

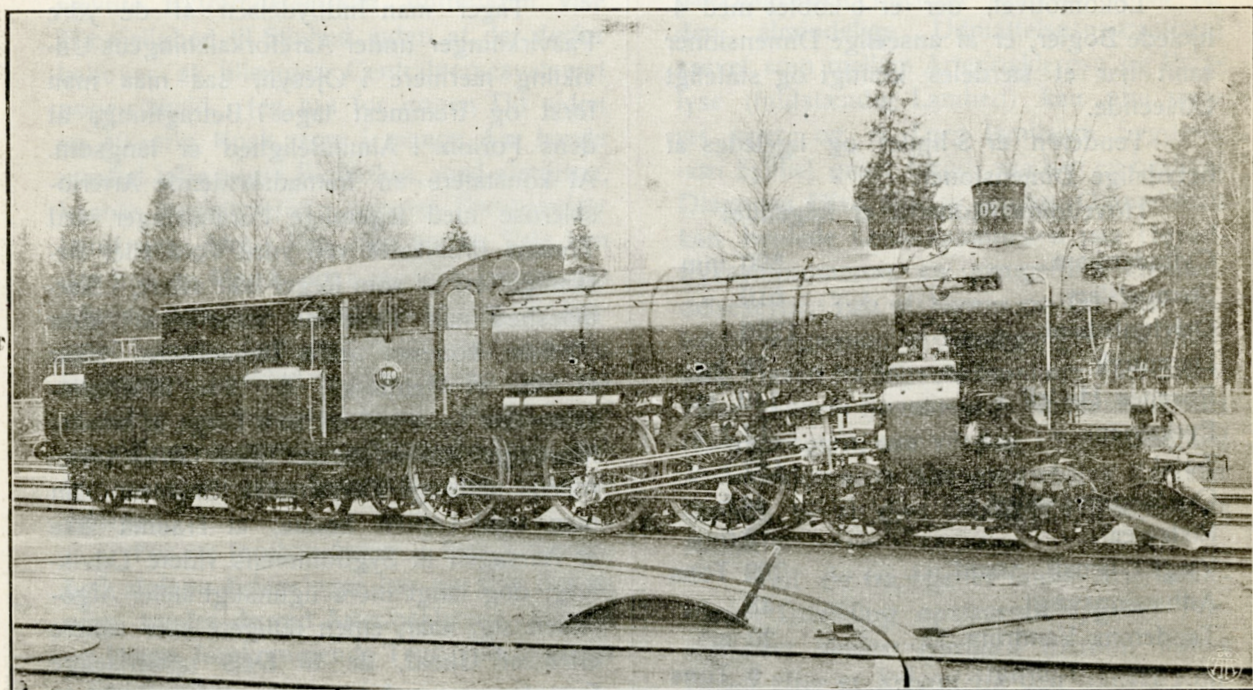


Nr. 20.

15. Oktober 1910.

10. Aarg.

Lokomotiv Litr. B til de svenske Statsbaner.



Fra »Motala Verkstads Nya Aktiebolag« er for nylig leveret 8 Persontogslokomotiver Litr. B.

Disse Lokomotiver, som er forsynede med Ingeniør W. Schmidts Overheder, er af en for Statsbanerne ny Type beregnet til svære Iltog, hvorfor de har 10 Tons

større Tjenstvægt end Statsbanernes tidligere Iltoglokomotiver Litr. A.

Som en aldeles ny Anordning, der ikke forud har været anvendt i Sverrig, maa nævnes den automatiske Spjældregulering, der anvendes paa disse Lokomotiver.

Denne Anordning, som bestaar af en

mindre Dampcylinder, kombineret med Bevægelsen til Overhederens Spjæld samt gennem et Damprør staar i Forbindelse med Regulatordampprøret, aabner og lukker Spjældet automatisk, naar Regulatoren aabnes eller lukkes, hvorved Overhedningen sættes i eller ud af Virksomhed. Herigennem opnaas, at man altid har Sikkerhed for, at Overhederens Spjæld er lukket, naar Dampen ikke passerer Overhedningsrørene, hvorved disse Rør beskyttes mod for stærk Overhedning, hvilket ved Spjældets Bevægelse med Haandkraft er afhængig af Personalets Paapasselighed. Ved Prøvekørslen funktionerede denne automatiske Spjældregulering særdeles vel med en jævn og rolig Gang.

Dampcylindrene har Sikkerhedsventiler, der virker automatisk ved for høj Kompression.

Lokomotivet, der er 6-koblet med 4-hjulede Bogier, er af anseelige Dimensioner samt har et særdeles kraftigt og stateligt Udseende.

Tenderen er 8-hjulet og ligeledes af betydelige Dimensioner.

Hoveddimensionerne er følgende:

Cylinderdiam.....	590 mm
Stempelslag.....	610 »
Drivhjulsdiam.....	1750 »
Damptryk.....	12 kg
Rørenes Hedefl.....	140 m ²
Fyrkassens »	12,7 »
Total »	152,7 »
Overhedningsareal.....	44,8 »
Ristearreal.....	2,6 »
Vægt i tjenstf. Stand.....	702 Tons
Adhæsionsvægt.....	48 »
Tenderens Vandrum.....	20 m ³
» Kulrum.....	6 Tons
» Vægt, tjenstf.....	46,6 »

Som det fremgaar af Illustrationen, er Sandkassen anbragt uden om Domen.

Denne Anbringelse, der forener det praktiske med det arkitektoniske, vilde være at anbefale for vore danske Lokomotiver.



Jernbaneuheld og Katastrofers Indflydelse paa Aareforkalkning (Arteriosklerose).

Over dette Emne har Læge ved det tyske Lokomotivpersonales Rekreatiohjem Dr. Sieman i en Forsamling af Læger i Mainz holdt Foredrag.

Da det ligesom i Dr. Saxtorph Steins Afhandling: »Undersøgelser over Lokomotivpersonalets Høreorganer og Signalthørelsen« kan have sin store Interesse for Lægmanden at faa et lille Indblik i Lokomotivtjenestens Indflydelse paa Organismen, tager vi ikke i Betænkning at gengive dette Foredrag, der vel er isprængt latinske Navne, men til en lettere Forstaaelse er medgivet de populære Benævnelser.

Aareforkalkning er det første sikre Tegn paa, at man bliver »gammel«; men hvorledes den gennem Lokomotivtjenesten kan fremskyndes og videre udvikles, vil fremgaa af Dr. Sieman's Foredrag.

Red.

Tager man Indflydelsen af de ydre Paavirkninger under Aareforkalkningens Udvikling nærmere i Øjesyn, saa maa man først og fremmest tage i Betragtning, at dens Forløb i Almindelighed er langsom. At konstatere en fremadskridende Arteriosklerose med legemlige Forandringer ved Trauma (fremkaldt ved ydre Vold eller Beskadigelser) er som Regel ikke svært, i Særdeleshed naar Patienten umiddelbart efter Uheldet kommer under Behandling. Naar til Eks. et Menneske, der lider af arteriosklerosisk Svimmelhed som Følge af mindre legemlige Beskadigelser, giver Arteriosklerosens naturlige Forværrelse Skylden, kan man med Lethed bevise, at Trauma ikke er Aarsagen til Sygdommens videre Udvikling; dog langt mere ugunstigt stiller Afgørelsen sig, naar, enten tidligere eller senere efter et Uheld, de til Dels upaaviselige Symptomer paa Arteriosklerose føres tilbage paa disse, og i Særdeleshed hvor der indtil Uheldsdagen har været en tilsyneladende, saavel legemlig som aandelig Styrke til Stede. Af den Grund kan det lønne sig ganske kort at beskæftige sig med nogle Punkter, som kommer i Betragtning ved Diagnoserens Fastsættelse i Aareforkalkningens Begyndelsesstadium.

Omend Arteriosklerosen efterhaanden i en væsentlig Grad influerer paa Patientens Befindende, saa maa man dog ikke se bort fra, at de enkelte Organer kan være ulige delagtige deri, og at Betydningen af den ved Arteriosklerosen besværliggjorte Blod-cirkulation fremfor alt er afhængig af de angrebne Organers Vigtighed for hele Legemet.

