



26. AARG. N^o 23.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. December 1926

FLØJTEN OG BREMSSEN

Lokomotiverne er forsynede med en Dampfløjte, dels til Brug som Advarsel for Folk, der passerer Sporet, hvorpaa der køres, dels for at give Signal til Stationerne og sidst, men ikke mindst, til at give Signal til Togbetjeningen for Betjening af Bremserne i skruebremsede Tog. Lokomotivets Dampfløjte er en meget nødvendig Indretning, og det paabydes da ogsaa, hvis denne skulde komme i Uorden, blive ubrugbar, at Toget maa fremføres med Forsigtighed og kun til næste Station, og Lokomotivet maa da ikke anvendes efter sin Bestemmelse, forinden Dampfløjten igen er i Orden.

Det tillægges saaledes meget stor Vigtighed at Fløjten er i Orden, og vi Lokomotivførere forstaar tilfulde den Betydning, der tillægges Fløjten, ligesom det er med en vis Ro, man kører, naar det vides, at Fløjten i en givet Situation kan høres selv langt borte, og i Særleshed at denne kan høres af Bremsebetjeningen selv i de bageste Vogne af en Slæber, der kører med det i Henhold til Politireglementet fastsatte størst tilladte Antal Aksler.

Der har da ogsaa altid været rettet Bestræbelser henimod at gøre Fløjten saa hørbar som mulig. De Maskiner, der sædvanlig anvendes til Fremførelse af skruebremsede Tog, D- eller G-Maskiner, er blevet forsynede med Plader (Lydkastere) anbragte foran Dampfløjten, og Hensigten

med denne Anordning har været, at kaste Fløjten Lyde tilbage, saaledes at de bedste Betingelser fremskaffes for at Signalgivningen til Togbetjeningen kunne høres saa langt borte som muligt. Og det har været saa nogenlunde hermed med de omtalte Maskiner, det har gaaet, om end det ikke har været helt godt.

Imidlertid har Statsbanerne anskaffet H-Maskiner, store kraftige Godstogsmaskiner, der er i Stand til at medtage adskillige flere Vognladninger end foran omtalte Maskintyper — men Fløjten paa H-Maskinerne kan ikke høres ret langt tilbage i Toget, og Resultatet heraf er, at Lokomotivførerne, der kører med disse Maskiner, med store og lange Tog aldeles ikke er Herrer over Toget, fordi det er udelukket, at Togpersonalet kan høre disse Lokomotivers Dampfløjte mere end ca. 18 à 20 Vognlængder tilbage, hvoraf følger, at den Bremsebetjening, der foreskrives for de forskellige Togarter, ikke kan betragtes som værende tilstede af den Grund, at de bageste Bremsere ikke kan sættes i Virksomhed ved Hjælp af Dampfløjten, og Lokomotivføreren er med store Tog underkastet Tilfældet — om det i en given Situation lykkes at standse Toget paa rette Sted. Det gaar nogenlunde med de planmæssige Standsninger paa Stationerne, Togpersonalet tager Bremsen, naar de passerer et eller andet kendt Sted, hvor de erfaringsmæssigt véd, at nu skal der bremses, men Signaler fra Maskinen kan

de ikke høre. Men de ikke planmæssige Standsninger foran Stationer f. Eks., dem kniber det med, og her er man i større eller mindre Grad underkastet Tilfældigheder om det lykkes at standse foran Signalet.

Det er egentlig ikke mærkeligt, at Fløjten ikke kan høres tilbage i Toget, thi den er anbragt, kan vi sige, paa ganske modsat Maade af Fløjten paa G- og D-Maskiner; paa sidstnævnte Maskiner er Fløjten som foran nævnt anbragt bag en Skærm til at kaste Lyden tilbage, medens Fløjten paa H-Maskinen er anbragt foran Førerhusets Forvæg — den kan af Hensyn til Profilmaalet ikke anbringes ovenpaa Taget eller et andet praktisk Sted. Denne Anbringelsemaade maa formentlig forarsage, at Fløjten høres godt fremefter — men det i sikkerhedsmæssig Henseende umaadelig vigtige for skruebremsede Tog at Fløjten kan høres tilbage i Toget, er udelukket. Kan dette gaa an?

Vi ved meget godt, at der har været anstillet adskillige Forsøg for at opnaa et tilfredsstillende Resultat, men hidtil er det ikke lykkedes — og mon det lykkes?

Det er utvivlsomt en Kendsgerning, at Fløjten paa H-Maskinen ikke opfylder de Fordringer, man har Lov til at stille til en Lokomotivfløjte, der blandt andet skal kunne give Faresignal saa tydeligt, at det kan høres op til 60 Vognlængder tilbage. — Lyden kan naa op til $\frac{1}{3}$ af denne Vej-længde, og det kan vist uden Overdrivelse siges, at det er meget lidt betryggende, at $\frac{2}{3}$ af et stort Godstogs Bremses ikke kan forventes satte i Virksomhed i en given farlig Situation, fordi Fløjten ikke kan høres tilstrækkelig langt tilbage. Der har jo ogsaa været Tilfælde, hvor det uheldige i, at Fløjten ikke kan høres, har givet sig Udslag, heldigvis uden alvorlige Følger for Toget — endnu.

Det er utvivlsomt ogsaa en Kendsgerning, at de Lokomotivførere, der kører med disse Maskiner, langtfra er tilfredse med de Resultater, de kan opnaa med Hensyn til Bremsbetjening ved Signalgivning

med Dampfløjten, og at de derfor med Længsel imødeser en Ordning, der kan opheve den Usikkerhedsfølelse, der efterhaanden har bemægtiget sig dem.

Det lader jo ikke til, at man som foran nævnt kan naa til noget Resultat med en anden Anbringelsemaade af Fløjten, i hvert Fald har man ikke naaet det endnu. Hvad saa, hvis et Resultat ikke kan naas? vil man saa lade det gaa som det bedst kan, i Haab om, at der intet sker, eller vil man gaa den Vej, man i vore Nabolande er gaaet, indføre en gennemgaaende Godstogsbremse, f. Eks. Kunze-Knorr, som i alle Henseender har vist at kunne opfylde ethvert Forlangende, der kan stilles til en gennemgaaende Godstogsbremse.

Vore Nabolande har indset det formaalstjenlige i at gaa over til et saadant automatisk System, formentlig fordi de ogsaa har høstet Erfaringer i den Retning, som vi nu høster med H-Maskinerne, og det er vel den eneste Vej, der fører til sikkerhedsmæssige sunde og gode Tilstande.

Vi peger altsaa paa H-Maskinens Fløjte og gør opmærksom paa, at den ikke opfylder de Betingelser, man har Ret til at stille til den i sikkerhedsmæssig Henseende, og vi gør opmærksom paa, at Lokomotivførerne af den Grund ikke kan være Herrer over Toget som de burde være det, og at man derfor, for saa vidt ingen Løsning kan findes paa Fløjtespørgsmaalet, hvorved der kan opnaas *tilstrækkelig* Sikkerhed, snarest muligt skrider til Indførelse af en gennemgaaende Godstogsbremse, hvorved den største Sikkerhed opnaas.

TEKNIK — FÖRRINGET SIKKERHED — TRAFIK

(Fra »Dansk Jernbaneblad«.)

