

20. Aarg. Nr. 11.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. Juni 1920.

## „Heia.“

Solør, Vaaler og Heia er Navne, der i denne Tid flyver over det ganske Norge.

Her i Vaalerdalen har „Norsk Lokomotivmands Forbund“ afholdt deres Aarsmøde, og har i Forbindelse hermed foretaget Indvielse af Ferie- og Hvilehjemmet „Heia“.

Mere sundt og fritbeliggende kunde ingen Lokmand ønske sig et saadant Feriehjem, ca. 190 Meter over Havet i den herligste Natur, lige ved Glommen, Norges største Flod, med høje skovklædte Fjælde til begge Sider.

I en med Birk og Fyr bevokset Park ligger Hjemmet; naar man fra Vejen, der fører igennem den lille venlige Bly, kommer ind i Parken, fører en bred og magelig Gangsti op til Bygningen, og det første Indtryk, man faar af Hjemmet, er yderst tiltalende.

Bygningen, der som de fleste norske Bygninger, er opført af Træ, er holdt i lys og livlige Farver og forsynet med en stor og rummelig Altan. Fra Hallen, med de magelige Hvilepladser, fører en bred Trappe op til Soveværelserne i øverste Etage, fra Hallen kommer man ind i den store hyggelige Dagligstue, hvor Pejsen, dette for ethvert norsk Opholdsrum uundværlige Ildsted, indtager Pladsen tilvenstre i Rummet; tilhøjre har man en rummelig Karnap med faste, hvidebedækkede Bænke ved begge Sider, derfra igennem en bred Aabning ind i den fælles

Spisesstue og hvorfra en Dør fører ud til Veranda og Park. Køkken og øvrige Udenomsrum findes ligeledes i Stueetagen.

Alle Soveværelser, ligesom Bolig for Bestyrerinden af Hjemmet, findes i den øverste Etage. Hele Hjemmet, hvor den største Orden og Properhed hersker, og Parken, naa denne først bliver bragt i Orden, vil utvivlsomt blive et meget stærkt og søgt Sommeropholdssted; foreløbig er her Plads til 12 a 14 Gæster, men det vil forhaabentlig snart vise sig at være nødvendigt at udvide dette, og det skal siges til vore norske Kollegers Ros, at man har været forudseende nok i denne Henseende. Parken, hvori „Heia“ ligger, er ca. 8000 Kvadrat Meter stor og rummer saaledes rigelig Plads til fornødne Udvidelser. Prisen, 8 Kr. pr. Døgn, for fuldt Ophold, er overkommelig for enhver, der ønsker sig et godt, sundt og billigt Sommerophold, og vore norske Kolleger har her stillet sig saa velvilligt, at danske Lokomotivmænd og Familier, der kunde ønske at tilbringe nogle Dage oppe i Norges herlige Natur, kan ved Henvendelse til „Norsk Lokomotivmands Forbund“'s Forretningsfører, Hr. Emil Sandberg, Kaysergate 1, 3. Sal, Kristiania, faa Ophold paa „Heia“ til ovennævnte billige Pris.

Dette Hvile-, Ferie og Rekreationshjem, norske Lokomotivmænd her har rejst sig, tjener disse i høj Grad til Ære og vidner om



et kammeratligt Sammenhold og en Offer-villighed, der maa paaskønnes, det skal her blot i Almindelighed anføres, at alene Kristiania Distriksts Lokomotivmænd har indsamlet over 6000 Kr.

Hjemmet, der foruden Montering og andre Omkostninger, har kostet ca. 34,000 Kr., har i Norges Statsbaners Pensjonskasse faaet et 1ste Prioritets Laan paa 27,000 Kr. til en rimelig Rente og afdragsfrit i 5 til 10 Aar.

Af de Mænd, der i saa høj Grad har gjort sig fortjent af Norges Lokmænd, staar ubetinget „Norsk Lokomotivmands Forbund“s dygtige Forretningsfører Hr. Emil Sandberg i første Række; paa hans Initiativ er Hjemmet rejst, og Hr. Sandberg har her vist sig tillige som en god Forretningsmand.

Under Indvielseshøjtideligheden, der fandt Sted paa Aarsmødets 1ste Dag, overdrog Familiehjemsbestyrelsens Formand, Hr. Lokomotivfører Hummelnesset, Hamar Distrikt, Hjemmet til Norsk Lokmands Forbunds Formand, Hr. Lokomotivfører S. Iversen, Trondhjem, der paa Forbundets Vegne udtalte en varm Tak for det store Arbejde, der her var udført, hvorefter der blev holdt flere Taler og udbragt utallige Ønsker og Lever for „Heia“s Lykke og Fremtid.

Vaaler, den 1. Juni 1920.

