



NO 20

20. Oktober 1942

42. Aargang

### BEDRE LYS PAA STATIONSPLADSER OG VED MASKINDEPOTERNE

Efter at være kommet gennem den første Mørklægningsvinter med dens mangeartede Ubehageligheder for Personalet — det være sig under selve Kørslen saavel som naar de efter denne kom til Kulgaardene og Renseanlægene ved Depotterne — blev der fra Organisationens Side rettet en Henstilling til Administrationen, om det maatte være muligt at faa i hvert Fald nogen Forbedring af Belysningsforholdene. Det skal eksempelvis nævnes, at man ved nogle Depotter maatte holde helt op til 1 Time for at blive kul- og vandforsynet, dels fordi der paa Grund af Særtog var flere Maskiner end normalt, og dels fordi Mørklægningen i det hele taget vanskeliggjorde Arbejdet baade i selve Kulgaarden og ved Kultagningen saavel som for de ved Røgkammerrensning m. v. beskæftigede Arbejdere.

Det skal siges, at man fra Statsbaneadministrationens Side saa med Forstaaelse paa de fremsatte Ønsker om bedre Belysning ved Depotterne, og da der fra det rejsende Publikum samtidigt klagedes over Mørket paa Stationerne og i disses Nærhed, blev der gjort Forsøg paa at hidføre nogen Forbedring, men det strandede paa Luftværnsmyndighedernes Modstand.

Generaldirektoratet lagde dog ikke af den Grund Sagen paa Hylden, men fortsatte Bestræbelserne, da vi naaede ind i den anden Mørklægningsvinter. Efter at Københavns Politi ved Nytaarstid i Aar havde udsendt Meddelelser, som kunde forstaaes paa den Maade, at Mørklægningen vilde blive skærpet, blev hele Pro-

blemet derfor taget op paany. Dette resulterede som bekendt først og fremmest i en Bekendtgørelse om, at Mørklægningsbestemmelserne ikke skulde haandhævedes strengere end tidligere; men samtidig blev der ligesom aabnet en svag Mulighed for Forbedringer inden for Statsbanernes Omraade og paa denne Basis er der herefter arbejdet videre.

Af Omtalen i en bestemt Sag i sidste Nr. af vort Blad — Ønsket om Forlængelse af Forberedelses- og Afslutningstiderne under Mørklægningen — vil Læserne have bemærket, at der stadigvæk var Liv i Sagen angaaende Belysningsforholdene. Generaldirektoratet meddelte nemlig, at der var indledet Forhandling om Forbedringer ogsaa af den udendørs Belysning.

Denne Gang er Generaldirektoratets Bestræbelser kronedes med Held, idet de vedkommende Myndigheder har tilladt en Række Lempelser i Mørklægningsbestemmelserne. Af disse er det særligt de Forhold, som vedrører Stationspladserne og Anlægene uden for Maskindepoterne, som er af Interesse for vore Medlemmer.

For en Del større Rangerpladser med Mastebelysning er der, paa Betingelse af at Belysningen indrettes centralbetjent, saa den straks kan neddæmpes ved Forvarsel, givet Tilladelse til en 4 Gange saa stærk Belysning som hidtil.

Vi ved, at det Personale, som skal rangere omkring paa Stationerne — og dette hvad enten det drejer sig om de lokale Rangermaskiner eller Godstogenes Arbejde — vil hilse en



saadan Forbedring med Glæde. Det skal tilføjes, at vi desuden vilde sætte overmaade megen Pris paa at faa anbragt f. Eks. en blaa Pære paa Vandkranerne paa Stationerne, saa Lokomotivførerne under Kørslen ind paa en Vandtagingsstation lettere bliver i Stand til at kunne se, hvor Vandkranen staar, og kan indrette deres Kørsel derefter.

For saa vidt angaar de til Maskindepoterne henhørende, men udenfor selve Remiserne anbragte Anlæg saasom Kuludleveringssteder, Askekasser, Rensegrave, Drejeskiver m. v. er det ligeledes Mening, at der ved en Del større Depoter skal tilvejebringes en stærkt forbedret lokal Belysning. Dette vil naturligvis fremme Maskinernes Ekspedition ved Kulgaardene og Renseanlægene, men herudover vil det tillige sikkert fjerne en Del af den Usikkerhedsfølelse, som hidtil har virket trykkende paa Lokomotivpersonalet, der næsten intet har kunnet se de nævnte Steder.

Som ganske kort meddelt i sidste Hovedbestyrelsesreferat foretages der for Tiden Forbedringer i belysningsmæssig Henseende i følgende Remiser: Gb., Hg., Ge., Kø., Ng., Fa. og Ar.; Vinduer og Ovenlys monteres med Skodder og Portene med Neddæmpningsanordninger, saaledes at Belysningen omtrent bliver som i Fredstid.

Det er det af Banechef Engqvist ledede „Mørklægningsudvalg“, der paa Statsbanernes Vegne har deltaget i Drøftelserne vedrørende dette Forhold. Lokomotivmændene takker for den ventede Forbedring, der forhaabentlig naar at blive gennemført i nær Fremtid. Kunde der ogsaa naas til en Forbedring af Belysningen i Mastesignalerne, særligt paa Strækninger med de kraftigt lysende Vejoverkørselssignaler, vilde dette blive stærkt paaskønnet.

### VELFÆRDSFORANSTALTNINGER I SNEGLETEMPO

Vi er forbavset over den Langsomhed, hvormed man undertiden arbejder i 1. Distrikts Banetjeneste, naar det gælder Velfærdsforhold for Personalet. Ikke saaledes at forstaa, at det drejer sig om en eller anden Luksusforanstaltning, men om noget absolut paakrævet. Det kunde se ud til, at der et eller andet Sted

mangler den fornødne Forstaaelse af Tingene. Eller mon det skulde være paa Grund af manglende Arbejdskraft, de to Sager, vor Organisation i Aar havde med paa Ønskesedlen, har haft en næsten utrolig langsom Gang.

I Begyndelsen af Marts sendte de fire Jernbaneorganisationers Udvalg vedrørende Personalets Opholds- og Tjenestelokaler sine Ønsker til Distrikterne. I 1. Distrikt drejede det sig for vor Organisations Vedkommende kun om to Forslag: Nyt Gulv i Lokomotivpersonalets Omklædningsværelse i Gedser samt Udvidelser af Kontorforhold m. v. i Elektrokontrollen.