Betænk her, at ikke alle Arterier (Puls-aarer) i Legemet udnyttes i lige høj Grad, saa vil vi kunne forstaa, at snart vil de svagelige Symptomer kunne stamme fra Hjernen, snart fra Hjertet eller muligvis fra Underlivsorganerne; man behøver her kun at tænke paa Diabetes mellitus¹ som Følge af Pankreazirrhose² eller endelig den i Extremiteten³ — jeg henviser her til den intermitterende (afbrydende) Hinken, som kaldes Dysbasia angiasklerotica. Aarerne i de nævnte Extremiteter kan undertiden vise Tilbøjelighed til Stivhed, uden at der derfor behøver at tillægges Centralnervesystemet nogen Skyld. Jeg saa for nogen Tid siden en 40-aarig Kusk, som i mange Aar havde maattet løfte svære Blyblokke, med abnorme, haarde Radialarterier; nervøse Forstyrrelser fandt jeg ikke. Paa den anden Side kan der hos en Mand, der i aandelig Henseende arbejder særdeles strængt, men som til Gengæld kun har Lejlighed til en ringe legemlig Bevægelse, foruden at han maaske ofte maa undvære tilstrækkelig Søvn, meget godt være Encephalomalaci (Hjerneblødhed), det første væsentlige Symptom paa Arteriosklerose.

For os Jernbanelæger, i hvis Virksomhed afgivne Erklæringer har en stor Betydning, træder de ved Arteriosklerose i Hjerne og Hjerter forekommende Tegn paa Sygdom i Forgrunden.

Den nervøse Form for *Arteriosklerosis crebri* viser sig i Begyndelsen i en tiltagende, saavel legemlig som aandelig Træthed. For

¹ Sukkersyge.

² Bindevævs-Betændelse i den store Mavekirtel eller Krøskirtelen under Maven.

³ Lemmerne.

dens Paavisning er det ofte vigtigt at konstatere, hvorvidt der fra tidligere Tid har været konstitutionel Anlæg af Hjernerystelse, hvilket nemlig ofte kan konstateres gennem Patientens Stamtræ. Patienterne personlig er ofte patologiske Karakterer: uensartede i deres Væsen, mistænksomme og lejlighedsvis, selv ved god Intelligens, paavirkede af paranoiasiske Trækninger (grænsende til Sindssygdom). Man maa dernæst tænke paa *den klassiske Trias*: Svimmelhed, Hovedpine, Hukommelsessvagthed. Dertil forener sig ikke sjælden Talebesværligheder, ogsaa apatiske og monoparetiske (sløve) Fremtoninger af kortere Varighed. Af legemlige Symptomer indfinder sig undertiden Stivhed i Hofte- og Knæleddene, forhøjet passiv Modstand ved Bevægelser og pinlige Rygsmerter. *Patellarreflexerne* (Knæledreflekserne) er for det meste forhøjet. Differential-Diagnosen imellem Arteriosklerose og den almindelige Udmattelsesneurastheni saavel som mellem Arteriosklerose og Paralyse (fuldstændig Lamhed) kan ofte være ret svær, og er *Lues* (smitsom Sygdom, især Syfilis) gaet forud, saa kan en bestemt Diagnose blive aldeles umulig. Omend man kan henlede Omærksomheden paa Hovedtryksymptomerne, en mangelfuld Genkendelsesevne, Tab af Navne og Tal, den saakaldte Stagnation af Tankegangen, en pludselig Gaaen fra Sans og Samling, eller Svækkelse gennem Søvnløshed, Noctambulismus (Søvnløshed), saa vil dog i Almindelighed Arteriosklerosens ikke progressive Karakter komme til at give Udslaget i Diagnosen Affattelse.

Ved de fra Hjertet under Arteriosklerosens Udvikling opstaaende sygelige Forstyrrelser skelner *Huchard* (berømt fransk Læge) efter et Referat fra den franske Kongres for indvendig Medicin i 1908 mellem 4 Stadier:

1. *Praesklerose* (Forløberstadiet)
2. Det *kardioterielle Stadium*,¹ bestaaende i *Tachykardie* og *dyspædiske Anfald*

¹ Stadiet, som omfatter Hjertets forøgede Talhastighed.

3. Den myolaluvilære Periode med Forandring af Hjerteklapper og Hjertermuskler
4. Hjertedilatation (Hjerteudvidelse).

For vort Vedkommende vilde det være af stor Betydning, naar vi var i Stand til at kende Arteriosklerosen i dens første Periode. Som bekendt bliver Hovedvægten ved de talrige nye Undersøgelser i høj Grad lagt paa saa hurtigt som muligt at faa konstateret det forøgede Blodtryk. At faa Kendskab hertil paa en Tid, hvor Følelsen i Aarerne endnu ikke er undergaaet nogen nævneværdig Forandring, er af særdeles stor Vigtighed, særlig ved Vurderingen af Katastrofers Indflydelse paa Arteriosklerosens videre Udvikling. Paa en Omtale af Metoderne for tidlig Erkendelse af Blodtrykket kan jeg ikke indlade mig, men maa henvise til det værdifulde Arbejde, som er præsteret af Müller i Tübingen. Jeg fremhæver dernæst, at efter Sterns Opgivelser finder for det meste en Formering af de røde Blodlegemer Sted ved begyndende Arteriosklerose, ligesom der ofte gennem Apparaterne af Determann og Hesz er konstateret en forhøjet Viscocitet (Tykflydenhed) af Blodet.

Resultaterne af disse Forskeres Arbejder er hovedsagelig indvundne gennem forskellige Undersøgelsesmetoder, der for den praktiserende Læges Virksomhed som Regel ikke egner sig til Anvendelse. I Praksis kan efter min Mening Diagnosen af den latente, d. v. s. begyndende Arteriosklerose, bortset fra Metoderne for Auscultation og Perkussion (Undersøgelse ved Hørelse og Bankning), foretages tilstrækkeligt sikkert gennem de disponible Metoder for Undersøgelser af Hjertets Funktion, og hvorved alle den syges Opgivelser maa tages i Betragtning. I Særdeleshed maa jeg erindre om Forstærkningen af den anden Aortatone, ligesom der ogsaa maa passes paa de stenokardiske Anfald (Hjertekrampe). Fornylig har Gable henvist til, at ved begyndende Arteriosklerose skal den saakaldte Stabilitet af Pulsens bortfalde, nemlig Forskellen af Pulsfrekvensen mellem opretstaaende og liggende Stil-

ling, som hos sunde Mennesker udgør mellem 8 og 10 Slag.

Vil man i specielle Tilfælde undersøge en Traumas Indflydelse paa Udviklingen, eller Forværringen af Arteriosklerosen, saa maa man fremfor alt forsøge at faa Patientens Tilstand før Uheldet konstateret. I afsluttet Form vil det sjælden være muligt; dog maa Undersøgeren holde Øje med alle årtiologiske¹ Momenter og forhøre, om Patienten paa en særlig Maade har været udsat for en af de almindelige Beskadigelser.

Saaledes bør det undersøges, om hvorvidt Traumets Indvirkning har været af lokal Natur, eller en almindelig Chokpaavirkning har været det udviklende Moment. Bekendt er det, at den pludselige Udvidelse af Karvæggene ved Løftning af svære Byrder ligesom direkte Kvæstelser i de blødere Legemsdele fremkalder Forandringer af de indvendige Karhinder. Det er ligeledes bevisligt, at en Brystkontusion kan fremkalde anearysmaartige (aareknudelignende) Forandringer i en atheramatøs Aorta (grødlignende Svulst i den store Hjertepulsaare). Det er ogsaa tænkeligt, at en traumatisk Entokarditis (saarlignende Bakterieudvikling i Hjertet) kan forplante sig til Arteriernes indvendige Hindsider.

