

20. Aarg. Nr. 15.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. August 1920.

FERIE OG REKREATION.

Dette Ord har en magisk Virkning paa de fleste Mennesker, og der er vel heller intet, som baade er saa fornøjelig som at komme bort en kortere eller længere Tid fra det daglige Livs Bekymringer, og saa gavnlig og forfriskende som at kunne tilbringe nogle Dage sammen med Familien et Sted, hvor der er frisk Luft, skønne Omgivelser og Adgang til forfriskende Bade.

Man vender efter en saadan Udflugt tilbage frisk paa Lægeme og Sjæl, og med frisk Mod kan der atter tages fat paa Arbejdet. Ganske vist er Ferien for den store Del af Personalet ret karrig tilmaalt, men som Forholdene nu en Gang ligger for Statsbanerne, vil det sikkert, naar alle skal have Adgang til Ferien i Sommertiden, være meget vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at kunne give en længere Ferie end der nu gives.

Det drejer sig derfor om at udnytte Ferien saa godt som muligt, og i den Henseende byder vort lille Land de rigeste Muligheder. Nogle Mennesker ynder at benytte Ferietiden til Tid efter anden at besøge vort Lands skønne Punkter, andre, maaske mere heldige, besøger Venner og Bekendte, og atter andre finder sig et Sted, hvor de tilbringer hele Ferien, hvor de er fuldstændig fri for at tage Hensyn til andre end dem

selv og benytter Tiden til at hvile ud, til at rekreere sig saaledes, at de er fuldt rustede til at gaa paa igen.

Som sagt byder vort lille Land meget rige Muligheder for baade fornøjelige Rejser og for den for mange Mennesker strengt nødvendige Udhvilen, Rekreation, — men det er efterhaanden, som alt andet, blevet meget dyrt at rejse, at bo paa fremmede Steder, og derfor hænder det da ogsaa, at enkelte maa opgive at tilbringe saa lang Tid ude, som var ønskelig, ene og alene af økonomiske Hensyn.

Dette burde jo ikke være Tilfældet.

Det er naturligvis ikke noget nyt, vi fortæller, dette har gentaget sig Aar efter Aar, men der kunde dog gøres noget for, at Tilfældenes Antal formindskedes, derved, at de danske Lokomotivmænd, som i saa mange Henseender har sikret sig, været lydhøre overfor Tidens Krav, i den Henseende slog sig sammen, enedes om at skabe de bedst mulige Forhold paa dette Omraade, enedes om at samle sammen et saa stort Beløb, at der herhjemme i Danmark kunde rejses en Bygning, et Lokomotivmands Hjem, hvor Lokomotivmænd med deres Familie for en relativ lav Betaling kunde tilbringe nogle Dage i skønne Omgivelser og under behagelige Forhold og i godt Selskab.

Det var derfor paa høje Tid, at der blev

slaaet til Lyd for noget saadant paa vort sidst afholdte Delegeretmøde, og det var ligesom laa det i Luften, thi fra flere Sider var noget saadant paatænkt, og man skulde derfor tro, at denne Sag, først rejst, maa gaa sin Sejrsgang, saa vi indenfor en over-skuelig Fremtid kan holde Indvielsesfesten.

Og der er heller næppe Tvivl om, at de danske Lokomotivmænd vil være lydhøre for Tanken og beredvillig yde de nødvendige Penge for at Planen kan realiseres.

Det er snart mange Aar siden, at vore svenske Kammerater aabnede deres Rekreationshjem paa Sårø i Nærheden af Gøteborg, i de vidunderligste Omgivelser, og mange er de svenske, norske og danske Lokomotivmænd, som har boet der og hentet friske Kræfter der, og de taler alle om dette som en herlig Oplevelse, som et skønt Minde, — men naar de er færdig med deres Tale herom, ender det gerne med et: „Saadant et Hjem maa vi ogsaa have!“

Det sagde Normændene ogsaa, naar de kom hjem til deres Land, Landet med den store imponerende Natur, og de nøjedes ikke med at sige det, men de tog fat, omsatte Ordet i Handling og en skønne Dag aabnede de ogsaa deres Hjem „Heja“, som stod omtalt for ganske nylig her i Bladet, og efter alt at dømme er det indrettet paa bedste Vis og efter bedste Mønster.

Nu mangler bare vi, og vi maa altsaa med, og det hurtigst muligt! Nu kan vi komme til at bo paa Lokomotivmandshjem baade i Sverrig og i Norge, og vi kan komme til at bo der for samme moderate Betaling som Landenes egne Lokomotivmænd; nu er det en Æressag for os herhjemme snart at faa rejst vort Lokomotivmandshjem, saa at vi kan gøre Gengæld og fortælle baade Svenskere og Normænd, at vi nu har vort Hjem i Orden, og at de er velkomne hos os, som vi nu er det hos dem.

Det er ganske klart, at saadan skal det være, og saadan føler ogsaa alle danske Lokomotivmænd, og vi haaber, at de venter med Længsel paa, at Sagen skal blive sat i System, saa at de kan komme af med de nødvendige Penge dertil.

Det skal sikkert nok lykkes at finde en skøn lille Plet her i Danmark, hvor vi kan rejse vort Lokomotivmandshjem, der gerne skulde bringe Sundhed og Lykke til dem, som nu gaar og skranter, og som kun af Mangel paa Midler ikke kan finde den fulde Helbredelse. Vi kan ikke byde Svenskere og Normænd paa den storslaaede Natur, som de har, men vi kan vise dem vort lille, smilende Danmark med Skov og Strand og med bugnende Kornagre, saa at de, naar de forlader os, bærer hos dem et ligesaa skønt Minde, som de nu saa villigt gennem deres Hjem skænker os.

De danske Lokomotivmænds Ferie- og Rekreationshjem staar nu paa Dagsordenen, og Sagen vil nu blive staaende der til Hjemmet er rejst og Portene er aabnede paa vid Gab for alle dem, som trænger til Rekreation, og for dem, som ønsker at tilbringe nogle Dage i smukke Omgivelser.

Og vi haaber paa, at det ikke skal vare længe, forinden alle danske Lokomotivmænd beder om Ordet, for med en gylden og klingende Tale at lægge det Fundament, hvorpaa vor skønne Bygning skal rejses.

ANCIENNITETSRET OG -PLIGT.

For Aar tilbage var Forholdene ved Statsbanerne saaledes, at Depotforstanderne eller Maskiningeniøren ganske egenmægtigt bestemte, hvem der skulde i Tur, og hvor de skulde køre, og man tog i mange Tilfælde ingen Hensyn til om de paagældendes tjenstlige Alder, Anciennitet, berettigede de Bestemmelser, der blev truffet. Personalet var saaledes prisgivet Vilkaarligheden og i de fleste Tilfælde, hvor der skete Springavance-ment var det ikke Dygtigheden, der bevirkede dette, men ganske andre Egenskaber. Egenskaber, som Personalet er ganske enig i ikke bør belønnes.