I Gedser var bemeldte Gulv itu adskillige Steder dels paa Grund af Slid og dels paa Grund af Rotters og Mus' Rumsteren. Der var saaledes ikke Tale om nogen Velfærdsforanstaltning i dette Ords sædvanlige Opfattelse, men om en nødvendig Reparation eller Fornyelse. Det skal indrømmes, at man heller ikke gjorde Indvendinger af nogen Art. Som det fremgaar af den for nylig optrykte Protokol over Forhandlingen den 18. Juni kunde Distriktschefen nemlig ved Forhandlingen oplyse, at Arbejdsordre var givet, og at Arbejdet skulde udføres som almindelig Vedligeholdelse.

Man maa imidlertid arbejde meget langsomt i den Egn af Landet; thi der blev ikke taget fat paa Arbejdet førend i Begyndelsen af Oktober, og det skete først, da Organisationen havde henledt Distriktets Opmærksomhed paa, at man for at foretage Reparationen nødvendigvis maatte flytte Klædeskabene ud i Remisen, medens det nye Gulv blev lagt, og at det jo ikke vilde være heldigt at foretage en saadan Udflytning i den kolde Aarstid. (Vi skylder at tilføje, at det, efter at denne Artikel er skrevet, er meddelt, at Materialeangel og andet mere presserende Arbejde har været Aarsag til Forsinkelsen.)

For saa vidt angaar Elektrokontrollen er Lokaleforholdene der meget for smaa. Der er kun et forholdsvis lille Kontor til Lederne, og da der paa visse Dage med stor Trafik er 2 Mand til Tjeneste samtidig, er der alene af denne Grund for lidt Plads. Der savnes desuden fuldstændig Magasinplads til Opbevaring af Effekter af denne eller hin Art. Naar der f. Eks. ankommer Uniformsgenstande til Elektroførerne og de Overportører, som hører ind under Elektrokontrollen, maa det hele henlægges paa en

Briks eller andet tilfældigt Sted, hvor det er uden Kontrol, naar Depotlederne under Udøvelsen af deres Tjeneste maa forlade Kontoret — det er da ogsaa sket, at en Uniformsgenstand er blevet borte.

Som Følge af de omtalte Forhold er der fremsat Anmodning om Udvidelse af Kontoret, saa der bliver fornøden Arbejdsplads til de Mennesker, som beskæftiges dér, samt om Indretning af et Lokale, der kan benyttes som Magasin. Desuden har vi under Hensyn til, at en Del af Depotledernes Kontrol med Vognløb o. l. udføres under Togenes Forbikørsel, fremsat Forslag om, at Vinduerne i Kontoret placeres paa mere hensigtsmæssig Maade end hidtil.

Det er dog ikke alene en Udvidelse af Pladsforholdene i Elektrokontrollen, som er paakrævet. Ogsaa Opvarmningen lader meget tilbage at ønske. Sidste Vinter maatte Personalet sidde og fryse i Kontoret, hvor der var uhyggeligt fodboldt. Kontrolmaalinger viste, at der kun var 4—5 Graders Varme 10 cm over Gulvet. Da man naturligvis ikke i Længden kan udføre stillesiddende Arbejde under saadanne Forhold, blev der anmodet om en elektrisk Ovn, men dette blev afslaaet Gang paa Gang, og først hen i Februar—Marts Maaned kunde Distriktet bekvemme sig til at gaa med til en saadan Foranstaltning Gennemførelse. Det er derfor naturligt, at der udover det foran anførte vedrørende større Kontor og et nyt Magasin tillige er fremsat Ønske om Ændringer i Varmeinstallationen, saa Lokalet bliver til at arbejde i. Endelig er der fremsat Ønske om Klædeskabe af den fastsatte Normalstørrelse i Stedet for de eksisterende smalle Skabe.

Øg hvad har Distriktet saa foretaget sig i denne Sag, efter at den som foran omtalt i Marts Maaned blev fremsendt dertil?

Om der i det hele taget er foretaget noget, ved vi ikke nøje. I hvert Fald blev det ved Forhandlingen den 18. Juni udtalt, at det skulde blive undersøgt, om det var nødvendigt at foretage saa stor en Udvidelse, som af Organisation foreslaaet, og Forslag skulde derefter blive tilsendt Generaldirektoratet. Der havde ganske vist dengang været 3 Maaneder til de fornødne Undersøgelser, og siden da er der forløbet yderligere 4 Maaneder, men man har endnu ikke meddelt Organisationens noget som helst om, hvilket Resultat man er kommet til;

end ikke efter at Sagen ved en Skrivelse af 1. September er bragt i Erindring.

Medlemmerne kan ikke forstaa en saa langsom Forretningsgang, og vi maa ærligt indrømme, at ogsaa vi finder, at et noget hurtigere Tempo vilde være i høj Grad ønskeligt.

## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### Glasvindskærmene endnu en Gang.

I de to sidste Numre af Bladet har en jysk Kollega fortalt os, at der paamonteres Glasvindskærme paa Siden af H-, P- og R-Maskinernes Førerhuse, og han har klaget over, at de Skærme, man sætter paa, er for smalle.

Ja, det er let at forstaa, at det var en Jyde, der skrev disse 2 Artikler, for her paa Sjælland har vi endnu ikke set noget til Gennemførelsen af den omtalte aldeles udmærkede Velfærdsforanstaltning i Praksis.

Paa de Maskintyper, hvor vi har disse Skærme — Litra E og S — er Personalet meget glade for dem; thi de yder jo en virkelig god Beskyttelse. Derfor har vi ønsket dem paa alle Maskiner, og saavidt jeg ved, er det ogsaa engang blevet sagt os, at Ønsket var imødekommet; men i 1. Distrikt har vi som nævnt endnu ikke set noget til Skærmene udover paa ganske enkelte Maskiner. Hvorfor skal vi holdes hen, uanset at adskillige Maskiner har været i Værkstedet.

E. H.

I Betragtning af, at det er over 3 Aar siden, der blev indledet Forsøg med disse Glasvindskærme paa Loko P, og at det er ca. 1 Aar siden, Generaldirektoratet gik med til Skærmens Anbringelse paa Litra H, P og R, kunde man jo nok vente, at Paamonteringen var gaaet noget hurtigere for sig. Centralværkstedet i København oplyser paa vor Forespørgsel, at der for nylig er blevet ændret ved Tegningen, men at der nu er en Del Skærme færdige, og at de Maskintyper, som skal have saadanne paamonteret, ikke mere vil gaa ud af Værkstedet uden at være forsynet dermed.

