



26. AARG. N<sup>o</sup> 1.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Januar 1926.

## Glædeligt Nytaar!

Redaktionen og Ekspeditionen.

### VED AARSKIFTET

Det er en gammel Regel, at vi ved Aarskiftet vender Blikket tilbage og ser, hvad det gamle Aar bragte os, medens man forventningsfuld lader Tanken beskæftige sig med de Haab, med de Ønsker, vi gerne saa gaa i Opfyldelse. Af de Ting, det gamle Aar bragte os Tjenestemænd, er det værd at notere en forbedret Lov om Konjunkturtillæget og Gennemførelse af Uddannelsessagen og Løsning af Familiefribefordringen. Aaret bragte os den største Arbejdskonflikt i de senere Aar og mod Slutningen af Aaret en meget stor Arbejdsløshed, hvilken delvis skyldes den Deflationsperiode, vi er inde i, og maaske vor i Værdi voksende Krone, en Periode, vi formentlig snart vil komme lykkelig over til Gavn for vort Land og dets Borgere. 1925 bragte os ikke nogen endelig Løsning paa det Spørgsmaal, som i den senere Tid har været paa Dagsordenen, nemlig Rangerlokomotivernes Betjening; men efter alt

hvad der foreligger, er der Grund til at se det nye Aar i Møde med Fortrøstning og Haab, saaledes at vi kan faa den Sag bragt til Side til Gavn for andre Sager, som efterhaanden kommer frem i Rækkerne.

Vi er nu midt i Vinterens Hjerte, omend vi nu i Dagene omkring Nytaar har et forholdsvis mildt Vejr, saa kan vi vente os Kulde, Sne, ja saadanne Vejrforhold, der kræver en haardfør Mand paa Lokomotivet. Den forløbne Tid af Vinteren har gentagne Gange givet os Prøver paa, hvad den kan byde paa, saavel Sne som Kulde og Snestorme, der bragte Uorden i Toggangen, ja medførte Standsninger paa den frie Bane, langvarige Ophold paa Stationspladser under de ubehageligste Omstændigheder, der tænkes kan — og i mange Tilfælde i ufornuddent ubehagelige Omstændigheder, fordi vor vise Administration — i dette Tilfælde Maskindirektøren — endnu ikke har turdet strække sig saa vidt, at alle Toglokomotiver er blevet forsynet med Bagesejl, idet kun en mindre Del, ca.  $\frac{1}{6}$ , er normeret med disse fortrinlige Indretninger. Vi har før her i Bladet slaaet til Lyd for Gennemførelsen af denne humanitære Foranstaltning, og den Gang lykkedes det at naa et lille Skridt hen ad Vejen; vi haaber nu, at det sidste Skridt snart maa blive taget, fordi Bekostningen ved Gennemførelse af denne Reform er forholdsvis ringe og fordi

Tilstedeværelse af Bagsejlene betyder saa ualmindeligt meget for Lokomotivmændene, specielt under saadanne Vejrforhold, vi allerede har haft i Vinter, og som vi efter Aarstiden kan vente os, hvornaar det skal være.

Det er i sin Tid blevet anført, at Sikkerhedsforhold skulde være bestemmende eller i hvert Fald medbestemmende for hvorvidt Indførelsen af Bagsejlene kunde finde Sted eller ikke, og man har, efter hvad vi ved, været meget betænkelig, fordi Sikkerheden skulde blive forringet. Vi kan med vor bedste Villie ikke se denne Fare, thi hvis en saadan Fare er til Stede, maa Sikkerheden da ogsaa være i Fare ved Kørsel med Tenderlokomotiver, eller i hvert Fald formindsket, fordi Bagvæggen paa disse Lokomotivers Førhuse udgør det samme som et Bagsejl paa et almindeligt Toglokomotiv — og hvem tænker paa at anvende Bagsejlet under Fremadkørsel under almindelige Forhold. Det gaar jo udmærket paa Rangerlokomotiverne med Bagvæggen, ja saagar med et Sejl for paa den ene Side, for at hindre den ulidelige Gennemtræk, der kan være; der høres og ses Rangesignalerne godt, og der er vistnok ingen Klager i saa Henseende. Det samme gælder Tenderlokomotiverne. Men for de aabne Toglokomotiver er det saadan, at Sikkerheden staar i Fare, om de skulde blive forsynede med Bagsejl. Selvfølgelig betyder det ingen Ting, at Lokomotivmanden en Gang imellem skulde blive udsat for at tilbringe nogle Timer paa en aaben Fyrplads med Storm. Sne eller Regn ind i Huset, gennemsnede til Skind og Ben og i mange Tilfælde uegnede til at fortsætte Tjenesten før efter en passende Tids Ophold paa et Depot og efter Sengehvile.

Selvfølgelig er det rent hen i Vejret. Paastanden om at Sikkerheden skulde staa i nogensonhelst Fare, fordi man indfører Bagsejlet, og hvis det var saadan, vilde vi være de sidste til at kræve dette, men vi er i hvert Fald ikke be-

kendt med et eneste Tilfælde for de Maskiner, hvor Bagsejlet er paamonteret, hvor dette enten har været Aarsagen til Uheld eller medvirkende hertil. Det er en gammeldags Opfattelse paa samme Vis, som det i sin Tid var en gammeldags Opfattelse, haade at Lokomotiverne skulde være omtrent aabne ved Siderne, og at der ingen Sæder maatte være paa den o. s. v.