Der rejste sig derfor ogsaa mellem Lokomotivmændene en Bevægelse, der havde til Maal at komme bort fra de lovløse Tilstande og ind under ordnede Forhold ogsaa paa dette Omraade, og saaledes at Personalet

blev medbestemmende ved Ordningen. Organisationen tog derfor for flere Aar siden denne Sag op, og efter flere forgæves Henvendelser, fik man de første Regler for Ancienniteten fastsatte.

Efter at de nye Regler havde virket nogen Tid i Praksis, viste det sig at de ikke var fuldkomne, hvad man heller ikke med Rette kunde vente, og de Mangler, der klæbede ved Reglerne fik man tildels rettede ved en Forhandling i Generaldirektoratet i Foraaret 1919.

Gennem den Revision Reglerne da blev underkastede, naaede man til en saadan Ordning, at man vel kan sige, at de i det store og hele virker ganske tilfredsstillende og at de saavel for Personalet som for Administrationen er en god Rettesnor.

Vi er selvfølgelig meget godt bekendt med, at der blandt Maskintjenestens Embedsmænd findes enkelte, som ønsker disse Regler hen hvor Peberet gror, men for den fornuftige Embedsmand, som kan se at ordnede Tilstande, ogsaa i den Henseende er det bedste, gælder det ikke, fordi Forholdet mellem Administration og Personale, hvor man efterlever Reglerne, bliver langt det bedste.

Organisationen drog som sagt i sin Tid til Felts mod Vilkaarligheden fra oven, fordi Personalet led herunder og fordi der var en evig Utilfredshed med de herskende Tilstande.

Det er imidlertid ganske klart, at hvad der gælder for Administrationen ogsaa gælder for Personalet, og man maa derfor efter de ordnede Tilstandes Indførelse, kræve, at Personalet uden at kny gaar i Tur hvor deres Anciennitet anviser dem Plads. Man skulde ikke gerne nu fortsætte Kampen mod Vilkaarligheden, tidligere vendte Kampen sig mod Administrationen, nu synes det som Vilkaarligheden skal give sig Udslag fra neden, og at Kampen skal føres mod de enkelte, som ikke kan finde sig til Rette paa den Plads, de anvises.

Imidlertid fører Anciennitetsretten ogsaa Forpligtelserne med sig, og de bestaar naturligvis deri, at det enkelte Medlem bøjer sig for den Ordning, for de Beslutninger den paagældende Afdeling tager, paa den

Maade, at han indtager sin Plads i Rækken, hvor den anvises ham.

Det er ikke alle Lokomotivmænd, der forstaa denne Forpligtelse, de paaberaaber dem deres Rettigheder, for saa vidt de ikke kommer langt nok frem i Rækkerne, og for saa vidt dette passer i deres Kram; men paa den anden Side mener de, at med den større Anciennitet følger samtidig Retten til frit at bestemme, hvor de vil være, det vil med andre Ord sige, at de bestemmer over, hvor de yngre Lokomotivmænd maa køre, og noget saadant er naturligvis ikke Meningen og har aldrig været Hensigten.

Anciennitetsreglerne er en Betyggelse for Personalet, og paa samme Maade som vi kræver dem respekteret af Administrationen, paa samme Maade maa vi kræve dem respekteret af Personalet. Uden en saadan Ordning svømmer man igen og har ingen Ordning.

Der er ingen Vej udenom, man maa indtage sin Plads, og vil man ikke det, maa man *varigt* give Afkald paa den Del af Ancienniteten, man ikke ønsker at benytte, og lade de yngre Lokomotivmænd, som af den Grund rykker frem, forblive for stedse paa den Plads, de da kommer til at indtage. D. v. s. i Nummerorden foran.

Det gamle Ordsprog: Man maa Skik følge, eller Land fly! gælder ogsaa her.

Vi skal dog til Slut bemærke, at det gamle Ordsprog „Ingen Regel uden Undtagelse“ ogsaa kan komme til at gælde, men der maa da foreligge særlige og vægtige Grunde, som taler for at dispensere fra Reglen.

Men som i alle Livets Forhold gælder det ogsaa her, ingen Rettigheder uden Forpligtelser.

Enhver Lokomotivmand, ældre eller yngre, maa lære at forstaa, at Anciennitetsret giver Anciennitetspligt, at Vedtægterne er gældende, for at man skal rette sig efter dem, og at Vilkaarlighed, hvad enten den kommer fra oven eller fra neden, er af det Onde.

STRÆKNINGSKENDSKAB.

For Lokomotivførere er det af afgørende Betydning, at han er fuldt kendt med den Strækning, han befarer. Det er ikke alene af Betydning for ham personlig, men det er af overordentlig stor Vigtighed for Togenes sikre og rettidige Fremførelse, at han er fortrolig med Strækningen, og lige saa vigtigt er det af Hensyn til Statsbanernes Økonomi.

Man har derfor i mange Aar indrettet Lokomotivpersonalets Tjeneste saaledes, at dette saa vidt muligt kun befarede en enkelt eller et Par Strækninger, derved skabtes den størst mulige Sikkerhed og den størst mulige Økonomi. Imidlertid er man i de senere Aar gaaet noget bort fra dette Princip, thi man har efterhaanden faaet indrettet en Del Ture saaledes, at der snart sagt køres paa alle de Strækninger, der findes, og den Lokomotivfører der ved, hvilken Betydning det har, at kende hvert Træ hvert Led paa sin Strækning, han ved ogsaa, at den Ordning man efterhaanden glider over mod, ikke skaber større men mindre Sikkerhed.

Sommerdage i godt Vejr kan det sagtens gaa, men Vinterdage, naar Sneen fyger, eller i Taaget Vejr, da er det, det gælder, da har det sin Betydning at kende sin Strækning ligesaa godt som sin Dagligstue. Selv om det er aldrig saa usigtbart, giver det Lokomotivføreren en Tryghedsfølelse, en moralsk Afstivning at være fuldt paa det rene med, hvor han befinder sig, og han vil derfor være i Stand til med Sikkerhed, at føre Toget nogenlunde rettidig frem. Ganske anderledes forholder det sig med den Fører, hvis Kendskab til Strækningen ikke er saa grundig, hans Kørsel bliver uøkonomisk og uregelmæssig, og han mangler ganske den Tryghedsfølelse, den rigtig stedkendte Lokomotivfører har, og Udsigten til eventuelle Uheld er større.

Vi omtaler dette, fordi det for nogen Tid siden er passeret, at en Lokomotivfører kørte ind for Stopsignal. Den paagældende Lokomotivfører anførte som et undskyldende Moment, at han ikke var rigtig stedkendt,

— men han havde dog en Gang afgivet Erklæring for at være dette.

Han havde i 5 Aar ikke været paa den Banestrækning og Uheldet skete. — Og han fik sin Straf.

Naar vi fremhæver dette, da er det for at minde Lokomotivførerne om, at det ingen Undskyldning er bagefter, hvis et saadant Uheld skulde hænde, at anføre at de manglede Strækningskendskab, thi den maa de erhverve dem, og de bør ikke letsindig indlade sig paa at fremføre Tog paa Strækninger, de ikke er fuldt fortrolige med.

Derfor, sørg for at lære de Strækninger at kende, der mangles Kendskab til, og fremfør ikke Tog paa saadanne Strækninger, *forinden* den nødvendige Indøvelse er tilendebragt.