Med Hensyn til Bredden af Glasvindskærmene har man — foranlediget ved den tidligere Indsenders Forslag om at faa dem 30—40 mm bredere og Redaktionens Henstilling om at anstille nogle Forsøg hermed — henledt vor Opmærksomhed paa, at det er Profilbestemmelserne, som har dikteret den fastsatte Bredde, 100 mm, idet den største tilladte Konstruktionsprofil for Lokomotiver er 3150 mm. Det er derfor, der kan være bredere Glas paa S-Maskinerne end paa E, H, P og R.

Red.



## NATEKSPRESSEN P 903

I Begyndelsen af dette Aar blev det meddelt Offentligheden, at der efter Manuskripter af Digteren Emil Bønnelycke vilde blive optaget hele 2 Jernbanefilm eller rettere Lokomotivfilm: „P 903“, der skulde optages af Filmsselskabet Palladium, og „Lokomotivet“, som Nordisk Film vilde optage.

Saavidt os bekendt er der paa Grund af Skuespiller Johs. Meyers Tilskadekomst endnu ikke begyndt paa Optagelserne til „Lokomotivet“. Derimod er „P 903“, som for øvrigt senere har faaet føjet „Natekspressen“ til sin Titel, færdig og vises for Tiden i World Cinema i København.

Efter at Palladium var gaaet i Gang med „P 903“, har man læst om, at der blev optaget en Række Situationer paa Kvistgaard Station, som ikke laa ret langt fra Filmens Hovedrolles Indehaver, nu afdøde Skuespiller Carl Alstrups, Bopæl. Vi har ogsaa erfaret, at der i nogle Dage var 4 Mand paa Gedserekspressens Maskine, nemlig foruden det rigtige Lokomotivpersonale tillige de to Skuespillere, som skulde udføre Lokomotivførerens henholdsvis Lokomotivfyrbøderens Rolle i Filmen. Det blev dog ikke en „Jernbanefilm“ i den Forstand, man havde ventet. Om Eksprestogsfart er der aldeles ikke Tale, og det er ikke Jernbanemændenes Gerning, som den former sig i det virkelige Liv, der her vises, men et paa nogle Steder stærkt fortegnet Billede heraf.

„Natekspressen“ er en Kriminalfilm, hvis Handling i det væsentligste foregaar i en lille Stationsby med Stationsmesteren som Hovedperson. Der vises en hel Del gode Jernbanebilleder, af hvilke det tydeligt fremgaar, at sagkyndige Folk fra Statsbanerne har assisteret ved Instruksen og Tilrettelæggelsen.

Der ydes i Filmen udmærket Kunst særligt af den gamle Stationsmester, som bliver Drabsmand for at værges om sin Datter, og til Slut, da hans Udaad er opdaget, spadserer ud i Sporet for at lade sig køre ned af Natekspressen. Carl Alstrups Fremstilling af denne sin sidste Rolle er stor og ægte Kunst. „Natekspressen“ vil sikkert nok finde sit Publikum.

For saa vidt angaar de rent jernbanemæssige Forhold tænker den, der kender dem, uvilkaarligt paa, hvorledes disse Optagelser mon egentlig er gaaet for sig. Har Skuespillerne i længere Tid opholdt sig i Kvistgaard og filmet paa Stationen? Har de virkelig fremført en P-Maskine, saaledes som det ses i Filmen? o. s. fr. Vi kan hertil oplyse, at det kun er en Del af Stationsbillederne, som er optaget i Kvistgaard. Resten er optaget paa Palladiums Atelier i Hellerup, hvortil Statsbanerne har udlaant alle nødvendige Dele for at kunne lave en til de mindste Enkeltheder nøjagtig Kopi af Kontor m. v. paa en mindre Landstation. Ved Lokomotivoptagelserne har baade den egentlige Lokomotivfører og hans Lokomotivfyrbøder saavel som den Maskiningeniør, der har overvaaget samtlige disse Optagelser, trykket sig ind i Hjørnet bag Skottet eller bøjet sig ned ved Gulvet, saa de ikke er kom-

met med paa Filmen, men dog stadig har kunnet holde fornødent Udkig. Ved en af disse Optagelser maatte man sætte en R-Tender til en P-Maskine for at Filmsfolkene kunde faa Plads paa Tenderen, hvorfra man havde fjernet den særlige Kulkasse.

Statsbanerne har i det hele taget, for at Fremstillingen af de jernbanemæssige Forhold kunde blive saa realistisk som muligt, ydet Filmens Instruktører en udstrakt Medvirken, og selv om Resultatet ikke blev den ventede „Jernbanefilm“, er det blevet en Film, som sikkert vil vise sig levedygtig gennem længere Tid.

### DIREKTE FORBINDELSE MELLE TOGMASKINER OG INDKØRSELSSIGNALER

Store Ulykker ved Forbikørsel af Stopsignaler hører heldigvis til Sjældenhederne. Saa meget desto større Opmærksomhed vækker det naturligvis, naar Uheldet indtræffer. Det er derfor forstaaeligt, at en saadan Ulykke som Regel bliver det staaende Samtaleemne i vide Kredse. Man hæfter sig først og fremmest ved en evt. tilstedeværende Mulighed for manglende Agtpaagivenhed fra Lokomotivpersonalets Side. En Ulykke som Følge af Kørsel forbi „Stop“ er derfor medvirkende til at skabe Røre om et gammelt Problem, som i Øjeblikket yderligere har faaet et Præg af Aktualitet gennem de Vanskeligheder, der paa Grund af Mørklægningen er opstaaet for Togfremførelsen. — Fra udenforstaaendes Side spørges det, om ikke Jernbanernes Driftssystem paa et vist Punkt er ustabil, om der ikke er noget uheldigt i, at Lokomotivets Folk mangler direkte Forbindelse med Liniens Folk. Kunde man tilvejebringe en saadan Forbindelse, vilde Sikkerhedsprocenten komme op paa et endnu højere Tal end det nuværende, menes det.

Det vil derfor være formaalstjenligt at fremdrage og belyse, hvilke Erfaringer man hidtil har gjort med Anlæg til Tilvejebringelse af Afhængigheder mellem det rullende Materiel og de stationære Anlæg.

Først maa det fastslaas, at det efter Sagens Natur er vanskeligt at konstruere Apparater til en saadan Afhængighed tilstrækkeligt effektive, d. v. s. med en Svigttingsprocent, der ligger under den menneskelige. Den Brøkdel af et Sekund, hele Systemet skal virke i, nødvendiggør en usvigelig sikker Funktion af hver lille Enkelthed. Og naar det af Erfaring vides, hvilke Vanskeligheder bl. a. det skiftende Vejrlig kan volde selv mindre komplicerede Anlæg, maa ethvert Forsøg paa en Løsning af Problemet paa Forhaand mødes med en vis Skepsis.