Af Trafikinspektør Rudolph Kraft,
7. Trafiksektion, Viborg.

Erindrer man paa den ene Side de store Summer og det detaillerede Mosaikarbejde, som en Stations Sikringsanlæg udgør, uden at man for at erkende Rigtig-

heden heraf behøver at tænke paa større Stationer, end sige de største, og husker man paa den anden Side, hvor tilsyneladende let og uden Betænkeligheder den ene Station efter den anden, hyppigt for lange Perioder, faar sit Sikringsanlæg suspenderet, da spørger man sig selv, om den centraliserede Sikkerheds Betydning er vurderet *for* højt eller om Betænkelighederne ved at iværksætte Suspensionen er *for* ringe. —

Dette Spørgsmaal maa desuden være saa meget mere berettiget, som Centralaflaasningernes Suspension ofte er saa langvarige, at det ikke forslaar at regne med Uger, ofte knap nok med Maaneder. —

Er Ulemperne ved, at en Stations Centralaflaasning suspenderes, da saa store, at Sagen er Omtale værd?

Hertil bemærkes, at hvis Sikkerheden, den centraliserede, er de store Summer værd, som udgives til den, og hvis den staar i Forhold til de minutiøse Arbejder, som ofres paa et Centralapparat, da maa alene en bekræftende Besvarelse heraf føre til, at Spørgsmaalet nok kan fortjene Omtale, og at alle vedkommende ikke blot hver for sig bør arbejde hen til, men bør samarbejde til, at Suspension af Centralaflaasning kun forekommer *enkeltvis og saa kortvarigt som overhovedet muligt*.

Uden at gøre Fordring paa at være udtømmende kan som Suspensionens Ulemper nævnes *Hastighedsnedsættelse* og *Rangering* af Togene ind paa, ud af eller gennem Stationen; begge Dele giver direkte eller indirekte Togforsinkelser eller vanskeliggør saadannes Udligning; langvarig og kostbar *Antagelse af Hjælpearbejder*, fordi ingen eller faa Stationer har tilstrækkeligt Mandskab til f. Eks. ved Togkrydsning at detachere til hver Side som Sporskifter en Mand de flere Hundrede Meter bort fra de Steder (Perron, Ventetal, Rejsegodsekspedition etc.), hvor det i Togtid gælder om at have de flest mulig Hænder rede; Anvendelse af *Haandsignal* Nr. 8 (*»Kør«*) ved *yderste modgaende*

Sporskifte, selv om Stationen har Signalinge for Gennemkørsel; Krav om *skærpet Agtpaagivenhed* over for Sporskifter og Signaler = større Arbejdsydelse særligt fra Stationsbestyreren.

Anmodningerne om at suspendere Centralaflaasningen fremkommer jo som Regel fra Banetjenesten eller fra Signaltjenesten og iværksættes paa Papiret af Trafiktjenesten, der — for saa vidt skønnes kan — med let Sind imødekommer saadanne Anmodninger, den ene efter den anden for samme Banestrækning formentlig uden forud at sikre sig at der mellem de to nævnte Tjenestegrene har fundet nogen Forhandling Sted til Planlæggelse af de forestaaende, i hinanden gribende og af hinanden afhængige Arbejder, som tilmed hyppigt er undergivet endnu en tredje Tjenestegrens, ofte forhalende Indlydelse; der sigtes her til Overarkitekten, nemlig naar det i Sagen ogsaa drejer sig om nyt Signalhus Opførelse.

Fremhæves Ulemperne ved Centralaflaasningens Suspension, da fremdrages nu og da som »formildende Omstændighed« — om man saa maa sige —, at Suspensionen giver vedkommende Station større Bevægelsesfrihed, Mulighed for flere Kombinationer i sin Togekspedition og i sit Rangerarbejde. Rigtigheden heraf maa vel indrømmes, men i samme Aandedræt bør det da ogsaa fremhæves, at med Bevægelsesfriheden er der jo samtidigt aabnet for de Fejlkilder, som man netop under normale Forhold — Centralaflaasningen i Orden — ofrer store Summer og meget Arbejde paa at holde ude.

I Tilslutning til foranstaaende om Suspensionernes Talrigheid skal eksempelvis anføres, at den jyske Nordvestbane 104,4 km, Langaa—Struer, med 3 Bystationer og 15 andre Ekspeditionssteder *samtidigt* har haft Centralaflaasningen suspenderet baade paa 6 og 7 eller 33 og 39 pCt. af Stationerne. Det turde dog — set fra et trafikalt Standpunkt — være *for* meget.

Det skal endnu som Eksempel paa, hvad Tidstabene kan løbe op til, anføres,

at den Ind- og Udrangering af Tog, som nu siden 21. April d. A. paa Viborg Station praktiseres for alle Tog, egentlig for Plantogene betyder et Tidstab paa ca. 5¼ Time eller ca. 21 Timer pr. Maaned, at indvinde ved øget Kulforbrug og forceret Arbejde andetsteds. — Stationens vestre Signalhus er derhos forlængst jævnet med Jorden og mon nogen ved, naar og hvor det nye kal rejses?

For at undgaa den Indvending mod det hidtil fremførte, at Kritikken kun er negativ, bør det Spørgsmaal søges besvaret:

Kan der paa et vist Tidspunkt af de paagældende Sagers Behandling og under vedkommende Arbejders Gang gribes ind eller ændres Praksis, saa at man naar til det, at samtidigt forekommende Suspension af Centralaflaasninger fremtidig bliver væsentlig færre og kortvarigere end nu?

Dette skønnes i ikke ringe Grad at kunne ske derved, at Arbejdernes Følgeorden bliver den, at alt det Arbejde, som paa nogen Maade kan udføres forud for Suspensionen og uden at forstyrre den normale Tilstand = eksisterende Centralisering, helt og fuldt udføres, og først naar der fra vedkommende tekniske Tjeneste eller Tjenester foreligger fyldestgørende Erklæring om, at Suspensionen nu er tvungende nødvendig, for at Arbejdet kan nyde behørig Fremme, da og først da sker Centralaflaasningens Suspension.

Som Støtte for det her hævdede Standpunkt erindres om, hvad Trafikkontrolør G. Svindt skriver i »Vor Stand« for 31. August d. A., Side 288, 3. Stk. i 1. Spalte:

»I Lund var hele Stationspladsen under Ombygning og flød med Cementblandemaskiner, Vejtromler o. s. v., men midt gennem alt Virvaret gik en Togvej for hver Retning, og den var — oh Under! — centralaflaaset.«

I Tilslutning hertil turde det være af Interesse at gøre opmærksom paa et Tilfælde, som refereres i »Revue générale des chemins de fer« for April 1924, Side 317,

efter det engelske Tidsskrift »Railway-Gazette« for 20. Juli 1923, hvis Artikel er illustreret.

I Følge det citerede franske Tidsskrift forklarer det engelske, hvorledes et Centralapparat med 136 Haandtag paa Liverpool street Station i London blev udvekslet med et helt nyt *uden* at Trafikken afbrødes og *uden* midlertidig Anvendelse af Signaler uden Centralisering.