 PROTOKOL

over

Forhandling ført mellem Generaldirektoratet for Statsbanerne og Dansk Lokomotivmands Forening Fredag den 20. Maj 1920.

Til Forhandling forelaa Spørgsmaalet om i hvilken Anciennitetsorden Lokomotivfyrbøderpladserne paa de tomandsbetjente Rangermaskiner skulde foregaa, og et Forhold angaaende Betjeningen af den med 2 Mand besatte Rangermaskine paa Aarhus Havn.

Tilstede var:

for Generaldirektoratet: Maskindirektør A. Floor, Fuldmægtig K. J. Jacobi og Assistent D. O. Høgsgaard.

for Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivførerne Rich. Lillie, C. A. Lillelund og C. M. Christensen (Protokolfører) samt Lokomotivfyrbøder Vasa Nielsen.

Maskindirektøren indledede Forhandlingen med nogle Bemærkninger om de Sager, der forelaa til Behandling, og anmodede Repræsentanterne for Dansk Lokomotivmands Forening om først at behandle Spørgsmaalet angaaende Rangermaskinen paa Aarhus Havn.

Lillie: Da vi i sin Tid førte Forhandling om Besættelse af Rangermaskinerne med 2 Mand, fik vi blandt andet imødekommet, at den Maskine paa Aarhus Havn, der besørger Forbindelseskørslen mellem Aarhus H. og Aarhus Ø., skulde være betjent ved 2 Mand. Maskinen blev saaledes bemanded, men om Natten mellem 12 og 5 lader man Maskinen betjene ved 1 Mand, og denne Mand er endda ikke Lokomotivfører. Om dette Forhold har jeg haft Lejlighed til at tale med Maskiningeniør Dorph, men han er af den Opfattelse, at Betingelsen for 2 Mands Betjeningen ikke er tilstede i det omtalte Tidsrum, idet han hævder, at der i det omhandlede Tidsrum ingen Forbindelseskørsel er. Denne Fortolkning for denne Maskines Tomandsbetjening forekommer os lidt haartrukken, thi omend der i Forhandlingsprotokollen findes en Passus, der kan forsvare 2. Distrikts Disposition, anser vi Ordningen for uheldig og med Tjenestetidsreglerne i Betragtning tillige for upraktisk. Jeg vil i denne Forbindelse henlede Opmærksomheden paa, at nu har Forholdene udviklet sig saaledes, at den ene Maskine, der er betjent ved 2 Mand, ikke mere udelukkende besørger Forbindelseskørselen, men dette gaar paa Skift mellem Maskinerne, den ene Gang er det den ene Maskine, næste Gang en af de andre. Som Følge heraf maa den Lokomotivfyrbøder, der er udsat til denne Tjeneste, løbe fra den ene Maskine til den anden, og noget saadant har jo aldrig været Mening. Maskiningeniøren i 2. Distrikt har paatalt dette Forhold og ønsket det ændret saaledes, at kun én Maskine besørger den omhandlede Kørsel for derved at opnaa det, der har været Hensigten med Indførelsen af 2 Mands Betjeningen paa den nævnte Maskine. Dette kan Trafiktjenesten imidlertid ikke anbefale, de vil have Lov til at benytte Maskinerne i Flæng, som det nu bedst kan passe. Forholdet er uholdbart og ønsker vi gerne Hr. Direktørens Udtalelse hertil.

Maskindirektøren omtalte Forholdene i Nyborg, hvor man anvender 2 Mands Betjening alle Vegne af Hensyn til Ombordsætningen. Man kunde ikke have et saadant Forhold,

at Lokomotivfyrbøderen skulde løbe fra den ene Maskine til den anden. Men Konklusionen heraf maa vel blive den, at man maa besætte ogsaa den 3. Maskine i Aarhus Havn med 2 Mand, naar det af trafikmæssige Hensyn ikke kan gennemføres, at een Maskine besørger Forbindelseskørslen.

Lillie anførte paany, at det blandt andet ogsaa af Hensyn til Gennemførelsen af de nye Tjenestetidsregler maatte være saaledes, at der enten maatte være én Mands Betjening paa en Maskine eller 2 Mands Betjening, fordi der er forskellig Tid for Rangeringen, og fordi det er foreskrevet, at Tjenesten paa Døgnmaskiner skal være samlet. Det er tillige efter vor Opfattelse i Strid med Overenskomstens Betingelser, thi det har i hvert Fald fra vor Side været Mening, at 2 Mands Betjeningen skulde være tilstede hele Døgnet rundt.

Der fremsattes derefter forskellige Bemærkninger angaaende dette Forhold, hvorefter *Lillie* udbad sig Direktørens Afgørelse af Spørgsmaalet.

Maskindirektøren havde faaet den Opfattelse, at det burde tages op til Overvejelse om man ogsaa skulde besætte den 3. Maskine med 2 Mand, og Direktøren vilde henstille til Generaldirektøren, at den omhandlede Maskine ogsaa skulde have 2 Mands Betjening i Tiden fra Kl. 12 Nat til 5 Morgen.

Derefter behandlede Spørgsmaalet om Besættelsen af de 2 Mands betjente Maskiner.

Lillie: Denne Sag er opstaaet paa den Maade, at de Lokomotivfyrbødere, der kørte som Rangerførere i Masnedsund, den Gang 2 Mands Betjeningen indførtes, blev sat til at køre paa Strækningen, og man besatte Lokomotivfyrbøderpladserne paa Rangermaskinerne med de yngste Lokomotivfyrbødere eller Aspiranter. Denne Fremgangsmaade følte de fhv. Rangerførere sig nogets brøstholdne over, idet de mente, at de i Henhold til Anciennitetsreglerne kunde være medbestemmende om, efter hvilken Orden de forskellige Ture skulde besættes. Det er jo saaledes, at den Strækningstjeneste, der udføres fra Masnedsund, anses for ret stræng, og

Lokomotivfyrbøderne dernede vilde gerne, at Strækningsturen besattet med de yndste.

Maskindirektøren: Distrikternes Ledere af Maskintjenesten har holdt et Møde om Sagen, hvor de enedes om, at det maatte være de ældre Lokomotivfyrbødere, der skulde paa Linien, og dette Standpunkt har Generaldirektoratet godkendt. Den Gang man lavede Anciennitetsreglerne, tænkte man ikke paa Rangermaskinerne.

Lillie: Heri er vi ikke enig med Hr. Direktøren, thi det har altid været saaledes, at de ældste Lokomotivfyrbødere kørte som Førere paa Rangermaskinerne, og dette var derfor den bedste Tur for Lokomotivfyrbøderne. Man kunde ikke have det Forhold, at Aspiranterne kørte paa Rangermaskinerne medens Lokomotivfyrbøderne gik i Remisen.

Maskindirektøren: Dette Forhold foreligger ikke i Masnedsund, der er det yngre eller ældre Lokomotivfyrbødere. Spørgsmaalet om, at holde Aspiranterne borte fra Rangermaskinerne, kan jeg gaa med til, thi jeg mener, at man først maa beskæftige Lokomotivfyrbøderne, og hvis der intet andet er til Aspiranterne, da lade dem gaa i Remisen. Maatte holde for, at det burde være de yngre Lokomotivfyrbødere, der kørte paa Rangermaskinerne, saaledes at de derfra gik videre til Strækningsturene, fordi man bør anvende de bedst uddannede paa Strækningen.

