

19. Aarg. Nr. 14.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. Juli 1919.

Legenden om en Banegaard.

*Majestætisk, som et Ligtog for et Lands Monark,
som et Kongetog for Digteren, som døde i det Fjerne,
indglider Toget, stolt, som med en Kunstnerpatriark,
med Alterlyssets Skær i en Lokomotivlanterne. . . .*

*Den sorte Vogn, som dækker kun den jævne Mand,
et Barn af denne By, han elsked mest af alle,
er som draperet med et Flor af Fattigdommens Land,
der, skønt usynlig, om den sorte Vogn ses falde. —*

*Fra gyldne Rejser over Jordens Solskinside,
fra Stræder, som en Eventyrers Sind kun saa,
ses Hjemmets Søn, den Døde, over Hjemmets Tærskel
skride
mens alle Byer som Fanthomer i hans Følge gaar —*

*Fra denne Banegaard, hvor Rejsen, med en Sejers Start
begyndte, skal din Vandring, døde Vandrer, ende.
Dit Hjerte sejler som en Baad med Dødens Fart
mod denne Bred, hvor ingen Kandelabre-Blus ses
brænde.*

*Perronens Lamper, Mændene ved dette Plantogs Døre
kender denne Langsomhed, før Sørgetoget staar.
De véd, ærbødige, hvad godt de her kan gøre, —
hvor ingen Venner ventende ved Vognen gaar*

*Saa mangen Mand paa denne Pilgrimsmaade
kom hjem til Banegaardens søde Barndomsport.
Saa mangen Vogn og Tog gled ind som stille Baade —
Det var som klædtes Banegaarden tyst i Sort
Emil Bønnelycke.*



Sommerferie.

Feriens Tid er inde, man ser daglig et Mylder af Rejsende trække bort fra Storstadens beklumrede Luft ud paa Landet, for der at opnaa Hvile, for at samle Kræfter, saaledes at de efter endt Rekreation kan vende tilbage, styrkede af Landluften og med fornyede Kræfter tage den daglige Gerning op.

Sommerferie, Permission, disse Ord har for alle Mennesker en forjættende Klang, indebærer i sig Løfte om en Tid, hvor alle det daglige Livs Sorger og Besvær for en Stund kan lægges til Side, og den Tid Frihedens Time slaar imødeses af alle med Længsel og med Glæde.

Der findes snart sagt ikke den Institution, ikke den Virksomhed, der ikke har Forstaaelse af Feriens Betydning for Personalets Velværd og dermed for Virksomhedens Trivsel, og som en Følge heraf sættes alt ind paa at give Personalet Sommerferie.

Men Undtagelser findes, og blandt disse finder man, vi havde nær sagt selvfølgelig, Statsbanerne.

Blandt det Utal af Ordre, Personalet er belemret med, findes ogsaa en, der nærmere angiver det Antal Dage, man i Løbet af et Aar kan faa Permission, men selvfølgelig tages der et Forbehold, og det kan i givet Fald gøre hele Bestemmelsen betydningsløs.

Det er for Tiden i 1. Distrikt næsten lige saa umuligt at opnaa Permission, som at vinde den store Gevinst i Lotteriet. Det vil sige helt umuligt er det ikke, men man maa helst lægge Sommerferien hen til Tiden mellem Oktober og April, paa den Tid har det hidtil været muligt at faa Permission bevilget.

Spørger man hvad Aarsagen heril kan være, ja da er der altid Massevis af Forklaringer for Fænomenet: megen Sygdom og for stærk Trafik!

Og om kort Tid kommer der vel en ny Forklaring, nemlig den, at nu skal Statsbanerne overtage de sønderjyske Baner, og en Følge heraf bliver, at der bliver Brug for alt det Personale, der kan rages og skræbes sammen.

Distriktschefen har i hvert Fald til et Blad udtalt, „at vi kommer til at dele det lidet vi har med Sønderjyderne“.

Vi skulde ikke have beskæftiget os med dette Spørgsmaal og vi skal heller ikke benægte det Faktum, at Statsbanerne for Tiden er ved at køre i Staa, dersom Permissionspørgsmaalet var af ny Dato og forsaavidt Ledelsen kunde siges at være uden Skyld i Miseren.

Men saaledes er det jo ikke, tværtimod er dette Forhold af gammel Dato, ligger saa langt tilbage, at det i hvert Fald for det københavnske Lokomotivpersonale næsten altid har hæret forbundet med Vanskeligheder at apnaa blot nogle Dages Ferie i Sommeren, og Grunden er — permanent Personalemangel.

Vi har Gang paa Gang her i Bladet og overfor Administrationen henledet Opmærksomheden herpaa, og at man burde sørge for Tilgang mens Tid var, og vi er vidende om, at Generaldirektoratet gentagne Gange har meddelt Distrikterne, at det skulde sikre sig Personale og sørge for dettes Uddannelse; men om Distrikterne har vendt det døve Øre til, eller der er noget andet i Gære, det ved vi ikke.

Men hvad nu Aarsagen kan være til at Distrikterne ikke har sikret sig det nødvendige Personale, skal vi lade uomtalt; men vi forstaar f. Eks. ikke, at man i 1. Distrikt nægter Permission til Lokomotivmænd, naar Depotterne selv erklærer sig i Stand til at skaffe Afløsning.

De kommende Maaneder vil antagelig stille store Krav til Lokomotivmændene, Krav, som det sikkert vil blive vanskeligt for ikke at sige umuligt at opfylde.

Vi tror, at Personalet er fuld af Forstaaelse heraf og at man med Grund kunne vente Personalets Bistand for at komme over Vanskelighederne; men vi er paa den anden Side ogsaa paa det rene med, at 1. Distrikt ved den kategorisk gennemførte Nægtelse af Permissioner har forringet Mulighederne herfor.