Da hele Søndagstrafikken var underlagt Stationens vestre Signalhus, kunde man i 32 Timer raade over Stationens Østende; men selv om man tager denne Fordel i Betragtning, var Arbejdet ikke let at udføre, fordi Centralapparatet i Længden maalte 16 m, hvorhos det under Transporten fra Signaltjenestens Værksted i Leyton, hvor det var bygget og prøvet, til dets Plads inde i Signalhuset for at lette Flytningen kun var delt i to Dele. Ved Anvendelse af Ruller og Slidske læssedes hver Del paa en Fladvogn og førtes med Særtog til Liverpool street St.

I Signalhusets Mur var der brudt Hul; gennem dette førtes een ad Gangen Centralapparatets to Dele ind i Signalhuset; derpaa samledes de og hele Apparatet førtes nu hen ovenpaa det ældre, hvor det fastholdes af Tallier, fastgjorte i Loftet, indtil det anbragtes paa sin endelige Plads.

Det østre Signalhus blev den 2. Juni Kl. 10 Em. stillet til de paagældende Arbejderes Disposition; det gamle Centraparat var da taget bort og det nye sænkede, indtil det hvilede paa sine Støtter, og da Apparatet var afrettet og prøvet, kunde Arbejdet betragtes som fuldført den 3. Kl. 10,15 Em., altsaa 24 Timer efter dets Paabegyndelse.

Kl. 5,50 Fm. den næste Dag tog Trafiktjenesten atter Signalhuset i Brug til den Tid, som var fastsat under Hensyntagen til første Tog, der skulde passere.

Et Eksempel turde formentlig bedst vise den Fremgangsmaade, som efter undertegnedes Mening snarest bør *forlades*.

Station Q (Landstation med 8 Spor-skifter) skal bl. a. have nyt Centrapparat og det *vides* paa Forhaand, at dette skal opstilles i et nyt Signalhus, om hvilket det ogsaa *vides*, at dets Plads skal være en *unden* end den, det hidtilværende indtog, desuagtet blev Fremgangsmaaden i kronologisk Orden følgende:

A. 8. September 1925: Centralaflaasningen suspenderes, Spor- og Perronarbejder begynder.

B. 1. Maj 1926 udbydes Signalhusets Opførelse.

C. 25. s. M. begynder Arbejdet derpaa.

D. 25. Oktober 1926 tillyses Centralaflaasningen; den har da ogsaa været suspenderet i over 13 Maaneder, og Signalhusets Opførelse blev først udbudt, efter at Centralaflaasningen havde været suspenderet i 8 — otte — Maaneder.

Kunde foranstaaende Betragtninger bidrage noget til at begrænse i Tal og Tid Indgrebene i de Sikringsanlæg, om hvis Nødvendighed for Toggangens Sikkerhed dog de fleste er enige, da var Hensigten naaet.

Vi har tilkadt os at optrykke denne interessante Artikel, som vi fuldt ud kan tiltræde, og vi vil som Forfatteren udtale Ønsket om, at den Fremgangsmaade, der hidtil har været anvendt, snarest maa blive forladt, thi ogsaa Lokomotivmændene føler den Gene, de langvarige Suspensioner medfører.

Red.

VALGET

Det blandt Tjenestemændene med saa megen Spænding imødesete Valg til Folketinget den 2. December resulterede som bekendt i, at de demokratiske Partier kom i Mindretal. Venstre og det konservative Folkeparti vil i det nye Folketing blive i Flertal og saaledes faa det egentlige Ansvar for Regerings-Dannelsen og efterfølgende Regerings-Handlinger i den kommende 4-aarige Valgperiode. —

Ministeriet Stauning har i logisk Konsekvens af Valget indgivet sin Demission,

men hvilket Parti, der kommer til at danne Regering, er i Øjeblikket usikkert, dog er vi tilbøjelige til at tro, det bliver Venstre med Madsen-Mygdal som Statsminister. — Socialdemokratiet, der vedblivende er Rigsdagens største Parti, har ingen politisk Basis for at kunne skabe et Flertal, det har derimod det næststørste Parti, Venstre; thi Mulighederne for at danne en politisk Basis med det konservative Folkeparti som Støtteparti er nærliggende; vel er de politiske Linier mellem de Konservative og Venstre forskellige paa meget vigtige og vægtige Punkter, og da hertil kommer det Konservative Folkepartis stærke Fremgang, vil den kommende Regering faa vanskeligt ved at føre en bestemt Politik efter de Linier, som det forud for Valget førte Valgkampen efter, men Erfaringen har vist, at begge Partier har en velkendt Tilpasningsevne, saa Sammenspillet vil nok kunne holde en Del Maaneder frem i Tiden.

Venstre vil dog næppe kunne føre en saa haardhændet og hensynsløs Politikk overfor Tjenestemændene, som de under Valgkampen proklamerede, thi det Konservative Folkeparti vil efter sin Fremgang nok være forsigtig i sin Støtte af Venstres Politik paa det Omraade, og Venstre vil ikke kunne manøvrere med Socialdemokratiet og Radikale, naar Bestræbelserne gaar i Retning af særlig Nedsættelse af Tjenestemændenes Lønningsforhold.

— Som det af ovenstaaende fremgaar, er vi mest tilbøjelige til at mene, at det bliver Madsen-Mygdal, som kommer til at danne Regering, men den Mulighed er heller ikke udelukket, at en Venstreregering vil søge sin politiske Støtte, hvor den eventuelt kan være at finde, ved de forskellige Lovforslags Fremlæggelse, enten det nu drejer sig om Løsning af Erhvervskrisen, Beskæring af Tjenestemændene, Militærspørgsmaalet og meget andet, som melder sig, og iøvrigt søge at faa, hvad den kan naa ved Forhandling. En saadan Tingenes Tilstand vil før eller senere skabe saa-

danne Vanskeligheder for en Regering, at der næppe vil være Muligheder for, at den Valgperiode, som er begyndt efter 2. December i Aar kan vare de i Valgloven bestemte 4 Aar ud; vi vil maaske inden de 4 Aar er omme atter staa overfor Valg; thi Valget den 2. December har i Virkeligheden ikke givet saadanne rene og bestemte Linier, som kan vise Vejen frem efter for et bestemt Partis Synspunkter.

Men Valget vil selvfølgelig have sin store og alvorlige Betydning for Tjenestemændene. Kærligheden til Tjenestemændene er jo ikke særlig stor hos nogen af de politiske Partier, men vel nok mindst hos de Partier, som nu er i Flertal. Udsigterne til at kunne faa imødekommet forskellige berettigede Krav fra Tjenestmændenes Side, vil næppe kunne ventes, derimod kan man med Sikkerhed gaa ud fra, at i den kommende Tid vil Organisationernes Ledere møde Krav og Forlangender, som vil gaa ud paa at beskære vore lønningsmæssige Forhold og vore tjenstlige, arbejdsmæssige Rettigheder, derfor vil den kommende Tid ganske sikkert med sin fulde Alvor kalde paa Samling om Organisationerne, og der vil maaske ogsaa blive Situationer, hvor Organisationernes Værdi, ikke de enkelte Lederes Værdi, men Organisationernes Medlemmers personlige Indsats, vil blive stillet paa Prøve.