Lillie: Kunde til Direktørens Udtalelser sige, at Foreningen i Princippet ikke var uenig i Direktørens Stilling til Sagen, men man vilde henstille, at de Lokomotivfyrbødere, der havde gjort Tjeneste paa Rangermaskinerne som Førere, undtagelsesvis, indtil de var blevet udnævnte til Lokomotivførere, fik Lov til at køre Rangermaskinerne som 2. Mand.

Maskindirektøren: Naar man er enig i Princippet, skal man være varsom med at gøre Undtagelser, det skaffer let kedelige Konsekvenser. Var en Modstander af alle Undtagelsesbestemmelser og maatte derfor gaa imod dette.

Efter forskellige Udtalelser forespurgte *Lillie*: Kan man betragte Spørgsmaalet som

afgjort derhen, at man sætter de yngre Lokomotivfyrbødere, som endnu ikke have opnaaet Adkomst til Strækningstur, paa Rangermaskinerne og saaledes, at de herfra gaa videre til Strækningstjenesten, og at man kun lader Aspiranterne køre i Tur, for saa vidt der er Mangel paa fast ansatte Lokomotivfyrbødere.

Maskindirektøren: Kunde gaa med til en saadan Ordning, men kunde ikke gaa med til særlige Regler for Masnedsund.

Hermed sluttede Forhandlingen.

(Sign).

A. Floor.

(Sign).

C. M. Christensen.

DET NY TOGREGLEMENT.

Foredrag af Distriktchef C. C. Wissenbach.

(Fortsat).

Bremser.

Herom handler § 5.

Af nyt træffer vi her i Punkt 7 den Bestemmelse, at der højst maa være 4 Aksler af den vakuumbremsede Togdel bag den bageste *betjente* Konduktørventil, Bremsehane eller Luftklap.

For Tiden er det tilladt at have 8 Aksler bag den bageste Konduktørventil eller Bremsehane. Der er altsaa indtraadt en Skærpelse her. Paa den anden Side er nu *betjente* Luftklapper taget med, saa der bliver maa-ske ikke saa stor Forskel i Praksis.

I Punkt 8 er det foreskrevet, at der efter den bageste, med Vakuum eller Haandkraft *betjente* Bremse, ikke maa løbe Vogne, der medfører rejsende. Det er en Sikkerhedsforanstaltning. for at der ikke under Kørslen skal kunne løsrive sig Vogne med rejsende, uden at de automatisk bremses eller der medfølger Personale, som er i Stand til at bringe Vognen til Standsning og dække den m. m.

I Punkt 12 er der tilføjet en ny Bestemmelse, hvorefter, naar der arbejdes under Vognene i et holdende Tog, i det mindste de to nærmest Arbejdsstedet værende Skrubremser skal være fastspændte. Maskinen vil nemlig i saa Fald som Regel ikke kunne

sætte Toget i Gang, hvis der skulde opstaa en eller anden Misforstaaelse, og var den i enkelte Tilfælde i Stand dertil, vilde der hengaa saa megen Tid, før det skete, at de fornødne Foranstaltninger til at undgaa en Ulykke kunde foretages.

Tog paa samme Banestykke.

I § 8 findes angivet, hvilke Betingelser der skal opfyldes, for at det kan tillades et Arbejds- eller Hjælpetog at følge hurtigere efter Plan- og Særtog end i Stationsafstand.

Foruden de tidligere stillede Betingelser er der kommet til:

at det forreste Tog ikke skal standse ved et foranliggende *Holdsted*, f. Eks. et privat eller et offentligt Sidespor,

at det bageste Tog afpasser sin Fart efter den sandsynlige Afstand fra det forreste Tog, saaledes at det med Sikkerhed kan bringes til rettidig Standsning, saafremt dette Tog af en eller anden Grund skulde være blevet forsinket i sin Fart, holde for Stop foran Indkørselssignalet paa Nabostationen eller være under Indkørsel dersteds uden at være naaet saa langt frem, at Signalet har kunnet sættes paa Stop.

De nye Bestemmelser tilsigter jo større Forsigtighed, og selv om nogle af Bestemmelserne egentlig er selvfølgelige, saa kan de dog gøre deres Nytte ved at gøre de mindre erfarne opmærksomme paa, hvor Faren ligger.

Af- og Tilbage melding af Tog.

I § 14 indføres der en særlig Afmelding for Særtog (herunder Hjælpetog) og for Arbejdstog. Medens man som hidtil afmelder et Plantog, f. Eks. ved at telegrafere til næste Station:

Tog 1 x,

saa skal Særtog 2001 afmeldes saaledes:

Særtog 2001 afsendes.

Der kvitteres ikke for dette Telegram paa sædvanlig Maade, men

enten ved at telegrafere:

Særtog 2001 modtages

eller ved at telegrafere:

Nej, Særtog 2001 maa ikke afsendes, med Angivelse af Grunden dertil.

Dette Telegram underskrives med Stationens og Telegrafistens Navn, og for det kvitteres der paa sædvanlig Maade.

Grunden til, at Særtog skal afmeldes paa en særlig Maade er den, at der, som vi om lidt skal høre, sker en Indskrænkning i Anvendelsen af Fribaneordre ved Fremførelse af Særtog.

Fribaneordre.

I det nye Reglement findes Benævnelsen *Særlig Togordre* ikke. Det hedder at søge fri Bane for et Tog. Den skriftlige Tilladelse til Toget til at passere en vis Strækning benævnes en *Fribaneordre*.

Disse Fribaneordrer er, saa vidt mig bekendt, en speciel dansk Indretning. Den haves ikke i vore Nabolande. Erhvervelsen af fri Bane for et Tog sker der ved den Form, Afmeldingstelegrammet gives, og uden at der gives Toget nogen skriftlig Tilladelse.

I Tyskland afmeldes Toget ved Telegrammet:

Modtages Tog 31?

hvorpaa der eventuelt svares bekræftende, og saa kan Toget afsendes, naar ellers alt andet er i Orden.

I Sverige har de, ligesom vi nu faar, 2 Slags Afmeldinger.

Den almindelige Afmelding lyder:

Tog 1 ud,

og Tilbage meldingen:

Tog 1 ind.

De er jo ikke mærkeligere end vore Meldinger:

Tog 1 x,

der vel er tænkt som, Tog 1 ekspederes,

Tog 1 a,

hvormed siges, at Toget er ankommet til den Station, der giver Meldingen.

For Tog, som der er Grund til at være noget mere forsigtig med, f. Eks. fordi Togfølgen er forandret eller lignende, og for Særtog, lyder den svenske Afmelding:

Kan Tog 1 afgaa?

og den Station, som dette Telegram sendes til, svarer:

Klart Tog 1.

Der udfærdiges ikke noget skriftligt Bevis til Toget som vor Fribaneordre.