Vi mener ogsaa, at Nægtelse af Sommerferie kan medføre større Sygelighed blandt Personalet end den normale, fordi adskillige anvender Ferien til en haardt tiltrængt Udhvilen, der, hvis den ikke finder Sted, kan blive nødvendig som Følge af Lægens Paabud herom.

Hvis det er Meningen at skabe mere Util-

fredshed blandt Personalet, end den der alt raader, da har man naaet Hensigten. Men Eksperimenter af den Art klarer nu en Gang ikke Skæret — Personalemangel.

Gifte og Ugifte.

I sidste Nr. af „D. L. T.“ skriver Hr. L. H. Dybdahl i et Indlæg under Overskriften „Forskel“, at der efter Forlydende i „Politiken“ skulde være Forskel paa Dyrtidstillæget for Gifte og Ugifte i det af Kommissionen stillede Forslag.

Der er absolut ikke noget at sige til, at Hr. Dybdahl gør Forsøg paa at faa det ændret, og paa den Maade, som det nu en Gang er Medlemmerne muligt gør sine Kolleger opmærksom paa Forholdet, nemlig gennem Medlemsbladet.

Men det forekommer mig, at Dybdahl har en noget mærkelig Maade at argumentere paa; thi uden at bevise, at hans Stilling til det ovennævnte Spørgsmaal er den rigtige, uden paa nogen Maade at motivere sin og sine Meningsfællers Stilling, erklærer han: dette vil vi have gennemført, og hvis vi ikke faar det, melder vi os ud af Foreningen. Hr. Dybdahl slutter oven i Købet med en Salve, som vel skulde være en Trudsel, nemlig ved at sige: „Og jeg tør frit sige til alle, vi er mange ugifte Lokomotivfyrbødere, som er fast bestemt paa ikke vedblivende at staa som Medlemmer af en Organisation, der ikke udelukkende vil arbejde for de ugiftes Interesser.“

Til Dybdahl og de Medlemmer, som muligvis støtter ham i hans Betragtninger, skal jeg sige, at jeg ikke kender nogen mere fejg Stilling at indtage end netop denne, hvis jeg ikke faar min Villie gennemført, saa melder jeg mig ud. Kan I ikke selv se, hvor fejg det er? Nej, sig saa hellere: Hvis ikke Hovedbestyrelsen har den fornødne Føling med, hvad der rører sig blandt Medlemmerne, saa er det paa Tide, at vi skifter dem; altsaa maa Eders Stilling i dette Tilfælde være denne: først maa I søge at bevise, at netop den Maade I ser Sagen paa er den rigtige, og kan

Hovedbestyrelsen ikke modbevise dette maa den, hvis den ikke følger os, finde sig i at blive vraget.

Jeg skal endda tilgive Hr. Dybdahl hans Vredesudbrud, hvis han blot en eneste Gang kan paavise, at Hovedbestyrelsen ikke, hvor den har haft Lejlighed dertil, har arbejdet for lige Løn for lige Arbejde.

L. R.

Stavnsbaandet.

Hr. Redaktør!

Tillad mig at forespørge, hvor længe Lokomotivpersonalet skal leve under samme Forhold som Bønderne i Enevældsregenternes Tid, da Bønderne var bundne til den Egn, hvor de fødtes. Jeg har tidt undret mig over, at noget saadant har kunnet opretholdes gennem mange Aar, men jeg blev alligevel endnu mere forundret, da jeg saa, at Stavnsbaandet var genindført for Lokomotivpersonalet. Ganske vist har jeg ikke mærket særlig til, at Lokomotivpersonalet havde samme Frihed som andre af Landets Borgere, men at de var saa ufri, at de ikke kunde bo hvor de ønskede det, hvor der var Brug for Personale, det havde jeg ikke tænkt mig, og jeg venter snart at høre, at Hovedbestyrelsen har faaet dette uværdige Baand løst. Jeg mener, at Delegeretmødet krævede dette saa eftertrykkeligt, at Hovedbestyrelsen ikke kan have taget fejl af Medlemmernes Stilling til denne Sag. I Afdelingerne lyder Raabet højere og højere om den Uretfærdighed, der bliver begaaet mod Personalet, og navnlig nu under de lejlighedsknappe Tider; thi det er en stor Udgift for de Medlemmer, der bliver forfremmet og kommer til et andet Depot. Glæden over Forfremmelsen gaar som Regel temmelig hurtig tabt, naar det opdages, hvorledes ens økonomiske Forhold i Løbet af ganske kort Tid ødelægges. Vi har en Ordre, der siger, at vi kan faa nogen Godtgørelse for denne Merudgift, men det er i Reglen van skeligt at faa en saadan Regning honoreret En Lkf. her ved Depotet havde, for at nævne et Eksempel, indsendt en saadan Regning, og nu begyndte den at cirkulere mellem Distriktet og Depotet her, og det blev tilsidst til en hel lille Bog, og da der saa formodentlig ikke kunde findes flere Krogveje at gaa, kom til Slut en Forespørgsel, om Vedkommende kunde vedlægge en Kvittering for de forskellige Beløb. Tænk Dem, Hr. Redaktør, at en Lkf. kunde være saa ufornuftig at gaa ind og købe sig en Kop Kaffe uden at faa en

kvitteret Regning, eller købe Middagsmad, naar hans Madkasse var gaaet forkert i Byen. Det var virkelig ogsaa forkert af ham, en saadan Flothed kan Distriktet virkelig ikke finde sig i, og jeg tænker da ogsaa, at der snart kommer en Ordre, der siger, at en Lokomotivmand, som skal have Betaling for dobbelt Husførelse, maa forinden han tillader sig at købe nogen Mad, henvende sig til sin nærmeste Overordnede, og denne vil da i hvert enkelt Tilfælde udtale, om det er nødvendigt; thi det maa anses for utidig Flothed, hvis en Lokomotivmand forlanger noget at spise, naar han har Fridag, og ligeledes Dagen før han har tænkt sig at rejse hjem.