C. A. Vording.

## Familiefripassene.

Vi undertegnede, som overværede Delegeretmødet i Aarhus, kan ikke andet end føle os skuffede over den overfladiske Behandling, Delegeretmødet lod Familiefripasserspørgsmaalet blive til Del. Der var kun en Delegeret, der fandt Anledning til at berøre dette Spørgsmaal, maaske ogsaa den eneste, som selv føler den nuværende Ordning. Da Hr. Lillie senere replicerede, beklagede han jo meget, men der var intet at gøre for Øjeblikket, den indskrænkede Toggang, de høje Billettakster m. m. var de væsentligste Aarsager derfor. Del er jo de samme Argumenter, Administrationen farer frem med, og skal vi vente, til disse bortfalder, kommer vi sikkert til at vente længe. Der var ikke over Hr. Lillies Tale i Aar, om den Sag, den Begejstring, man ved tidligere Delegeretmøder har kunnet spore, og dog er den Sag af saa stor Betydning for over Halvdelen

af Lkfrb., at den nok var værd at slaa et Slag for. De kan, Hr. Lillie, som Fællesudvalgets Formand, gøre meget for at frentne denne Sag, fordi den netop hører hjemme i Fællesudvalget. Og med den Energi, De mange Gange har vist at være i Besiddelse af, naar der var en god Sag, som skulde løses, kan vi ikke undvære Deres Arbejds-kraft i det Stykke Arbejde, her maa gøres. De har sikkert erfaret, Hr. Lillie, at de yngste Aargange ikke er den daarligste Garde, en Hovedbestyrelse kan have — derfor er de nok værd at slaa et Slag for i denne Sag. Det kan sikkert ogsaa siges, at Organisationerne er bedst tjent med, at Medlemmerne alle har de samme Rettigheder og Begunstigelser, det modsatte er i Længden uholdbart.

Nu er Lønningsloven færdig, Dag- og Timepengespørgsmaalet ogsaa, man kan da gaa ud fra, at nu er Tidspunktet inde til at komme frem med Familiefripassene.

Om dette Spørgsmaal er man sikker paa, at alle Organisationer inden for Etaten kan samles. Og alle gode Kræfter vil bidrage til en retfærdig Løsning.

Aarhus i Maj.

Flere Lokfyrbødere.

## Rekreationshjemmet.

„Udvalget til Opførelse af et Ferie- og Rekrationshjem for danske Lokomotivmænd“ afholdt Møde København den 12. Maj 1920.

Man konstituerede sig med Lokf. M. Mortensen, Es, som Formand, Lokf. A. Madsen, Gb, som Kasserer og Lokfyrb. Soph. Jensen, Ar, som Sekretær.

Der drøftedes de rent forberedende Arbejder, der skulde foretages, men Udvalget var enigt i, at der skulde gøres alt for at fremme Sagen saaledes at Hjemmet kunde indvies til Organisationens Jubilæumsaar i 1924.

SOPH. JENSEN.

## Nogle Betragtninger vedrørende Eftersynet af Lokomotivet.

Af B. Suaning.

(Forts.)

Ved Eftersynet under Maskinen bør man have Opmærksomheden henvendt paa Akselkasseklapperne og Trækkene til disse, idet man navnlig maa paase, at Trækkets Forbindelse med Klappen er i Orden. Hvis den Split, som sikrer Forbindelsen mellem Akselkasseklappen og den dermed forbundne Vægtstangsarm, tabes, vil Klappen falde til og hindre den fornødne Lufttilførsel til Fyret, medens Vægtstangsarmen kan dreje sig paa normal Maade, naar Akselkassetrækket be-

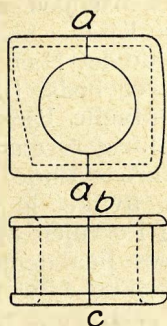


væges, uden at Klappen følger med, og denne Omstændighed har oftere givet Anledning til Dampmangel og Togforsinkelse.

Endvidere bør man sikre sig, at de forskellige Forbindelser mellem Trækkets enkelte Led er i Orden, og at der ikke mangler Splitter i disse Forbindelser.

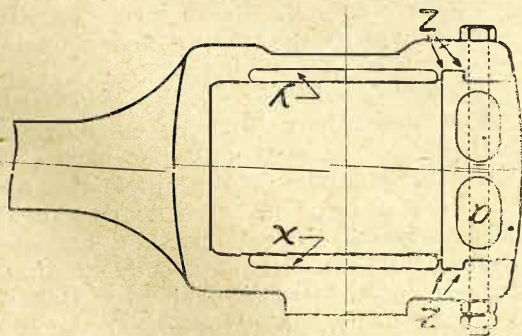
### Driv- og Kobbeltænger, Krydshoveder, Linealer m. m.

Ved Eftersynet af Maskinens Driv- og Kobbeltænger rettes Opmærksomheden særligt mod Stanglagerne og Kilerne i disse.



Naar et nyt tilpasset Stanglager bryster, altsaa naar de lodrette Skilleplader (a— a i Fig. 8) mellem de to Lagerpander er trykket fast mod hinanden over hele Stangens Bredde fra b til c, og naar Kilen er fast antrukket, saaledes at Lager og Kile sidder kompakt i Stangens Strop, vil Lagerpanderne ikke blive løse i Stroppen, fordi de slides i Udboringen, saaledes at der fremkommer Slør mellem Lageret og Tappen.