Det har da ogsaa hidtil vist sig meget vanskeligt at konstruere et Anlæg, der ikke umiddelbart indlysende var behæftet med saa mange Fejlkilder, at enhver Tanke om et virkeligt Fremtidsprojekt straks maatte opgives. Maaske netop derfor har saa mange Teknikere haft Interesse for Forholdet og



eksperimenteret med de forskellige Apparater, hvoraf kun de udnyttede omtales i det følgende.

En af de første, som vovede sig ud ad denne Teknikens Blindgade, var Italieneren Bonelli. Hans Opfindelse gik ud paa at forsyne Maskinerne med Telegrafapparater og anbringe Telegrafledning af Rundjernstænger imellem Skinnerne. Forbindelsen tilvejebragtes af en Kost paa Lokomotivet. Denne snurrige Idé blev virkelig bragt til Udførelse paa en ca. 8 km lang Bane ved Turin, men maatte ret hurtigt opgives, fordi man kunde indse, at den i det lange Løb ikke vilde opfylde de stillede Sikkerhedskrav.

Saa prøvede man helt andre Metoder. Først og fremmest søgte man Midler til at overføre „Stop“-Signalerne til Førerhuset ad rent automatisk Vej. Allerede i 1854 vides et saadant Apparat at være forsøgt paa London—Brighton Banen, uden at Konstruktøren, Withworth, dog saa noget Resultat af sin Opfindelse. De engelske Jernbanemyndigheder var iøvrigt ikke interesserede i Anvendelsen af en saadan Opfindelse. Man ønskede ikke at foretage sig noget, som kunde svække Lokomotivpersonalets Opmærksomhed.

Senere har man i mange Aar benyttet et automatisk Afhængighedsanlæg paa Londons Undergrundsbaner. Det bestaar af en Arm, der er anbragt paa en vandret Akse. Naar Signalet stilles paa „Stop“, bliver Aksen drejet saaledes, at Armen kommer til at staa lodret. Paa Togenes Bremsledning er anbragt en tilsvarende Arm i en saadan Højde over Planum, at den ved Forbikørsel af Stopsignalet vil støde imod den lodretstaaende Arm og derved iværksætte Bremsning.

Dette forholdsvis simple System har i Tidens Løb vist sig at fungere særdeles tilfredsstillende, men det egner sig kun til Anbringelse paa Steder, hvor de ydre Omstændigheder ikke kan virke forstyrrende paa Funktionerne, og har derfor ikke videregaaende Interesse, naar det drejer sig om Kørsel paa de aabne Banestrekninger.

Endvidere findes der i England et særligt Signalsystem til Anvendelse under den hyppige Taage. Det bestaar af et Apparat med en lodret Cylinder, der indeholder et Magasin med 50 Knaldkapsler. Under Cylinderen er anbragt en specielt konstrueret Arm, som automatisk anbringer en af Kapslerne paa Skinnen, naar det paagældende Signal sættes paa „Stop“.

Et saadant Apparat vil heller ikke med større Fordel kunne anvendes paa de danske Jernbaner; for tæt Taage er jo et relativt sjældent Fænomen her i Landet, og Apparatets Anvendelse som Signalmiddel er udelukkende baseret paa den langsomme og agtpaaagivende Kørsel under Taage. Under hastigere — og hyppigere — Toggang er Apparatet baade for ustabil og for omstændeligt at anvende.

I Frankrig, der var det Land, som havde størst Interesse for Ideen, anvendte man fra 1872 den saakaldte *franske Krokodille*. I sin oprindelige Form bestod den af en Pedal, som laa i Sporet, og et paa Maskinen anbragt Stempel, der kunde forskydes i

lodret Retning og havde et lille Hul i den nederste Ende. Pedalen kunde bevæges, saa den kun var løftet op over Skinnerne, naar det tilsvarende Signal stod paa „Stop“, medens den i modsat Fald var sænket ned mellem Skinnerne. Hvis en Maskine passerede et Stopsignal og dermed en hævet Pedal, bevirkede Pedalen en Løftning af Stemplet, som enten udløste Dampfløjten eller en Hammer, der ved et Slag paa en Klokke averterede Lokomotivføreren om Fare.

Disse Apparater var meget primitive og kom ofte i Uorden. Systemet er derfor senere modificeret. Paa Lokomotivet er der blevet anbragt en lille Dynamo; den af denne frembragte elektriske Strøm løber over en Elektromagnet, som, saa længe Strømmen har uændret Styrke, fastholder en bevægelig Arm af Jern. Ledningen, som Strømmen løber i, er viklet om en anden Elektromagnet, der er anbragt forneden paa Lokomotivet i Højde med Skinnerne. Paa Banelegemet mellem Skinnerne er ogsaa anbragt en Elektromagnet, der kan bevæges og staa i Forbindelse med Signalet, saaledes at den løftes op, naar Signalet stilles paa „Stop“. Derved kan Lokomotivmagneten glide ganske tæt forbi Skinne-magneten uden dog at berøre denne. Den herved opstaaede Induktion bevirker, at Strømmen i Ledningen paa Lokomotivet svækkes et Øjeblik, hvorved Magneten oppe paa Førerpladsen ikke længere er i Stand til at holde paa den bevægelige Arm. Denne falder ned og bevirker, at der lige foran Lokomotivførers Plads tændes en rød Lampe med Ordet „Stop“, samtidig med at en Sirene begynder at hyle. Hvis Lokomotivføreren trods alt stadig ikke bremser, sætter Apparatet den automatiske Bremsning i Gang, og Toget standser.

Det ser altsammen saare tilforladeligt ud, og Anskaffelsen af saadanne Apparater vilde maaske ogsaa kunne synes en Efterfølgelse værd, dersom Systemet ikke allerede havde haft Andel i een stor Togulykke. Den store Jernbaneulykke ved Lagny i Nærheden af Paris skyldtes for en stor Del, at det Afhængighedsapparat, der var anbragt det paagældende Sted, svigtede.\*) Beretninger fra dengang fortæller, at Vejret var taaget og usigtbart, men at Lokomotivføreren paa Trods heraf holdt Farten, fordi han gjorde Regning paa, at Apparatet i Tilfælde af Signalforbikørsel vilde standse Toget. Det vil i Realiteten sige, at Apparaterne — til Trods for at man som Kontrolforanstaltning havde indført den særlige Hastighedsmaaler, der anvendes i nogle Lande, og som paa en Papirstrimmel registrerer hele Kørslen bl. a. ved at angive Hastigheden paa ethvert Punkt paa Banen\*\*) — med Tiden var blevet en Slags Sovepude for Lokomotivpersonalet.