L.

Kedelhavarier.

Kedler til Lokomotiver, Skibe eller stationære Anlæg er ifølge deres Anvendelse af forskellig Konstruktion; men Størstedelen af de under Driften opstaaede Paavirkninger, som kan bevirke Havarier, er ens, hvorfor Erfaringer fra den éne Kedeltype kan anvendes direkte paa de andre.

I det følgende vil vi derfor ikke udelukkende holde os til Lokomotivkedler, men i Almindelighed behandle Emnet Kedelhavarier, hvorved forstaas, at Materialet af en eller anden Grund svigter, saa at Kedlen maa sættes ud af Drift.

Er Havariet af større Natur, saa at betydelige Damp- og Vandmængder udstrømmer, vil det pludselige Trykfald bevirke en øjeblikkelig voldsom Dampudvikling, hvorved Dele af Kedlen eller endogsaa hele denne kan slynges bort, og dette kaldes Kedelsprængning.

Aarsagen er den samme som ved Kedelhavari, blot er Virkningen voldsommere.

Kedelhavarier skyldes i Almindelighed en af følgende Aarsager:

1. Fejlagtig Konstruktion,
2. For højt Kedeltryk.
3. Vandmangel,
4. Tykt Lag Kedelsten, Fedt eller Slam paa Rør eller Plader, som paavirkes af Flammen,
5. Tæring af Kedelplader, Rør eller Stag,
6. Revnedannelse.

1. Fejlagtig Konstruktion. Kedelplader eller Rør kan være for tynde i Godset eller Afstivningen for svag til at modstaa Damptrykket. Materialet kan være af dårlig Kvalitet eller en Reparation slet udført.

Disse Forhold indtræffer ikke med Kedler, der fabrikeres eller repareres af ansete Firmaer, hvorfor nærmere Omtale ikke er nødvendig.

2. For højt Kedeltryk kan kun indtræffe, naar Sikkerhedsventilerne er overbelastede eller har sat sig fast.

Det første er ifølge dansk Lov strafbart, og mod det andet sikrer man sig ved en Gang imellem at bevæge Ventilerne med Letteapparatet.

Kedelhavarier af denne Aarsag vil derfor altid skyldes Forsømmelighed, og som Eksempel herpaa meddeles nedenstaaende:

I August 1915 skete en Kedelsprængning paa Staalværket Thornhill i England, hvorved 8 Mennesker dræbtes og 17 saaredes.

Af „Board of Trade“s Undersøgelse fremgik, at Sprængningen skyldtes Kedelpasserens rent utrolige Skødesløshed.

Anlægget bestod af 8 Kedler, der var koblet sammen og havde et Arbejdstryk paa 3,7 Atmf. Der havde været slukket af i en halv Snes Dage, og efter at der igen blev fyret op, bemærkede Kedelpassereren, at Sikkerhedsventilerne paa Kedel Nr. 4 blæste. Uden at se paa Trykmaaleren eller undersøge Stopventilerne gik han straks ud fra, at der maatte være noget i Vejen med Sikkerhedsventilerne (indirekte Vægtbelastning), hvorfor han flyttede Vægten helt ud paa Enden af Vægtstangen, og senere tilføjede han yderligere en Vægt paa 25 kg. Da dette heller ikke hjalp, paahængte han yderligere 32 kg.

Resultatet var dermed givet; thi, som den senere Undersøgelse viste, Stopventilen var lukket. Omtrent 3 Timer efter Fyrtændingen skete Ulykken, hvorved hele Anlægget blev lagt i Ruiner og alle tilstedeværende enten dræbtes eller saaredes.

Kedelpassereren, som overlevede Ulykken, erklærede, at den paagældende Stopventil havde staaet aaben, da Anlægget blev sat ud af Drift, og det blev forøvrigt ikke oplyst, hvem der havde lukket den.

„Board of Trade“s Inspektør udtalte, „at man skulde tro, man befandt sig paa en Galeanstalt“.

(„Tidsskrift for Maskinvæsen“ 15.—12.—15.)

3. Vandmangel er en af de hyppigste Aarsager til Kedelhavari eller -sprængninger; den kan skyldes voldsomt Overkog, Lækage paa Kedlen eller mangelfuld Fødning.

Overkog kan bevirkes af Fedt eller Slam, der lægger sig paa Kedelvandets Overflade og hæmmer Dampudviklingen, indtil den bliver kraftig nok til at bryde Laget. En pludselig Aabning af Stopventilen kan ogsaa bevirke Overkog; men Vandmangel af den Grund vil dog høre til de sjældne Tilfælde.

Lækage kan indtræffe ved utætte Nagler, Samlinger, Rør eller Haner samt Revner i Kedelpladerne, hvorimod mangelfuld Fødning i Reglen skyldes Forsømmelighed, da enhver Kedel mindst har to af hinanden uafhængige Fødemidler.

Her kan det i Lokomotivdriften ikke nok som tilraades at holde Ordren herom efterrettelig, og ved Brugen af begge Injektorerne altid være overbevist om, at de kan fungere, saaledes at man i modsat Fald i Tide kan tage sine Forholdsregler.