Lokomotivmændene skulde fra Tidernes Morgen staa udsat for Vejr og Slud, de skulde staa op for ikke at falde i Søvn, ja, hvad har man ikke fundet paa at fortælle for Beskyttelse af Sikkerheden. Nu er det Bagsejlene, der kan medføre Fare, det er ligefrem nødvendigt, at Lokomotivmændene gennemsnies af Kulde og Sne og Blæst, at de bliver saa forkomne som muligt, at de sidder i Timevis paa Strækninger eller Stationsplads uden nogen Beskyttelse — ene af Hensyn til Sikkerheden. Der kan man i Grunden se, hvad Sikkerheden er for et Uhyre, naar den forlanger noget saadant — men saadan er det heller ikke.

Man har i de senere Aar indset, at man godt kan have Sæder paa Maskinerne, endog have dem polstret, omend Polstringen er saa som saa, man kan have Sidesæjl uden nogen Gene, og vi tror, at Statsbanerne og Sikkerheden er bedst tjent med at have et Personale, der er fuldt mobilt til enhver Tid, og som ikke skal staa paa Lokomotivet i forkommen Tilstand, af hvilken Grund man hurtigst muligt bør anbringe Bagsejlene, hvilket saa meget lettere kan lade sig gøre, som Maskinerne alle er forsynede med de nødvendige Indretninger til Anbringelsen.

Vi finder Anledning til nu ved Aarskiftet at omtale Bagsejlene, fordi vi vil udtrykke Haabet om, at den gamle Fordom, som delvis er til Stede endnu, snart maa vige til Side for et noget humanere Syn paa dette Spørgsmaal, saaledes at vi inden Aarets Udgang kan faa Bagsejlene gennemført til Gavn haade for Lokomotivmændene og for Statsbanerne.



## NYTAARSOVERSIGT.

For Statsbanernes Lokomotivmænd begyndte 1925 ikke paa nogen glædelig Maade, fordi Sindene endnu var præget af Trafikministerens Behandling af det for Lokomotivmanden saa store og saa vigtige og aargamle Spørgsmaal: Rangermaskinernes Betjening — men inderst inde gemte de fleste Lokomotivmænd alligevel paa Haabet om en snarlig Løsning af Sagen.

I *Januar* Maaned traadte de nye Regler om Familiefribefordringen i Kraft, og dermed var den i 1912 gennemførte Indskrænkning i Familiefribefordringen delvis ophævet, til Glæde for de efter 1912 ansatte og uden at berøre de før 1912 ansatte paa nogen følelig Maade. Den 17. Januar afgav Folketingsudvalget Betænkning over de nye Jernbanelove og den 12. Januar førtes en Forhandling med Generaldirektoratet om Foranstaltninger til Afværgelse af Røgplagen i Boulevardtunnelen med tilfredsstillende Resultat.

I *Februar* Maaned førtes den 16. en Forhandling om tomands Betjening af visse Rangermaskiner med et saa godt som negativt Resultat. Til Generaldirektoratets Opfattelse af Stillingen sluttede Ministeren sig. Den 20. Februar fandt de afsluttende Forhandlinger Sted mellem Ministeriet og Organisationerne om Konjunkturtillæget og førte til, at Ministeriet stillede Forslag om Forbedringer.

Den 6. *Marts* fremsattes paa Rigsdagen Forslag om Normeringslov, men denne indeholdt intet af Værdi for Lokomotivmændene. I *Marts* Maaned begyndte den store Arbejdskonflikt. Den 16. *Marts* fandt der Forhandlinger Sted angaaende Lokomotivpersonalets Ansættelse og Uddannelse.

*April* Maaned stod i Delegeretmødets Tegn og Mødet forløb paa den smukkeste Maade. Den 1. April traadte de ændrede Konjunktur- og Stedtillægssatser i Kraft og den 21. indsendte Jernbaneorganisa-

tioner sit Forslag vedrørende disciplinær Undersøgelse og Straf.

I *Maj* Maaned udsendte Generaldirektoratet Meddelelse om Kursus for Lokomotivfyrbøderaspiranter.

I *Juni* Maaned afholdt Nordisk Lokomotivmands Forbund Kongres i Stockholm fra 11.—13. Juni. Forbundet havde da bestaaet i 25 Aar, og med Udgangen af Maaneden fratraadte Foreningens Hovedkasserer, Hj. Kann.

I *Juli* Maaned Begyndelse deltog Repræsentanter for Organisationerne i Internationalt Transportarbejder Forbunds Kongres i Belingzona.

I *August* Maaned offentliggjordes Pristallet, der viste en ringe Stigning i Udgiftstallet, og Dyrtidstillæget forblev uforandret.

Den 27. *September* var det hundrede Aar siden at Jernbanen ved Darlington aabnedes for Driften. Begivenheden fejredes med store Festiviteter i England.

I *Oktober* Maaned fremsattes Finansloven, der ikke indeholdt Ting af væsentlig Betydning for Lokomotivmændene, og der nedsattes et Udvalg til Drøftelse af Spørgsmaalet om Oprettelse af en Voldgiftsret m. m. Medlem af dette Udvalg er bl. a. Organisationens Formand, og udsendes Statsbanernes Beretning om Driften.