De Par Aar, som nu er gaaet, hvor Tjenestemændenes vitale Interesser ikke blev udsat for en Prøve, havde man Tid til at kunne lase sig med at demonstrere separatistiske Meninger og Betragtninger, det er jo et Fænomen, som ikke er ualmindeligt, heller ikke ukendt i Tider, hvor Forholdene er saaledes, at Modpartens Tryk ikke mærkes, saa det gør ondt, men i Perioder, hvor — for at benytte en kendt Venstremands Udtalelser — »der bliver skaaret i det levende Kød«, vil Samling omkring Organisationen blive det bestemmende, det ledende, og Tider for Løsgængerer forbi; thi naar den enkeltes Eksistens trues, vil Samling om det Vær-

ge, som i vor Tid ogsaa er og bliver den enkeltes Værge, nemlig Organisationen, blive Maalet.

Valget den 2. December kan derfor ogsaa have sin Værdi for Tjenestemændene, ogsaa for os Lokomotivmænd, til rolige forstandige Betragtninger over Organisationens Betydning.

»Dick.«

ORGANISATIONENS ADMINISTRATION

I sidste Nummer af Bladet sluttede jeg min lille Oversigt over »Organisationens Administration« og bebudede Oversigt over Kontorets og »Lokomotiv Tidende«s Drift.

Hvad angaar Kontorets Drift, saa betaler Foreningen i Kontorleje 1800 Kr. om Aaret, men faar dog heraf refunderet 800 Kr., idet Annoncevirksomheden for det Brug denne merkantile Del af Foreningens Drift gør af Kontorets Lokaler betaler nævnte Sum. Man kan maaske mene, at Kontorlejen er for høj, men det er ikke muligt at faa Lokaler til Formaalet til væsentlig mindre Leje, fordi Kontor- og Forretningslokaler ligger udenfor den egentlige Huslejelovgivning.

Dog vilde dette selvfølgelig kunne naas, hvis man som f. Eks. Jernbaneforbundet, der i Kontorleje betaler ca. 950 Kr., ligesom dette Forbund erhverver sig egen Bygning, og heri ligger vel ogsaa den Fremtid, som der fra Formandens Side blev slaaet paa ved sidste Delegeretmøde, da det vedtoges at oprette en Byggefond. Spørgsmalets Løsning om en Foreningsbygning ligger vel ikke umiddelbart nær, men at man ved Erhvervelsen af en passende Ejendom vil kunne erhverve sig billigere Kontorlokaler og Lokaler, som kunde være til Nytte for Medlemmerne, er hævet over enhver Tvivl.

Jernbaneforeningen betaler i Leje ogsaa et lavere Beløb, ca. 600 Kr., men er samtidig belastet med en betydelig større Udgift ved sin Part i Trafiketaternes For-

eningslokaler, hvor man ser Jernbaneforeningen paa Regnskabet figurere med et Tilskud til disse Lokalers Drift paa 4700 Kr. Alt sammenholdt er der vist ikke noget at behøjde Administrationen vedrørende Lejemaalet.

Hvad angaar Kontormedhjælpen, saa er vor Kontormedhjælp godt ca. 4200 Kr. fordelt paa 2 Damer, hvoraf vi igen faar refunderet ca. 2000 Kr. af Annonceforretningen, fordi denne Virksomhed i alt væsentligt beskæftiger den ene Dame.

Drager vi en lille Sammenligning med øvrige Organisationer, saa ser man f. Eks. paa Jernbaneforbundets Regnskab, at man til Kontormedhjælp anvender 5800 Kr., altsaa et betydeligt højere Beløb end vor Organisation, og jeg skal i denne Forbindelse tilføje, at det er ikke med glad Sind, at jeg nævner disse Summer, som viser, at Lokomotivmændene, hvor de er Arbejdsgivere, ikke kan siges at være lige saa storslaaede, som vi forlanger af vore Arbejdsgivere. Naa, men dette Spørgsmaal maa mulig et Delegeretmøde tage nærmere Stilling til.

Gaar vi videre i Posterne, ser vi, at der ofres fra vor Side paa Rengøring ca. 600 Kr. Jernbaneforbundet ofrer ca. 1000 Kr., Jernbaneforeningen noget lignende. Gas, Lys og Varme er for vort Vedkommende ca. 250 Kr., et Beløb som falder noget sammen med Jernbaneforbundets. Afgift til Telefon og Telegrammer er for vort Vedkommende ca. 800 Kr., for Jernbaneforbundet over 1000 Kr., et lignende Beløb som Jernbaneforeningen ligeledes maa ofre.

At komme yderligere ind paa Detailler vilde vist være at gaa for vidt, men det skal dog i denne Forbindelse nævnes, at der bruges i Porto ca. 800 Kr. om Aaret, i Papir- og Skrivemateriale ca. 900 Kr., Tal der i sig selv taler sit eget Sprog om, hvilken omfattende Korrespondance der finder Sted Medlemmerne og Kontoret imellem og som for den enkelte ikke træder videre stærkt frem, men som er det daglige Liv paa Kontoret, hvor Medlemmernes smaa

Bekymringer centraliserer sig og som Kontoret, eller rettere Formanden afgiver Svar paa, og man kan som Regel gaa ud fra, at hvert Brev kræver et Svar.

I det store og hele ligger Kontorets Drift saaledes, at det ikke kan gøres billigere, men at det derimod vel nok maa siges at være saaledes, at det maaske er for billigt. Men paa Baggrund af den Aarsag, hvorpaa denne Redegørelse fremkommer, har Hovedbestyrelsen som saadan ingen Indtægter. Der er afgjort ingen Grundlag for Behøjdelser. Administrationen af Kontorets Drift er saa billig, at man vist snarere bør anerkende end føre stor Tale om Flothed.

Hvad angaar »Lokomotiv Tidende«, er Forholdet det, at Redaktøren for at være Redaktør erholder 500 Kr. om Aaret. Hertil maa føjes almindelige Diæter for Forningsarbejde, der ikke vedrører Virksomheden som Redaktør. Jernbaneforeningens Redaktør faar 1000 Kr., og jeg vil gerne paany henlede Opmærksomheden paa, hvad vore Kolleger ved Privatbanerne med en Forening paa 500 Medlemmer byder deres Redaktør for et Blad paa 4 Sider, nemlig det samme Beløb, som vi ca. 2000 Lokomotivmænd yder vor Redaktør for et Blad, der paa saa mange Omraader kalder paa sin Mands fulde Arbejdskraft. Dette Beløb kan vel heller ikke vedblivende staa, som det staar, men maa i hvert Fald bringes op til en Størrelse, saaledes at det ikke kommer til at ligge lavere end hvad Ekspeditøren faar; thi det gaar med Redaktøren som med Formanden og andre Tillidsmænd, at man ganske overser det store Ansvar for Organisationen, der paa hviler dem. Ekspeditørens Godtgørelse er ca. 800 Kr., noget varierende efter Annonceindtægten. Men ogsaa her ligger vor Ekspeditør lavere end øvrige Fagblades Ekspeditører, til Trods for, at enhver vil erkende, og hvad Regnskabet ogsaa tydeligt udviser, at Annonceforretningen er en meget god Forretning for Foreningen. Jeg skal i denne Forbindelse blot pege paa en lille Ting, at Annonceforretningen ud-