Det maa derfor siges, at disse Apparater har bekræftet den gamle Regel, at en Sikkerhedsforanstaltning, der plejer at være til Stede, frembyder større Fare, naar den mangler, end hvis den slet ikke havde eksisteret.

\*) Se bl. a. D. L. T. 1935 Side 35.

\*\*) Se D. L. T. 1928 Side 240.



Disse forskellige Opfindelser har altsaa eet til fælles. De egner sig ikke til at spille den Rolle i Sikkerhedssystemet, man gerne vilde have dem til. Den menneskelige Svigtningprocent ligger stadig langt under Apparaternes, — ja, forskellige udenlandske Statistiker har endog opgjort den menneskelige Svigtning til at være blot nogle faa promille af Apparaternes. Den menneskelige Paalidelighed og Agtpaagivenhed er saaledes stadig Faktorer af umaadelig sikkerhedsmæssig Værdi. Og den Anskuelse, der tidligere gjorde sig gældende, at ethvert menneskeligt Indgreb betød en Fare, som man maatte fjerne ved Teknikens Hjælp, har i Tidens Løb ubetinget vist sig at være en forfejlet Tiltro til Teknikens Ufejlbarelighed.

Ethvert Sikringsssystem kan svigte — ligesaa vel som Mennesket kan det — man har set det Gang paa Gang. Sidst har Gubbero-Ulykken i Sverige for nylig vidnet herom. Mennesket er stadig paa visse Punkter uovergaaet af Tekniken. *Derfor opnaas den største Sikkerhed ikke ved at forhindre de menneskelige Indgreb, men ved at gøre Forholdene hvorunder Indgrebene foretages saa gode som muligt.*

*Man maa derfor i Stedet for at ærgre sig over, at den direkte Forbindelse mellem Liniens Folk og Lokomotivets Folk ikke er blevet til noget, glæde sig over, at vort Lokomotivpersonale saa samvittighedsfuldt udfører deres ansvarfulde Gerning.* —

Paa den anden Side maa man naturligvis ikke se bort fra, at det effektive System kan komme. Det er muligt, at Opfindelsen vil blive gjort. Men det er Fremtidsfantasi; vor Tids Teknik synes som her omtalt ikke at levne disse Ideer nogen Chance. Ifølge Beretninger fra Udlandet har man prøvet baade Stærkstrømsteknik, Svagstrømsteknik, Højfrekvensteknik, Akustik og Optik, men hidtil uden Udsigt til større Muligheder for at løse Problemet.

I Forbindelse hermed er det værd at erindre, hvorledes de store Opfindelser paa Jernbaneområdet, der hidtil er gjort, saa godt som alle paa et givet Tidspunkt maatte komme. Var det ikke blevet den ene, der havde gjort Opfindelsen, saa var det blevet en anden. Eksempelvis skyldtes Lokomotivets Oprindelse ikke en enkelt Mands Arbejde, men, som Robert Stephenson udtrykte det, en hel Nation af Ingeniører. — Vignier og Saxby konstruerede paa samme Tid Apparater, der hver for sig repræsenterede et egentligt Sikringsanlæg — o. s. v. Man fandt hurtigt en Vej at følge, og der fortsatte man ud ad, til man naaede Maalet. — Men noget helt tilsvarende har man ikke fundet ved Eksperimenterne med den direkte Forbindelse mellem Stop-signalerne og Lokomotiverne. Man har grebet Problemet an fra alle Vinkler og Kanter, men mangler stadig en bestemt Retning at lede Forsøgene i.

Det synes dog, som om man i Tyskland koncentrerer sig om Anvendelsen af Induktionssystemet. Paa Strækninger, hvor Hastigheden overskrider en vis Grænse, er der blevet indført Apparater af dette System suppleret med ikke tidligere anvendte Kontrolapparater. Forsøgene er dog endnu saa forholdsvis nye, at de hidtil opnaaede Resulta-

ter næppe kan danne Grundlag for en sikker Bedømmelse af Anlæggets Effektivitet og Anvendelsesmuligheder.

Det maa sluttelig bemærkes, at ifølge Statistiken maa man nutildags rejse over Strækninger som Jorden rundt 550 Gange eller tilbringe 50 Aar uafbrudt i en Kupé for at miste Livet ved en Jernbaneulykke. Selv om dette kun er et Gennemsnitsresultat af Sandsynlighedsberegningernes Tumlen med de store Tals Lov, kan der ikke være Tvivl om, at Toget, selv uden den direkte Forbindelse mellem Togmaskine og Signaler, er det sikreste eksisterende Befordringsmiddel at benytte.

Vagn Mathisen,  
Medhj. ved D. S. B.

## FÆLLESSTATION FOR STATS- OG PRIVATBANERNE I HJØRRING

Lørdag den 3. ds. blev Hjørring nye Station, som er fælles for Statsbanerne og de 3 Privatbaner, der løber ind til Hjørring, og som hidtil har haft deres egen Banegaard, indviet; samtidigt blev Tog paa Hirtshalsbanen, hvis Strækning er blevet noget omgagt, for første Gang ført over de nye Spor.

Aarsagen til den stedfundne Omlægning var Statsbanernes Ønske om en Sporforbindelse mellem Statsbanestationen i Hjørring og Hjørring—Hirtshalsbanens Spor, saa Lyntogene kunde køre direkte til Hirtshals. I Forbindelse med dette Spørgsmaal blev der i 1934 af Hjørring Privatbaner fremsat Forslag om en Sammenlægning af Hjørring Privatbanestation med Hjørring Statsbanestation, hvorefter der skulde ske en fuldstændig Optagelse af Privatbanerne Hjørring—Hirtshals, Hjørring—Løkken—Aabybro og Hjørring—Hørby paa Statsbanestationen.

Ved Forhandling mellem de i Sagen interesserede Parter opnaaedes der Enighed om et noget ændret Projekt, som i Hovedsagen gaar ud paa, at der foretages en Forlægning af Hirtshals- og Løkkenbanerne mod Vest og Syd paa en Strækning af henholdsvis ca. 3 og ca. 2 km, saaledes at disse Baner sammen med Hørbybanen fra Vest kan føres tværs over Vestbanegaardens Sporplads og ind paa Statsbanestationen, som samtidig ombygges og udvides. Til Anlægget, der i alt vil komme til at koste ca. 4 Millioner Kroner, er ydet Tilskud fra Arbejds- og Socialministeriet i Henhold til Loven om Beskæftigelse af langvarigt arbejdsløse; endvidere er der ydet Tilskud af Hjørring Amt og Kommune og af Statens saakaldte „Vejkrydsfond“, medens Restudgiften er afholdt af Statsbanerne og bevilget paa den aarlige Finanslov.