I *November* førtes en Forhandling med Generaldirektoratet om Motorvognenes Betjening og nedsattes et Udvalg til Undersøgelse af Spørgsmaalet om en Løsning af Rangermaskinespørgsmaalet, hvilket i

*December* Maaned er ført saa langt frem, at Normeringsloven antagelig vil være præget deraf.

Ved Slutningen af det gamle Aar og ved Begyndelsen af det nye synes der at være Haab om en Løsning af dette aargamle Spørgsmaal, og begyndte Aaret 1925 i den Henseende trist, er det glædeligt, at det nu ser betydeligt bedre ud, da vi gaar ind i 1926.

## NYTAARS BETRAGTNINGER

Det danske Klima har en vis Tendens til at fremtræde i en mere eller mindre lunefuld Skikkelse. Nogle af de foregaaende Aar havde vi herhjemme næsten ingen rigtig Sommer, men heller ingen rigtig Vinter. Afvigte Aar adskiller sig dog betydeligt fra de tidligere, i hvert Fald hvad Sommer angaar, og Vinteren tegner jo allerede ret nordisk, idet den ladende haant om Lysthusbeboere og talrige arbejdsløse allerede har optraadt ret udfordrende.

»Jernbanens Mænd«, herunder ogsaa vi Lokomotivmænd, hører jo til de Samfundsborgere, som i Følge vort Arbejdes Natur i særlig Grad faar en streng Vinter at føle.

Allerede først i November Maaned faldt der en hel Del Sne, og Frosten fulgte efter. Senere kom der nogle Dages Tø, der imidlertid den 25. s. M. afløstes af en temmelig voldsom Snestorm, der paa visse Kanter af Landet foraarsagede megen Ravage. Telefon- og Telegrafforbindelser mellem mange Stationer blev afbrudt, Vanskeligheder med Togenes Gennemførelse begyndte at melde sig, og tilsidst brød det, f. Eks. paa Strækningen Fa—Vj, ganske sammen. Adskillige Tog naaede til Vj i Løbet af den 25., men standsede og maatte overnatte der. Havde det været galt med Trafikken den 25., blev det ikke meget bedre den paafølgende Dag, idet baa- de Fa, Vj og mellemliggende Stationers Ledelse og altsaa i øverste Instans 2. Distrikts Trafikledelse havde stor Besvær- lighed med at komme ud af de kaotiske Tilstande igen. Da omhandlede Stræk- ning endelig atter blev nogenlunde farbar, begyndte man med Fa og Vj som Brænd- punkter at afsende Tog i Nord og Syd, men naturligvis med mægtige Forsin- kelser.

Under saadanne Forhold maa der fra Lokopersonalets Side vises stor Resigna- tion, og det tør siges, at det bliver der i fuldt Maal vist. Naar Storm og Sne ta-

ger fat, har Lokomotivmanden drøje Ti- mer; Arbejdet former sig som Strabadser, Forsinkelser vokser, Signaler og Telegraf svigter, og Usikkerheden bliver domine- rende. Uvisheden om, naar Maalet for Turen naas, Kuldens Indflydelse gør sig gældende og Uhyggen forøges for i man- ge Tilfælde, som omtalt i Vj, at kulminere i Togstandsning. — Efter denne maatte enkelte Lokomotiver returnere med Tog, kørende med Tenderen forrest, og man kommer da til det, som nærværende Ar- tikel i det væsentligste har til Hensigt, nemlig at paapege det uheldige Forhold, at vore Lokomotiver med Tender ikke er forsynet med Bagsejl under saadanne Vejr- og Trafikforhold.

Hvad det vil sige for Lokopersonalet om Vinterdage i Frost og Sne at køre et lille Hundrede Kilometer eller selv noget mindre med Tenderen forrest, vil enhver kunne forstaa. Hvor meget man end pak- ker sig ind, vil man ikke under saadanne Forhold kunne unddrage sig Kuldens Paavirkning, og tillige vil man blive i den Grad overdænget af mindre Kulpartikler fra Tenderen, da Kullene jo af Frosthensyn ikke kan vandes (gøres støvfri), at det kan blive skæbnesvangert for Perso- nalets Syn og dermed Udkigget.

Den højere ansvarlige Jernbaneledelse maa vel kunne indse, at det ikke er af uvæsentlig Betydning for Lokopersonalet, om Maskinen under ugunstige Vejrfor- hold er forsynet med Bagsejl, og det hvad enten Kørselen foregaar i frem- eller til- bagegaaende Retning. — Kulde, Storm, Nedbør og Kulstøv er ubehagelige Følge- svende.

Personalets Ønske og Krav om Bag- sejl er fuldt berettiget. Naar da vor Or- ganisation som i Følge Personalets Øn- ske er fremkommet med Andragende om Bagsejl, skulde det synes, som Organisa- tionslederne staar bedre i sin Stilling end Banelederne; thi Organisationsledernes Handling og Krav er dikteret af humane Hensyn, hvorimod Modpartens ret ufor- staaende Modstand overfor Kravet prak-



tisk talt kun kan være dikteret af en noget snæversynet Karrighed, der ikke tjener vedkommende til Ære overfor Personalet og dets Velfærd.

Personalets Ønske om Bagsejl er stadig lige levende, og Kravet bør derfor atter fremføres og med fornyet Kraft, thi det Resultat, der er opnaaet, er meget utilfredsstillende for ikke at sige lig Nul. Og da Spørgsmaalet kan løses let og billigt, maa det anses for en taknemmelig Opgave at bidrage til Løsning deraf; det er jo nemlig ikke helt tilstrækkeligt, at Tenderne er blevet forsynet med Beslag til at fastgøre et Bagsejl paa.