Men disse lokale Svagheder staar langt tilbage for den i Almindelighed og i Særdeleshed ved Jernbanetrafikken optrædende Hyppighed, hvormed Legemet udsættes for Chokpaavirkninger. Og netop hertil maa den senere forgrenede Arteriosklerose føres tilbage, ikke alene for Tjenstmændenes Vedkommende, men ogsaa for det rejsende Publikum. Jeg oplevede saaledes for to Aarsiden, at en som Passager rejsende Lokomotivfører, hvis Arteriosklerose i Forvejen var mig bekendt, vilde tilskrive Sygdommens Opkomst et mindre ved denne Rejse forefaldet Togsammenstød.

Sammenholder vi disse Kendsgerninger med Arteriosklerosens langsomme Forløbsstadium, saa vil det være overordentlig svært af en bestemt Trauma at datere Ar-

¹ Læren om en Sygdoms Aarsager.

teriosklerosens Begyndelse. I Virkeligheden synes det jo som usandsynligt, ja endog umuligt, at en almindelig Rystelse af Legemet eller en pludselig Skræk skal kunne fremkalde en betændelsesagtig Forandring paa et eller flere Steder af Aarehindernes indvendige Sider. Ikke desto mindre omtales Trauma at mange Forfattere som et ætiologisk understøttende Moment for Arteriosklerosen. Til videnskabelig Forklaring maa vi søge efter et Bindeled, og disse bestaar i Afhængighedsforholdet mellem Nervesystemet og Sygelighed i Karsystemet. Denne Anskuelse har forøvrigt faaet Udtryk i en statistisk Meddelelse, som har været offentliggjort i »Archiv für Eisenbahnwesen« (Aargang 1909). Yderligere eksisterer der i Literaturen en Række Tilfælde, hvori Afhængighedsforholdet mellem Karsystemets Alteration (Ændring) og det traumatiske Nervechok behandles.

Paa hvilket Standpunkt staar Jernbanelægerne? — Efter mine Erfaringer antager mange, at Arteriosklerosen gennem en Trauma (Kvæstelse af Hovedet, Sindsrystelse) i det mindste kan forværre sig. Jeg har i hvert Fald i Løbet af de sidste 6 Aar i Rekreativshjemmet for det tyske Lokomotivpersonale set et stort Antal Patienter med Arteriosklerose, som tilskrev deres Lidelser Følgerne af et mere eller mindre alvorligt Driftsuheld under Tjenestens Udførelse. — Men ofte befandt Arteriosklerosen sig paa et saa fremskredet Stadium, at det kort i Forvejen passerede Uheld ikke alene kunde komme i Betragtning.

Af de talrige Tilfælde, som jeg i de senere Aar har set, tør jeg omtale nogle enkelte: Lokomotivfører G., 56 Aar gammel, fra Berlin faldt i Begyndelsen af 1905 ned af Maskinen og viste den 1ste Juni 1905 Hovedpine, Svimmelhed, Hukommelsessvagthed, Hjertebanken, Aandenød og en tydelig systolisk Lyd (Mislyd ved 1ste Hjertetone). — Lokomotivfører A. fra Halle, 46 Aar gammel, havde efter et Sammenstød den 15. December 1905 allerede den 8. Juni 1906 Symptomerne af Fedt paa Hjertet og en begyndende Arteriosklerose. — Lokomotiv-

fører Sch. af Berlin, 49 Aar gammel, havde i Januar 1907 det Uheld at styrte ned af Maskinen og klagede kort Tid efter over Svimmelhedsanfald. I Slutningen af 1908 sendtes han efter Diagnosen *Neurastheni* ifølge Trauma (Nervesvækkelse efter Beskadigelse) til Rekreativshjemmet. Jeg fandt en udbredt Arteriosklerose med Aandenød og begyndende Hjerteinsufficiens (Hjertesvækkelse) med tydelig Udbredelse i Hjertets venstre Side. — Den 37 Aar gamle Lokomotivfører Z. fra Posen havde i Nov. 1908 et Sammenstød og udførte endnu i 14 Dage efter Tjeneste, men maatte da paa Grund af Hovedpine og Svimmelhed melde sig syg. Den 8. Juni 1909 konstaterede jeg Arteriosklerose med vedvarende hurtigere Hjertefunktion.

Disse Tilfælde, som jeg til enhver Tid kan forøge med lignende, giver Anledning til at tænke paa, om ikke Driftsuheldenes Indflydelse paa Arteriosklerosens Udvikling i Almindelighed overvurderes indenfor Jernbanelægerens Praksis. Det er jo bekendt, at mange Tjenstmænd er tilbøjelige til at tilskrive Beskadigelserne i Tjenesten som eneste Grund for den med Arteriosklerosen forbundne Tjenestudygtighed. Og den Kendsgerning, at der i Aaret 1896 af 1000 forsikrede indenfor Jernbanedriften kun anmeldtes 52 Uheld, medens dette Antal indtil Aaret 1906 er steget til 82, taler for denne Bestræbelse.

Paa den anden Side er Arteriosklerosen en hyppig Lidelse hos Jernbanemænd og i Særdeleshed indenfor det kørende Personale. (Herunder er Lokomotivpersonalet indbefattet). Naar der nu indenfor Tjenstmændene i sidstnævnte Kategori næppe gives en eneste, der ikke under Tjenestens Udførelse har været udsat for en eller anden legemlig eller psykisk Trauma, saa kan man nok sætte sig ind i den vanskelige Situation, som Jernbanelægen ofte befinder sig i ved Affattelsen af Erklæringer, og af hvem det forlanges, at han kan datere eller i det mindste med en videnskabelig Begrundelse indestaa for, at en efter al Sandsynlighed forud tilstedeværende Arteriosklerose ved

en pludselig legemlig Beskadigelse har forværret sig. Og jeg tror, at en Jernbanelæge lettest kan handle retfærdigt ved den sidstnævnte Fordring, naar han fra Begyndelsen stiller sig paa det Standpunkt, at en Arteriosklerose ikke direkte fremkaldes gennem en Beskadigelse, men derimod kan forværres. Er den attestsøgende i en fremrykket Levealder, føler man tydelig de haarde og bugtende Arterier, og man kan da godt forstaa, at et heftigt Stød eller en stærk Skræk er i Stand til straks at gøre den ellers arbejdsdygtige Arteriosklerotiker utjenstdygtig. — Men vi ser ogsaa mange unge Tjenstmænd i det fjerde Decennium, som i kortere eller længere Tid efter et Driiftuheld giver tabt under de første Tegn paa en begyndende Arteriosklerose. Og netop hos disse findes ofte typiske Symptomer paa en traumatisk Neurastheni; Tegnet paa en lidt efter lidt tiltagende Svækkelse af Nervesystemet og Hjertet kommer i første Linie.

Skal man holde Hukommelsessvaghed, Svimmelhed, Hovedpine, den legemlige og aandelige Ulyst med vedvarende forøget Hjertevirksomhed for en cerebral (henhørende til Hjernen) Pirring eller for en acculte (skjult) Arteriosklerose? Eller hænger den stadig forøgede Hjertefunktion sammen med en direkte Beskadigelse af Hjertets nervøse Centralapparat? Efter mine Erfaringer staaer mange Jernbanelæger paa det Standpunkt, at de anser det som en Umulighed, at en vedvarende stigende Pulshastighed, saaledes som vi ofte finder ved traumatisk Neurastheni, kan ske, uden at der forekommer en organisk Forandring af Hjerte eller Hjerne. Derfor taler den Kendsgerning, at man i mange Tilfælde af tilsyneladende ren traumatisk Neurose har fundet arteriosklerotiske Forandringer af Hjernens Blodkar. Paa den anden Side kan man antage, at der ved *Commotio cerebri* (Hjernerystelse) opstaaer saa fine molekulære Forandringer, at vi indtil Dato endnu ikke har kunnet paavise disse.