I Forbindelse med Stationsudvidelsen og Forlægningen af Privatbanerne er udført en Række Bro- og Vejanlæg.

Efter Udvidelsen af Statsbanestationen raader denne til Brug for Statsbanerne over 3 Hovedspor med tilhørende Perroner og 4 Depotspor, ligesom Sporforholdene ved Varehuset er forbedrede.



Fra og til Statsbanernes Perronspor vil der kunne køres direkte paa Signal til og fra Hirtshals.

For hver af de tre Privatbaner er anlagt et Perronspor. Mellem den forlagte Hørbybane og Statsbanernes Hovedspor anlægges en Sporgruppe med ialt 9 Spor til Brug for Privatbanerne som Depotspor og ved Overlevering af Vogne mellem Privatbanerne og Statsbanerne. Syd herfor er opført en ny Remise, en 20 m Drejeskive, Kulforsyningsanlæg og Fyrgrave m. v., alt til fælles Brug for Statsbanerne og Privatbanerne.

Fællesstationen vil endvidere i nær Fremtid blive udstyret med et fuldt moderne Sikrings- og Signalanlæg, betjent fra to Signalposter beliggende Vest og Øst for Perronerne. Alle Signaler og alle vigtigere Sporskifter vil blive drevet ved Hjælp af Elektromotorer, saaledes at Omstilling kan ske ved Betjening af elektriske Kontakter i Signalposterne.

Hovedbygningen, der ikke længere var tidssvarende, og som efter Privatbanernes Optagelse skal bestride en større Trafik, er blevet gennemgribende ombygget og udvidet. Som paa flere andre af Statsbanernes ældre Stationer fandtes der tidligere Ventesal i begge Ender af Bygningen, forbundet ved en lang smal Forhal ud mod Gaden. Der er nu tilvebragt en lys og rummelig Forhal i hele Bygningens Bredde med Døre til Forplads og Perron. I Forhallen ligger Billetsalg, Rejsegodsekspedition, Oplysningskontor, Ventesale, Restaurationslokaler, Garderober og Kiosker. Bag Restaurationen er indrettet Opholds- og Spiselokaler for Stationens Personale. Alle Banernes Ekspeditionskontorer er samlet i den ene Ende af Bygningen bag Billetsalg og Rejsegodsekspedition. Paa 1. Sal fandtes tidligere 3 Lejligheder; de to af disse er nedlagt, og der er indrettet Administrationslokaler for Privatbanerne, Kontor for Overbanemester m. m.

Det Vest for Hovedbygningen beliggende Varehus, der heller ikke var helt tidssvarende, og som fremtidig ogsaa skal bestride Ekspeditionen af Privatbanernes Stykgodstrafik, vil blive ombygget.

Udførelsen af selve Sporarbejderne og de udførelse Stationsanlæg har været delt mellem Privatbanerne og Statsbanerne og er udført med Banernes Anlægskolonner.

Ved Arbejdernes Udførelse har i alt væsentligt været beskæftiget langvarigt arbejdsløse Haandværkere og Arbejdere, hovedsagelig fra Byen og den nærmeste Omegn. Paa Grund af Vanskeligheden ved paa Stedet at fremskaffe den tilstrækkelige faglærte Arbejdskraft til Udførelsen af Bygningsarbejderne har det dog i den forløbne Sommer været nødvendigt tillige at henvise nogle arbejdsløse københavnske Bygningshaandværkere til Arbejdet. Disse har været indkvarteret i en Barak tilhørende Arbejds- og Socialministeriet. Da de henviste Arbejdere i Henhold til Beskæftigelsesloven skal udskiftes efter nogen Tids Beskæftigelse, har det samlede Antal beskæftigede været betydeligt, ialt ca. 1100, og det er saaledes et ikke uvæsentligt Bidrag, der hermed er ydet til Bekæmpelse af Arbejdsløsheden.

Af Hensyn til Arbejdets Udførelse og Trafikkens Opretholdelse har man ikke kunnet indføre alle tre Privatbaner paa een Gang, Hørbybanen blev derfor allerede indført til Fællesstationen den 19. Maj og Løkkenbanen den 11. August 1942.

Med Indføringen af Hirtshalsbanen paa Statsbanegaarden den 3. Oktober 1942 er Privatbanernes fuldstændige Optagelse paa Fællesstationen saaledes afsluttet, og fra denne Dag overtager Statsbanerne hele Ekspeditionen af Privatbanernes Person- og Godstrafik, medens Vestbanegaarden nedlægges som Station.



### Dræbt under Udkørsel fra Remisen.



Tirsdag den 29. September afgik Lokomotivfører P. K. Storm, Nyborg, ved Døden som Følge af et Ulykkestilfælde.

Under Udkørslen fra Remisen bemærkede Storm, der skulde fremføre Tog 29, at Skorstensklapperne strejfede Taget af Førerhuset; hans Agtpaagivenhed heroverfor medførte, at han i et Sekund tilsidesatte Hensynet til sit eget Liv og derved fik Hovedet i Klemme mellem Førerhus og Remiseport. Ambulancen ankom i Løbet af faa Minutter og førte vor bevidstløse Kammerat til Sygehuset; men han udaandede paa Vejen dertil.

En trykkende Tavshed bredte sig overalt blandt os, hans Kammerater. En hjertelig og dybtfølt Medfølelse samlede sig om det Hjem, der paa saa haard en Maade havde mistet en god Mand og Fader. En trofast Kammerat var gaaet bort midt under Udøvelsen af sin Gerning.

I Nyborg havde Storm ligesom i Padborg, hvor han i mange Aar havde været og hvorfra han for kun et halvt Aar siden blev forflyttet hertil, kun Venner. Hans lyse, frejdige og vennesele Sind havde ogsaa i Nyborg gjort ham til en kær Ven, Kollega og Medarbejder. Vi forstaar og deltager i den Sorg, der saa pludselig har ramt hans Hustru og Børn.