Mangelen af Bagsejl er imidlertid ikke den eneste Ubehagelighed, der har slaaget Følge med Vintervejret. Traditionen tro har man nemlig i de sidste Maaneder (fra Kulgaardene i Fa, Ar og Rd) faaet udleveret Brændsel til Maskinerne, af hvilket den overvejende Del er »Snus«, der let gaar gennem en 10 mm Sigte. Saa »fint« Brændsel er meget besværligt at have med at gøre, især naar Kørselen er forceret, og det er den jo ofte om Vinteren og under Højtids trafik. Paa de 3-cyl. R Maskiner, der er noget træge til at dampe, er det undertiden et rent Herkulesarbejde for Lokofyrbøderen at holde Vandstand og Damptryk paa »rette Sted« med saa snuset Brændsel, og at der kan opstaa kritiske Situationer af den Aarsag, kan paavises derved, at et Eksprestog (det forreste af 4 med Stationsafstand efter hinanden følgende) lille Juleaften, da Trafikken var paa Højdepunktet, maatte standse (planmæssig gennemkørende) paa Hadsten Station, og holde et Kvarters Tid for at Maskinen kunde »samle Kræfter«, udelukkende paa Grund af Brændslets ringe Beskaffenhed.

At der ikke er nogen Profit ved at benytte saa daarligt Brændsel, specielt om Vinteren, at det kun med Besvær lader sig gøre at holde Damptryk under Kørsel oppe paa 10—11 Atm., og at der maa »prikkes« og blæses hvert Øjeblik og opnaa, at en stor Procentdel af Brændslet gaar

direkte fra Fyrskovl og i Røgkammeret, er vist tvivlsomt, men hvorfor da indkøbe en saadan Kvalitet af Brændsel?

Og har man endelig faaet noget paa Lager af »Snus«, bør der af Interesse for Trafikkens Stabilitet drages Omsorg for, at slikt daarligt Brændsel blandes tilbørligt med Brændsel af bedre, mere »massiv Form«, hvilket absolut vil lønne sig.

Endelig vilde det glæde adskillige Lokofyrbødere, om Opsmøredunkene, som Organisationen forlængst har andraget om, at der udleveredes til Brug paa de større Loko, og som saa vidt vides er »bevilget«, snart kom i Brug, thi det er en stor Lettelse og Tidvinding at have temperet Olie ved Opsmøringen fremfor kold og tykflydende Olie, som Sprøjterne vanskeligt kan opsuge.

Ja, det er nogle af de Tanker, der sammen med Frygten for de muligt forestaaende Lønmedskæringer, der melder sig ved Aarskiftet, og som Haanden er taalmodig nok til at fæstne paa det ligesaa, eller mere, taalmodige Papir for med Hr. Redaktørens Velvillie at bringes til den ærede overbærende Læsers Kundskab.

Byen med Universitetsdrømmene i Decbr. 1925.

Ærbødigst

*Single.*

## NORMALREOLER

Ved E. Rosenørn.

Hvor mange har ikke været stillet overfor den Opgave at skulle indrette et Lager eller Værktøjsrum og har derved følt Vanskeligheden ved at skønne, hvor mange Reolrum man ventelig vil faa Brug for, hvilke forskellige Størrelser disse bør have, og i hvilken Rækkefølge de forskellige Størrelser skal komme, for at man kan have ensartede Dele liggende i Nærheden af hinanden. Thi hvem kender paa Forhaand det gennemsnitlige daglige Forbrug, og dog er dette af den allerstørste Vigtighed for Bestemmelse af Rummenes Størrelse. Undervurderer man dette Forbrug, laver man Rummene for smaa, og overvurderer man det, faar man for store Rum, hvilket foruden at være en Ødslen med Lokaleplads og Reolmateriale i Reglen vil have til Følge, at Lagerbeholdningen bliver større end nødvendig, hvilket jo atter betyder Rentetab. Drejer det sig

saaledes om et Lager ved et Maskindepot, og har man bestemt, for hvor mange Dage man ønsker at have Reservebeholdning liggende, før man faar ny Forsyning fra Hovedmagasinet, og har man gennem Erfaring fastslaaet, hvor stort det daglige Forbrug af hver Lagergenstand gennemsnitlig beløber sig til, saa kan man jo nøjagtig regne sig til den nødvendige Reolplads (Rumstørrelse) for hver Lagergenstand. Men

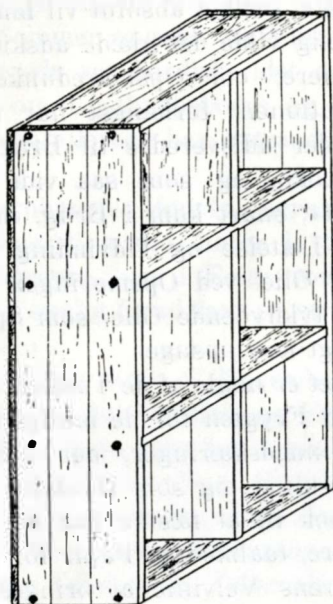


Fig. 1.

denne Erfaring sidder man jo netop ikke inde med, naar Reolerne til det nyindrettede Lager- rum skal fremstilles, og Følgen bliver, at man efter bedste Overbevisning indretter Reolernes Inddeling, som saa senere viser sig at bringe mange Skuffelser, paa hvilke der maa bødes ved Indsætning af Ekstrahylder og eventuelt

Indstemmet Votrik.