Det er dernæst bekendt, at der iblandt en stor Del af Jernbanepersonalet, i Særdelighed Lokomotivfyrbøderne, udøves en

Virksomhed, der er den rette Jordbund for en tidlig Udbredelse af begyndende Arteriosklerose. Den aarelange Virksomhed paa et moderne Iltogslokomotiv stiller uafbrudt store Fordringer til saavel en legemlig Styrke som en aandelig Aarvaagenhed. Det er derfor let forstaaelig, at man indenfor Lokomotivpersonalets Kredse hyppigt kan træffe paa stivnende Pulsaarer allerede i Begyndelsen af Trediverne. Jeg har personlig ofte overbevist mig derom. Kommer der nu et pludseligt Nervechok med efterfølgende sjælelige Bevægelser og af vedvarende Natur til den allerede forhaanden værende Højspænding i Pulsaarsystemet, saa er som Regel en abnorm hurtig og tidlig Arteriosklerose den naturlige Følge. Den tilskadekomne vil uden videre lægge Ansvar for sin Sygdom, som han i Forvejen ikke har mærket noget til, over paa Uheldet. Og den attestgivende Læge vil i god Tro kunne sige, at den pludselige Tildragelse (Kontusion eller Nervechok) har befordret Sygdommens videre Udvikling, naar Arbejds- evnen og det subjektive Velbefindende ikke i Forvejen har taget Skade. Paa Begyndelsesstadiet er ofte en lettere Tildragelse tilstrækkelig til, at de forhen skjulte Sygdomspirer træder tydeligere frem. At der i et Tilfælde først viser sig en ren Neurose (Fællesnavn for Nervesygdomme), i et andet umiskendelig Arteriosklerose med typiske Tegn paa traumatisk Neurose, taler vel for, at Arteriosklerose og traumatisk Neurose kan adskilles fra hinanden.

Dette fremgaar ogsaa af Udfaldet af de forskellige Tilfælde. Prognosen (Forudtydning af en Sygdoms Gang) af en ukompliceret Arteriosklerose kan i Almindelighed stille sig gunstig, saalænge der intet Tegn paa Hjertesvagheder er til Stede, og saalænge det lykkes at udelukke alle skadelige Indflydelser under Arteriosklerosens Gang.

Forskellige navngivne Læger, bl. a. Schultze i Bonn, er enige om, at der i et vist Antal Tilfælde af traumatisk Neurastheni efterhaanden kan opnaas Bedring ved passende Behandling. Men meget ugunstig bliver Prognosen, saafremt Aaresygdommen

sammen med Nervalidelser forener sig til en virkelig *Circulus vitiosus* (Kredsslutning). Og det sidste Moment vil efter mine Betragtninger ogsaa indtræffe i de Tilfælde af Arteriosklerose, der efter en Jernbanekatastrofe i væsentlig Grad forværres.

Behandlingen af Arteriosklerose er efter von Noardens Udtalelser ikke saa sjælden en taknemmelig Opgave. Nærmere kan jeg ikke her komme ind derpaa, men jeg skal i Særdeleshed henvise til de forskellige Arbejder af Senator og von Noarden.

Ved begyndende Arteriosklerose har jeg i Lokomotivpersonalets Rekreationshjem set tilfredsstillende Resultater ved Anvendelsen af Diæt, Kulsyre, Bade, Jodpræparater og passende Kure. Dog, lige saa lidt som man kan gøre gamle Arteriosklerotikere unge, lige saa lidt maa man paanøde det unge Hjerte svære Kraftproduktioner.

Hvad det angaar med Therapien (Læren om Sygdommes Behandling og Helbredelse), som paa en ret ugunstig Maade paavirkes ved Jernbanekatastrofer, da indskrænker vor Virksomhed som Jernbanelæger sig væsentlig til Profylaxis (Forebyggelse). Vi har i Almindelighed først og fremmest at tænke paa Driitssikkerheden; dernæst maa vi drage Omsorg for, at Forvaltningen beskyttes for Tab ved en for tidlig indtrædende Tjenstuygtighed indenfor Personalet; *men tillige har vi at skærme dette mod en for tidlig Opslidning.*

Vor Profylaxis maa begynde med *Valget af Personale* ved dettes Ansættelse. Vi ved, at i Actiologien angaaende Arteriosklerosens Arvelighed spiller Giftstoffer, indtaget ved Nydelse, en stor Rolle; vi ved tillige, at længere vedvarende Infektionssygdomme kan udvikle sig til Arnestedet for Aaresygdomme. De strenge Bestemmelser, som ved Lokomotivfyrbødernes Ansættelser gælder for Nervesystemets Undersøgelse, bør i Særdeleshed ogsaa være gældende overfor Kredsløbsorganernes Tilstand. En indgaaende Undersøgelse af Hjertefunktionerne bør ikke untlades. Lige saa lidt som stærkt korpulente Lokomotivfyrbødere er

anvendelige i Banens Tjeneste, bør et underernæret Individ ansættes.

Naar vi nu til Slut ved, at legemlig og aandelig Overanstrengelse kan være skæbnesvanger ved Arteriosklerosen, saa maa vi som Læger bidrage vort til Indførelsen af de nødvendige Hviletider. I denne Forbindelse er det værd at tage under alvorlig Overvejelse, om ikke Lokomotivfyrbøderne *ex officio* to Gange om Aaret bør erholde 8 Dages Orlov. (I Prøjsen er der kun tildelt Lokomotivførerne Orlov. Anm. af Red.). For direkte at forringe Uheldenes ugunstige Indflydelse paa Arteriosklerosen, maa vi paa en passende Maade reducere Overvurderingen af disse ved umiddelbart efter et saadant at foretage en nøjagtig Undersøgelse af Hjerte og Nervesystem samt bekæmpe *Autosuggestionen* (Selvindskydelsen) hos den saarede. Kun derved føres Beskadigelserne tilbage til deres rette Grænser — til Gunst for den tilskadekomne og Gavn for Forvaltningen.

Depotforstanderstillingen.

Som bekendt eksisterer der Landet over adskillige Depoter, hvis Størrelse og hvor Antallet af Maskiner er saa ringe, at det, om saa maa siges, i vore Tider vilde være en urimelig Flothed at stationere en særlig Lokomotivformand der, omend det selvfølgelig er en naturlig Sag, at der ogsaa saadanne Steder maa findes en Leder. I Reglen anvendes, hvor da ikke særlige Forhold gør sig gældende, den ældste Lokomotivfører som Depotforstander.

Man skulde nu mene, at naar Statsbanerne paalægger en Tjenestemand, der fuldtud daglig maa udføre den samme Tjeneste paa Lokomotivet som sine andre Kolleger i Depotet, yderligere Arbejder, der berøver ham en Del af hans Fritid, da ogsaa vilde være saa generøs at yde et Vedlag.

Men ingenlunde er dette Tilfældet. Vedkommende har utvivlsomt kun den Ære

at være bebyrdet med en Stilling, som alt-saa i Ordets rette Betydning kun kan kaldes brødløst Arbejde. Sammenlignet med lignende Bibeskæftigelser saavel indenfor Jernbaneetaten som ved andre Institutioner stilles Lokomotivpersonalet ogsaa her højst ugunstigt. Man behøver i saa Henseende blot at henvise til, at enhver, der fungerer som Lokomotivformand eller Mester, erhoder særlige fastsatte Diæter.

For Privatbanernes Vedkommende er dette Spørgsmaal baseret paa et langt mere retfærdigt Grundlag, idet den ledende eller saakaldte Førstefører er højere gageret end de øvrige af hans Kolleger. Her ser man Ansvar og Overarbejdet blive honoreret med klingende Mønt i Modsætning til Statsbanernes Lokomotivførere, for hvem Tildelingen af Stillingen som ansvarshavende for Depoterne er en Pligt at modtage, og hvorimod Indsigelser intet nytter.

Med Hensyn til det Ekstraarbejde, som i et saadant Depot er at udføre udover den daglige Tjenestetid som Lokomotivfører, da kan dette langtfra regnes for ringe, undertiden 2 à 3 Timer daglig paa de mest forskellige Tider er nødvendigt for at faa de mangeartede Opgaver tilrettelagt, saasom Udfærdigelser og Forsendelser af forskellige Rekvisitioner over Brændsel, Smørematerialer, Petroleum o. s. v., Udfærdigelser af Meddelelser, Besvarelser af modtagne Skrivelser, Kontrol af Reparationer, Tilsyn med Vandforsyningsapparaterne, hvor saadanne findes, og saa fremdeles. Alt i alt et ret omfangsrigt Arbejde, der ved mange Lejligheder lægger stort Beslag paa hans i Forvejen knapt tilmaalte Frihed. Yderligere kommer hertil, at den faste Løn i saadanne Depoter som Regel ifølge Lønningens Bestemmelser er ca. 100 Kr. mindre pr. Aar end i andre Byer, idet disse oftest henhører til Klasse c eller d.