Fredag den 2. Oktober førtes Baaren under stor Deltagelse fra Sygehuset til den smukt pyntede Jernbanevogn, der skulde bringe Storm til Esbjerg. Lokomotivførerafdelingens Formand bragte her et Farvel fra fynske Lokomotivmænd og sluttede med at udtale: „Du rej-



ser ikke alene, dine kære Tanker og alle dine Kammeraters Tanker vil følge dig paa din sidste Rejse."

Begravelsen foregik fra Jerne Kirke Søndag den 4. Oktober Kl. 14,30. Der var sendt Kranse fra de fleste af Landets Afdelinger, Statsbanerne, Remisehaandværkere og Remisearbejdere i Nyborg, Dansk Jernbaneforbunds og Jernbaneforeningens Afdelinger i Nyborg. 6 Lokomotivførere fra Nyborg stod Æresvagt. Struer, Aarhus, Fredericia, Esbjerg, Padborg og Nyborg Afdelinger var repræsenteret ved Faner.

Præsten talte trøstende Ord til de efterladte. Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere fra Nyborg bar Kisten til Graven. Efter Jordpaakastelsen talte Organisationens Formand smukt om den afdøde Kammerats Pligt-opfyldelse, der havde kostet ham Livet; han bragte Storm en Tak fra danske Lokomotivmænd for det Arbejde, han i mange Aar havde udrettet som Tillidsmand i Padborg. Formanden for Nyborg Lokomotivførerafdeling bragte derefter en sidste Hilsen fra Kammeraterne i Padborg og Nyborg.

Vi vil bevare og ære Lokomotivfører P. K. Storms Minde.  
C. S.

### Taksigelse.

Da det ikke er mig muligt at takke hver enkelt Afdeling, beder jeg herigennem alle Afdelinger modtage min og Børnenes hjertelige Tak for al den Venlighed og Deltagelse, der udvistes over for os i Anledning af vor kære Mand og Faders Død og Begravelse. En særlig Tak til Organisationens Formand, Hr. Soph. Jensen, samt Lokomotivfører Carl Schmidt for de smukke Ord ved Graven.

Marie Storm.

### Lokomotivpersonalets Hjælpefond.

#### Uddeling af Understøttelse.

I Henhold til Hjælpefondens Vedtægter uddeles i December Maaned d. A. Understøttelser i Portioner paa 50—100 Kr., der kan søges:

1. Af Medlemmer.
2. Af pensionerede Lokomotivmænd.
3. Af Lokomotivmænds Enker.
4. Af forældreløse Børn under 18 Aar efter de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningskemaer udleveres fra 15. Oktober og maa senest den 15. November være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Vestre Boulevard 45, 1. København V.

De Ansøgere, hvem Understøttelse bevilges, vil modtage Underretning herom den 15. December.

Repræsentantskabet.



#### Udnævnelse fra 1.—10.—42:

- Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører (min. Udn.):
- S. T. Stenkvist, Kbhavns Godsbgd., i Gedser.
  - B. H. S. Jensen, Struer, i Herning.
  - A. L. J. Sell, Nyborg, i Lunderskov.
  - H. K. Mikkelsen, Aarhus, i Frederikshavn.
  - E. C. L. Brandt, Kbhavns Godsbgd., i Brande.
  - E. L. Ohlsen, Aarhus, i Padborg.
  - A. K. Sørensen, Fredericia, i Padborg.
  - N. L. Andersen, Nyborg, i Padborg.
  - K. J. R. Jensen, Struer, i Herning.
  - N. P. Thomsen, Struer, i Brande.
  - H. P. B. Cronval, Vordingborg, i Padborg.
  - I. W. J. Frikov, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.
  - K. E. Jarmø, Kbhavns Godsbgd., i Brande.

#### Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—10.—42:

- Lokomotivførerne:
- P. A. M. Jacobsen, Nykøbing Fl., til Kbhavns Godsbgd.
  - A. Thorsen, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.
  - A. M. Christensen, Brande, til Aarhus.
  - O. B. J. Saalbach, Padborg, til Korsør.
  - V. E. T. Sørensen, Brande, til Korsør.
  - E. V. Buch, Nykøbing Fl., til Næstved.
  - A. H. Petersen, Padborg, til Korsør.
  - M. Jensen, Frederikshavn, til Aarhus.
  - S. O. S. Jensen, Brande, til Aarhus.
  - S. K. R. N. Thomsen, Padborg, til Nykøbing Fl.
  - K. P. M. Nielsen, Korsør, til Gedser.
  - G. H. Sørensen, Korsør, til Gedser.
  - C. O. Nielsen, Lunderskov, til Nykøbing Fl.
  - J. M. Hansen, Gedser, til Roskilde.
  - V. R. O. Berg, Padborg, til Korsør.

#### Forflyttelse fra 1.—11.—42:

- Lokomotivfører J. A. Mathiesen, Ringsted, til Kbhavns Godsbgd.

#### Afsked:

- Lokomotivfører J. B. Jørgensen, Fredericia, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—11.—42 (min Afsked).

#### Dødsfald:

- Lokomotivfører P. K. Storm, Nyborg, den 29.—9.—42.

#### Paaskønnelse:

Den øverstbefalende for de tyske Tropper i Danmark har udtalt sin Anerkendelse og ladet udbetale en Belønning paa 50 Kr. til Lokomotivfyrbøder E. B. Jensen, Fredericia, for konduitemæssig Optræden den 3.—6.—42, da der var opstaaet Ild i en Akselkasse paa en med Ammunition belæst Godsvogn i et Tog.



**Statsbanepersonalets Sygekasse.**

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige Speciallæger i Øre-, Næse- og Hals sygdomme fra 1. Oktober d. A. antaget Ørelæge, Dr. med. Svend Christensen, Resenvej 10, Skive, Konsultation Kl. 13—15, undtagen Lørdag.

Det meddeles herved, at Overlæge, Dr. med. G. V. T. Borries, Palægade 5, København K., fra 1. Oktober er ansat som Sepciallæge i Øre-, Næse- og Hals sygdomme for Sygekassens paa Sjælland-Falster boende Medlemmer.

Endvidere meddeles, at Sygekassens Medlemmer, efter at Sygekassen har afsluttet Overenskomst med Foreningen af Øre-Næse-Halslæger uden for København, har Adgang til efter Henviisning fra Jernbanelægen at benytte en af nedenfor anførte Speciallæger, der alle kan

modtage Patienter til Indlæggelse paa Klinik eller Hospitalsafdeling for Sygekassens Regning.

*Samtlige* paa Sjælland og Falster boende Medlemmer kan efter frit Valg benytte en af de i København ansatte Speciallæger, nemlig:

Dr. med. Sv. Heiberg, Vestre Boulevard 4, København. Overlæge, Dr. med. G. V. T. Borries, Palægade 5.