betaler i Provision ca. 10 000 Kr. om Aaret, en Provision, der kommer en hel Del af vore Medlemmer til Gode for deres ganske vist ikke altid lige morsomme Arbejde med Annoncetegning, men som dog er et Arbejde, der er nogen Forretning i. Tager man ogsaa i Betragtning, hvad der allerede er nævnt, at Annonceforretningen refunderer Foreningen først et Beløb af 800 Kr. til Kontorleje, ca. 2000 Kr. til Kontormedhjælp, og kan ved sine Indtægter bistaa til at holde Tilskudet til »Lokomotiv Tidende« langt nede, ved at betale store Dele af Trykningsomkostningerne, og af sine Indtægter tillige betale Ekspeditøren m. m. og dog have et Overskud paa et Par Tusinde Kroner, maa man vel nok erkende, at de skiftende Hovedbestyrelsens Arbejde for denne Side af Foreningens Virksomhed i Forbindelse med Ekspeditørens er af den Beskaffenhed, at Medlemmerne vel nærmest har Grund til at være tilfredse med, at vi indenfor vore Rækker har Mænd, som i Tide har set den økonomiske Værdi af denne Virksomhed til Gavn og Støtte for Organisationens Velstand.

Naar man i øvrigt fra d'Hrr. Kritikeres Side beskæftiger sig med, hvad Penge der medgaar, saa omtales der aldrig, hvilke Summer der i Virkeligheden maa betales for disse forskellige Ting, som Foreningen, som Følge af sin Drift, tvinges til at betale. Man har maaske ikke Øje for, at der betales i Trykning for »Lokomotiv Tidende« ca. 20 000 Kr. om Aaret, at man betaler Postvæsenet for Postanmeldelser og Postdistribuering ca. 3 000 Kr. om Aaret, og saaledes vilde jeg kunne nævne en Række Poster paa de forskellige Regnskaber, som vi ikke paa nogen som helst mulig Maade er Herrer over at kunne nedsætte, men som er Udgifter baseret enten paa Statens officielle Takster eller paa tarifmæssige Bestemmelser.

Jeg har nu ganske kort i den foregaaende og nærværende Artikel omtalt visse Hovedsummer, som medgaar til Administrationen og Foreningens hele Virk-

somhed som saadan. Men hertil knytter sig jo en Række mindre Beløb, saasom Foreningens Medlemskontingent til de forskellige Sammenslutninger, Foreningen er Medlem af. Endvidere til den juridiske Bistand, Foreningen gør Brug af, samt en Række repræsentative Forpligtelser, der paahviler en Sammenslutning, som er af den Beskaffenhed, som nu en Gang vor Organisation er, og hvis Medlemmer ønsker altid at se Foreningen ikke i den bageste Linie, men i den forreste Linie.

Jeg skal i Fortsættelse af det allerede anførte i næste Nummer redegøre for Medlemmernes Foreningskontingents Fordele, idet det mulig kan have sin Interesse for Medlemmerne at se, hvorledes det indbetalte Kontingent fordeler sig.

L. M. Schmidt.

HVORLEDES GØRES DAMPLOKOMOTIVET MERE ØKONOMISK UDEN AT BLIVE MERE KOMPLICERET*)

(Sluttet.)

Erfaringen har vist, at Tvillinglokomotivet med de rigtige Drivværksdimensioner kan indfri de Fordringer, der stilles til det uden at slides for hurtigt. De stærkeste Hurtigtogslokomotiver i Verden, de amerikanske, er uden Undtagelser Tvillinglokomotiver med Cylinderdiameter indtil 7,10 cm og 14,2 at. Kedeltryk. Selv om de amerikanske Forhold ikke uden videre kan overføres til Europa, saa synes

*) I den forrige Artikel om dette Emne staar der paa Side 248 anden Spalte 5. og 6. Line fra oven: Middeldifferenstryk paa Lavtryksstemplerne, skal være: Middeldifferenstryk henført paa Lavtryksstemplerne.

Ved det henførte Tryk forstaas Middeldifferenstrykkene, omregnede som om de udelukkende virkede paa Lavtryksstemplerne.

Kompoundlokomotivets omtrentlige indicerede Ydelse kan, som det fremgaar af det foran nævnte Format, beregnes som et Tvillinglokomotiv med et Stempelareal, der er lig med Lavtryksstemplets Areal, og med det henførte Middeldifferenstryk som Drivtryk. (Oversætterens Bemærkning.)

det dog ønskeligt at gøre Tvillinglokomotivet med Ventilstyring og højere Overhedning mere almindeligt nu, da det kan blive mere økonomisk end Kompoundlokomotivet.

Paa et firecylindret Lokomotiv behøves ingen særlige Foranstaltninger til Udligning af de frem- og tilbagegaaende Masser, da disse saa godt som udligner sig selv ved at bevæges modsat hinanden, men paa Tvillinglokomotivet maa de udlignes med Kontravægte, saa godt som det er muligt for at undgaa Forstyrrelser i Lokomotivets Bevægelser. Da de nyere svære Lokomotiver har en lang fast Hjulstand, er der ingen Grund til at frygte, at en ufuldstændig Udligning af de frem- og tilbagegaaende Masser skal forstørre Lokomotivets Svingninger om en lodret Akse; Svingningerne paa langs henad Sporret gøres ganske vist ikke mindre ved den store faste Hjulstand, men kan modarbejdes ved at anbringe større Kontravægte i Hjulene.

Paa de europæiske Lokomotiver er

Kontravægten i Hjulene anbragt med et vist Forspring, der er nødvendigt for at ophæve Virkningen af de roterende Massers større Moment fra Akslens Midte end Kontravægten i det samme Hjul; dette har Amerikanerne set bort fra og anbragt en tungere Kontravægt paa Diameteren gennem Drivtappen (resp. Kobbeltappen), og derved opnaaet en ca. 25 pCt. bedre Udligning af de Masser, der fremkalder Svingninger i Lokomotivets Længderetning.

I Tabellerne 2 og 3 ses, hvorledes det forholder sig med Dampforbruget i de forskellige Lokomotivtyper ved den samme Trækkekraft i Trækkroge.

Tabellerne viser, at Kompoundlokomotivet hverken som Gliderlokomotiv eller som Ventillokomotiv kan konkurrere med et almindeligt Tvillinglokomotiv med Ventilstyring og høj Overhedning.

Ved de sædvanlige Styringer klæber den Mangel, at Fyldningerne ikke saa godt kan holdes under 20 pCt. Paa Gliderstyringen lader dette sig ikke ændre,

Tabel 2. Lokomotivernes Dampforbrug med Stempelglidere.

Lokomotiv:	Fordelagtigste indiceret Trækkekraft kg	Fordelagtigste indiceret Trækkekraft H. K. T.	Fordelagtigste Dampforbrug pr. H. K. T. kg	Samlet Dampforbrug pr. Time kg	Dampforbrug i %
Tvilling med 14 at Kedeltryk	4 560	1 520	6.8	10 400	106
Tvilling med 12 at Kedeltryk	4 560	1 520	7.25	11 000	112
S 10 ₁ med 15 at	4 650	1 550	6.3	9 800	100

Tabel 3. Lokomotivernes Dampforbrug med Ventilstyring.