Indførelsen af Timebetaling efter en nærmere fastsat Beregning vilde sikkert ogsaa være til Gavn for Statsbanerne, idet Antallet af Ansøgninger om Forflyttelser fra saadanne Depoter af sig selv vilde indskrænkes. Forhaabentlig vil vor Hovedbe-

styrelse tage dette Spørgsmaal op til nærmere Overvejelse og forelægge det for Administrationen.

a + b.

Kære Lokomotivtidende!

Synes Du nu ikke, at Tiden er inde til, at vor Forening indgav indtrængende Forestilling til Regering og Rigsdag om, at alle Lokomotivfyrbødere, som forretter Førertjeneste, blev forfremmet til Lokomotivførere, netop nu! Hvorfor? Jo, af flere Grunde; først og fremmest fordi at det er et baade naturligt og retfærdigt Forlangende, og dernæst fordi at Lokomotivfyrbøderne, der herefter bliver forfremmet, er mindst 12 Aar gl. ansatte, og derfor er den pekuniære Side af Sagen (som i visse Retninger er Regeringens ømme Punkt i disse Tider) ikke synderlig til Hinder for at opfylde vort beskedne Forlangende, idet Lønforskellen mellem Lokomotivfyrbødere med 3 Tillæg og Begyndelseslønnen for Lokomotivførere omtrent falder sammen, ja er endog visse Steder højere end Lokomotivføreren, saa som sagt den pekuniære Side af Sagen kan ikke afholde d'Her Lovgivere fra at imødekomme vort Ønske. Og saa er der en Ting til; vi ældre Lokomotivfyrbødere har ligesom en vis Ret til at blive taget Hensyn til i den Retning, idet, dengang vi blev ansat 1899–1900, blev Lokomotivfyrbøderne forfremmet til Lokomotivførere 6 à 7 Aar gl. i Tjenesten, og med dette for Øje var der mange af os, der tog ud at køre. Jeg er klar over, at vi ikke ad Rettens Vej kan forlange at blive forfremmet af ovennævnte Grund; men at vi ser det Tidspunkt med Længsel imøde, da vi kan vente at blive forfremmet, nu da vi har kørt dobbelt saa længe som hine i 1900, er vist let forstaaelig, og nu er der, synes jeg, en billig Maade uden store Omkostninger for Regeringen at imødekomme vort Ønske.

Altsaa Forfremmelse af Lokomotivfyrbøderne til Lokomotivførere, efterhaanden

som de bliver 12 Aar gl. i Tjenesten, indtil alle Rangermaskiner er besatte med Lokomotivførere, saaledes at Anvendelse af Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere bliver en ren Undtagelse. Dette maa være et af de Maal, D. L. & L. F. maa lægge hele sin Magt ind paa at naa, og Lykke og Held med det.

J. H.

E. S.

Som det fremgaar af ovenstaaende, er Lønnen jo omtrent ens, og Sportlerne vil bortset fra Natpenge ogsaa blive ens, Alders-tillæggene vil ligeledes falde til samme Tid, hvilket jeg herved gerne vil henlede den ærede Hovedbestyrelses Opmærksomhed paa ved et eventuelt Andragende til Rigsdagen.

H.

D. L. & L. F.

Aftenunderholdning med Bal

afholdes i Linnegade Nr. 25 i Kjøbenhavn den 17de Oktober d. A. Kl. 8 pr. Følgende Kunstnere optræder: Konferencier Hr. Aksel Breidahl, Koncertsangerinde Fru Anna Asmundsen og Koncertsanger Hr. Hans Petersen. — Nærmere ved Program.

Udenbys Medlemmer, som kan deltage, uden at der forlanges Afløsning fra Kjøbenhavn, er velkomne.

Festudvalget.

*

*

*

Til Medlemslisten.

Viborg Afdeling.

Indmeldt fra 1ste September 1910:

Lokomotivfyrbøder K. Knudsen, Aalestrup

Korsør Afdeling.

Indmeldt $\frac{1}{8}$ 1910:

Lokfb. T. H. Petersen

Indmeldt $\frac{1}{7}$ 1910:

Lokfb. Thomsen

Europas største Banegaard.

Efter $7\frac{1}{2}$ Aars forberedende Arbejder, saasom Opførelsen af Rangerbanegaardsbygninger, Terrainforandringer og Sporanlæg, er der i denne Tid taget fat paa Opførelsen af den anden Halvdel af det mægtige Komplex, som skal danne den ny Hovedbanegaard i Leipzig.

Naar atter andre $6\frac{1}{2}$ Aar er forløbne, vil der i Aaret 1916 i Hjertet af Tysklands Messe- og Boghandlermetropol findes den største Banegaard, som endnu har været rejst i Europa.

Den ny Banegaardsbygning vil rejse sig paa de tre tidligere vigtigste Banegaardes Plads, nemlig Dresdner, Magdeburg og Thüringer, hvilke altid har været de stærkest trafikerede i Leipzig. Hovedbygningen vil faa en Længde af 298 Meter. Til den 62 Meter lange Midterbygning slutter sig paa begge Sider en Hjørnebygning, som henholdsvis hver vil komme til at tilhøre Preussen og Sachsen. Desuden opføres 2 Sidefløje hver paa 90 Meters Længde, 6 store 220 Meter lange overdækkede Jernhaller med 24 Spor og 13 Perroner. Af Sporene tilhører Halvdelen Preussen, Resten de sachsiske Statsbaner.

Tværperronen er 24 Meter bred og beskyttes af en overdækket Hal med en Højde af 36 Meter. Hovedbygningen alene vil koste ca. 6 Millioner Mark. Af de forskellige Brobygninger maa særlig Broen over Brandenburger-Strasse fængsle Interessen. Den er anlagt over samtlige paa Hovedbanegaarden beliggende Spor og forbinder den indre By med Forstaden Schönefeld.

Den ny Banegaard vil blive langt større end den saa berømte Frankfurter Banegaard, som hidtil har staaet som Europas største, og antagelig vil den i de første 10 Aar ikke faa nogen Rival.



Forskelligt.

Vembbanens nye Lokomotiver.

I min Omtale i forrige Nr. maa jeg tilføje, at alle (4) Maskiner har Lys-Dynamo, der ogsaa leverer Lys til Frontlanterne. Dynamoer smøres fra en Draabetæller paa Førerpladsen.

Stempelgliderne og Cylindrene smøres fra et automatisk Smøreapparat, der ligger paa Barrieren.

Vacumapparatet er ligesom vort, Hardy-Patent.

Sandkassen ligger ligesom paa de gamle sjællandske Maskiner ovenpaa Kedlen, saa fugtigt Sand er noget, der ikke kendes, og en Ting, vi ved D. S. B. desværre maa misunde dem. *Viggo Gundel.*

* * *

Som bekendt er »Great Western Railway« i England berømt for deres Eksprestog. I Sæsonen løber daglig 3 Eksprestog fra London til Exeter, en Afstand paa 278 km, uden Ophold i 3 Timer med en *Gennemsnitshastighed* af 93 km. Et fjerde Eksprestog passerer samme Strækning med en *Gennemsnitshastighed* af 90 km pr. Time.

* * *

Den ved Togenes Passage over Skinnforbindelserne fremkaldte Larm har i de senere Aar været saa ubehagelig i New-York, at den offentlige Menings Krav om en Ændring ofte har givet Anledning til Artikler i Dagspressen.

Da de Forsøg, som man derfor har foretaget med elektrisk Svejsning af Skinnestødene, har bragt tilfredsstillende Resultater, vil denne Fremgangsmaade blive benyttet i langt større Udstrækning.

