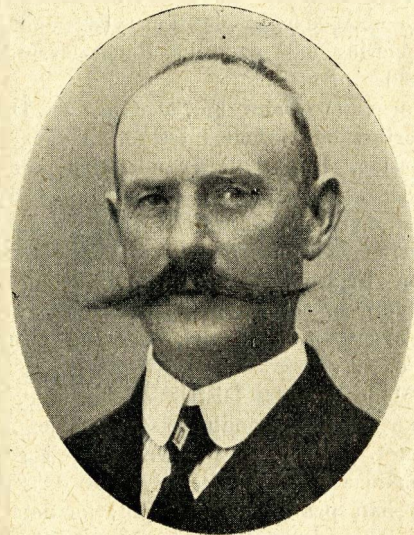
Organisationen har fra Enkefru Nielsen modtaget følgende Takskrivelse:

„Tak for alt, hvad Dansk Lokomotivmands Forening har gjort for mig i Anledning af min kære Søns Død. Jeg er meget tilfreds med Udfaldet af Sagen, da det vil blive mig en stor Hjælp.

Med venlig Hilsen og Tak  
fra Deres  
Jensine Nielsen.“



25 AARS JUBILÆUM.



V. E. Hoffmann, Korsør.

Lokomotivfører V. E. Hoffmann fejrede den 1. September sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Jubilaren blev den 18. Juni 1895 ansat som Maskinarbejder i Værkstedet i Kh. og forfremmedes her til Lokomotivfyrbøder den 1. September 1895 og den 1. Oktober 1905 til Lokomotivfører i Korsør, hvor han allerede i nogle Aar havde forrettet Tjeneste som Rangerfører.

Jubilaren, der saaledes har virket en lille Menneskealder ved Banerne, er velkendt og velagtet, en Tid var han Afdelingsformand. H. er kendt for sit tørre og somme Tider bidende Vid, der rinder af en udtømmelig Kilde.

Vi ønsker ham hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen i Haab om, at vi endnu længe maa se ham i vor Midte.

## TIL AFDELINGSKASSERERNE.

Beløbet til Velfærdsforanstaltninger bedes indsendt senest samtidig med Kontingentet for Juli Kvartal.

Det er 10 Øre pr. Medlem beregnet efter Medlemsantallet i Afdelingen pr. 1. Juli.

*Kredskassererne.*

## FRA DET DAGLIGE LIV.

Hr. Redaktør!

De bedes venligst optage følgende i D. L. T., og hvis det er Dem muligt da at give mig et Svar paa mine Spørgsmaal.

I Ordre H 227 staar der en Fortolkning til § 1297 i H 226, og angaaende Rangergodtgørelsen staar der, at der kun ydes Godtgørelse for Rangering med egentlige Rangermaskiner paa Hjemstedet o. s. v.

Nu er vi en Del i Fa., der har en Del Udstationering, og vi faar intet for at rangere paa den Station, hvortil vi er udstationerede, men derimod faar vi de Fridage, der falder i Turene, og disse regner mit *egentlige* Hjemstedsdepot for Fridage; derfor mener jeg, at skal jeg betragte dem som Fridage, saa maa jeg ogsaa have Rangergodtgørelse, thi i mine Tjenestetidsregler staar der: „Fridage maa kun anordnes paa Hjemstedsdepotet o. s. v.“

En Meddelelse fra Distriktet siger mig, at jeg ikke kan faa Rangergodtgørelse, naar jeg er udstationeret. Vel! Saa anerkender jeg dette, men saa maa jeg have Betaling for de Fridage, jeg har haft paa fremmed Depot, for det Depot, hvortil jeg er udstationeret, kan da ikke være mit Hjemstedsdepot, naar jeg har Fridag, naar det ikke er det, naar jeg udfører Rangertjeneste. Jeg kan ogsaa oplyse Dem om, at de Fridage, jeg har haft paa fremmed Depot, ikke er saa lange, at de opfylder Betingelserne for en Fridag, naar jeg skal rejse hjem, thi den Tid, der gaar med til at rejse frem og tilbage, kan jeg selvfølgelig ikke regne til Frihed.

Nu spørger jeg Dem, Hr. Redaktør, hvorledes skal jeg forholde mig for at faa denne Godtgørelse; jeg har siden 1. Oktober haft 12 Dage, som er anvist som Fridage, men paa fremmed Depot, og det er altsaa ikke Fridage; da jeg skal have 17 Kr. 50 Øre pr. Dag, bliver det 210 Kr.