Medlemmer, der har Bopæl uden for København og Københavns Amtsraads kreds, kan i Stedet for de nævnte Speciallæger i København benytte en af nedennævnte uden for København boende Speciallæger efter frit Valg: Overlæge, Dr. med. K. Kettel, Slotsgade 34, Hillerød. Overlæge, Dr. med. P. Mørch, Amtssygehuset, Roskilde. Ørelæge C. Skovmand, Villakvarteret 46, Holbæk. Ørelæge Arnold M. Jørgensen, St. Peders Kirkeplads 11, Næstved.

Ørelæge A. Vibede, Torvet, Nykøbing F.

**STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER**

m. v. i Juli Maaned 1942 samt i Tidsrummet April—Juli 1942 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1941 i runde Summer.

	Juli Maaned		1942	
	1942	1941	Forøgelse	Formind.
Personbefordring .....	12 960 000	11 160 000	1 800 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	12 200 000	9 600 000	2 600 000	
Postbefordring .....	700 000	640 000	60 000	
Andre Indtægter .....	740 000	710 000	30 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>26 600 000</b>	<b>22 110 000</b>	<b>4 490 000</b>	
<b>Driftsudgifter .....</b>	<b>16 550 000</b>	<b>15 500 000</b>	<b>1 050 000</b>	
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>10 050 000</b>	<b>6 610 000</b>	<b>3 440 000</b>	
Afskrivning .....	530 000	600 000		70 000
Forrentning .....	1 310 000	1 430 000		120 000
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>÷8 210 000</b>	<b>÷4 580 000</b>		<b>3 630 000</b>

	April—Juli		1942	
	1942	1941	Forøgelse	Formind.
Personbefordring .....	40 410 000	34 330 000	6 080 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	42 350 000	35 730 000	6 620 000	
Postbefordring .....	2 630 000	2 400 000	230 000	
Andre Indtægter .....	2 720 000	2 360 000	360 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>88 110 000</b>	<b>74 820 000</b>	<b>13 290 000</b>	
<b>Driftsudgifter .....</b>	<b>59 650 000</b>	<b>54 920 000</b>	<b>4 730 000</b>	
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>28 460 000</b>	<b>19 900 000</b>	<b>8 560 000</b>	
Afskrivning .....	2 120 000	2 400 000		280 000
Forrentning .....	4 510 000	5 130 000		620 000
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>÷21 830 000</b>	<b>÷12 370 000</b>		<b>9 460 000</b>

I Forhold til Juli 1941 er

Indtægten af Personbefordringen steget med ca. 1,8 Mill. Kr.

Indtægten af Godsbefordringen steget med ca. 2,6 Mill. Kr. og forskellige andre Indtægter steget med ca. 0,1 Mill. Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca. 4,5 Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 1,1 Mill. Kr.

Hvis man regner med en tilsvarende ekstraordinær Afskrivning som i 1941/42, bliver det samlede Resultat af Driften samt Afskrivning og Forrentning, at der i Juli 1941 var et Overskud paa ca. 0,4 Mill. Kr. og i Juli 1942 et Overskud paa ca. 4 Mill. Kr.



**MEDLEMSLISTEN**

*Optaget som ekstraordinære Medlemmer.*

pens. Lokomotivførere

pr. 1.—6.—42:

J. Laugesen, Sandal pr. Fredericia.  
N. S. Christensen, Molbechsvej 1, 2., Kbh. Valby.

pr. 1.—7.—42:

O. A. Liljekrans, Saxogade 86, 4. th., Kbhvn. V.

pr. 1.—8.—42:

A. L. Holman, Bakkevej 4, Lysbro, Silkeborg.  
N. Stubbe, Strindbergsvej 44, Kbhvn. Valby.  
H. A. R. Folkenberg, Ingerslevsgade 104, Kbhvn. V.  
T. M. Henningsen, Schleppegrellsgade 61, Aalborg.

pr. 1.—9.—42:

S. M. R. Poulsen, Enghave Pass. 3, 2., Kbhvn. V.  
S. C. Rasmussen, Chr. Winthersvej 64, Aabyhøj.

*Rettelser til  
Adressefortegnelsen*

Lokomotivførerafdelingerne:

*Gedser Afd.:* Formandens Adresse er: Langgade 14.

Motorførerafdelingerne:

*Helsingør Underafd.:* Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: T. P. H. Laursen, Sct. Annagade 33, 1.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

*Afd. 2:* Kassererens Navn og Adresse rettes til: H. Vi-berg, Blankavej 39, 4., Valby.

Afleveret til Avispostkontoret den 20. Oktober 1942.



Kuranstalt for: **Klokken og Inhalatorium**

Forkølelsessygdomme - Hals-, Strube- og Luftrørskatar.  
Bronchitis og Asthma - hos Voksne og Børn.

Kronprinsessegade 22 — Aabent Kl. 9—15 — Telefon Palæ 7



**Hygiejniske Gummivarer**

*Katalog gratis*

**Amk. Gummivare Industri**

Vestergade 3 København K. Tlf. Byen 4195



10 Aars Garanti

*Der er en Del Folk  
i faste Stillinger*

som udelukkende køber Deres Møbler i det anerkendte  
Møbelfirma **HOLM & LARSEN**

Skandinaviens største Møbelmagasin. Vort Firma, grundl. 1895,  
yder Dem den største Garanti og borger for reel Behandling.

**KREDIT**

kan Indrømmes fra 20 Kr. pr. Md. Brugte Møbler tages i Bytte.

**HOLM & LARSEN A/S**

St. Nikolajvej 8 — C. 71 55 — Nora 71 29

**Vordingborg**

**ENGELBREDT** • Fodtøjsmagasinet  
Vordingborg Telf. 349

**CENTRALCAFEEN** (Lille Lorry)

J. Petersen - Algade 57

Vordingborg

Telefon 456

Morten Christensen **Isenkramforretning**

Telefon 417 • Vordingborg • Telefon 417

**Hovedbanegaardens Restaurant**

KØBENHAVN

*Billige*

*Priser!*

anbefales

de ærede Rejsende.

Husk Marketenderiet!

*Hurtig*

*Betjening!*

Ærbødigst F. L. VILTOFT

**Nykøbing Falster**

HERRE- OG DRENGEBEKLÆDNING

**BRISTOL**

Poul Jensen

Nykøbing F.

REDAKTION: *Soph. Jensen og E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V. Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 8 aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.  
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.  
Postkonto 20 541.