Hvis Lageret derimod af en eller anden Grund ikke bryster, vil det, efterhaanden som Udboringen slides, blive løst i Stroppen, saaledes at Kilen stadig maa efterspændes for at forhindre, at Lagerpanderne arbejder i Stangen, hvorved der ikke alene hurtigt fremkommer et Slid i Stroppen, som der ved senere Reparationer kun daarligt kan bødes paa ved Anbringelse af Lejner paa Siderne



af Stangens Hoved (Fig. 9, x og y), men de Slag, som opstaar i hele Systemet af Lagere og Kile, hver Gang Kraften i Stangen og

Bevægelsen skifter Retning, vil medføre Fare for Brud dels paa Lagerpanderne og dels paa Kileskruen.

Det maa her bemærkes, at selv om Lageret oprindeligt har brøstet, vil Delingsfladerne mellem Lagerpanderne efter nogen Tids Forløb kunne have trykket hinanden saa meget, at der bliver lidt Luft imellem disse, saaledes at Kilen maa efterspændes for paany at tvinge Lagerne til at bryste.

Man bør derfor altid ved Eftersynet sikre sig, at Lageret sidder fast i Stangen, og det er ikke tilstrækkeligt alene at prøve Fastheden af Møttrikerne paa Kileskruen, da denne meget vel kan være fastspændt i Stangens Strop, selv om Kilen og Lagerpanderne er løse. Dette gælder saavel de brede Kiler med lodret gennemgaaende Kileskrue som de i Stængerne paa ældre Maskintyper anvendte smalle Kiler, der holdes paa Plads af et Spændeblik med vandrette Støtter og Møttriker.

Naar man fatter omkring Stangens Hoved med begge Hænder, saaledes at Tommelfingerne trykkes ind mod Siden af Stangen, samtidig med at de hviler mod Kraven paa hver sin af de to Halvdele af Lageret, vil man ved at rykke Stangen frem og tilbage paa Sølen i dennes Længderetning (paa tværs af Maskinen) kunne mærke selv en ganske ringe Løshed. Naar Løsheden er særlig stor, vil Vand og Olje kunne trænge ind i Mellemrummene mellem Kilen og Lageret, mellem dette og Stangen og mellem denne og Kilen. Idet Stangen da som ovenfor omtalt rykkes frem og tilbage paa Sølen, vil det saaledes opsamlede Vand sammen med snavset Olje træde ud af Mellemrummene og yderligere afgive Bevis paa den tilstedeværende Løshed.

Hvis Maskinen er standset i en saadan Stilling, at den paagældende Stang sidder i Spænd, kan Prøven ikke udføres, dog kan man for Drivstangens Vedkommende borttage Spændingen ved at aabne Cylinderhanerne.

Da der ved Stænger, hvor Stroppen, som vist paa Fig. 9, er lukket ved et Spændestykke (Bagstykke), erfaringsmæssigt ret hyppigt kan opstaa Brud, som udgaar fra de skarpe Hjørner ved z, hvor Spændestykket er passeret ind mellem Stropps Grene, vil det være naturligt ved Eftersynet at lægge Mærke til, om der skulde vise sig Tegn paa Revner i Godset paa disse Steder. Saadanne Revner vil navnlig kunne fremkomme, naar Spændestykket er løst i Stroppen, eller naar Bolten ikke er fastspændt.

For Krydshovedets Vedkommende gaar Eftersynet ligesom ved Driv- og Kobbeltængerne særligt ud paa at sikre sig den nødvendige faste Forbindelse mellem de enkelte Dele



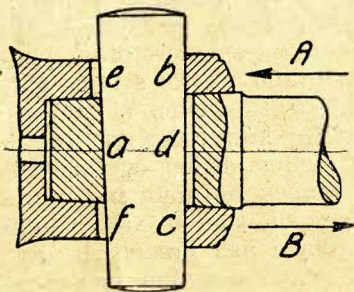
i Konstruktionen, og Hovedprincipperne for Eftersynet er i alt væsentligt de samme ved de forskellige Typer af Krydshoveder, som forekommer paa Statsbanernes Lokomotiver, idet man navnlig undersøger Forbindelserne mellem Drivstang og Krydshoved, mellem Krydshoved og Stempelstang samt mellem Krydshovedslæderne og Skoene.

De efterfølgende Bemærkninger knytter sig til den hyppigst forekommende Type af Krydshoveder, hvor Krydshovedbolten, som er fastspændt i Drivstangens gaffeldelte Krydshovedende, vugger i et Leje i Krydshovedet.

De to Pander i dette Lager, der ligesom Stanglagerne altid skal bryste, fastholdes indbyrdes ved en Kile (Krydshovedkilen), som spændes ved Hjælp af en Møttrik med Kontramøttrik, Underlagsskive og Split, om hvilken Forbindelse der i det store og hele gælder det samme som foran anført om Stanglagerkilen.

En Løshed i Kileforbindelsen konstateres ved, at Underlagsskiven kan bevæge sig, naar man slaar paa den med Hammeren.

Stempelstangen er tilpasset med en Konus i Krydshovedets Nav, og Forbindelsen er sikret med en Kile (Stempelstangskilen).