* * *

Efter hvad der meddeles, foretog Sikkerhedskommissionen i New-York d. 20 Oktober 1908 Forsøg med Sikkerhedsskærme og Sikkerhedshjul paa Vogne. Forsø-

gene bestod i Opfangelsen eller Bortfjernelsen fra Sporene af henlagte Dukker af forskellig Vægt. Vognene maatte bevæge sig med en Hastighed af 9,6 og 24 km. Forsøgene foretoges dels paa det Elektricitets-selskabet i Schenectady tilhørende provisorisk anlagte Spor og dels i Pittsburg af Westinghouse-Selskabet. Til den nævnte Dag havde der meldt sig 112 Deltagere til Konkurrencen om den udsatte Præmie.

* * *

I Amerika har der været foretaget Forsøg angaaende Udvidelsen af Bandager ved forskellige Temperaturer. Til Forsøgene valgtes en Bandage af Støbejern, en af presset Staal og en af Støbestaal, som i 130 Timer udsattes for forskellige Varmegrader. 18 Timer var disse mindre end 500°, 97 Timer imellem 700 og 800° og 3 Timer over 800° Fahrenheit. Ved en Temperatur af 500 og 600° vedblev Støbejernet at udvide sig og vendte efter Afkølingen ikke tilbage til sin oprindelige Volumen, Støbestaalbandagerne viste ingen Forandring, hvorimod de pressede Staalbandager udvidede sig en Del.

Fra en Rejse til Midnatssolens Land.

(Med Verdens nordligste Jernbane).

(Fortsat).

Naar Midnatssolens Straaler forgylder de høje Tinder, og Dunkelhed dækker Dalens Bund, kommer frem at de dybe Kløfter en hel Hær af Ellefolk, Huldre og Nøkker til en sælsom Leg hen over Dalens grønne blomsterbroderede Tæppe og opfører en fantastisk Dans hen paa Søens polerede Flade. Det hører vistnok hjemme i en Skærsommernatsdrøm; vi saa i hvert Fald intet til det Folkefærd; men vi passerede nu ogsaa Stedet ved Middagstid, som jo ikke er Tiden for slige Syner.

Vi ankom til Narvik Kl. 11³⁰ Fm. og havde saa fra Aarhus af tilbagelagt en Vej-længde af 2495 km eller 332 danske Mil.

Efter Anvisning af en norsk Togbetjent tog vi ind paa Hotel Ofoten, der skulde være en Mellemting mellem fint og simpelt. Forplejningen var upaaklagelig, og Knoll sagde, at Opvarningsjenten var henrivende; men om de Dele skal jeg ikke udtale mig, det bliver altid en Smags- eller Skønssag. Derimod kan jeg temmelig bestemt konstatere en Ubehagelighed ved samme Hotel; der var nemlig flere, der benyttede samme Seng som jeg og det endda paa samme Tid, som jeg selv ønskede at benytte den; det var forøvrigt ingen Seng, men en gammel Sovesofa. Nielsen og jeg delte Værelse, og hvem der skulde i Sofaen, kunde der ingen Diskussion blive om, eftersom Sofaens korte Udstrækning stod i omvendt Forhold til Niensens lange Ben. Det var nu ikke af det værste Selskab omend ubehageligt nok; men der er finere Hoteller end Ofoten, der holder Væggetøj.

Der blev forøvrigt intet af at sove den første Nat i Narvik; der gik nemlig samme Dag ved 6 Tiden Damper paa en Nattur ud til Lofotens Øgruppe, der som bekendt strækker sig i en mægtig Bue uden om den store Vestfjord, ved hvis nordlige Ende Narvik er beliggende. Turen gaar ud til Lødingen, som ligger paa Hindøen, den største af Lofotens Øer. Damperen skulde være tilbage igen Kl. 7³⁰ om Morgenen. Det kulede noget, da vi tog ud, og Natluften blev noget kølig; senere lagde Blæsten sig, og Vejret var i det hele taget det bedste, man kunde ønske med Hensyn til skyfri Himmel og klar Luft. Vi tilbragte en dejlig, uforglemmelig Nat ude i saa fremmedartede og storslaaede Omgivelser, som jeg ganske fattes Evnen til at beskrive. Midnatssolen kastede Gyldenglans over et skvulpende Hav, over Øernes mægtige sne- og isdækte Tinder, der som gigantiske, Aartusinder gamle Kæmper skyder op af Vandet trodsende Nordishavets vældige Bølger og rasende Storme, dannende et naturligt Værn og Læ for Vestfjordens mange Fiskevær. Det er, som disse Naturens mægtige Indtryk tager Vejret fra en, man bliver ligesom lidt melankolsk og synker uvilkaarlig

hen i stille Undren og tavs Beskuelse. Strofer af Bjørnsons skønne Sang: »Ja, vi elske dette Landet, som det stiger frem, furet, vejrbitd over Havet, med de tusind Hjem«; ja i Sandhed, furet og vejrbitd er Norges Land og Kyster, ikke mindst Landet under Midnatssolens magiske Straaler. Damperen anløb flere Steder baade paa Udturen og Hjemturen og sejlede gennem det af alle Turistskibe besøgte og af Poeter besungne Raftsund, der skiller Hindøen fra Østvaagøen og er et af de skønneste Steder paa Norges hele Vestkyst. Ved Lødingen gøres et Ophold paa 1 à 2 Timer. Damperen har her Forbindelse med de store Rutebaade, der gaar til Nordkap og Hammerfest.

Opholdet, der faldt mellem Kl. 12 til 2, benyttede vi til en Bjergbestigning. Vi naaede dog ikke ret langt op, dels var Tiden for kort, og Bjergets Form lagde saa store Hindringer i Vejen, at det tilmed var forbunden med for store Farer at bestige Toppen; dog naaede vi en temmelig betydelig Højde og havde en god Udsigt over den Del af Fjorden, der ikke skjultes af andre Fjelde. Knoll tog her nogle Fotografier, før vi begyndte Nedstigningen. Munk, hvis Alder forbød ham at følge os paa den Slags Udflugter, forlod os kort efter Opstigningens Begyndelse og kom saaledes ikke med paa de tagne Prospekter.

Ved 8-Tiden om Morgenen gik vi atter i Land i Narvik og søgte os en velfortjent og længe tiltrængt Hvile paa vort Hotel. Efter Middagen tog vi ud for at se lidt paa Byen, der snart kan gennemses; den har ca. 4000 Indvaanere og er som By kun nogle faa Aar gammel. Den skylder Banen med Anlægget af Malmkajerne sin Tilværelse. Der er i Grunden 2 Byer eller Bydele, en paa hver Side af Banen, helt skilte ved denne. Husene er af Træ og er næsten alle opførte i samme Stil og Størrelse. Det, der tildrager sig Opmærksomheden, er Malmkajerne, hvor al den fra Kiruna kommende Jernerts udskibes, hvilket andrager ikke mindre end ca. 1,600,000 Tons aarlig (Fig. 9). Vestfjorden danner en naturlig Havn med dybt Vand lige ind til Stenklip-

perne, paa hvilke Kajerne er anlagte i Forbindelse med et stort Sporanlæg. Der lades baade Nat og Dag, Damper ligger bag Damper, lange Vogntræk køres ud paa Kajerne. Vognene er af Jern og tragtformede mod Bunden, der dannes af to Lemme og kan aabnes ligesom vore Kulkasser. Ertsen rutscher ned i Skibenes Lastrum gennem Kajens mange bevægelige Tragte, og man hører Larmen derfra over hele Byen. Det er alle store Skibe, som kommer her, og mest af den taarnbyggede Type; paa

lige fra Ankomsten af, og Knoll havde bedyret ikke at tage derfra, før han havde været til Tops. Bjergets Sider gjorde et meget passabelt Indtryk set fra Foden; men af Erfaring fra Alperne vidste jeg, at dette er i højeste Grad bedrægeligt, ligesom dette at bedømme Afstandene i et Bjerglandskab er meget vanskeligt. Men Knoll mente nu, det var en let Ting at gaa derop, og saa tog vi da afsted alle 4. Snart var vi kun 3; den Fornøjelse vilde Munk nok overlade til os alene. Det viste sig hurtigt her, at