Ligeledes bør nøje vaages over, at Vandstandsglassene fungerer rigtigt. Man har Eksempler paa, at de kan misvise paa Grund af Skævhed i Hullerne mellem Vandstandshane og Kedel, eller fordi Gummipakning eller Asbestsnor har forskubbet sig. At Blypropperne i Fyrkasseloftet ikke reagerer, kan man ikke med Sikkerhed tage som Bevis for, at Vandstanden endnu ikke lægger Fyrkasseloftet blot. Det har nemlig vist sig, at den ene Prop eller Skrue slet ikke har ladet Vand trænge igennem og den anden først efter nogen Tid og i ringe Grad, fordi Slam og Kedelsten har kunnet holde Hullerne stoppede.

Indtræffer der af en eller anden Grund Vandmangel i Kedlen, bør Fyret hurtigst trækkes og Dampudviklingen hæmmes ved Indpumpning af koldt Vand. Sker dette ikke, vil Inderskallens Plader opvarmes til Rødgldhede, og i gunstigste Fald vil de da nedtrykkes og danne Buler, Lommer eller sammenklappede Kanaler; men oftest giver de efter for Trykket, saa at Vand og Damp

udstrømmer og Sprængning kan indtræffe.

Man hører ofte fremsat den Formodning, at Indpumpning af koldt Vand paa en overhedet Fyrkanal skulde resultere i en voldsom Dampudvikling, der oversteg Sikkerhedsventilens Løfteevne og foraarsagede en pludselig Trykstigning med paafølgende Sammenklapning af Fyrkanalen.

Denne Anskuelse er dog grundløs, thi den ringe Varmemængde, som paa denne Maade kan opsamles i en Fyrkanalplade, kan ikke bevirke nogen større Dampudvikling. Dette er ogsaa bevist ved praktiske Forsøg, som den engelske Forening af Dampkedel-Ejere i Aaret 1910 har ladet foretage med Indpumpning af koldt Vand paa overhedede Fyrkanaler, uden at disse tog Skade.

Ifølge „American Engineer“ har man allerede i Aaret 1868 i Pennsylvanien afholdt Forsøg med en Lokomotivkedel for at komme til Vished om disse Forhold.

Lokomotivet havde en lige Kedel med 49“ Diameter (25“ i Forbrændingskamret) og et Damptryk paa 6 Atmf.

Der anbragtes en Trykmaaler med meget stor Skive, som var synlig i lang Afstand fra Lokomotivet, samtidig opstilledes en Damppumpe i sikker Afstand og forbundet til Kedlen med et 3“ Rør ved Fødepumpen.

Derefter fyredes Lokomotivet op, og med Blæseren naaedes 6 Atmf. Tryk; Sikkerhedsventilerne lod man blæse, og Glashanerne var anbragt saaledes, at Vandstanden kunde aflæses ved forskellige Højder under Fyrkanalens Top. Hanerne lod man staa aabne. Efter 20 Minutters Forløb kom der Damp ud af Hanen, som sad 1“ under Svøbet, og en halv Time senere kom der tør Damp fra Hanen 2“ under Kanalen. Med Dampumpen indpumpedes derefter koldt Vand, indtil Kanalen var dækket. Det viste sig da ved foretagen Undersøgelse, at Kedlen var fuldkommen uskadt.

Derefter fyredes atter op, og man lod Vandstanden falde til 2“ under Kanalen, og i denne Tilstand henstod Kedlen i 15 Minutter, i hvilken Tid Vandstanden naturligvis yderligere faldt, saa at Kanalpladerne ophededes stærkt. Atter indpumpedes koldt Vand til Kanalen var dækket, og den nye Undersøgelse

viste, at Støtteboltene lækkede og Kanalpladen var svagt buet; men derudover var ingen Skade sket.

Skulde der altsaa indtræffe Vandmangel i en Dampkedel, behøver man ikke at frygte for Indpumpning af koldt Vand paa de overhede Fyrkanaler.

I denne Forbindelse skal der paapeges en anden fejlagtig Opfattelse, som stadigt frem sættes i Dagspressen ved ethvert Skibsforsly eller enhver Jernbaneulykke, hvor Lokomotivet styrter i Vandet.

Vi sigter her til de kendte Ytringer: „Kedlerne sprængtes“ eller „Lokomotivet eksplo derede“.

Naar et Skib eller Lokomotiv synker, og Vandet slukker Fyrene, udvikles selvfølgelig en stor Dampmængde; men der er absolut ingen Grund til, at en Dampkedels pludselige Nedsenkning i Vand skulde bevirke, at Kedeltrykket stiger, tværtimod vil det have Tilbøjelighed til at falde og saaledes formindske enhver Fare for Sprængning. At den pludselige Afkøling af de normalt ophedede Kedelplader skulde kunne bevirke andet end mindre Utætheder ved Samlinger o. lign., er selvfølgelig udelukket efter Erfaringerne fra Indpumpning af koldt Vand paa overhede Plader.

Til yderligere Bevis kan meddeles, at man aldrig, hvor et Skib er taget op efter Kollision, har fundet Kedlerne sprængt. Fra Udlandets Jernbaneulykker, hvor Lokomotiver er styr tet i Vandet, foreligger heller ikke Tilfælde af Kedelsprængning, og hjemlige Uheld (f. Eks. ved Masnedø for nogle Aar siden) viser ganske det samme.

Af de mange kendte Kedelhavarier paa Grund af Vandmangel anføres nedenstaaende Eksempel:

I Januar 1912 sprængtes Hjælpekedlen i Sejlskibet „Indian Empire“, der henlaa i Cardiff Dokker, lige ankommet fra Hamborg. 3 Mennesker dræbtes og 2 saaredes alvorligt, Alle de Forulykkede stod eller sad i Sprængningsøjeblikket omkring Kedlen. Sprængningen skete med et højt Knald, og hele Skibet indhylledes i en tæt Damp og Røg, saa at det varede længe, førend det kunde konstateres, hvad der var sket.