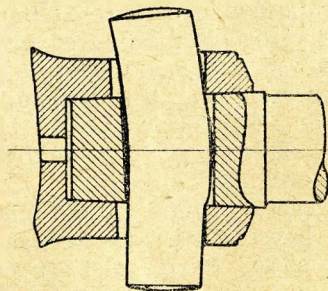
Ved en vel udført Kileforbindelse af denne Art bør Kilen kun overføre Kraft i een Retning, og Kilen skal derfor, som vist i Fig. 10, ligge an mod Stempelstangen ved a og mod Krydshovedets Nav ved b og c, medens der skal være Luft ved d, e og f.

Ved Bevægelse under Damp i Retning af Pilen A overføres Kraften fra Stempelstang til Krydshoved gennem Konus, saaledes at Kilen aflastes noget, og kun ved Bevægelse i Retning af Pilen B vil Kraften overføres gennem Kilen. Hvis Kilen har været korrekt tilpasset og har arbejdet rigtigt, vil den vise sig at være blank ved a, b og c, naar den løsnes af Forbindelsen.

Saaframt der ikke er Luft ved d, e og f, vil man aldrig kunne yde sig sikker imod, at Stempelstangen sidder løst i Krydshovednavet, saaledes at Kraften i begge Retninger overføres gennem Kilen, som derved meget hurtigt vil rokke løs, hvorved hele Forbindelsen bliver upaalidelig.

Naar Kilen i en iøvrigt rigtigt tilpasset Forbindelse af en eller anden Grund løsner sig, vil Stempelstangen meget snart rykkes løs i Krydshovednavet, og Kraftoverføringen i begge Retninger vil da indledes med et Ryk, idet Stempelstangen arbejder ud og ind i Navet. Hvis Maskinen f. Eks. gør 200 Omdrejninger i Minuttet, vil der fremkomme ikke mindre end 400 skiftende Ryk i Forbindelsen i hvert Minut, og det er let forstaaeligt at en Paavirkning af denne Art efterhaanden vil deformere Kilen og eventuelt vil fremkalde et Brud i denne eller i Krydshovednavet med deraf følgende Fare for Cylinderbundene.

Kileforbindelsens Fasthed bedømmes i Almindelighed efter Klangen af et eller flere Hammerslag paa Kilen. Slagene bør føres med en nogenlunde let Haand, da Øret paa denne Maade bliver bedst i Stand til at opfatte Lydens eventuelle Ejendommeligheder, og Prøven bør aldrig foretages ved kraftige Slag paa Kilens brede Ende, da man derved driver paa Kilen, hvilket jo ikke er Hensigten, hvis denne i Forvejen er fast. En Kile, der jævnlig prøves paa denne Maade med haarde Slag, vil ikke blot faa Endefladerne overnittede og ødelagt, men vil tillige kunne krumme sig i Krydshovedets Nav, som antydet paa Fig. 11. Naar Kilen er løs, bør den efterdrives med en Kobberhammer.



En god Prøve paa Kileforbindelsens Tilstand faar man ved at anbringe en Finger paa Krydshovedets Nav tæt op imod Kilen, saaledes at man tillige berører denne. Ved nogle lette Slag med Hammeren paa Kilen i Stempelstangens Retning vil man da kunne mærke selv en ringe Løshed.

Bronzeskoene fastholdes til Krydshovedslæderne af Bolte, hvis Hoveder er undersænkede i Skoene, og som altid bør prøves ved Eftersynet. Det er navnlig uheldigt, naar Boltene løsnes i den nedadvendende Sko, idet de undersænkede Hoveder her kan synke ned og slide paa Linealens opadvendende Flade, hvilket særlig virker skadeligt, hvor Boltene, som f. Eks. paa nogle af R-Maskinerne, er af Jern i Stedet for som almindeligt af Bronze. Man kan undertiden paa Linealerne se



blankslidte Striber, som skyldes, at de nævnte Bolte paa et eller andet Tidspunkt har været løse og har været i nærmere Berøring med Linealens Slidflade.

For Linealernes Vedkommende er det af Vigtighed at prøve samtlige de Bolte, som fastgør Linealerne til Cylinderen og til Linealbæreren, samt Boltene i Forbindelsen mellem denne sidste og Lokomotivets Ramme, idet en Lineal, som bliver løs under Kørselen, kan forvolde en meget betydelig Skade paa Lokomotivets Maskineri.

## Øjets Evne til at skelne Farver.

(Fra Engelsk ved Otto Bendixen).

Foruden at have normal Synsevne er det naturligvis uomgængeligt nødvendigt, at Lokomotivpersonalet, og øverhovedet det Personale, som beskæftiges i Jernbanens Sikkerhedstjeneste, har Farvesans, at det Billede, der opfanges i det menneskelige Øje opfattes korrekt i Bevidstheden. Dette er ikke alle Mennesker givet, og de Mennesker, som ikke formaar at skelne mellem de forskellige Farver, benævner man farveblinde. Det er ganske interessant at se lidt nærmere paa de Forhold, der gør sig gældende paa dette Omraade og som forøvrigt er en Videnskab, hvori der er gjort store og epokegørende Opdagelser, og som forøvrigt stadig er Genstand for Undersøgelser og Forsøg. Med Henblik paa den Betydning Farvesansen har for Lokomotivpersonalet skal vi efter en Artikel herom i det amerikanske Tidsskrift „Railway and Locomotive Engineering“ i det følgende omtale de herhen hørende Forhold.

Vi sætter os i Tanken tilbage til hin graa Fortid, da vor Jord skal have været en øde Ørken og dækket af Mørke. Da begyndte med det vældige Magtsprog: „Bliv Lys!“ det store Skaberværk. Og med dette Lys kom Dags- og Aarstider, Vind og Vejr, Befolkningen og Kulturen paa Jorden. Alt dette udgaar fra hin vældige Ildkugle, Solen, som i en Afstand af rundt 150 Mill. km drager sin Bane i Himmelfrummet; en Kraft er det, som udstrømmer fra denne Centralklude, og denne Kraft kan vi se.

Lys og klar falder Sollyset gennem haarde Vinduesruder uden at møde Modstand. Tilfældigt falder det paa en af de Glasprismer, som pryder Lysekronen, og alt svømmer i spillende Farver. Griber man nu forsætlig dette tilfældige og praktiserer Forsøget, idet man lukker Vinduesskodderne lystæt og kun lader Sollyset falde gennem en smaa Aabning, man har ladet staa mellem Skodderne, og tvinger man endelig denne smalle Solstraale til at gaa gennem det trekantede Prisme i et særligt konstrueret Apparat, saa viser sig

paa en egnet Baggrund et bredt, farvet Baand, i hvilket samtlige Regnbuens Farver kan ses. Dette farvede Baand kalder man et Spektrum og Apparatet, hvormed dette frembringes, et Spektroskop. Sollyset, det tilsyneladende hvide, ensartede bestaar altsaa af en Uendelighed af Farvestraaler af hvilke Hovedfarverne er Rødt, Orange, Gult, Grønt, Blaat, Indigo, Violet.

Med dette Apparat er Navnene paa Engländeren Newton og to tyske Professorer, Kirchhoff og Bunsen, snevert knyttede. De har med dette aabnet et helt nyt Videnskabsomraade og paa en vis Maade gjort Prismet til en Tryllestav, der giver os et Blik i Universets uendelige Fjerne og aabenbarer Vidundere dér. Som Stemmer fra Eventyrlandet lyder et Prismes Fortællinger. Det giver os Kendskab til de Stoffer af hvilke Solen og Stjernerne er sammensatte og siger os i hvilken Tilstand disse Stoffer befinder sig, om de er glødende, flydende eller som Gasskyer at træffe paa vedkommende Stjerne. Endog Stoffer, der tidligere har været os ubekendte, er med dette blevet opdaget paa fjerne Himmelleger, og først langt senere er deres Tilstedeværelse paa Jorden blevet fastslaaet, saaledes f. Eks. Helium paa Solen. Hvorvidt en Stjerne, hvis Lys ofte bruger Aar om at naa til os, bevæger sig mod Jorden eller bort fra denne, kan dette Prisme give os Oplysning om, ja endog om med hvilken Hastighed denne Bevægelse foregaar.

Af den hvide Solstraale fremtryller altsaa Prismet dette Farvebaand. Hvorledes kan dette gaa til? Var disse Farver allerede til Stede i Solstraalen og blev først synlige efter Passagen gennem Prismet? Eller var de i Prismet? Svaret er dette: Farverne var i den hvide Solstraale, og denne Solstraale er ved Hjælp af Prismet, om man saa tør sige, blevet delt i sine Bestanddele, og den Gren af Videnskaben, som beskæftiger sig hermed, er netop Spektralanalysen.

Hvad er nu egentlig Farver? Hvorledes bliver de til? Ofte giver den daglige Tale os allerede et Fingerpeg til Oplysning om en eller anden Ting. Saaledes ogsaa her. Søger vi hos Skræderen et Stof ud til en Klædning, saa siger vi maaske: „Dette Stof vilde jeg gerne have en Tone mørkere eller lysere.“ Vi forbinde her Farven med Tonen og taler om „Farvetone“. Paa den anden Side taler man om „Klangfarve“, naar vi udtrykker en Dom om et Musikinstrument. Altsaa: Farvetone og Klangfarve! Vi har altsaa to Fænomener — Farve og Tone, der gennem forskellige Sanser bliver bragt til vor Bevidsthed, saaledes forenede, at nye Fænomener, nye Begreber er opstaaede, som atter igen bliver opfattede med de modsatte Sansorganer. Er Sproget i Stand til at frem-



skaffe saadanne Foreninger, saa maa ubetinget Slægtskabsforhold være til Stede. Mellem Tone og Færve træffer del sig saaledes.

. Naar Legemer i uforandret Tidsfølge undergaar regelmæssige Rystelser, saa opstaar Toner. Saadanne regelmæssige Rystelser sætter de Luftdele, som omgiver Legemerne i Svingninger, og disse overfører dem igen paa de tilstødende Smaadele og Lag. Der opstaar derved i Lufthavet Fortyndninger og Fortætninger, som frembringer et lignende Billede som en Vandoverflade, der ved et Stenkast bliver bragt ud af sin Ro. Der opstaar Bølger, og disse har deres Oprindelse i Rystelsen. Ved Legemets Rystelse opstaar altsaa Toner og Bølger, og de sidste er Ledningen gennem hvilken Tonerne forplantning foregaar, derfor Belegnelsen Lydbølger.

En Maskine, hvis Gang er forbunden med regelmæssige Rystelser af enkelte Dele, giver ligeledes en Tone. Opmærksomme Iagttagere vil nu let opdage, at denne Tone med Maskinens tiltagende Hastighed bliver højere og omvendt. Jo oftere altsaa Rystelserne gentager sig i et vist Tidsrum, desto højere bliver den frembragte Tone. Som Følge heraf maa vel mellem den Hastighed, med hvilken Rystelserne sker og mellem Tonehøjden, bestaa visse Forbindelser. Følger Rystelserne regelmæssig, saa maa ogsaa Enkeltsvingningerne, som er en Følge af Rystelserne, antage ens og regelmæssige Former. Den dybeste Tone i Musikken, Kontra C, opstaar ved 16 saadanne Svingninger, som udføres i et Tidsrum af et Sekund, og den højeste, det femstregede C, ved 4000 i den samme Tid. Skal en Streng nu udføre et saa stort Antal Svingninger, 4000 i Sekundet, saa maa Rystelsen af denne vel ske med større Hastighed end hvis der kun skal opstaa 16. I hvert Fald udøver den Hastighed, hvormed Rystelserne sker, en Indflydelse paa Svingningstallet. Men er denne Hastighed bestemmende for Tonehøjden, paavirker den paa samme Maade Svingningstallet, saa maa efter en Sætning i Matematikken, i Følge hvilken to Størrelser er ens, naar de begge er lig med en og samme tredje, ogsaa Tonehøjden være afhængig af Svingningstallet. Og netop: Jo større Svingningstallet, desto højere Tone.

## Lokomotivførerprøve.

Til den i Marts—April Maaneder d. A. afholdte Lokomotivførerprøve indstillede sig ialt 161 Lokomotivfyrbødere, hvoraf følgende opnaaede Karahteren „bestaaet“:

F. Pedersen, Fredericia, L. A. Andersen, Slagelse, C. B. Larsen, Masnedsund, C. W. M. Theilf, Frede-

rjcia, A. K. Kleis, Kbhavns. Godsbgd., J. E. Clausen, Aarhus H, V. L. Nielsen, Helsingør, K. M. Hanseu, Skanderborg, L. N. Andresen, Esbjerg, A. C. Andersen, Aalborg, F. C. Madsen, Kbhavns Godsbgd., E. M. Søgaard, Esbjerg, H. K. Rasmussen, Aarhus Ø, N. M. Mortensen, Aarhus H, E. C. Poulsen, Nyborg, K. Pedersen, Roskilde, J. A. Nielsen, Fredericia, V. K. Pedersen, Brande, V. B. H. Lund, Aarhus H, M. C. Mikkelsen, Aarhus H, H. P. Christensen, Aarhus H, K. L. Eriksen, Masnedsund, H. U. Andersen, Roskilde, L. Hoffmann, Kbhavns Godsbgd., C. Micheelsen, Fredericia, G. S. Pedersen, Esbjerg, K. K. O. A. Jensen, Aarhus H, A. K. Albertsen, Nyborg, J. P. S. J. Schultz, Kbhavns Godsbgd., V. Jensen, Aarhus H, O. E. Hansen, Slagelse, G. V. V. A. V. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., K. M. Nikolajsen, Esbjerg, A. P. Jensen, Korsør, R. H. J. Winckler, Korsør, H. F. Hansen, Randers, F. F. Rysz, Aarhus H, A. G. R. Christensen, Aalborg, A. P. Knudsen, Nyborg, A. Andersen, Aarhus H, K. F. Olsen, Østerbro, H. Jensen, Skanderborg, K. M. Kristensen, Korsør, H. P. V. Pedersen, Korsør, H. Hansen, Roskilde, E. M. J. Gravesen, Skanderborg, C. F. Jochumsen, Aarhus H, K. F. Pedersen, Kallundborg, A. Kristiansen, Struer, J. F. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., E. H. Nielsen, Skanderborg, E. A. Pedersen, Kbhavns Godsbgd. O. R. Vedam, Helsingør, C. J. Christensen, Kbhavns Godsbgd., O. F. Jensen, Struer, C. A. O. Lønqvist, Aarhus H., F. C. Rosenberg, Thisted, S. V. T. Monthell, Roskilde, R. J. Malmgaard, Korsør, V. A. A. Jeppesen, Østerbro, N. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., K. Povlsen, Fredericia, P. Larsen, Østerbro, S. W. Nielsen, Aalborg, N. C. Christensen, Holstebro, K. M. Nielsen, Randers, Randers, L. J. C. F. Schophuus, Kbhavns Godsbgd., J. Knudsen, Fredericia, J. C. R. Nissen, Skanderborg, F. Hansen, Aalborg, C. R. T. Holmtoft, Nyborg, T. P. H. Laursen, Struer, A. Bentzen, Østerbro, M. Jensen, Aarhus H, V. Hansen, Assens, A. J. Iversen, Nyborg, S. M. H. Petersen, Aarhus H, A. A. C. Petersen, Gjedser, T. P. Jørgensen, Kbhavns Godsbgd., T. O. Nielsen, Aarhus H, J. K. Andersen, Struer, K. Mortensen, Struer, A. V. Jørgensen, Struer, A. L. Gregersen, Nyborg, J. A. Hansen, Struer, K. K. Pedersen, Kallundborg, P. A. Rønnaa, Brande, T. Hansen, Korsør, C. A. Eisenbichter, Aarhus H, J. J. B. Birkbo, Korsør, K. Petersen, Kbhavns Godsbgd., A. V. G. Jensen, Aalborg, C. W. H. H. Collmann, Kbhavns Hovedbgd., L. P. Jensen, Kbhavns Godsbgd., J. F. G. Nielsen, Kbhavns Hovedbgd., N. P. E. V. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., S. C. Jensen, Kbhavns Hovedbgd., R. Jensen, Thisted, H. N. Hansen, Brande, E. L. V. Andersen, Nyborg, A. K. J. Romme, Kbhavns Godsbgd., A. Poulsen, Viborg, J. C. Jensen, Viborg, A. P. T. Rasmussen, Viborg, N. K. Rasmussen, Slagelse, C. J. S. Sørensens, Brande, P. E. Rasmussen, Slagelse, F. L. Brandt, Kbhavns Hovedbgd., N. K. Andersen, Kbhavns Godsbgd., A. A. E. Salling, Langaa, L. Jensen, Østerbro, M. Christensen, Aalborg, J. M. P. Friis, Brande, V. P. Jensen, Aalborg, J. R. J. From, Kallundborg, L. M. A. Larsen, Esbjerg, L. P. J. Dyhr, Roskilde, K. O. Kræfting, Struer, P. A. N. O. Ørbech, Kbhavns Godsbgd., H. A. T. Gotfredsen, Frederikshavn, J. J.