Lokomotiv:	Overhedning Grader	Fordelagtigste indiceret Trækkekraft kg	Fordelagtigste indiceret Trækkekraft H. K. T.	Fordelagtigste Dampforbrug pr. H. K. T. kg	Samlet Dampforbrug pr. Time kg	Dampforbrug i %
Tvilling med 14 at Kedeltryk	400	4 560	1 520	5.75	8 750	95
Tvilling med 12 at Kedeltryk	400	4 560	1 520	6.0	9 100	99
Kompound med 15 at	375	4 650	1 550	5.95	9 200	100

anderledes er det med Ventilstyringen, hvor Organerne for Dampens Ind- og Udstrømning i og fra Cylinderen er uafhængig af hinanden. Naar man anordner Styringen af Ventilerne saaledes, at disse styres hver for sig, hvilket er muligt med en meget simpel Styring, saa opnaar man en bedre Dampfordeling og en mindre Virkning af de skadelige Rum i Cylinderen, samt en større Økonomi i Dampforbruget.

Paa Lokomotiver med udvendige Cylindre er Anordningen af en Ventilstyring af den Konstruktion meget enkel og tilgængelig, og er derfor at anbefale for Tvillinglokomotiver, hvorimod den paa Lokomotiver med indvendige Cylindre er vanskelig og indviklet og meget udsat for Skader.

Man har nu Valget mellem et Tvillinglokomotiv med 12 eller 14 at. Kedeltryk. Med den samme Vægt kan en Kedel til 12 at. Tryk bygges større. I en større Kedel vil Dampen ikke rive saa meget Vand med, Afsætningen af Kedelsten vil ikke gøre saa megen Skade, og med 12 at. Tryk vil Støtteboltene holde længere, og Rørene er ikke saa tilbøjelige til at blive utætte. Naar dertil kommer, at Drivværkstrykket er mindre, som det ses i Tabel 1, og at den teoretiske Dampbesparelse med en Kedel med 14 at. Kedeltryk kun kan ventes, naar Kedlen stadig er fri for Kedelsten, altsaa naar der haves særlig godt Fødevand, saa maa et Lokomotiv med 12 at. Kedeltryk være at foretrække.

Efter det foranstaaende maa derfor et almindeligt Tvillinglokomotiv med udvendige Cylindre, Ventilstyring, 12 at. Kedeltryk og høj Overhedning anses som fordelagtigere end S 10₁, Kompoundlokomotivet. Ved samme indicerede Kraftydelse maa Cylinderdiametren da være:

$$d = 60,5 \text{ cm,}$$

men da Cylinderdiametren paa S 10₁ regnes for at være lidt rigelig tilmaalt, maa en Cylinderdiameter

$$d = 5,95 \text{ cm}$$

være tilstrækkelig.

Det kan jo være, at de Forøeg, der er

gjort paa de østrigske Baner, var faldet noget bedre ud for Stempellokomotivet, hvis der var anvendt smalle Tætningsringe paa Gliderne i Stedet for brede Tætningsringe, som tidligere ogsaa blev brugt i Tyskland, men Resultatet vilde dog ikke blive anderledes, end at et Kompound-Ventillokomotiv med 375 Graders Overhedning endnu ikke kan besejre et Tvilling-Ventillokomotiv med 400 Grader Overhedning.

F. Spøer.



BLADETS 25 AARS JUBILÆUM

Dansk Lokomotiv Tidende fejrede som bekendt 25 Aarsdagen med Udsendelse af et Jubilæumsnummer. Endvidere fejredes Dagen med en Festlighed, hvortil var indbudt forhenværende fremtrædende Organisationsmænd, Bladets forhenværende Redaktør samt tillige Repræsentanter for Jernbanefagpressen. Denne Festlighed forløb meget vellykket og der blev holdt mange Taler for Bladet, Organisationen m. m.

KREDS 1

Man tillader sig at minde Medlemmer og Afdelingskasserere om, at med Oktober Kvarter maa alle Restancer indgaa, da Aarsregnskabet ikke kan afsluttes før dette sker. Ved Aarets Udgang maa der ingen Restancer findes.

Aug. Andersen,
Kredskasserer for Kreds I.



LOKOMOTIVMESTRENE PAA GB.

Paa Gb. har vi hele 6 Lokomotivmestre, det er muligt, det ikke er for mange, det skal jeg imidlertid ikke komme nærmere ind paa, men overlade til andre at finde ud af. Men det er tilsyneladende for mange, og mange Kokke ødelægger jo Maden, thi de fire Lokomotivmestre er kun et Ekko af Lokomotivmester Clausen, for spørger man, er det

eneste Svar. man faar, i Reglen af de fire smaa, spørg Lokomotivmester Clausen, og da vedkommen-
de som bekendt ikke er andet end et Menneske, som skal have sin Frihed og Fridage, saa ligger det saaledes, at visse for Personalet vigtige Sager maa udskydes alt efter Personalets og Lokomotivmesterens Tjeneste. Man skulde tro, at disse fire var Lokomotivmestre af Gavn, for at lede og træffe Dispositioner paa Depotet, naar de har Vagt, og ikke kun for at henvise til den kgl. udnævnte, for ellers kunde man spare de fire og skrive et Op-
slag, i hvilket man anmoder Personalet kun at hen- vende sig til den kgl. udnævnte, træffes mellem 8 Fm. og 4 Em.

Vedkommende kgl. udnævnte er selvsagt en me-
get optaget Mand, til Tider meget elskværdig, men til andre Tider kommer desværre op i ham Aan- den fra forrige Aarhundrede, hvor som bekendt en saa mægtig Mand som en kgl. udnævnt Lokomotiv- mester havde det som Manden i H. C. Andersens Eventyr: »Hvad Fatter gør er altid det rigtige«. — Det rigtige i 1926 skulde man tro var i Almindelig- hed at holde sig til Personalets Tillidsmænd i Sa- ger, der vedrører Personalet. Det er imidlertid lige- som det kniber lidt for Lokomotivmester Clausen her, thi hvis et enkelt Medlem føler sig forurettet af Organisationens Tillidsmænd i en eller anden Sag og beklager sig til Lokomotivmesteren, sætter den- ne sig straks i Bevægelse — uden om Organisationen — for eventuelt at omstøde en Afgørelse, som han selv har været med til at tage sammen med Tillids- manden — i Stedet for at henvise vedkommende utilfredse Lokomotivmand til sin Organisation — den Lokomotivmester Clausen nu en Gang ikke kommer udenom.

Høvdingen.

VORT BLAD

For nogle enkelte Aar tilbage, da Papirpriser og Trykningsomkostninger var særlig store, kneb det tilsyneladende for vort Blads Redaktion at lade Blad- et udgaa i en saadan Form og med et Indhold, der fuldt ud kunde tilfredsstille Medlemmerne, og For- holdet var da ogsaa Genstand for nogen Debat paa Delegeretmøder uden at der vel egentlig var noget at lægge Redaktionen til Last.

Redaktionens ærlige Bestræbelser for gennem de sidste Aar at bringe Bladet op paa den størst mu- lige Standard forekommer mig da ogsaa at være kronet med Held. I Særdeleshed tyder de i inde- værende Aar udkomne Nr. af Bladet paa, at det stærkt nærmer sig Ideal af et fagligt Medlemsblad, baade hvad Snit og Indhold angaar, og det er i høj Grad glædeligt og paaskønnelsesværdigt.