Jeg har ialt rangeret 530 Timer paa fremmed Depot, og efter en Betaling af  $\frac{2}{3}$  af de nuværende Timepenge skulde jeg have 141 Kr. 32 Øre, saa jeg har jo intet imod at faa Betaling for mistede Fridage, for det kan jo nok

opveje Rangergodtgørelsen, men — en af Delene maa jeg vel kunne faa.

Men, Hr. Redaktør, jeg tror De vil kunne glæde mange, saafremt De kunde give os Svar paa disse Ting, for vi er mange, der ikke forstaar, hvorledes et Depot baade kan være Hjemstedsdepot og ikke Hjemstedsdepot.

L.

Vi skal først bemærke, at Organisationen har beskæftiget sig med Spørgsmaalet: Rangergodtgørelse under Udstationering, men ikke hidtil haft noget godt Resultat herpaa. — Men Sagen er stadig Genstand for Organisationens varmeste Interesse.

Den ærede Indsender kan ikke faa Godtgørelse for mistede Fridage og *samtidlig* Godtgørelse for Udstationering.

Hr. L. mener, naar han ingen Rangergodtgørelse kan faa, fordi det *ikke* er Hjemstedet, saa maa han kunne faa Erstatning for Tab af Fridage haft *uden* for Hjemstedet.

Hertil skal vi sige, at denne Konklusion ser meget bestikkende ud, men L. faar Udstationeringsgodtgørelsen, fordi des er et midlertidig Hjemsted, og det er derfor ikke givet, at man i Spørgsmaalet: Fridag vil betragte det som *uden* for Hjemstedet.

Red.

## HJERTELIG TAK.

For de prægtige Gaver og for al den Venlighed, der vistest mig paa min Jubilæumsdag, beder jeg Giverne modtage min hjerteligste Tak.

Ærbødigst

H. Clausen,

Lokomotivmester.

## HJERTELIG TAK.

De Herrer Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere i 1. Distrikt bedes herigennem modtage min hjerteligste Tak for den mod mig i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum udviste Opmærksomhed og specielt for det dejlige Gulduhr og Kæde, som det har været mig en stor Glæde at modtage som Udtryk for Deres Hengivenhed for mig, og som vil være mig en kær Erindring om de lykkelige Tider, hvori jeg har faaet Lov til at virke sammen med Dem, og som jeg haaber maa fortsættes i mange Aar, saaledes at vi fremdeles ved gensidig Tillid og Forstaelse maa blive i Stand til at kunne opfylde vort fælles Maal om at tjene vor Etat til Gavn og Ære og selv føle os glad og tilfreds ved Udførelsen af vor Gerning.

Hunderup.



## RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN.

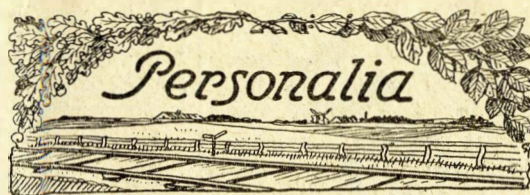
Lokomotivførerafdelingens Kasserer i Vamdrups Adresse rettes til: Markvej, Bastrup pr. Vamdrup.

## SYGEKASSEN.

Jernbanelæge Gunni Busck's Praksis som Jernbanelæge i 1 B Sygedistrikt besørger under hans Bortrejse indtil Midten af September Maaned d. A. af Læge O. Neumann, Islands Brygge 15, træffes 1—2 samt Fredag 6—7.

## MEDDELELSER FRA AFDELINGERNE.

Tønder Lokomotivfyrbøderafdeling har oprettet en *Kransekasse*. Henvendelser til denne og Meddelelser om Dødsfald bedes sendt til Lokomotivfyrbøder *J. A. Nielsen, Struksallé, Tønder*.



Lokomotivfyrbødere forflyttede under 4. August 1920 efter Ansøgning ifølge Opslag:

J. C. Madsen, Fredericia—Holbæk,  
V. M. Klejs, Fredericia—Kolding,  
L. J. Berg, Fredericia—Horsens,  
F. A. Frederiksen, Fredericia—Horsens,  
C. H. Gjørtsvang, Østerbro—Lunderskov,  
J. A. Jensen, Roskilde—Lunderskov,  
S. A. Andersen, Skjern (Rangerfører)—Varde,  
T. M. Henningsen, Østerbro—Vejle H.,  
M. L. Hansen, Korsør—Vejle H. og  
C. V. Jensen, Struer—Silkeborg,  
alle med Tjeneste som Rangerførere.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avisposten den 1. September



Ryg Bicycle Cigaretter fineste Virginia 10 Stk 60 Øre

faas hos

Chr. W. Nielsen, Istedgade 122, en gros en detail.