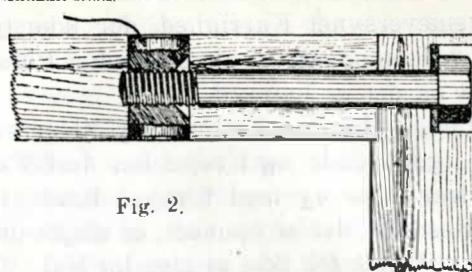


Fig. 2.

ved Udsavning af Hylder, naar Rummene er for smaa, samt ved idelige og besværlige Omflytninger af Lagergenstandene.

Alle disse Ulemper og Bekymringer undgaar man ved at benytte den af Opfinderen af det bekendte Taylor-System, *Frederick Winslow Taylor* paabegyndte og af hans Kompagnon *Carl G. Barth* (begge af Philadelphia) forbedrede Reol, som jeg skal beskrive i det følgende:

Paa Fig. 1 er vist »Normalreolen«, der bestaar af 6 kvadratiske Rum 625 mm høje og brede og 450 mm dybe, sammensat af  $1\frac{1}{2}$  Tomme høvlede Fyrrebræder og Bagklædninger, der er skruet paa, af  $\frac{7}{8}$  Tomme. Reolens udvendige Maal bliver saaledes 2007 mm paa den lange Led og 1349 mm paa den korte. (Fremstilles ogsaa uden Bagklædning.) Som det fremgaar af Fig. 2 er Reolens Side og Skillevægge samlet ved Bolte, saaledes at den ved Forsendelse kan skilles ad og lægges fladt, hvad der jo er en stor Fordel, og saa først samles i det Rum, hvor den skal stilles op, hvilket har den yderligere Fordel, at Døraabningen til Rummet ikke behøver at være saa stor, at den samlede Reol kan komme igennem den.

Ved Hjælp af de paa Fig. 3 og Fig. 4 viste løse Standard-Indlæg er man da i Stand til at dele hvert af Normalreolens 6 Rum i 2, 4, 8 eller 16 mindre Rum, alt eftersom man benytter Indlægene A, B, C eller D. Disse er

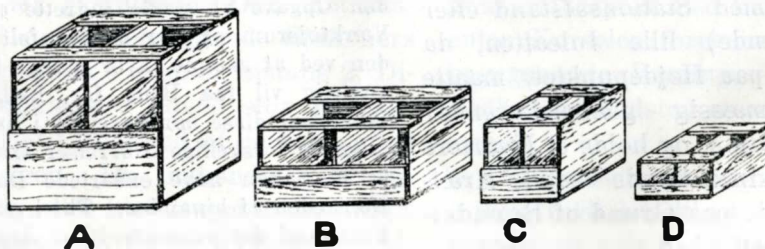


Fig. 3.

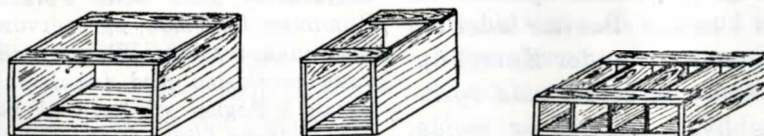


Fig. 4.



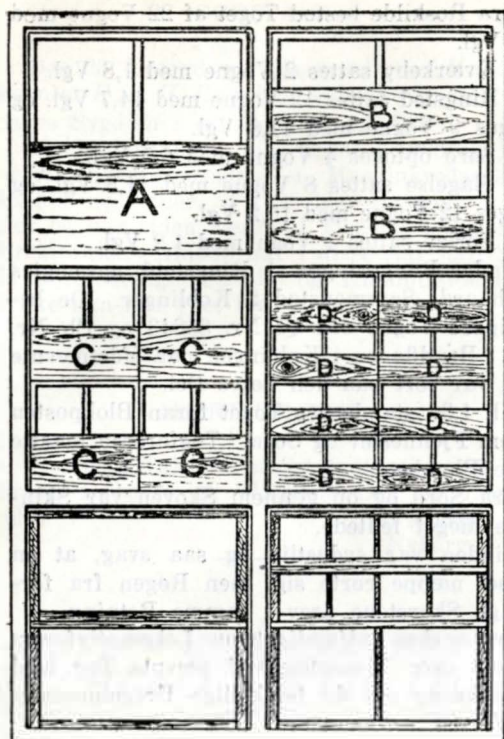


Fig. 5.

forsynede med et Forbrædt for at kunne rumme mere, medens Indlægene paa Fig. 4 af tilsvarende Størrelse uden Forbrædt mere er beregnet til Værktøj.