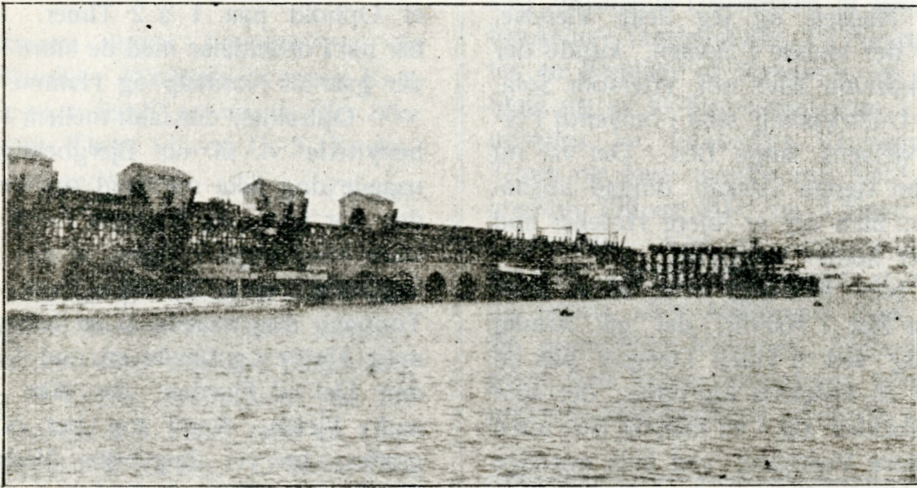


Fig. 9. Udsikningskajen i Narvik.

Rheden laa endog en Damper med 6 Master. Naada! nu tog han Munden lidt for fuld, tænker man maaske; men det har sin Rigtighed alligevel; der er kun den Ting at bemærke, at Masterne stod i 2 Rækker, hvad ingen af os før havde set, men som skal være meget praktisk, naar der losses. Lokomotivdepotets Remise ligger ude ved Kajerne; her er stationeret 10 Sæt Personale og nogle Rangerførere, og saa vidt som jeg forstod, saa agerer Narvik Forvisningssted for hele Norges Statsbaner. Vi fik ingen Tid til at bese Remisen, som vist heller ikke frembyder noget af særlig Interesse.

Da vi havde spist til Aften, skulde vi paa en Bjergtur. Det gjaldt om at bestige Toppen af det Bjerg, ved hvis Fod Narvik ligger; vi havde haft denne Top i Kikkerten

min Formodning slog til; hvad der tog sig ud som jævne Flader set fra Foden, viste sig at være meget kuperet. Bjerget spalter sig foroven i 2 Toppe, Runntinden 1440 og Skjumentinden 1575 m høj, en antagelig Højde at naa op til. Jeg havde taget et Par meget tynde Gymnastiksko paa, mine Lidelsesfæller, kan jeg godt sige, lo ad mig og spaaede mig at komme ned med bare Fødder, og de fik forresten delvis Ret. Turistforeningen dersteds har anlagt en Sti op gennem den skovbevoksede Del af Bjerget og har tillige afbragt Tavler for hver 100 Meter, det vil sige, ved 450 m staar den sidste, og her hører al Sti op; maaske Turistforeningens Medlemmer lider af Svimmelhed. Det lovede ikke godt for Turen, at vi allerede her nødtes til at vedgaa en høj Grad af Træthed og Tabet af et Kvan-

tum Sved, der vilde have fyldt godt i et Pottemaal. Vi saa paa hverandre; det nyttede jo ikke meget, som Nielsen foreslog, at føje et 1-Tal foran Tallet paa Tavlen. Mine Fødder var tillige meget vaade; jeg havde gjort Regning uden alt det Vand, der siver ned fra de højt oppe liggende Sne-masser. Vi masede paa igen. Knoll havde paa de bløde Steder opdaget Aftrykket af en lille Damestøvle for opgaaende, og vi var jo da ingen Pigebørn; vedkommende Dame maa være fløjet ned, for paa Bjerget var hun ikke. Toppen syntes stadig at vige og spotte over vore utrolige Anstrengelser, desuden mødte vi flere og flere Hindringer i Form af Snedriver og et Utal af løsrevne Klippestykker og stejle Stenvægge; alt blev her Granit. Men nu kom Turen til mig at le ad de andre, thi hvor deres tyksaaede Støvler gled paa de stejle Stenflader og tvang dem til at søge Vej uden om, der kunde jeg i mine tynde Gymnastiksko gaa lige op over. Af den Grund kom jeg snart et godt Stykke forud for dem og tabte dem til sidst helt af Syne.

Efter 4 Timers haarde Anstrengelser stod jeg paa den saakaldte Runntinden med en Udsigt, der fik mig til at glemme alle Strabadser, mine ømme og vaade Fødder samt mine sørgeligt havarerede Sko, der lod formode, at mine Rejsefællers Spaadom skulde faa en meget bogstavelig Opfyldelse. Jeg raabte ned til Knoll og Nielsen, at de endelig maatte holde ud, men jeg fik ingen Svar, og se dem kunde jeg ikke. Jeg raabte flere Gange med samme Resultat og var ved at faa bange Anelser. Et Fejltrin, og en kunde ligge lemlæstet langt nede; hvor skulde man desuden skaffe Hjælp fra i saadant Tilfælde her oppe og midt paa Natten. Endelig svarede der paa min Kalden, og en hvid Hat kom til Syne langt nede over en fremspringende Kant; det var Knoll, han svarede, at han kunde se Nielsen længere nede, men han var meget træt. Saa forsvandt Knoll igen, og jeg gav mig ifærd med at rejse en Stendysse, i hvis Midte jeg plantede en lille Birkestamme, der af andre rejsende var efterladt i nogen Afstand

fra Toppen, hvorfra jeg slæbte den med helt derop. Paa en glatskaaren Flade skrev jeg Navn og Hjemsted samt Dato for vort Besøg. Der stod forud en Stendysse deroppe rejst af en Englænder fra Liverpool. Imidlertid var Knoll kommen op og blev ligesom jeg ganske betagen af den Natur, der her laa udbredt for vore Blikke, Byen og Havnen med Skibene i Fugleperspektiv, og ud over Fjorden, saa langt man kunde se, mødte Øjet Øernes høje, hvide og af Midnatssolens Straaler forgyldte Tinder, der ligesom søgte at overgaa hverandre i Størrelse og fantastiske Former. Ud mellem Toppene saas Ishavet, og gennem Kløfterne kastede Solen, da den ved 12-Tiden stod lavest, lange lysende Striber hen over det den Gang rolige Vand. Det er et Panorama, som man ser, den bedste Beskrivelse vilde blive alt for mangelfuld og kun give et fattigt Billede af Virkeligheden. Det var bleven blikstille, og vi nød rigtig det storslaaede Skue i denne lette, rene Bjergluft og undrede os over, at vi stod badet i Solstråler, skønt det var Midnat.

Da vi havde hvilt os lidt, begav vi os paa Vej over til den anden Tinde; der laa en Sænkning imellem, hvori en gabende Kløft ligesom en Kile skød sig ind. Bjerget frembød her en underlig Formation; det var helt Granit med smalle, parallelt løbende Revner, der snevrede ind nedad, saa det tog sig ud som mægtige, noget kileformede Stenflader rejste paa Højkant og stillede op mod hverandre hældende til den ene Side. Efter en besværlig Gang over alle disse skarpe Kanter stod vi paa den højeste Tinde og raabte Hurra over til Nielsen, der lige var kommen til Syne paa den første Top. Naar man ser ud over dette storslaaede Landskab med disse mægtige, vilde Toppe, saa paatrænger sig uvilkaarlig den Tanke: Hvørledes mon disse Formationer er opstaaede? For Øjet ser det ud, som Overfladen engang har været i en voldsom Bevægelse, har sydet og kogt, skudt op i høje Bobler, der paa en Gang er stivnede i fantastiske Former. Geologernes Forklaring er jo en ganske anden; men om

den er rigtig, er en anden Sag. Man erindre sig, hvor grundigt netop Geologerne forregnede sig, da de før Bygningen af Simplontunnelen skulde afgive Erklæring, gaaende ud paa at fastslaa, hvilke Formationer og Bestanddele Bjergets Indre bestod af; saa godt som slet ingen af de opstillede Teorier slog til. Havde Geologerne kunnet forudsige de faktiske Forhold, var Tunnelen næppe bleven ført igennem der. Da vi atter paa Tilbagevejen kom over til Nielsen, blev der fotograferet, og Nedstigningen begyndte. Det blev sent eller rettere tidligt, vi kom ned til Byen; Solen var stegen højt igen. Udenfor en Restauration stod en ung Jente, som paa vort Spørgsmaal, om de ikke brugte at sove her i Narvik, svarede: »Nej, da ikke paa Sommeren sove vi, men paa Vinteren sove vi og Dagen med«; og det kunde lade, som hun havde Ret, thi overalt traf man Folk oppe, selv vor tilbageblevne Rejsefælle havde trodset Morfeus og tog imod os ved Hotellet. Vi var forøvrigt lidt i Vildrede med, naar det var Morgen, og naar det var Aften; her løb jo alt ud i et.