Stort Udvalg i

**Smede- og Maskinværktøj.**

Udsalg af: Tekno Værkets anerkendte Fabrikat.

**L. ULRICH, SLAGELSE**



Vesterbros Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres **FODTØJ**

Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

Etablissementet

Telef. „Ny Ravnsborg“ Vst. 43  
Vesterfælledvej 80—82. København.

Ny Ravnsborg Cabaratten  
!! „Til Søs og til Hest“ !!  
hver Aften Kl. 7<sup>1</sup>/<sub>4</sub>. Billet Tlf. Vst. 4558.  
Ærb. I. C. Christoffersen.

**H. C. Hansen,**

62, Vesterbrogade 62.

**Trikotage- og Garnforretning.**

Stort Udvalg.

Underbeklædning — Strømper — Sokker

## Annonce-Expedition:

Vodroffvej Nr. 3 B, Kjøbenhavn V., Tlf. Vester 8113  
eller

K. Johansen, Sommerstedgade 22<sup>3</sup>, Kjøbenhavn B.  
Telefon: Vester 4011.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a<sup>2</sup>, Kjøbenhavn B.  
Tlf. Vester 2895 v. eller Vester 8113.

Abonnementspris: 5 Kr. aarlig.  
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Ryg

**CREMO**  
Tobak.



Engelske bløde Hatte

14,50 — 26,50.

**English House**

Nørreport.



**LEO**  
**33**

mod

**HOSTE OG HÆSHED**

Faas overalt.

**O. Gregersens**

Blomster-Forretning

25, Blaagaardsgade 25.

Telefon Nora 1979.

Leverandør til Jernbanen i 25 Aar.



**HAFNIA**

Samlede Garantimidler pr. 1. Januar 1920

ca. 100 Millioner Kroner.

Samlet Forsikringsbestand pr. 1. Jan. 1920

ca. 415 Milloner Kroner.

**Største Udvalg i Lædervarer**

Direkte Indkøb

**Stort Udvalg i Konfirmations-Gaver**

**HANS SØRENSEN - Tlf. Nora 3189 - Falkoneralle 54**

Tasker - Portemonæer - Kamme - Albums - Rygsække

Nodemapper - Alt i Rejse- og Skoleartikler.

**Billige Priser. Ingen Konkurrence.**

**JØHLER & ING DAM, statsautoriseret Installatør,**

Istedgade 138. Telefon Vester 3199.

Stort Udvalg i Lysekroner, Staalamper og Strygejern.

Alt elektrisk Arbejde udføres.

Tilbud gratis.

**Nørrebro Vinimport Nørrebrogade 173.**

ROBERT BERTHELSEN

Telefon Taga 1300.

Stort Lager af 1ste Klasses Vine og Spirituosa. Billigste Priser.

**Vilh. Nygaards**

1 Kl. Bageri og Konditori

Istedgade 64 - Tlf. 13286.

Alfred Lilliestrand

**VINHANDEL**

73, Saxogade 73 (ved Istedgade). Telefon Vester 5222 y.

Personbanegaardens Marketenderi.

F. L. Viltoft.

anbefaler sig til det ærede Lokomotivpersonale.

**A. Munck**

Damekonfektion ca. 30 pCt.

Istedgade 87.

billigere end andre Steder.

Valby Langgade 56.

Funktionærer ekstra 5 pCt.

**BRILLIANTRINGE**

**GULDURE SMYKKER**

**BILLIGST I BYEN**

**1, Skoubogade 1,**

**:: KØBENHAVN. ::**

**Gør Deres Indkøb  
hos vore Annoncører.**

**Herrernes Magasin**

Istedgade 64. Telf. Vester 220 x.

Største Udvalg i **Hatte, Huer** og **Mauchetskjorter.**

5 pCt. til Jernbanefunktionærer.

Største Udvalg paa Vesterbro i alle Slags **Straahatte.**

**A. Zingenberg's**

Restaurant — Stationsvej 3.

Stor Have.

Madkurve kan medbringes.