Paa Fig. 5 er Normalreolen vist med de for-

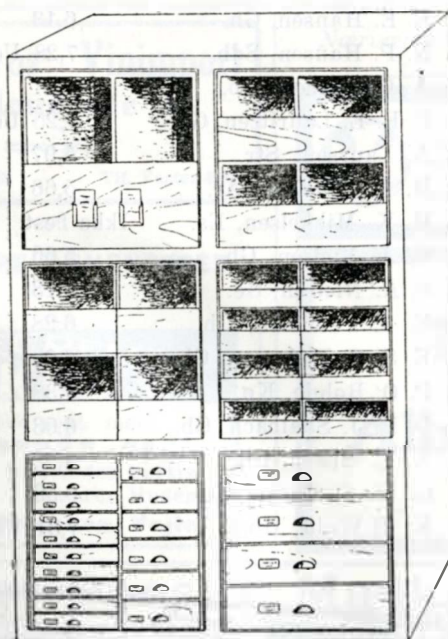


Fig. 6.

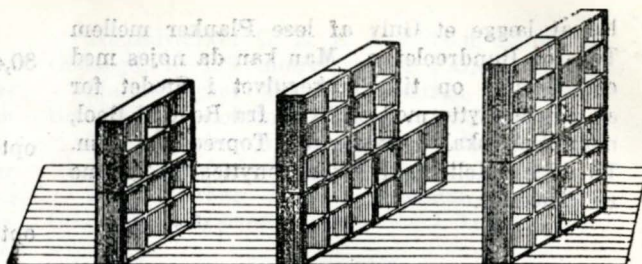
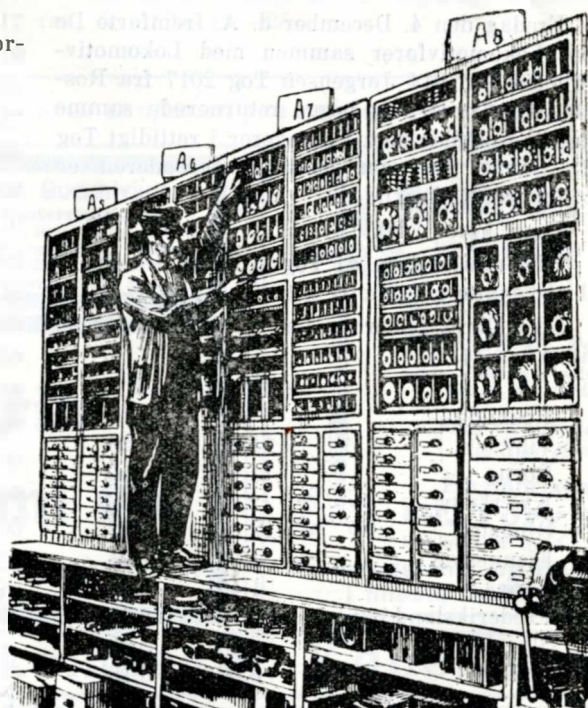


Fig. 7.

skellige Indlæg. Ogsaa Indlægene kan for Forsendelsens Skyld samles med Skruer, om ønskeligt. Endelig viser Fig. 6, hvorledes man i Stedet for Indlægene, der ikke egentlig er beregnede til som Skuffer at trækkes ud og ind men som faste Skillevægge, kan indrette virkelige Skuffer, hvor dette for bestemte Genstande er nødvendigt.

Normalreolens Form, 3 lige høje og brede Rum paa den ene Led, 2 paa den anden, tillader forskellige Kombinationsmuligheder til bedst mulig Udnyttelse af de stedlige Rumforhold, idet man, som det fremgaar af Fig. 7, kan anbringe 2 Normalreoler liggende ovenpaa hinanden, eller de nederste liggende de øverste staaende, eller begge staaende ovenpaa hianden. Er Lagerlokalet højt nok til at anvende sidstnævnte Opstillingsmaade, og det drejer sig om mange Reoler, kan det anbefa-



les at lægge et Gulv af løse Planker mellem Top- og Bundreolerne. Man kan da nøjes med een Trappe op til Plankegulvet i Stedet for at maatte flytte med en Stige fra Reol til Reol, naar man skal have noget i Topreolens Rum. Til dette »Mellemgulv« kan benyttes  $\frac{3}{4}$  Tomme ru Brædder.

(Fortsættes).

## LOKOMOTIVFYRBØDEREKSAMEN

Omkring Midten af December Maaned afsluttedes det første Lokomotivfyrbøderkursus paa Jernbaneskolen med Eksamen. I Kursus deltog 20 Aspiranter, hvilket formentlig fremtidig vil blive det normale Antal for Kursusdeltagerne. Der er af samtlige Deltagere udvist megen Flid under Opholdet paa Skolen, ligesom disse har følt sig tilfredse med Skolens Reglement og den Aand, som saavel Skolens Chef, Hr. Trafikinspektør Harboe, som Lærerne ledede Arbejdet i.

Det kan maaske interessere baade de ældre og yngre Lokomotivmænd at se den skriftlige Opgave, Eleverne fik i Rapportskrivning, hvorfor vi gengiver den her:

Fredag den 4. December d. A. fremførte De som Lokomotivfører sammen med Lokomotivfyrbøder Nr. 914 Jørgensen Tog 2017 fra Roskilde til Korsør, og begge returnerede samme Dag til Roskilde som Passagerer i rettidigt Tog 42. Saavel De som Lokomotivfyrbøderen er stationeret i Roskilde.

Toget køres i 20. Tur.

Til Fremførelsen af Tog 2017 fik De Ordre til at benytte Lokomotiv Litra G Nr. 637.