Ved den senere Undersøgelse viste det sig, at Fyrkanalen var trykket ned som Følge af for lav Vandstand.

„The Engineer“ 1912.

I Juni 1914 indtraf en Kedelsprængning om Bord paa S/S. „Jeffersen“, der tilhører „Old Dominion Line“. 10 Mennesker omkom.

En Undersøgelse viste, at Vandmangel var Aarsagen. Fyrkanalens Overdel var trykket helt ned, og den øverste Del af Rørpladen tilhøjre var fuldstændig blæst bort fra 12 Rør. Støtterørens Ender var i god Tilstand; det ene af disse, som sad i den bortsprængte Del af Pladen, var slet ikke beskadiget og Hul let i Rørpladen helt, naturligvis med Undtagelse af, at det var forstørret saa meget, at Trykket — som normalt var 12,6 Atmf. — havde tvunget det udover det udvalde Rørs Ende.

„Engineering News“ 1914.

4. Tykt Lag Kedelsten eller Fedt paa Rør eller Plader, som paavirkes af Flammen, virker som Isolator for Varmeoverførs len.

En ren Kedelplades Varmegrad er kun lidt højere end Vandets, selv om Ildstedets Varmegrad er nok saa høj. Er Pladerne der imod dækket af et varmeisolerende Lag, vil Varmegraden stige stærkt, og den deraf følgende Udvidelse kan bevirke lække Samlinger. Hvis Pladernes Varmegrad overstiger 350° C., falder Styrken hurtigt og er meget ringe ved 400—450° C., saa at de giver efter for Trykket. I heldigste Fald vil der da ligesom ved Vandmangel opstaa Buler eller Lommer og sammenklappede Fyrkanaler, i værste Fald indtræffer Kedelsprængning.

(Forts.)



Fra det daglige Liv.

Hr. Redaktør, vær saa venlig at give os Plads for nogle Spørgsmaal og Bemærkninger.

Bestemmelsen angaaende Udkommando omfatter

den ikke Lokomotivførere, der er udkommanderet for at forrette Lokomotivformandstjeneste, saaledes at den ikke overskrider to Maaned. I det man forbavses over en Rundhaandethed paa den Maade, idet der ved et mindre Depot findes Folk, som vi mener, der er fuldtud kvalificeret til ovennævnte Tjeneste, og der yderligere er en Lokomotivfører ved Depotet, der saa godt som altid har Raadighedstjeneste; hvilket er ensbetydende med intet bestiller, og der fra Depotet, hvor Afløsningen er givet, kommer Røster om, at Personalet ikke har Udsigt til nogen Sommerpermission grundet paa Mangel af Personale, derfor mener man, at den udsendte Lokomotivfører var haardt tiltrængt der. Men et Savn vilde det maaske nok blive for den her paa Stationen værende Overassistent, idet man nemlig har Fornemmelsen af, at det mere et Overassistenten, end den fungerende Lokomotivformand, der leder Depotets forskellige Sager. Grunden, hvorfor den fungerende Formand opholder sig saa meget paa Overassistentens Kontor, kan maaske ogsaa være for rigtig at sætte sig ind i det Sprog, som bliver brugt af Overassistenten overfor hans Underordnede, man har jo allerede paa Depotet Fornemmelsen deraf, f. Eks. en Lokomotivfyrbøder forflyttedes til et andet Depot, og for at faa Familie-Fripas henvendte Vedkommende efter Opfordring fra det nye Depot sig til den fungerende Formand om at faa en Opgørelse over forbrugte Familie-Fripas, men han fik det Svar, at det maatte han selv holde Regnskab med, det havde den fungerende Formand ikke Tid til. Vedkommende udtalte, at han godt vilde vente, men mente jo dog, at naar den fungerende Formand alligevel havde Kontortid paa den Tid, kunde han nok have faaet denne Opgørelse, men han maatte pænt gaa uden at faa Opgørelsen, med et pænt afvisende Svar. Et andet Tilfælde kan nævnes, hvor den almægtige Overassistent gjorde sin Indflydelse gældende. En ældre Lokomotivfyrbøder havde i god Tid bestilt sig et Bad hos Bademanden til bestemt Dag og Tid, selvfølgelig paa en Dag, hvor det efter Baderegulativet er Lokomotivpersonalets Badedag, idet Trafikafdelingens Personale lige som os har bestemte Dage, hvor de kan benytte Badeværelset. Men da vedkommende Lokomotivfyrbøder kom og skulde bade, fik han den Bæsked, at han ikke kunde faa det bestilte Bad, da Overassistenten først skulde bade. Denne Afgørelse var truffet af den fungerende Lokomotivformand, og man maa bestemt protestere mod en saadan Behandling, naar der er fastsat Regler for Badeværelsets Afbenyttelse. Ligeledes et andet Tilfælde, hvor man maa forbavses over, at den fung. Lokomotivformand er Lokomotivfører, idet han tager en Maskine, der skal bruges til Fremførelse af Tog, og benytter denne ca. 4 Timer før den Tid til Brug til Spuling af Gulvene i Remisen, og foranlediger ikke en Gang Fyret rensed eller gør Personalet opmærksom paa, at Maskinen har været benyttet, og Fyret bør renses, men derimod ved en Paatale om ovennævnte Forhold af den paagældende Fører svarer, at han vilde ikke høre hans Vrøvl. Dersom det nu var godt Brændsel, der var paa Tenderen, var det vel ikke Paatale værd, men

det bemærkes, at det Brændsel, der en Gang er erklæret for ubrugeligt nemlig nogle daarlige Køks, maa under den fungerende Lokomotivformand brændes nu. Mon der er nogen, der tror, at denne fungerende Formand, dersom han skulde modtage en saadan Maskine, ikke vilde paatale det? Til Slut bemærkes, at vedkommende fungerende Lokomotivformand ved tidligere Lejlighed har gjort sig til Ære at ignorere Lokomotivmændene.