**Elektrisk Lys og Kraft** billigst

Telefon-Ringeledding - Elektriske Artikler - Tlf. Øbro 5263.

**P. PEDERSEN,**

aut. Installatør.  
N. FRIHAVNSGADE 17.

# Senge-Udstyrs-Lageret,

Nørrebrogade 158

Hj. af Thorsgade.

Uldtæpper.

Vattæpper,

Dynevaar,

Dynebetræk,

Lagener kun 7 Kr. 50 Øre  
samt Gardiner

(mindst 100 Mønstre)

Voksdugs-

og Linoleumstæpper samt Løbere  
i stort Udvalg.

Leverandør til Vare- og  
Landbrugslotteriet.



## S. JOHANNESSEN

Største Udvalg. 13, HØJBROPLADS 13. Største Udvalg.

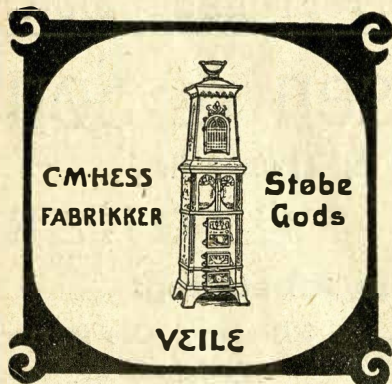
Statskontrolleret Virksomhed.

Telf. 3349. Rester udsælges billigt Fredag og Lørdag. Telf. 3684.

**Husk!** Fabriks-Udsalget **Husk!**  
Stort Udvalg

Den elektriske Skomager Saxogade 77.

## LEVERANDØRER TIL STATSBANERNE



Vilhelm Hansen & Co. A/S



Olier,  
Kemikalier  
Farver

en gros.

Højrevej 43. København L.

Telefon: København 6188, Aarhus 1763.  
Aalborg 2846, Rønne 524.

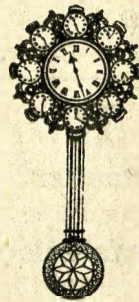
PRØV

Zephyr  
& Gummi  
Kravetøj



Praktisk og billigt, ingen Vaskeregning mere, kan afvaskes af enhver i koldt Vand. Føres i alle Facons.

K. HINTZ,  
„Flippen“. Istedgade 128. Kjøbh. B.



F. O. Carlssons Eftf.

Carl Jonsen.

Urmager.

Amagertorv 31,  
København K.

Grundlagt 1877.

Telefon Byen 7754.

## Chr. Knudsen

Læderhandel.

Enghavevej 1

Telef. V. 1123 x.

## Statsbanepersonalets Brandforsikrings-Forening.

Ekspeditionskontor:

Vesterbrogade Nr. 26,

Telefon Nr. 6626.

Foreningen er oprettet 1891, har ca. 8900 Medlemmer, ejer ca. 55,000 Kr. og har i Understøttelse uddelt ca. 61,000 Kr.

Lav Præmie.

Kulant Erstatning.

### Indmeldelser og Oplysninger

pr. Brev eller gennem Tillidsmændene, der for Aarhus er:

Hr. Togbetjent S. Hammer, Hr. Værkmst. Ludvigsen, Hr. Magasinmand M. Nielsen, Hr. Lokomotivfører J. J. Nissen, Hr. Assistent Thiede, Hr. Overbanemst. Wehrs og Hr. Fuldmægtig B. Bertelsen.

Regnskabskontrollen, giver Oplysning om alle Foreningen vedrørende Forhold.



Reparationer  
udføres

## Lædervare-Forretningen

Sdr. Boulevard 44—46

anbefales.

Rejsekuffter, Citytasker, Portemonnæer  
Skoletasker, Tegnebøger m. m.

i stort Udvalg.

Telefon Vester 1494 v.

## Th. Langs

Bageri,

Ny Carlsbergvej 11, Tlf. Vester 1896 y.

anbefales.

Kun 1ste Klasses Varer anvendes.

## Krone-Smergellæred Flintpapir

A/S LOUIS LILLIEQUIST

GARVERI & LÆDERUDSALG

NØRREBROGADE 187.

KØBENHAVN L. TELF. TAGA 444.

**Gør Deres Indkøb  
hos vore Annoncører.**

Skinnespiger, Laskebolte, Maskinbolte og Møttrikker m. m.  
**Brødrene Henze, Bragesgade 8, Kbhvn. L. Telefon Central 3002 & 3045**