Efterhaanden som vor Toggang tog til, virkede de gamle Bestemmelser om Fribaneordrer altfor hemmende paa vor Togfremførelse, uden at man kan sige, at Sikkerheden krævede saa vidtgaaende Foranstaltninger som dem, vi havde taget i Arv. Naar f. Eks. 2 gennemkørende Tog fulgte efter hinanden i Stationsafstand, og det bageste var et Særtog, kunde dette jo som Regel kun faa Fribaneordre fra Station til Station. Da denne Ekspedition tog noget længere Tid end en almindelig Tilbage melding og Afmelding, var Følgen ofte en Standsning udenfor og langsom Kørsel gennem Stationerne for at faa Fribaneordren og gav de rejsende nogen Grund til at anvende den gamle Vittighed, at de danske Statsbaner holder mere, end de lover. Ogsaa i mange andre Tilfælde følte de gamle Bestemmelser som snærende Baand og delvis som urimelige, som f. Eks. naar det krævedes, at Særtog skulde føres paa Fribaneordre paa *dobbeltsporede* Banestrækninger, som ikke var forsynede med Bloksignaler.

Der har flere Gange i Jernbanebladene været slaaet til Lyd for at indskrænke Togenes Førelse paa Fribaneordre og været Forslag fremme om kun at erhverve fri Bane telegrafisk mellem Stationerne indbyrdes, men uden at meddele Resultaterne skriftlig til Togene, da disse dog ikke maatte afgaa fra Stationerne uden Tilladelse eller tilsvarende Mastesignal, med andre Ord den Ordning, der haves i andre Lande.

Det har ogsaa været bragt i Forslag hos os at erstatte Fribaneordren med et særligt Haandsignal, der vistes til Toget, og som angav, at der var erholdt fri Bane for det.

Herhjemme ønskede man at gøre en Indskrænkning i de hidtil fulgte Regler, men vilde dog ikke gøre det saa radikalt som foreslaaet.

Ræsonnementet blev da følgende:

Et Særtog, der kører efter sin Køreplan, og som krydser og overhaler andre Tog paa de planmæssige Steder, adskiller sig i sin Fremførelse ikke væsentlig fra et Plantog,

der fremføres under lignende Omstændigheder. (Siden man for over 40 Aar siden udstedte det første Togreglement, er der endda kommet den Forsigtighedsregel til, at Plan- og Særtog paa den nærmest forudgaaende Holdestation, skriftlig og mod Kvittering, underrettes om, at de skal krydse et Særtog paa en nærmere betegnet Station.) Ligesom Plantog har Særtog i Virkeligheden fri Bane fra planmæssig eller anmeldt Krydsningsstation til planmæssig eller anmeldt Krydsningsstation. Man kan da nøjes med at give Særtog Fribaneordre i de samme Tilfælde som nu Plantog.

I det nye Togreglement nævner man derfor samlet de Tilfælde, hvor Plan- og Særtog skal føres paa Fribaneordre, og det er

paa enkeltsporede Banestrækninger
ved Krydsningsforlægning,
ved Forandring af Togfølgen, og da for begge Tog,
ved Passering af Arbejdstog og
ved Aflysning af den regelmæssige Drift.

paa dobbeltsporede Banestrækninger uden Bloksignaler
ved Forandring af Togfølgen,
ved Passering af Arbejdstog og
ved det ene Spors Spærring

paa dobbeltsporede Banestrækninger med Bloksignaler
kun
ved Spærring af det ene Spor.

Hjælpetog og Hjælpemaskiner gør man en Undtagelse for, de føres altid paa Fribaneordre, paa enkeltsporede Banestrækninger og paa dobbeltsporede Banestrækninger uden Bloksignaler.

Arbejdstog føres som nu overalt paa Fribaneordre fra Station til Station.

(Fortsættes.)

NOGLE BETRAGTNINGER
VEDRØRENDE
EFTERSYN AF LOKOMOTIVET.

Af B. Svaning.
(Fortsat).

Saadanne Utætheder, hvorigennem den ydre Luft faar Adgang til Røgkammeret, vil kunne foraarsage, at det i Røgkammeret ophobede Affald kommer i Brand, idet de uforbrændte Partikler i Affaldet med den indsugede Luft faar tilført den Iltmængde, som er nødvendig, for at en yderligere Forbrænding kan finde Sted. Forbrændingen kan under særlig uheldige Omstændigheder blive saa kraftig, at den nederste Del af Røgkammerets Forplade under Røgkammerdøren, langs hvilken Røgkammersmuldet som Regel samler sig i større Mængde, vil kunne blive rødvarm, og saafremt man derfor under Eftersynet bliver opmærksom paa, at nævnte Plade har været glødende, hvilket giver sig til Kende ved, at Malingen er brændt bort, saaledes at Pladen hurtigt bliver rød af Rust, kan man være sikker paa, at der er en Utæthed til Stede.

Man efterser da først, om Bundproppen i Røgkammeret er rigtigt anbragt, hvorefter man bør foretage en Undersøgelse af Røgkammerdørens Tætning mod Anlægsfladen paa Røgkammerets Forplade. Naar man slaar let med Hammeren langs Omkredsen af den lukkede og fastspændte Røgkammerdør, vil en let Klirren undertiden tilkendegive, hvor Døren ikke ligger fast mod Anlægsfladen, men sikrere foretages Prøven med en Strimmel Jernblik af 10 à 15 mm Bredde, afrundet og skærpet for Enden, idet man langs hele Omkredsen af Døren søger at føre Strimlen ind mellem denne og Anlægget.

Undertiden kan man, naar Døren aabnes, se paa Anlægsfladen, hvor Berøring ikke har været til Stede.

Utætheder i Røgkammerets Bund viser sig ofte ved, at Røgkammersmuldet er blæst væk fra de Steder, hvor Utæthederne findes.

Diverse.

Ved Eftersynet før Udkørselen fra Remisen bør man specielt forvisse sig om:

at Smøreapparaterne er opfyldte med Olie og fungerer tilfredsstillende, (det kan her bemærkes, at man bør lukke op for Smøreapparaterne straks ved Udkørselen, da det erfaringsmæssigt tager temmelig lang Tid, forinden Olien naar igennem de lange Smørerør til Gliderkasserne og Cylindrene),

at Vandstandsglassene og disses Haner er i Orden og viser den rigtige Vandstand i Kedlen,

at begge Injektørerne (eventuelt Fødepumpen, hvor en saadan findes) føder sikkert,

at Blæsertrækket er i Orden, og at Ringblæseren fungerer efter sin Bestemmelse,

at Askekassetrækket gaar let og villigt, og at Askekasseklappen følger med Trækket,

at Sandkassetrækkene fungerer tilfredsstillende, og at Sandkasserne er fyldte med tørt og rent Sand,

at Cylinderudblæsningsventilerne (hvis de bevæges med Haandkraft) aabner og lukker let,

at Dampfløjten er i Orden,

at Tenderen er forsynet med den tilstrækkelige Mængde Vand og Brændsel, samt

at Vakuumbremsen og Tenderens Skruebremse virker fuldt paalideligt.

Da det er af største Betydning for Kedlens Sikkerhed, at Vandstandsglassene til enhver Tid er i fuldstændig Orden, bør disse prøves hyppigt og mindst een Gang paa hver Tur.