Flere Lokomotivmænd.

Hjertelig Tak

Hjertelig Tak til enhver, der var med til at gøre min Jubilæumsdag saa festlig og højtidelig for mig.

A. Karlsen, Aarhus.

Min hjerteligste Tak, for al Opmærksomhed ved mit 25-Aars Jubilæum.

Axel Madsen.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag.

R. P. Rasmussen, København, Gb.

Jysk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek

afholdt ordinær Generalforsamling
Lørdag den 28. Juni 1919.

- 1) Regnskabet fremlagdes og godkendtes.
- 2) De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, Maskiningeniør Duseberg og Overassistent Groth, genvalgte.
- 3) Afgaaende Revisor, Assistent Davidsen og Revisorsuppleant, Assistent Amorsen, genvalgte.
- 4) Generalforsamlingen bemyndigede Bestyrelsen til, efter Forhandling med det sjællandske Bibliotek at forhøje Medlemskontingentet med indtil 10 Øre pr. Medlem pr. Maaned.
- 5) Paa Forslag af Assistent Davidsen vedtoges det at forhøje Regnskabsførerens Løn fra 25 til 35 Kr. pr. Maaned.

Jernbanelægerne.

Det meddeles at Jernbanelæge A. G. Laritzens Praksis som Jernbanelæge i I A I Sygedistrikt under hans Sommerferie fra 10. Juli til ca. 15. August 1919, varetages af Dr. Osier, Vesterbrogade 19, der vil være at træffe paa Jernbanelægens Bopæl, Vesterbrogade 82, og paa Centralværkstedet, København, til de sædvanlige Konsultationstider, medens Sygebesøg maa meldes hos Dr. Osier, Vesterbrogade 19, eller Telefon Vester 3386 inden Kl. 9 Form.

Jernbanelæge Petri er bortrejst fra I. C Sygedistrikt fra 6. Juli til 1. September 1919, og hans Praksis som Jernbanelæge

læge i dette Tidsrum besørges af Dr. Vedel, Classensgade 34, 3. t. v. Hverdag 12—1.

Jernbanelæge Dr. med. Frk. H. Reinhard, Gothersgade 135, er bortrejst fra I. E. Sygedistrikt fra 10. Juli til 25. August 1919, og hendes Praksis som Jernbanelæge besørges *indtil 1. August 1919* af Læge Frk. Agerholm, (Telefon Øbro 3624 y) Konsultation i Jernbanelægens Bopæl Kl. 12—1 *og efter 1. August 1919* af Læge Fru H. Meisen, Gothersgade 139, Konsultation Kl. 12^{1/2}—1^{1/2}, (Telef. Byen 6211).

Jernbanelæge Thorv. Jensens Praksis som Jernbanelæge i I A III Sygedistrikt besørges under hans Sommerferie fra 16. Juli til 16. August 1919 af hans tidligere Assistent i Hillerød, Dr. Nørregaard, som træffes i Colbjørnsensgade 15 til Jernbanelægens sædvanlige Konsultationstider,

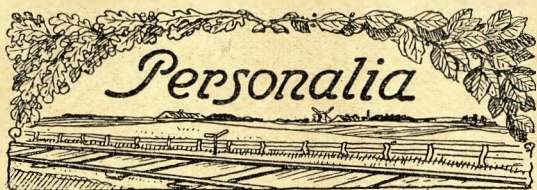
Statsbanepersonalets Biblioteker. Nye Bøger.

Nr.		
Sjæll.- Jyll.- Falst. Fyn		
10361.	8636.	Dixon: En Nations Fødsel.
10362.	8633.	Bang: Forliset.
10363.		Neiendam: Det danske Theater i Nordslesvig.
10364.	8632.	White: Billys Grønskolling.
10365 a.		Brandes, Georg: Samlede Værker. I.
10366.	8661.	Enver Pascha: Tripolis.
10367.	8646.	London, Jack: Michael.
10368.		Secher: Idrættens Hygieine.
10369.	8670.	Hill: Den falske Hertug.
10370.	8647.	Nielsen, H.: Tegn og Gerninger.
10371.	8653.	Baden-Powell: Ulvebogen.
9558 b.	7843 b.	Andersen Nexø: Lillemor (Ditte Menneskebarn. II).
9722 b.	8007 b.	Stegemann: Krigens Historie. II.
10312.		Jensen, J. P.: Hans Peder Andersen.
10372.	8674.	Jensen, Johs. V.: Norne Gæst.
10373.	8658.	Croker: Askepot.
10374.	8666.	Hansen, P.: Skæbner.
10375.	8693.	Potter, O.: Stedbørn.
10376.	8702.	Thomas, G.: Det sidste Krak.
10377.	8683.	Matthiesen, H.: De Kagstrøgne.
10378.		Horvitz, A.: Verdensparaleller.
10379.	8706.	Williamson: Lord John.
10380.		Næsgaard, S.: Sjælelære.
10381.	8705.	Vejrup, P.: Kærlighedens Magt.
10382.	8655.	Bridges: Pigen med Guldharet.
10383.	8678.	Lehmann: Legemligt og aaendeligt Arbejde.
10384.		Gram: Grøntsagers Dyrkning.
10385.		Vogelius: Krøniker.
10386.	8657.	»Contact«: Paa Luftpatrulje.
10378.	3366 c.	— Terkel Klesenfeldts Reise Journaler 1741—45.
10388.	8656.	Scholenondeley: For hendes Skyld.