De i Deres Noterbog paa Turen opnoterede Tider er:

|               | Ank.  | Afg.  |
|---------------|-------|-------|
| Roskilde      |       | 10,59 |
| Viby          | 11,20 | 11,26 |
| Borup         | 11,41 | 11,50 |
| Kværkeby      | 12,02 | 12,09 |
| Ringsted      | 12,25 | 1,08  |
| Fjenneslev    | 1,22  | 1,24  |
| Sorø          | 1,45  | 2,01  |
| Frederikshund | 2,18  | 2,22  |
| Slagelse      | 2,35  | 2,53  |
| Forlev        | 3,06  | 3,18  |

hvorefter Toget ankom 2 Minutter for sent til Korsør.

Fra Roskilde bestod Toget af 22 Vogne med 30,4 Vgl.

I Kværkeby sattes 2 Vogne med 1,8 Vgl.

I Ringsted sattes 12 Vogne med 14,7 Vgl. og optoges 9 Vogne med 11,8 Vgl.

I Sorø optoges 4 Vogne med 6,9 Vgl.

I Slagelse sattes 8 Vogne med 11,3 Vgl. og optoges 12 Vogne med 15,2 Vgl.

I Forlev sattes 1 Vogn med 1,2 Vgl.

Under Rangeringen i Ringsted sprængtes ved haardt Sammenstød 2 Koblinger. De beskadigede Vogne var Qf Nr. 35843 og Ph Nr. 7737. Brudfladen i Koblingen paa sidstnævnte Vogn var sort paa den halve Del.

Kl. 1,36 standsedes Toget foran Blokposten mellem Fjenneslev og Sorø. Togføreren maatte skære Plomben.

Fra Sorø og op gennem Skoven var Skinnerne meget fedtede.

Vinden var sydøstlig og saa svag, at en Vimpel næppe rørte sig, men Røgen fra forskellige Skorstene drev i samme Retning.

Der ønskes udfærdiget en Lokomotivfører-rapport over Tjenesten ved nævnte Tog med Bemærkning om de forskellige Uregelmæssigheder.

Eleverne opnaaede følgende Eksamenskarakterer:

|                               |            |
|-------------------------------|------------|
| 7528. N. H. Andersen, Sdb.    | 6,53       |
| 9149. O. Christensen, Str.    | 5,72       |
| 7102. C. C. V. Eriksen, Fa.   | 7,28 Udm.  |
| 9195. A. Hansen, Es.          | 5,84       |
| 6628. E. E. Hansen, Gb.       | 6,13       |
| 7527. N. P. Hansen, Sdb.      | 7,28 Udm.  |
| 6625. A. C. Larsen, Gb.       | 5,41       |
| 6630. C. E. E. Lauritzen, Gb. | 7,25 Udm.  |
| 9152. A. Laursen, Str.        | 5,97       |
| 8068. H. M. Madsen, Ar.       | 5,66       |
| 9148. H. K. Mikkelsen, Es.    | Ikke best. |
| 6632. L. A. Nielsen, Gb.      | 5,66       |
| 6631. S. A. Nielsen, Ge.      | 5,13       |
| 6629. E. J. Pedersen, Gb.     | 6,28       |
| 6635. E. S. C. Pedersen, Gb.  | 6,09       |
| 6627. P. O. Rohde, Kø.        | 4,38       |
| 6636. O. B. J. Saalbach, Gb.  | 6,03       |
| 6626. N. C. Spøer, Gb.        | 4,78       |
| 6633. G. H. Sørensen, Gb.     | 6,59       |
| 6637. K. H. Wulff, Gb.        | 7,31 Udm.  |





DØDSFALD

Den 23. December afgik ved Døden Maskin-ingeniør **H. L. H. Harning**, København, efterfaa Dages Sygdom i en Alder af 42 Aar.

Maskiningeniøren blev ansat i 1908 og har været Ingeniørassistent i Maskinkredsene i Aarhus og Struer. I 1920 blev Harning Ingeniør og har siden været til Tjeneste i Generaldirektoratet. Afdøde har i disse Aar haft Sæde i forskellige Udvalg og Kommissioner, i hvilke han har ydet fortrinligt Arbejde.

HJERTELIG TAK

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved Lokomotivfyrbøder **K. Madsens Død** og Begravelse.

**J. Madsen,**  
Nyborg.



Udnævnelse fra 1.—1.—26:

Haandværker **K. H. Wulff**, Kbhavns Godshgd, til Lokomotivfyrbøder i Korsør.

Haandværker **C. C. V. Eriksen**, Nyborg, til Lokomotivfyrbøder i Vamdrup.

Haandværker **H. P. Hansen**, Sønderborg, til Lokomotivfyrbøder i Vamdrup.

Haandværker **C. E. E. Lauritzen**, Kbhavns Godshgd, til Lokomotivfyrbøder i Gjedser.

Haandværker **G. H. Sørensen**, Kbhavns Godshgd, til Lokomotivfyrbøder i Gjedser.

Haandværker **N. H. Andersen**, Sønderborg, til Lokomotivfyrbøder i Vamdrup.

Haandværker **E. J. Pedersen**, Kbhavns Godshgd, til Lokomotivfyrbøder i Tønder.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—1.—26:

Lokomotivfyrbøder **S. K. Jørgensen**, Vamdrup, til Masnedsund.

Lokomotivfyrbøder **S. A. Hansen**, Vamdrup, til Kbhavns Godshgd.

Lokomotivfyrbøder **J. C. Jacobsen**, Gjedser, til Aabenraa.