Derfor vil jeg ikke undlade at bringe Dem, Hr. Redaktør, min bedste Tak for Deres store og vigtige Indsats i Arbejdet for denne vort Blads Forbedring.

Samtidig vil jeg dog gerne henstille til mine Kolleger at interessere sig for Bladet, at være Hr. Redaktøren behjælpelig med Bibeholdelsen af den opnaaede Standard og efter bedste Evne bidrage til at lade Bladet tilflyde godt og lødigt Stof, saa at Bladet tilfulde maa blive det, et Fagblad bør være: Medlemmernes Talerør baade indadtil og udadtil. — Naar vi dette, vil Bladet udfylde sin Mission og være os et udmærket og virksomt Redskab.

Aarhus, paa Jubilæets Aarsdag 1926.

Kristian Pedersen.



Lommebogen.

2. Aargang af Lommebog for Maskin- og Loko-
motivmænd er nu udsendt.

Bogen er noget større i Format, forsynet med Blyantsholder, og Indholdet er søgt ordnet paa den mest praktiske Maade. Der er kommen flere nye Afsnit af praktisk Interesse, og Lommebogen kan vel uden Overdrivelse siges at nærme sig Fuld- kommenheden.

Vi kan paa det bedste anbefale Lommebogen til alle Lokomotivmænd og for dem der endnu ikke har anskaffet den, anbefaler vi omgaaende at til- stille Kontoret Bestilling under Adresse Lomme- bogen, og samtidig med Bestillingen at indsende Beløbet (2 Kr. 20 Øre) i Frimærker eller pr. An- visning, og Bogen sendes da portofrit. Der er kun faa ikke solgte Bøger tilbage.

Fra et Kursus paa Jernbaneskolen.

Fra Januar til Marts i Aar var Undertegne- de paa Jernbaneskolen i Hellerup, og om mine Erfaringer derfra vilde jeg gerne sige et Par Ord.

Først vil jeg takke Dansk Lokomotivmands Forening, fordi den har faaet etableret Kursus for vordende Lokomotivmænd, det er til uhyre Gavn for disse i Fremtiden. Imidlertid vil jeg gerne paapege et Par Fejl, som Kursuset efter min Opfattelse er behæftet med. Det er for- mentlig for kort, t. Eks. kunde mit Hold ikke naa at blive undervist i Tenderen, og Skolepla- nen burde være lagt saaledes, at vi kunde faa det hele med. Endvidere burde der være givet Undervisning i Afkobling i Praksis, og det er efter min Opfattelse meget vigtigt, at Loko- motivmanden ved forekommende Nedbrudstilfæl- de straks er klar over, hvad der skal foretages. Paa Skolen burde forefindes gennemskaarne Modeller af saa komplicerende Ting som Va-

cuumejektor, mekanisk Smøreapparat og Fødepumpe, det vilde hjælpe meget paa Undervisningen.

Samarbejdet mellem Lærere og Elever maa siges at være godt, enhver, som har Lyst og Evne, kan lære noget, naar de vil, men der skal arbejdes, hvad der ikke er noget at sige om; Kursuset er jo oprettet for det samme. Maskiningeniør Suanning i Maskinlære er en ganske udmærket Mand, der gaar op i Arbejdet, saa man føler, at man maa være med; Emnet bliver forklaret paa en saadan Maade, at det ikke kan misforstaas. Maskiningeniøren lægger et stort Arbejde, for at Eleverne kan lære det mest mulige.

Forholdene paa Skolen er gode, med lyse Klasse- og Soveværelser, Læse- og Dagligstue. Maaske kan man indvende noget mod Reglementet, som bl. a. indeholder en saa overflødig Bestemmelse som, at man efter Benyttelsen af W. C. skal trække i Snoren. Det er jo dog voksne Mænd, som kommer paa Skolen. Endvidere at man, naar der skal indtages Maaltider, maa stille paa Række, Læreren skal føre os til Spisning, og vi maa ikke sætte os, forinden der bliver sagt værs'go' o. s. v. — Det smager lidt for meget af ens Soldatertid, og det er jo ikke nødvendig.

Men min personlige Opfattelse af Kursuset er, at jeg har haft megen Nytte og Glæde deraf, haade nu og i Fremtiden.

P. H. Petersen, Aarhus.

Besøg.

Onsdag den 8. December Kl. 2 Em. foranstalter Foreningen Besøg paa Tuborg Fabrikker, Strandvej 52, for Medlemmer med Damer.

Tuborg Fabrikker sørger for sagkyndig Ledelselse, saaledes at der tilsikres de Besøgende det bedst mulige Udbytte af Turen.

Medlemmer med Damer samles udenfor Tuborg Fabrikker Kl. 1.45 Em. — Sporvognslinierne 1, 14 og 15 fører derud, eller Tog fra Hovedbanegaarden 1.22 Em. eller 1.28 Em. til Hellerup.

Der er ca. 10 Minutters Gang fra Stationen til Fabrikkerne.

Der forventes talrigt Besøg.

BLADFORSENDELSEN

Til Pensionisterne.

D^hrr. Pensionister anmodes om **senest den 25. December d. A.** at tilstille Dansk Lokomotiv Tidendes Ekspedition, Ny Vestergade 7 ³, København B, den Adresse, hvorunder de fra 1. Januar 1927 ønsker Bladet tilsendt. For saa vidt

Adressen ikke tilsendes Ekspeditionen, vil dette medføre Standsning i Forsendelsen af Bladet fra Nytaar 1927.

Vi gør opmærksom paa, at Undladelse af at tilstille Ekspeditionen Meddelelse om ovenstaaende i rette Tid, vil medføre, at de paagældende Pensionister selv vil komme til at betale Forsendelsen af Bladet for det kommende Aar.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEK

NYE BØGER

Sj.- Falst.	Jyl.- Fyn	
13799	12324	Elkjær, Sigurd: Rane og Kirsten.
13800	12329	Korch, Morten: Lykkens Hjul.
13802	12380	Bregendahl, Marie: Med aabne Sind.
13616b	12323	Bruun, Daniel: Manddomsaar.
13805		Loos, A.: Herrer liker blonde Piker.
13418a	11848	Reymont: Høsten (tidligere Nr. 13418 udgaar)
13418b	12052	do. Vinteren (tidligere Nr. 13593 udgaar)
13418c	12333	do. Vaaren.
13847c	11328c	Borregaard, E.: Viktor Løwe og hans Venner. III.
13809		Larsen, Thøger: Søndengalm.
13812	12352	Heimann, A. H.: — saa høster man.
13814	12360	Lange, Sven: Amor og Bacchus.
13815	12370	Rüdinger: Raadmandens Hustru.
13817	12361	Leopold, S.: En Skuespillerindes Liv.
13822	12344	Beskow: Paa Elsdyrsgaarden.
13823	12352	Gejlager: Herrevælde.
13825	12366	Morley: Naar det tordner fra Vest.
13832	12376	Af Statsbanernes Historie.
13833	12358	Kellermann, B.: Brødrene Schellenberg.
13835	12365	Mauriac: Maria Cross.
13837	12386	Nalbandian, J.: Den gyldne Bro.
13838	12350	Eggers, Olga: Henri — der er ingen Død.

BYTNING

En Lokomotivfyrbøder ved østjysk Depot ønsker Bytning til København. Bladets Kontor anviser.



Udnævnelse fra 1.—12.—26:

Lokomotivfyrbøder R. S. Rasmussen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfører i Gjedser (min. Udn.).

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—12.—26:

Lokomotivfører H. C. M. Bojsen, Kolding, til Sønderborg.

Lokomotivfører N. P. Nielsen (Nyborg), Gedser, til Nyborg.

Lokomotivfører S. T. Hansen, Fredericia, til Gedser, og

Lokomotivfører J. L. G. Petersen, Gedser, til København's Godsbanegaard.

Afsked efter Ansøgning:

Lokomotivfører M. C. Pedersen, Nyborg, p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30—11—26 (min. Afsked).

Lokomotivfører V. M. Hansen, Fredericia, p. Gr. af Alder med Pens. fra 31—1—27 (min. Afsked).



Kiær's Klæder

20, Skindergade 20

Habit eller Frakke **35 Kr.**
udmærket dansk Stof
smukt udstyret helt igennem



Amk. Gummivare

Indst. Vesterbrogade 3 Ekstr. B.
Vedersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prislister mod 50 Øre i Primærk.
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Nym 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

Vesterbros Vinimport
Absalonsgade 34

Tlf. Vester 4988

Tlf. Vester 4988

Engelsk-Dansk Beklægnings-Magasin
Langgade 61. VALBY. Telf. 51.

Største, billigste og bedste
Herre- og Drengeskæperings-
Forretning og -Skræderi,
Underbeklædning, Hatte og Huer.

KØB DANSKE VARER

TiKLO

RENSECREME

rensar alt
for Olie, Maling, Tjære o.lign.

Faas i Daaser fra 1 Kr. 50 til 20 Kr.
„Tiklo“ er drøj i Brugen
WORNING & PETERSEN, VEJLE

Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Mang A/S.

Købmagergade 43. — København K.
Telefoner: Central 768 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler i stort Udvalg.

Specialitet:
Bandager til vanskelige Tilfælde

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:

15 Njalsgade 15

København

Telefon 4015.

Telefon 4015

J. Agerskov's

Bageri & Conditori

Flensborggade 61. Tlf. Vest. 8357

anbefaler sig til d'Herrer Jernbanemænd med **1. Klases Varer.**

Bestillinger paa større og mindre Kager til Selskaber modtages.

Morgenbrød bringes.

Morgenbrød bringes.

A. Olsens Eftf., Dybbølsgade 20.

anbefaler sig med **1. Kl.s Viktualier**
og Paalæg til d'Hrr. Jernbanemænd.

Vesterbros Frugtlager

Engbave Plads II

Istedgade 52

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

Forlang

„Slotsbryggeriet“s Husholdningsøl & Skibsol

Original pasteuriseret Aftapning
Faas paa Hel- og Halv-Flasker

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

Stort Udvalg.

Underbeklædning, Strømper, Sokker.
Leverander til Forbrugsforeningen.

Cigarforretningen

6 Østerbrogade 6

VIN - CIGARER - TOBAKKER

Tlf. Øbro 566 x.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 7. Decbr.

Redaktion: Vesterbrogade 98 A², København B.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Ekspedition

Ny Vesterbrogade 7², København B.

Telefon Central 14,613.

Kontortid Kl. 10—4.

Jensen og Nielsen
Stort Udvalg i
i moderne Gravmonumenter
Kirkegaardsvej 1. Tlf. 1379. Aarhus

Tandlæge O. Krogsgaard
St. Lucas Kirkeplads
Aarhus
Telefon 3220 Cons. 9—4 1/2
Tirsdag og Fredag kun efter Aftale.

P. Henriksens Blomsterhandel,
St. Pauls Kirkeplads - Aarhus - Tlf. 1724
Kranse, Palmedekorationer, Pottedplanter

Kunstige Tænder
indsættes. — Hele Tandsæt 60 Kr.
Omstilling af ældre Tandtykker samt
Reparationer hurtig og billigt.
W. Knoke, Søndergade 51²

Chr. Christensen
Sten- og Billedhugger Etbl.
Aarhus.
Frederiksgade 26. Telefon 720.



Mineralvandsfabriken „Echo“
Fineste Mineralvande.

Siden 1915 Leverandør til det kgl. danske Hof.
Kolonial — Vin — Spirituosa
Delikatesser.

Carl Sørensen,
Valdemarsgade 54. Telf. 4593.
Varerne bringes overalt.

Sommersko
Enhver Dame og Herre finder
straks hos os den rigtige Sko
til den rigtige Pris.
Altid de sidste Nyheder i bedste
Kvaliteter til de mindste Priser.
P. GILBE A/S. Aarhus
(Under Clemens Bro)

Kongsvangs
Delikatesse og Paalægsforretning.
Alt i fineste Paalæg.
P. Christensen.
Tlf. 60. Kongsvang. Tlf. 60.

Brødr. Zacher Nielsen
Montanagade 55, Aarhus.
Kul - Tlf. 6450 - Kokes
Dagens billigste Priser.

Møbler

Specielt til 2 og 3 Vær. Lejligheder
Altid ca. 35 kompl. Møbl. paa Lager
Afbetal. mod almindelig Bankrente
— Forsendes over hele Landet. —

R. P. PEDERSEN
Frederiksgade 29
Aarhus. Tlf. 1009

SPIS! Magdalene Møllens SPIS!
Telefon 3363 velsmagende Brødsorter. Telefon 3363

MALERIER

HENRY HASSING

Den billige Glarmester
under Clemensbro.

Spec.: Billig Indramning af Billeder.

Aktieselskabet

Aarhuus Privatbank

Reserver ca. 5 Mill. Kr.

udfører alle almindelige Bankforretninger.

Møbler

Brdr. Carl & Lauritz Hansen
Bruunsgade 46-48
Tlf. 1702

Møbler

Tlf. 5697

Det billigste danske Kvalitetspiano



Aarhuus Pianofabrik

Møensgade 8. Tlf. 3528.

Vort Fabrikat føres af Piano-
handlere i de fleste Byer
Landet over.



Frederiksbjerg Osteboers

Frederiksalles 110. Telefon 4435.
vis à vis Jægergaardsgade.

Kun fede, vällagrede Oste i alle Kvaliteter
føres i prima Svejtser og Roquefort havest
altid paa Lager, alt til billigste Dagspriser.

Juveler & Guldsmed

HENRI PETERSEN
„Regina“
Tlf. 1436.
AARHUS

Henry Nielsen

Studsgade 27 - Aarhus
Telefon 6668

Kakkelovne — Kaminer — Bygningsstøbegods.

Østergades Hotel
og folkellige

Forsamlingsbygning

anbefaler sine Sale og Selskabslokaler
1. Kls Varer og Betjening
S. Randa

H. P. Salling og Sønner
Vestergade 56 Telefon 76

Stort Udvalg i
Messing- og Kobbervarer.

Fineste Mineralvande.

Grand prix & Guldmedaille
Carlsbad og Bruxelles.
Fabriken Express
v. Jens Skov.

Telf. 267 & 5685. Studsgade 37.

Lokomotivmænd!

Lad Deres **Fodtøj** reparere hos
H. Nielsen,
de Mezasvej 7.