10389.	8663.	Garvice: Kampen for Lykken.
10390.	8687.	Melsted: Fru Gerda.
10391.	8682.	Marstein: Aurora.
10392.	8668.	Henrichsen, H.: Lollands-Historier.
10393.	8684.	Manrois: Oberst Rambles' Muse.
10394.	8696.	Ruck: Ni Aar for Rachel.
10395.	8649.	Andersen Nexø: Lotterisvensken.
10396.	8671.	Hoffmann, Kai: Blaående Danmark.
10397.	8652.	Anker, J.: Walfing Mysteriet.
10398.	8697.	Segercrantz: Ministerpræsidentens Elskede.
10399.	8698.	Simonsen, C.: Danmarks Grænsefolk.
10400.	8650.	Andræ: Rejseerindringer.
10401.	8651.	Ayres: Det sorte Faar.
10402.	8665.	Hansen, Olof: Gøgen.
10403.	8691.	Oppenheim: Slægtens Ære.
10404.	8704.	— Afsløringer fra det russiske Keiserhof.
10405.		Salomonsen, C. I.: De nyeste Kunstretninger.
10406.		Andersen, V.: Nordboer.
10407.	8692.	Ottosen, J.: Sønderjylland.
10408.	8679.	Leopold, S.: Ti Aftener.
10409.	8703.	Trent, P.: Kampen om Lykken.
10410.	6226.	Dinesen, M.: Frøken Sommerfugl.
10411.		Thøyer: Unge Schmidts Eventyr.
10412.		Tostrup: Den Levende.
10413.	8686.	Cutcheon: Prinsessen of Granstack.
10414.		Oppenheim: Hvem var Kvinden..
10415.	8685.	Mc. Kenna: Sheilas Intriger.
10416.	8711.	Jacobi: De syv Vise.
10417.		— Moderne Kunst om Sinds- sygdom. Et Svar.
10418.		Fischer: Fra Bakteriernes Verden.
10419.	8677.	Larsen, Karl: Militarismens Fallit.
10420.	8080.	Rørdam: Digte fra Verdenskrigen.
10421.	8690.	Muusmann: Hohenzollerns sidste Dage.
10422.		Rasmussen, M.: Anders Stephansen.
10423.	8700.	— Sønderjylland vundet.
10424.		— Spøgelseshistorier.
10452 a.	8701.	Thackeray: Forfængelighedens Marked. I.
10426.	8680.	Linck: Ved Lykkens Port.
10427.		Kuprin: Tvekampen.
10428.	8660.	Elgstrøm: Mødre.
10429.	8681.	London: Gudernes Hævn.
10430.	8675.	James, H.: Hvad Barnet vidste.
10431.	8707.	Vollquartz, J.: Landsoldaten.
10432.	8659.	Ekeland: Haparandaliv.
10433.	8669.	Henry: Millionærernes Bagdad.
10434.	8688.	Moberly: Falsk Navn.
10435.		Anker Paulsen: Hun og Had.

Til Medlemslisten.

Overført fra D. S. og M. F.
Lokomotivfyrbøder J. Viberg, Kalundborg.



Afsked efter Ansøgning fra 31. Juli 1919 fra Stillingen som Lokfyrbøder: Lokfyrbøder E. C. L. Pedersen, Fredericia.

Afsked efter Ansøgning fra 31. Maj 1919: Lokfyrbøder E. W. Lauritzen, Kbhvns. Godsbanegaard.

Tilladelse til at bytte Opholdssted under 12. Juni 1919:

Lokfører K. K. O. Johansen, Østerbro, og Lokfører J. G. E. Paulsen, Kbhvns Godsbanegaard.

Forflyttet efter Ansøgning fra 1. Juli 1919:

Lokfyrbøder O. H. Carlsen, Kbhvns Godsbanegaard, til 3. Distrikt, Signaltjenesten, Struer.

Lokfyrbøder H. Bagger, Kolding, ifølge Opslag, til Silkeborg (Rangerfører).

Forfremmelse til Lokfyrbøder fra 1. Juli 1919:

Haandværker A. Halse, Struer, i Struer.

Forflyttet efter Ansøgning fra 1. Juni 1919.

Lokfyrbøder V. P. Jensen, Struer, til Aalborg.

Lokfyrbøder M. Christensen, Struer, til Aalborg.

Lokfyrbøder A. A. Sørensen, Struer, til Aarhus Ø.

Forfremmet til Lokfører. fra 1. Juni 1919:

Lokfyrbøder A. W. P. Schmidt, Silkeborg (Rangerfører) - i Grindsted (Depotforstander).

Forfremmet til Lokomotivfyrbøder fra 1. Juni 1919:

Haandværker S. M. Sørensen, Brande, i Brande.

Haandværker P. S. Petersen, Randers, i Struer.

Haandværker J. J. Viberg, Aarhus H., i Kalundborg.

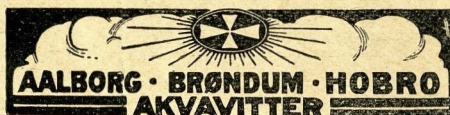
Haandværker A. R. L. Jacobsen, Nyborg, i Nyborg.

Haandværker M. P. Petersen, Nyborg, i Nyborg.

Haandværker O. Jensen, Aalborg, i Struer.

Forflyttet efter Ordre fra 1. Juni 1919:

Lokfyrbøder P. Møhler, Holstebro, til Ringkjøbing.



HAFNIA

Samlede Garantimidler pr. 1. Januar 1919

ca. 95 Millioner Kroner.

Samlet Forsikringsbestand pr. 1. Jan. 1919

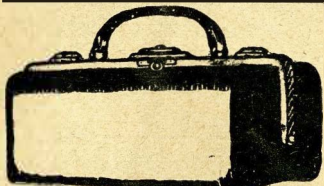
ca. 350 Millioner

Nørrebro's Vinimport Nørrebrogade 178.

ROBERT BERTHELSEN

Tlf. TAGA 13 00

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



Reparationer udføres.

Lædervare Forretningen,
Sdr. Boulevard 46
anbefales.

Rejsekufferter, Citytasker, Portemonnæer
Skoletasker, Tegneböger m. m.
i stort Udvalg.

Husk Fiskeforretningen,
Istedgade 109.

Tlf. Vester 1347 y.

Aldrig frisk Fisk til Dagens billigste Priser.

J. Osborne, Ny Indehaver.



Komplet Lager af
Briller
og
Pincenez

Edvard Møller

Brillehuset - Vesterbrogade 36.

C. B. Møller & Co's

Cigarer - Cigaretter

Cigarillos & Tobakker

faas hos d'Herrer Forhandlere samt

Østergade 1 & Østerbrogade 27.

Tandlæge Frk. Sørensen

69, Istedgade 69,

Konsultation fra 10-7 Tlf, Vester 905 x

Hele Tandsæt fra 20 Kr.

Ældre Tænder omsættes billigt, Plom-
bering og Tandudtrækning, Moderate

Priser, Bedøvelse hver Dag Kl. 2,
Reparation udføres paa faa Timer,
jernbanefunktionærer indr. 5 pCt.

Stoffers Restaurant Café Brohøj

Ingerslevgade 104, Dybbølgade 9.

Telefon 10 172.

Frokostretter a la Carte, Billard, Selskabslokaler.
Stor Fiiufts-Terrasse.

Lauritz Christoffersen, forh. Bodega, Tivoli.

A/S LOUIS LILLIEQUIST

GARVERI & LÆDER-UDSALG

187, NØRREBROGADE 187.

KØBENHAVN L.

TELF. TAGA 444.

FUGLEFRØ

BEDST BILLIGST HER SENDES OVERALT

JUL LAYBOURN COLBJØRNSSENSG 28.

KØBENH. B. TLF 2262

Announce-Ekspeditioner:

For Kjøbenhavn: **Chr. Hylver,** Sommerstedgade 22^a,
Telefon Vester 4011.

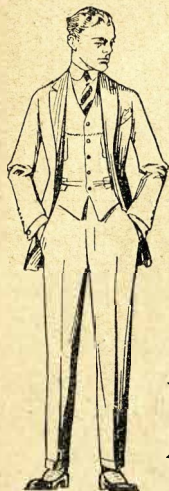
For Provinsen: **L. Rasmussen,** Hans Tausensgd. 14, Odense.
Telefon 2288.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B.
Tlf. Vester 2895 v.

Abonnementspris: 2 Kr. 50 Øre aarlig,
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

English House
NØRREPORT



En Klædning fremstillet af dansk Buckskin i moderne En facon. Tillægget er det bedste der kan fremskaffes i Øjeblikket og forarbejdningen vor sædvanlige durable.

Kr. 78

Ryg

CREMO
Tobak.



Leo 33

mod

Hoste og Hæshed.

Faas overalt.



SKOTØJSBØRSSENS FODTØJ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
giver altid Tilfredshed.
NØRREBROGADE 183.

Telefon 3356

Broberg, 16 Amagervej 16

Telefon 3356

Dowlas 1,85—2,35, Medium 2,50—3,00, svære Haandklæder, 2 Kr. pr. Stk. prima Viskestykker 1,25—1,50—2,00 pr. Stk.

En Del ekstra gode Overdyner, Underdyner lidt beskadede paa Vaarene af Vand bortsælges med 20 pCt. Rabat.

Vattæpper, alle Farver 22,25, 26,50, 31,75, svære uldne Tæpper 12—16—18 20—28 Kr. Et Parti svære Sokker 4,50 pr. Par.

Lokomotiv Tidendes **Husk Rabateuponen** for De har ikke Raad til at lade være.

Rabateupon 6 pCt.

Største Udvalg i Gulvtæpper Gardiner, Sengeudstyr.

Leverandør til Varelotteriet.

Spar 10 pCt. paa Glarmesterarbejde.

Køb deres Billeder og Fotografirammer i Glarmesterforretningen Nørrebrogade 61, JOHS. HANSEN.

Stort Udvalg — Billige Priser.

Alt Glarmesterarbejde udføres — Alle Jernbanefunktionærer 10 pCt. Rabat.

Personbanegaardens Marketenderi.

F. L. Viltøft

anbefaler sig til det ærede Lokomotivpersonale.

Musikhuset Allegro

Nørrebrogade 183 — København L.
Gramofoner og alle Musikinstrumenter.
Jernbanefunktionærer 10 pCt.

GODTFRED MENTZEL

MØBELMAGASIN

NØRREBROGADE 200. - - Telefon Taga 270.

Stilfulde, solide MØBLER.

Moderate Priser.

Lempelige Vilkaar.

Største Udvalg paa Nørrebro!

E. L. WEIMANN & Co.

St. Strandstræde 9—11, 4. Tlf. 5871 - 10871.

Guld- og Sølvvarer en gros.

Intet Salg til Private.

Kranse — Buketter — Blomsterdekorationer

Blomsterforretningen „Bellis“

Foreninger 10 pCt.

Ved Martin Griebel.

St. Kongensgade 90 :: Telefon: Palæ 590 y.

Højeste Laan

paa Klasse- og Koloniallodder.

Gevinster udbetales billigst.

R. JENSEN, Nansensgade 32.

Telefon 3279.

Bageriet Hj. af Jagtvej

og Borups Alle, anbefaler sig med

1. Klasses Varer

til Jernbanefunktionærerne.

Ærbødigst Georg Johansen