Efter vor Plan skulde vi afrejse Lørdagen den 25. Kl. 6⁰⁰ Em.; men vi valgte at tage afsted Kl. 8³⁰ Fm. for saa at gøre et Ophold i Gillivara og derfra fortsætte med Laplandsekspressen. Vi var dog nær bleven forhindret deri paa Grund af, at Knoll var bleven daarlig efter Bjergeturen og havde faaet Hold baade i Ryggen og Benene, saa han straks om Morgenen slet ikke kunde gaa; en maatte paa Apotheket, og først da hele Knollen var indgneden med Pejnsplaster og derefter beklæbet med Alkocksplastre, kunde han med lidt Hjælp gaa til Banegaarden. Ved 6-Tiden om Eftermiddagen naaede vi Gillivara og tog med en lille Sidebane, der fører ud til »Malm-

berget«, hvor Bruddene findes. Arbejdet var uheldigvis ophørt, da vi kom, saa der kunde ingen Besøg i Gruberne finde Sted; vi maatte tage til Takke med at bese det store overjordiske Anlæg og den store Mængde Erts. Her er baade Grube- og Dagdrift, det vil sige, at der ogsaa brydes Malm oppe paa Bjerget i fuldt Dagslys. Jernmalmen forekommer i 4 parallelle Lejer og sorteres efter Fosforgehalten i 3 Kvaliteter.

(Fortsættes).

Bytning.

En Lokfrb. i Kjøbenhavn ønsker at bytte med en Kollega i Aarhus, Skanderborg eller Randers. En Godtgørelse kan ydes. Billet mrkt. »E. M.« modtager Bladets Kontor.

En Lokomotivfyrbøder (Gb) kunde ønske at bytte med en Kollega i Jylland.

Billet modtager Red.

Send os et Brevkort!

Vi anbefaler vort righoldige Lager af Cigarer (ca. 200 forskellige Mærker) og Tobakker til alle mulige Priser, fra billigste til dyreste.

Alle originale danske Mærker fra de store Fabrikker føres paa Lager. Største Udvalg af direkte importerede Cigarer.

Vort kendte Mærke Upman I., Kr. 6,30, roses af alle for Kvalitet og Drojhed.

Nyt Mærke: Cerut Nr. 14, droj, lang, vel-smagende, Kr. 3,00 pr. 100.

Bese vort Lager eller ring til Central 117. Varer udbringes over hele Byen. Udenbys portofrit.

E. Krüger & Co.,

Istedgade 14, St., Kjøbenhavn,
(Telefon: Central 117).

Driftige Agenter blandt Foreningens Medlemmer kunne opnaa stor Fortjeneste ved at træde i Forbindelse med en gros Firma i kendte Cigarer og Tobakker.

Billet, mrkt. Bi-Indtægt, modt. Bladets Ekspedition.

Jernbane-
funktionærer!
Ekstra Rabat!

5%

paa Herreklæder,
færdigsyede og efter Maal,
og

Herreekviperings-Forretningen „UNIONEN“, Falkoneralle 78 F, giver 10 Procent Rabat til d'Hrr. Lokomotivmænd af D. L. & L. F.
 Jeg fører kun 1ste Klasses Varer til billigste Priser. Ærb. JOH. KNOCK

En Lokfrb. i Ribe ønsker at bytte med en Kollega i Aarhus, Randers eller Skanderborg, helst Aarhus.
 Lokomotivfyrbøder A. Andersen,
 Ribe.

Møbler

Specialitet:
 Montering af 2
 3 og 4 Vær.s
 Lejligheder.
 Alt forarbejd.
 af prima Mate-
 rialier. Egne
 Værksteder.
 10 Aars Garan-
 ti. — Rimelige
 Betalings-
 vilkaar.

Frederiksborggade 41 (ved Dronn. Louises Bro).

**CARLSBERG
 PORTER**

Skotøjsmagasinet **BILLIGHEDEN**

Sønder Boulevard 48,
 anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel
 Herre-, Dame- og Børnefodtøj.
 Reparationer udføres smukt, solidt og
 billigt i Løbet af faa Timer.

Ottilia de Padua Reissig.

Kjøbenhavns billigste Guldsmed
 er absolut F. Micheelsen
 Sønder Boulevard 37
 Lokomotivfunktionærer 5 Procent Rabat

Trikotage og Lingeri.

Specialitet: **Børnekonfektion.**

Systue for Børnekjoler.

Smagfuldt Udvalg. Altid billigst.

N. Chr. Jensen, Bruunsgade 39, Aarhus, Tlf. 2596.

MØBLER til 2—3—4 Værelser.
 Rimelige Betalingsvilkaar.
 Flycht & Co. Als 5, Elmegade 5.
 Kjøbenhavn. 5.

JØRGEN LARSENS

Skræder-Etablissement
 for elegant

Herre- og Dameskræderi

anbefales Foreningens Medlemmer.

33. Gasværksvej 33. Telef. Vester 2657.

Tuborg Pilsner

Danmarks Nationaldrik.

10% paa Hatte, Lintøj, **Tøjhuset**
 Undertøj og alle
 øvrige Artikler Vesterbrogade 17
 indrømmes Dem! Kjøbenhavn B.

Husk, at Saaler og Flikker kan leveres
paa $\frac{1}{2}$ Time. Kun 1ste Kl.s Materiale.
Bruunsgade 8. Telf. 2262. Aarhus.

Gummi-Kravetøj

(hvidt og kulørt).



Største Udvalg.
Billigste Priser.
Nedfald. Flip, kulørt, 60 Øre,
opst., kulørt, 45 Øre, alle Nr.,
dobbelte Flip, kulørt, 75 Øre,
og hvide 65 Øre.
Kulørt Serviteurs 1,00,
hvidt do. 0,75,
Manchetter 0,75 faas i
„Flippen“, Isledg. 128, Kbh. V.
Ærb. K. Hintz.

Obs.! Svære hv. Gum. Flipper opst. hjemkomne à 0,75.
Postordres ekspederes pr. omgaaende.



Carl Nielsen,
Guldsmed & Juveler,
Bruunsgade 25, Aarhus.
Telefon 791. Telefon 791.

Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.

Garanti for Soliditet.

Chr. Nielsen, Telefon Vester 209. Enghaveplads 1 & 2.
Kjøbenhavn.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til »Jernbanefagpressens Annoncebureau«, Asger Rygs-gade 4³ tv.
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.

H. J. Hansens Skræderforretning 38 Sønder Boulevard 38

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

Tandlægerne

Frøken Maria Bøving og Frk. Margrethe Mose
Vesterbrogade 66² Kbhavn. Telefon Vester 159y
Konsultationstid: Hverdage Kl. 10-4
og Søndage i Reglen Kl. 10-12.

Jernbanesygekassens Tandlæger.



Godsbanekvarterets Trikotage- & Manufaktur- handel,

Sender Boulevard 59, Hj. af Arkonagade,
er Stedet, hvor de Herrer Lokomotivmænd
bør gøre deres Indkøb.

Johannes Nielsen. Telefon Vester 1175. V.

Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34,
Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16^{III}, Kjø-
benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.