Paa stationære Kedler, hvor de to Vandstandshaner som Regel har hver sit særlige Hanetræk, er Prøven foreskrevet saaledes:

1) begge Vandstandshaner lukkes, og Aftapningshanen aabnes, hvorved Glasset tømmes for Vand og Damp,

2) øverste Hane aabnes, medens Aftapningshanen stadig holdes aaben, hvorved der skal udblæses Damp,

3) øverste Hane lukkes, og nederste Hane

aabnes, stadigt med Aftapningshanen aaben, hvorved der skal udblæses Vand,

4) Aftapningshanen lukkes, og øverste Hane aabnes, hvorved Vandet hurtigt skal stige i Glasset til samme Højde som før Prøven.

Der foretages saaledes en direkte Prøve af Aftapningsbanen og de to Vandstandshaner hver for sig, hvorved straks konstateres, hvilket af de tre Organer der i et givet Tilfælde er i Uorden.

Paa Lokomotiver, hvor begge Vandstandshaner af Sikkerhedshensyn har fælles Hane-træk, kan Prøven ikke foretages saaledes, men udføres i Reglen ved, at man aabner Aftapningshanen og konstaterer, at en kraftig Udblæsning finder Sted, hvorefter man lukker Hanen og lægger Mærke til, om Vandet hurtigt stiger til sin oprindelige Højde.

Hvis Udblæsningen udebliver, naar Aftapningshanen aabnes, vil denne eller Afløbsrøret derfra rimeligvis være tilstoppet, hvilket kan undersøges, ved at man løsner Afløbsrøret, efter at man dog først har lukket Aftapningshanen for ikke at udsætte sig for at blive skoldet, hvis det viser sig, at Hanen er i Orden. Saafremt Udblæsningen da fremkommer, naar Hanen paany aabnes, er det Røret, som er tilstoppet; i modsat Fald maa Hanen stødes igennem.

Hvis Udblæsningen stadig udebliver, maa *begge* Vandstandshaner være tilstoppede, idet der altid vil fremkomme en Udblæsning, naar blot den ene af Hanerne er i Orden, og Udblæsningen vil da bestaa enten af Damp alene eller af Vand alene, eftersom det er den øverste eller den nederste af Vandstandshanerne, som fungerer.

Naar Udblæsningen fremkommer, maa man altsaa gøre sig klart, om virkelig *begge* Haner er i Orden og deltager i Udblæsningen.

Hvis den nederste Hane til et Vandstandsglas er i Orden, vil Vandet efter Udblæsningen hurtigt stige til sin tidligere Højde, men hvis Hanen er delvis tilstoppet, vil Vandstanden kun langsomt naa sin oprindelige Højde, saaledes at man derved kan skønne, at en Fejl er til Stede.

Hvis den øverste Vandstandshane er i Orden, vil man under Udblæsningen, og

navnlig i det Øjeblik, da denne indledes, kunne se Strømmen af vandblandet Damp fare ned gennem Glasset.

Hvis den øverste Vandstandshane er delvis tilstoppet, vil Vandet efter Udblæsningen kunne stige hurtigt til en større Højde, end hvad der svarer til Vandstanden i Kedlen, idet Damptrykket over Vandet i Glasset til at begynde med bliver mindre end Trykket i Kedlen; og først efterhaanden som det fulde Damptryk forplanter sig til Glasset gennem den indsnævrede øvre Kanal, vil Vandet paany synke til den rette Højde. Endnu mere grelt bliver Forholdet naturligvis, naar der er Tale om en fuldstændig Forstoppelse.

Hvis Pakningen omkring Vandstandsglasset i det øverste Hanehus er utæt, vil Glasset ligeledes kunne vise en for høj Vandstand, idet den Sugning, som den udblæsende Damp udøver, vil hæve Vandoverfladen i Glasset.

Det fremgaar af det her anførte, at et Vandstandsglas, trods et tilsyneladende godt Resultat af Prøven, vil kunne misvise, og Misvisningen er endda saa meget farligere, som Glasset kan angive Vandstanden for høj.

Prøven af et Vandstandsglas paa Lokomotivet bør derfor udføres saaledes, at man først foretager en kraftig Udblæsning, idet man samtidig lægger Mærke til, om man kan se Strømmen gennem Glasset. Naar Aftapningshanen derefter lukkes, kontrollerer man, om Vandstanden *hurtigt* stiger til sin oprindelige Højde.

Det kan anbefales altid at prøve *begge* Vandstandsglas umiddelbart efter hinanden, idet man konstaterer, at Glassene viser ens baade før og efter Prøverne, og naar disse da tillige foretages som ovenfor beskrevet, faar man en god Kontrol med Glassenes Paalidethed. Paa Lokomotiver, som kun er forsynede med eet Vandstandsglas, maa dettes Angivelser af Vandstanden jævnlige kontrolleres ved Hjælp af Prøvehanerne.

Naar Vandet i et Vandstandsglas hæver sig hurtigt under Igangsætningen og iøvrigt viser sig let bevægeligt ved Lokomotivets

Hastighedsforandringer under Kørselen og under Bremsningen, er der al Sandsynlighed for, at Vandstandsglasset er i god Orden.

Da det er af stor Vigtighed, at Vandstandshanerne hurtigt og let kan lukkes, naar et Vandstandsglas springer, bør Hanerne daglig lukkes og aabnes et Par Gange, idet de ellers vil være tilbøjelige til at sætte sig fast.

Man har Eksempler paa, at Vandstandshaner, hvor dette har været undladt, har sat sig saaledes fast, at Hanetrækket er knækket under Personalets Forsøg paa at lukke Hanerne for et sprængt Vandstandsglas.

(Fortsættes.)



25 AARS JUBILÆUM.



N. Christensen, Roskilde.

Den 1. August fejrer Lokomotivfører N. Christensen, Roskilde, sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Jubilaren blev den 11. Febr. 1895 antaget paa Værkstederne i København og ansattes samme Sted den 1. August 1895 som Lokomotivfyrbøder. Kom ved sin Forfrem-

melse til 1. Klasse Lokomotivfyrbøder til Orehoved og derfra tilbage til København, hvor Jubilaren den 1. Juli 1905 forfremmedes til Lokomotivfører. Efter Ansøgning forflyttedes C. et Aarstid derefter til Roskilde, hvor han siden har været stationeret. Jubilaren er kendt af alle, som han er kommen i Berøring med, som en retlinet og brav Tjenestemand og hører til de Lokomotivmænd, der er en Pryd for sin Stand. Vi ønsker Jubilaren hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen og sender ham en Tak for godt og bravt Kammeratskab i de forløbne Aar.



Viggo Møller, Holbæk.

Lokomotivfører Viggo Møller, Holbæk, fejrer ligeledes 25 Aars Jubilæum den 1. August. Jubilaren sejlede nogle Aar som Maskinassistent, inden han kom ind paa Statsbanerne, hvor han den 1. August 1895 ansattes som Lokomotivfyrbøder i Esbjerg. M. var nogle Aar Rangerfører i Orehoved og forfremmedes den 1. Juli 1905 til Fører i København, kom 1. Septbr. s. A. til Skanderborg og forflyttedes efter Ansøgning til Holbæk som Depotforstander 1. April 1918. Alle som kender Jubilaren har kun Lovord om ham, thi han er et meget elskværdigt Menneske og altid oplagt til en lille Spøg eller god Vittighed. Jubilaren var i nogle Aar Formand for Skanderborg Afd. af D. L. F.