Pedersen, Randers, C. H. Brettschneider, Kbhavns Godsbgd., L. O. Nielsen, Roskilde, C. M. Christiansen, Ribe, A. Jensen, Gjedser, S. O. Sørensen, Orehoved, L. P. Olesen, Helsingør, E. H. C. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., H. P. Larsen, Østerbro, A. Henriksen, Gjedser, A. E. Hansen, Roskilde, L. J. Mortensen, Gjedser, C. F. V. C. Bendixen, Struer, M. S. Bristing, Kbhavns Godsbgd., N. C. Jensen, Slagelse, N. Rasmussen, Aarhus H, J. S. Andersen, Slagelse, K. A. H. Petersen, Kbhavns Godsbgd., T. Jensen, Kbhavns Godsbgd., A. J. Borchert, Østerbro, O. J. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., C. A. Lauritsen, Aalborg.

19 Lokomotivfyrbødere (eller 11,80 %) fik Karakteren „ikke bestaaet“; 1 Lokomotivfyrbøder, der ud over de nævnte 161 var indkaldt til Prøven, udeblev paa Grund af Sygdom.

## Fodboldklub.

Medlemmer af Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Afdelingerne i Nyborg har sammen med Værkstedshaandværkerne dannet en Fodboldklub (kaldet Maskinafdelingens Fodboldklub). Klubben tæller 30 Medlemmer og Øvelserne afholdes paa Øen. Disse Øvelser giver Anledning til, at en Del gemte Benmuskler bliver rørt, hvilket efter de første Øvelser giver lidt ømme Ben, men efter 3 a 4 Træningsaftener er Bentøjet i Orden igen. Sporten er sund og morsom, og vi vil anbefale andre Afdelinger at danne lignende Klubber. Hvis saadanne skulde blive oprettet, inviterer Nyborgenserne samme til en Styrkeprøve her i Nyborg til Efteraaret.

Meddelelser bedes da sendt til Lokomotivfyrbøder M. Dich, Aarsleffsgade 9, Nyborg.

## Personalia.

Tilladelse til at bytte Opholdssted under  $15\frac{1}{5}$  20 :  
Lokfyrb. C. E. Hansen, Fredericia, og Lokfyrb. T. M. Rasmussen, Kbhavns Gb.

Forflyttelse efter Ansøgn. fra  $1\frac{1}{6}$  20 :  
Lokf. S. V. Andersen, Masned Sund, til Kbhvs. Gb.

Min Afsked e. Ans. fra  $31\frac{1}{5}$  20 p. G. af Alder m. Pens.:  
Lokomotivmester H. F. Hansen, Roskilde.

## Rettelse til Adressefortegnelsen.

### Lokomotivførerafdelingen :

Under Korsør rettes Formandens Navn og Adr. til:  
P. M. Johansen, „Lunden“, Taarneborgvej.

Under Kallundborg rettes Formandens Navn og Adr. til: C. F. Hansen, „Solglimt“.

Under Kallundborg rettes Kassererens Navn og Adr. til: H. H. Hansen, Slagelsevej.

### Lokomotivfyrbøderafdelingerne :

Under Gjedser rettes Kassererens Navn og Adr. til:  
Otto Rasmussen, Gjedser.

Under Fredericia rettes Formandens Navn og Adr. til: A. A. Hasberg, „Godthaab“, Prangervejen.

Under Fredericia rettes Kassererens Navn og Adr. til: H. R. Petersen, Dronningensgade 98, St. th.



# Hvad koster Serges?

Det kommer an paa, hvad De vil anvende det til, og hvor De køber det! Naar De skriver til **A. Wildes** kontante Manufakturforretning, **Nyborg**, saa er det til en af de store Forretninger, som fra selve Produktionsstederne indfører særlig store Partier, og som i Kraft heraf tilbyder gode Varer til billige Priser saa langt under almindelige Butikspriser, at det ikke er Smaabeløb, der spares ved enten at besøge Forretningen selv eller sende denne sine Ordre. Forretningens gode Navn er erhvervet, fordi dens Navn aldrig misbruges, men fordi ethvert Tilbud derfra er mønsterværdigt.

Vore Kunders fulde Tilfredshed er vort Maal, hvorfor enhver Vare, der ikke tilfredsstiller Køberen tages tilbage og godtgøres naar Returnering sker straks.

**Garanteret Hel Uld**  
120 Ctm. bredt marine Kjoleserges, vævet af fineste engelsk Uld, meget smuk og blød Vare  
12,20 Øre pr. Meter.  
Forbrug til Nederdel 2 Meter  
Til hel Kjole  $3\frac{1}{4}$  Meter  
39,65

**Garanteret Hel Uld**  
140 Ctm. bredt sort eller marine Cosiume Serges, kraftig Kvalitet  
12,40 Øre pr. Meter.  
Opgiv Farven De ønsker.  
Forbrug  $3\frac{1}{2}$  Meter til Frakke  
43,40. 4 Meter til Costume:  
49,60.

**Garanteret Hel Uld**  
140 Ctm. bredt Marine Kamgarns Cheviot. En meget solid Vare til at slide paa. Til stærkt Herre- og Drengetøj  
15,63 pr. Meter.  
Forbrug 3,15 Meter til Herre-Habit 49,25

**Garanteret Hel Uld**  
135 Ctm. bredt marine Herre Serges. Overordentlig smuk og stærk Vare til Herre- & Drengetøj  
16,70 pr. Meter.  
Forbrug 3,15 Meter til Herre-Habit 52,61.

**A. WILDES**  
**KONTANTE MANUFAKTURFORRETNING**  
**NYBORG**





# FORENINGSFANER & BANNERE

saavel haand- som maskinbroderede leveres til alle Priser

## Hurtigt, solidt og smukt Arbejde

Tilbud, Overslag og Skitser gratis

 **Forlang Katalog** 

(Leverandør til Dansk Lokomotivmands Forening, Fredericia)

## DANSK BRODERI FABRIK

forh. C. Petersen Rask  
R A N D E R S

Telefoner: 200<sup>8</sup> Kontoret 2498 Fabriken  
283 Lageret 2499 Aage Hansen (Privat)

**Husk!** Fabriks-Udsalget **Husk!**  
— Stort Udvalg —  
Den elektriske Skomager **Saxogade 77.**

## S. JOHANNESSEN

Største Udvalg. 13, HØJBROPLÆDS 13. Største Udvalg.  
Statskontrolleret Virksomhed.  
Tlf. 3949. Rester udsælges billigt Fredag og Lørdag. Tlf. 3684.

**E. Svendsens Sliberi.**  
samt Udsalg af Knive og Saxe  
i. GRØNNEGADE 1. Telh. Byen y 5140

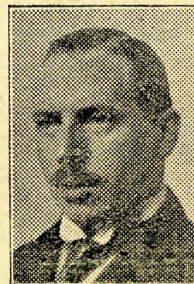
Telefon Central 3033 **S. P. JENSEN** Telefon Central 3033  
Rantzausgade 40, Kbhvn. N.  
Alle Slags Jern og Metaller  
købes til højeste Pris.

**Herrernes Magasin**  
Istedgade 64 Tlf. V. 220x  
Største Udvalg i Hatte, Huer,  
Manchetskjorter  
5 pCt. til Jernbanefunktionærer  
Største Udvalg paa Vesterbro i alle  
Slags **Strahatte**

**A. Zingenberg's**  
**Restaurant** - Stationsvej 3  
**Stor Have:**  
Madkurve kan medbringes

## PRØV

Zephyr  
& Gummi  
Kravetøj



Praktisk og billigt, ingen Vaskeregning mere, kan afvaskes af enhver i koldt Vand. Føres i alle Facons

**K. Hintz,**  
»Flippen«, Jstedgade 128, Kbhv. B

**Gør Deres Indkøb**  
**hos vore Annoncører**

## HELSEINGØR

**I. V. Christiansen**  
Handelsgartner - Helsingør  
Største Kranse- og Buketbinderi  
Sendes over hele Landet

**KNUD ØHLERS,** LÆDERHANDEL **NØRREBROGADE 213 C**