Afsked:

Lokomotivfører **H. C. T. Rugaard**, Kbhavns Godshgd, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—3.—26 (min. Afsked).

Lokomotivfører **L. V. P. Larsen**, Nyborg, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—3.—26 (min. Afsked).

Lokomotivfører **P. L. Rasmussen**, Nykjøbing M. (Depotforst.), efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—3.—26 (min. Afsked).

Lokomotivfyrbøder **S. H. M. Rasmussen**, Kbhavns Godshgd, under 15.—12.—25.

Afgaaet ved Døden:

Lokomotivfyrbøder **K. G. Madsen**, Aabenraa, den 12.—12.—25.

**Vesterbros Vinimport**  
**Absalonsgade 34**

Tlf. Vester 4988

Tlf. Vester 4988

STØT VORE ANNONCØRER

**RENSECREMEN**  
**TIKLO**

lugter ikke godt, men  
rensér **knagende godt!**  
Lugten forsvinder hurtigt!  
Bevarer Huden!  
**Worning & Petersen, Vejle.**

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 5. Januar.

**Amk. Gummivare**  
Industri **Vestergade 3** Kbh. B.  
Vedersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler  
III. Prisliste mod 50 Øre i Primrk.  
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4195  
Jerbanemænd 10 pCt. Rabat

**Drik**  
**Albani Øl.**

**Messingstang 195**  
**m. Silkeflag**  
42 cm. høj.  
Større Stænger m. Flag  
4.00, 5.50, 6.50, 12.00.  
Løse Silkeflag, alle Na-  
tioner, fra 0.50.  
Flag og Vimpler  
i alle Størrelser.  
Flagfabrikken  
**Gl. Torv 24,**  
København B. C. 3234.  
Foreningsfaner og Bannere  
i fineste Udførelse.

**A/s Det Danske Mælkekompani, København.**

Redaktion: Vesterbrogade 98 a<sup>o</sup>, Kjøbenhavn B.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Expedition

Ny Vestergade 7<sup>a</sup>, Kjøbenhavn B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10—4.

**„Roberts“ Herre-Magasin — Istedgade 140.**

Alt i Herre- og Drengetøj. Lingeri, Hatte og Arbejdstøj. — Jernbanefunktionærer 10 pCt. Rabat.

**Guldsmedeforretningen**

Sdr. Boulevard 71.

Anbefaler sig med  
Brude- og Festgaver.

Tlf. Vester 1644 x.

**H. C. Hansen,**

62, Vesterbrogade 62.

**Trikotage- og Garnforretning.**

Stort Udvalg.

Underbeklædning, Strømper, Sokker.  
Leverandør til Forbrugsforeningen.

**Vesterbros Frugtlager**

Enghave Plads II

Istedgade 52

Frugt og Grøntsager. · Tørrede Frugter samt Conserves. · Billige Priser.

**AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE**

**Camillus Nyrops Etabl.**

Nyrop og Maag A/S.

Købmagergade 43. — København K.

Telefoner: Central 768 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler i stort Udvalg.

Specialitet:

Bandager til vanskelige Tilfælde.

**Drenge- og Pigekeksefabrik.**

Eget Fabrikat. Altid billigt.  
10 pCt. til Funktionærer.

**Istedgade 84.**

Glenthøjs Eftf.

**Juveler & Guldsmed**

**HENRI PETERSEN**

„Regina“

Tlf. 1486.

**AARHUS**



**Mineralvandsfabriken „Echo“**

Fineste Mineralvande.

Siden 1915 Leverandør til det kgl. danske Hof.

**STØT VORE ANNONCØRER**

**Tandlæge Hulgaard**

9-3. 5-6.

**Clemens Torv 8 - Tlf. 5154**

**Jensen og Nielsen**

Stort Udvalg i

i moderne Gravmonumenter

Kirkegaardsvej 1. Tlf. 1379. Aarhus

**MALERIER HENRY HASSING**

Den billige Glarmester  
under Clemensbro.

Spec.: Billig Indramning af Billeder.

**SPIS! Magdalene Møllens SPIS!**

Telefon 3363

**velsmagende Brødsorter.**

Telefon 3363

**Aktieselskabet**

**Aarhus Privatbank**

udfører alle almindelige Bankforretninger.

**A. ERIKSEN, Skræderforretning.**

Jægergaardsgade 41. — Telefon 2521. — Aarhus.

**Møbler**

Specielt til 2 og 3 Vær. Lejligheder R. P. PEDERSEN  
Altid ca. 35 kompl. Møbl. paa Lager Frederiksgade 29  
Afbetal. mod almindelig Bankrente  
— Forsendes over hele Landet. — Aarhus. Tlf. 1009



**Køb**

**Hatten**

i

Ryesgades Hattemagasin.

**Kunstige Tænder**

indsættes. — Hele Tandset 60 Kr.  
Omtalling af ældre Tandtykker samt  
Reparationer hurtig og billigt.

**W. Knoke, Sønderg. 39**

**Kolonial — Vin — Spirituosa  
Delikatesser.**

**Carl Sørensen,**

Valdemarsgade 54. Telf. 459.

— Varerne bringes overalt. —

**Lokomotivmænd!**

Lad Deres Fodtøj reparere hos

**H. Nielsen,**

de Mezasvej 7.

**Lokomotivmændenes**

**Barbersalon**

er Holbergsgade 30

tige ved Laagen ned til den nye Lokomotivremise