Vi ønsker Jubilaren hjertelig til Lykke paa Festdagen med Ønsket om alt godt i Fremtiden.

FRA DET DAGLIGE LIV.

Hr. Redaktør!

I min lille Opsats i forrige Nummer, omtalte jeg det opstaaede Muldvarpearbejde for Dannelsen af en „selvstændig“ Lokomotivførerforening og en „Repræsentants“ Henvendelse til mig for at interessere mig for den „store“ Sag.

Den hemmelighedsfulde Liste, som den lyssky gik rundt med, havde følgende Ordlyd:

„Undertegnede Lokomotivførere ønsker en selvstændig Lokomotivfører-Forening. Vi opfordrer herved Hovedbestyrelsen til *straks* at lade foretage en Urafstemning blandt samtlige Lokomotivførere, for deraf at se, om der er Stemning for en selvstændig Lokomotivfører-Forening“.

Tænk Dem, Hr. Redaktør, Ordet „selvstændig“ 2 Gange i Opraabet, og tænk saa paa Nederlagets Kunstner — selvstændig — blodig Ironi!

Men hvem der egentlig er Faderen til den geniale Ide, er ikke nemt at afgøre, den er sikkert født i Dølgemaal, og Tilværelsen den fører er ikke misundelsesværdig, den lever stadig i Skyggen og tør ikke komme frem i Lyset.

Manden med de varme Ideer, med den „selvstændiges“ store flotte Program struttende ud af alle Lommer, er vistnok Faderen, men han manglede nok Rygrad til at føre Ideen frem, hertil skulde der store Mænd, Mænd der var stive nok og som uden at blinke turde besørgede det lyssky Arbejde, at snigløbe vor gamle Organisation og dermed Lokomotivmændenes Interesser.

Jeg kunde godt opgive Navnene paa Underskriverne, og Antallet paa disse — efter et Par Maaneders Agitation — men det har jo ingen Interesse. Resultatet imponerer ingen og vel heller ikke Ideens Fader.

Navnene der findes, maatte man vente at finde, det er i det hele taget Folk med en forkert Opfattelse af dem selv.

Resultatet bliver sikkert daarligere, end sidst man forsøgte at drive Kiler ind i Sammenholdet og d'Hrr. burde kunne forstaa, hvis de overhovedet kan forstaa noget som helst, at de i en given Situation, som en Hund i et Spil Kegler, kan komme i Vejen for Udnyttelsen af eventuelle Chancer for Lokomotivmændene. — — —

Naar alle Underskriverne splejser sammen, kan de vel faa Raad til at Chefen — den „selvstændige“ — kan komme til næste Delegeretmøde og oplæse sine geniale Tanker og Ideer.

Saa bliver der Fest, og hver Gang „Kunstneren“ har haft Ordet, og naar han med Imperatormine ser sig om og ryster sine lange Lokker, medens han skridter over Gulvet, skal Gramofonen sættes i Gang og spille den „selvstæn-

diges“ Flagsang: „Peter Olden er go o. s. v.“ medens Tilhængerer jubler.

Med Tak for Optagelsen.

Deres ærbødige

Caspar Røgrævender.

PAA GIVEN ANLEDNING.

Vi henleder Opmærksomheden paa nedenstaaende af Generaldirektoratet udsendt Meddelelser angaaende Dyrtidstillæg, hvorefter der mulig blandt Medlemmer findes enkelte, som nu kun erholder Dyrtidstillæg som for ugifte, der kan faa Dyrtidstillæg som for gifte.

I Forbindelse med M. ^{9/1920} meddeles, at Finansministeriet den 24. f. M. har tilskrevet Lønningsraadet saaledes:

„I Skrivelse herfra af 5. Januar d. A. — S. J. Nr. 3642/1919 — meddelte Finansministeriet, at man ikke kunde være enigt med Raadet i, at en Husstand kan bestaa af kun een Person, og at man derefter havde tilskrevet Generaldirektoratet for Statsbanerne, at Finansministeriet maa holde for, at der i Begrebet „Husstand“ ligger, at en Flerhed af Personer bebor en selvstændig Lejlighed og — i større eller mindre Omfang — har fælles Husholdning, samt at det, for at en Person kan siges at have „egen Husstand“, maa kræves, at den paagældende udadtil staar som den ansvarlige for Lejligheden og Husholdningen.

Da der imidlertid senere til Afgørelse for Finansministeriet har foreligget Tilfælde, hvor en streng Fastholden af Finansministeriets Forstaaelse af Begrebet „Husstand“ som nødvendigt omfattende flere Personer, af vedkommende Tjenestemænd maaske kunde føles i nogen Grad ubillig, har Finansministeriet ændret sin Opfattelse derhen, at man i Overensstemmelse med Lønningsraadet ikke anser det for udelukket, at en Ordning, hvorefter kun een Person bebor den paagældende Lejlighed, kan henføres under Begrebet „en Husstand“.

I den Anledning bedes de ansatte, der er Enkemænd, Enker, fraskilte eller separerede og har egen Husstand, men som Følge af, at Husstanden kun omfatter een Person, ikke faar udbetalt Dyrtidstillæg som for gifte, snarest meddele Generaldirektoratet (Regnskabs- og Tarifafdelingen), om de herefter formener sig berettigede til Dyrtidstillæg som for gifte. Meddelelsen maa indsendes ad tjenstlig Vej og være ledsaget af de fornødne Oplysninger, afgivne paa Tro og Love, jfr. Tjenestemandslovens § 96.

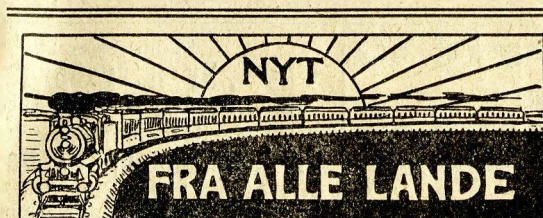
For Pensionister og understøttedes Vedkommende vil de af dem i Henhold til M. ^{9/1920} indsendte udfyldte Oplysningsblanketter blive gjort til Genstand for nærmere Prøvelse, hvorefter Berigtigelse vil finde Sted i Tilfælde, hvor det maatte vise sig, at der efter Finansministeriets foranstaaende Skrivelse kan udbetales de paagældende Dyrtidstillæg som for gifte“.

I egen Interesse bør de paagældende, som kan komme i Betragtning, snarest indsende de nødvendige Oplysninger.

MEDDELELSER FRA AFDELINGERNE.

Paa et Møde i Tønder Lokomotivførerafdeling valgtes følgende Bestyrelse: N. S. Christensen, Formand, V. M. N. Clausen, Kasserer, og som Repræsentant P. J. Ley.

N. S. Christensen.



ELEKTRISK FREMDRIFT I LYST-SEJLADSFN.

Som bekendt har mange Skibsteknikere den Anskuelse, at elektrisk Fremdrift med Raaliemotorer som Mellemed, altsaa Elektromot til at drive selve Skruen; vil være Maskineri i Skibe op til 6000

Herfor taler følgende:

Selve Drivmaskinen — Raaliemotoren — Dieselmotoren — arbejder stadig med samme Hastighed og samme Vej — altsaa under bedste Arbejdsvilkaar, og med størst mulig Brændselsøkonomi.

Selve Fordelingen og Anvendelse af den elektriske Strøm, er den lettest mulige, og tillader stor Margin, ligesom ogsaa Manøvrering og Kontrol.

Man kan yderligere opnaa stor Driftssikkerhed ved flere Drivmotorer paa samme Aksel.

Systemet er jo godt kendt nu, og anvendes i de sidste moderne Slagskibe, samt i enkelte Handelsskibe. Ny er imidlertid dets Anvendelse til Lystfartøjer, hvor det til at begynde med er opstillet i en amerikansk skonnertrigget Yacht, taget i Brug i dette Aar.

Fartøjet er 152 Fod langt, og Maskineriet bestaar af en sekscylindret Dieselmotor paa 115 H.-K. med 425 Omdr./Min. Den er forsynet med en meget følsom Regulator, som leder Brændselstilgangen og praktisk talt holder Maskinens Hastighed konstant, med en Maksimums Variation paa 20 Omdr. pr. Min. En 75 K. W. Westinghouse Jævnstrømsdynamo med 125 Volts Spænding er koblet direkte til Drivmaskinen, som leverer Strøm til en 90 H.-K. Westinghouse Elektromotor, anbragt saa langt agterligt som muligt, saa at Akslen bliver meget kort. Skruen har tre Blade, og kan ved Hjælp af en Kobling udløses naar Skibet er under Sejl. Fartøjet kan naa en Hastighed paa 8,5 Knob for Maskinen.

Spillene for og agter bevæges ligeledes ved elektrisk Drift, og Baaden er forsynet med alle moderne Bekvemmeligheder bl. a. ogsaa Radio-telegraf.

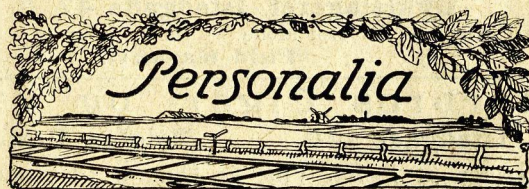
Tids. f. M.

TIL MEDLEMSLISTEN.

⁴²² Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F.
⁴²⁴ Lokfyrb. M. Damgaard, Tønder. Opt. fra 1. Juli 1920.

Optaget i D. L. F.

Lokfyrb. M. Carstensen, Tønder. Opt. fra 1. Juli 1920.



Generaldirektoratet har udtalt sin Tak og Paaskønnelse overfor Lokomotivfyrb. L. P. Christiansen, Københavns Godsbanegaard, for særlig Agtpaagivenhed under Tjenesten.

DET SJÆLLAND-FALSTERSKE STATS-BANEPERSONALES BIBLIOTEK.

Fra Bestyrelsen af Biblioteket har vi modtaget et Eksempplar af et i Aar udgivet Katalog over det sjælland-falsterske Statsbanepersonales Biblioteks Bogsamling.

Vi kan paa det bedste anbefale Medlemmer af Biblioteket at anskaffe det nye Katalog, der

er ordnet paa en let overskuelig Maade; Bøgerne er ordnede i forskellige Grupper, alt efter deres Indhold, saaledes, at den der søger Skønlitteratur hurtig finder det ønskede, ligesom der findes Grupper for Historie, Biografier, Geografi, Rejsebeskrivelser m. m. og for Naturvidenskab (Zoologi, Botanik, Fysik o. s. v.)

Det er i Medlemmernes egen Interesse, at anskaffe Kataloget, det koster 2 Kr. pr. Eksem-

plar, og det udsendes kun til de Medlemmer, der særligt rekvirerer dette. Nye tiltrædende Medlemmer faar som hidtil Kataloget gratis.

Fremstillingen af Kataloget har kostet 9000 Kr. af hvilken Grund det er nødvendigt at opkræve ovennævnte Beløb for hvert enkelt Eksemplar.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avisposten
den 2. August.



45, Sønder Boulevard 45, 1. Klasses Konditori.
J. E. Petersen.

Gør Deres Indkøb hos vore Annoncører.

KNUD ØHLERS, Læderhandel, Nørrebrogade 213 C.

Grundlagt 1862
Aaboulevard 46

A. D. LASSEN

Tlf. Central 13,478
København

Material-, Farve- & Tapethandel.

Vogn- og Automobil-Lækker.

Cigar- og Tobaksforretning, 27, Jagtvej 27,

anbefaler sig med

Cigarer, Tobakker, Cigaretter, Vine og Spirituosa.

Telefon Taga 248 y.

M. Kappers.

L. SØRENSEN, Slagterforretning,
56, Dybbølsgade 56.

Prima Okse- og Kalvekød til Dagens billigste Pris. Specialitet: Fars og Hakkebøf.
Telefon Vester 56 y.

Cykelageret, Istedgade 47, 2. Sal.

1. Klasses Cykler — Engelsk Mode — Smaa Priser — Afbetaling indrømmes.
Fuld Garanti.

Vesterbros Cigar- og Vinimport,
Istedgade 140. Telefon Vester 8210.

Største Lager af 1. Kl. Vine og Cigarer til absolut billigste Priser.

LÆDERVARER

Haandtasker. Dokumentmapper. Dametasker.

Portemonnaier samt alle Slags Rejseartikler til en gros Prise.

H. A. Lassen's Lædervarefabrik

Skindergade 8 (ved Købmagergade)
Telefon Byen 608 y

NB. Statsbanefunktionærer faar ekstra 5 pCt. paa de billige Priser. NB.

Wilfred Gluuds Efff., Læderhandel, Dannebrogsg. 6

Tandlæge Ravnkilde og Overgaard
Istedgade 97. Tlf. Vest. 5552 x.

Al Tandlægebehandling
til overkommelige Priser.
Fri Konsultation.

Etablisementet
Telef. „Ny Ravensborg“ Vst. 43
Vesterfælledvej 80—82. København.
Ny Ravensborg Cabaratten
!! „Til Søs og til Hest“ !!
hver Aften Kl. 7¹/₄. Billet Tlf. Vst. 4558.
Erb. I. C. Christoffersen.

BRILLIANTRINGE
GULDURE SMYKKER
BILLIGST I BYEN
1, Skoubogade 1,
:: KØBENHAVN. ::

CHR. JACOBSEN
Telefon Valby 130 x.
Bageri og Conditori
Enghavevej 200.

Bestillinger modtages.
Morgenbrød bringes.

A/s LOUIS LILLIEQUIST
GARVERI & LÆDERUDSALG
NØRREBROGADE 187.
KØBENHAVN L. TELF. TAGA 444.

Annonce-Expedition:

Vodroffvej Nr. 3 B, København V, Tlf. Vester 8113
eller

K. Johansen, Sommerstedgade 22³, København B.
Telefon: Vester 4011.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 2895 v. eller Vester 8113.

Abonnementspris: 5 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandnavien.