

20. Aarg. Nr. 18.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. September 1920.

### FERIE- OG REKREATIONSHJEM.

Vort Ferie- og Rekreationshjem maa nu være et Emne Lokomotivmændene i Danmark stadig maa tale om, og Maalet for en Stræben, vi alle kan være fuldkommen enige i.

Naar man kan være enige om dette Spørgsmaal, saa skyldes det den Mennesket iboende Trang til, i hvert Fald en Gang om Aaret, og helst paa den Tid, hvor Skoven staar i sit fagreste Skrud, naar Dagene er lange og Luften frisk og helsebringende, at komme ud og hvile sig rigtig ud og faa mættet sit Sind med de Skønhedsindtryk som Naturen kan bibringe en.

Vi sagde i en foregaaende Artikel, at vi danske ogsaa vilde være med, selv om vi blandt Nordens Lokomotivmænd i den Henseende kommer som de sidste i Rækken. Dette har intet at sige. Der har ingen Konkurrence været for at komme først, maaske vi ikke i samme Grad har følt Trangen til et saadant Hjem, som vore svenske eller norske Brødre. Maaske har vor Tid i de senere Aar været optaget af andre Sager, som maatte fra Haanden først, men den, der kører med Stude kommer ogsaa med. Vi er maaske ikke saa hurtige i Vendingen, men naar vi faar begyndt paa en Sag, saa taler vi om den, og til Slut naar vi da ogsaa et Resultat.

— Men vi skulde med Hensyn til dette Spørgsmaal ikke gerne tale for længe. Der er vel nok nogle der mener, at har vi klarret os saa længe, uden et Ferie- og Rekreationshjem, saa kan det vel ogsaa gaa nogen Tid endnu. Den Tankegang kender vi godt, og den kan vel ogsaa tildels være rigtig, men ogsaa kun tildels. Thi de Lokomotivmænd, der tænker saaledes, er enten dem, for hvem et saadant Hjem, efter deres eget Skøn ingen Betydning har, eller ogsaa dem, som mener, at de nu hører til de gamle, saa de ingen synderlig Glæde kan faa deraf, og derfor ikke vil tage deres Tørn for at faa Lættet i Hus.

Til den første Gruppe kan man maaske henføre dem, hvis pekuniære Omstændigheder er saaledes, at de kan tillade sig at afse et større Beløb en Gang om Aaret til et Ferieophold, eller ogsaa har nær Slægt paa Landet, hos hvem de kan tilbringe nogle Dage. Tilsyneladende kan de undvære Rekreationshjemmet, men det er ogsaa kun tilsyneladende. Den Dag kan komme, hvor baade det første og det andet Alternativ glipper. Hvor dejligt vilde det da ikke være, om Lokomotivmændenes Hjem stod færdigt, saa at de der havde et Sted, hvor de vidste, at de altid var velkomne, og hvor der var godt at være.

Den anden Gruppe, de ældre, kan maaske

have mere Ret i sine Betragtninger. Men alligevel — de gælder ikke. Der er ingen, der bedre end de ved, hvor Skoen har trykket. Netop de ældre har gennem mange Aar ofte følt, hvor vanskeligt det var at komme ud paa Ferietur, fordi Pengene var smaa, for smaa til at kunne bære de med et godt og sundt Landophold følgende Udgifter. De maa ikke resonnere som saa: „I den Tid, hvor jeg og min Familie havde Trangen til at komme ud, kunde det ikke lade sig gøre, lad nu de unge selv klare den Sag, hvis de endelig vil have et saadant Hjem.“

Vi tror egentlig ikke, at der er mange Lokomotivmænd, der tænker saaledes. Men er der nogle, saa vil vi sige til dem: „Saadanne Tanker maa I ikke have, I maa være med, netop fordi I har mærket Vanskelighederne i tidligere Tid, og nu gælder det at være med, at hjælpe de daarligere stillede mellem os til, at de kan komme ud med Familie i Guds frie Natur og hente frisk Mod til at imødegaa Dagliglivets Bekymringer“.

Det gælder alle dem, som mener, at det er ikke noget for os. Der er vel næppe noget skønnere end at være med til at gavne andre. Der kan derfor ikke være Tale om, at nogen maa holde sig tilbage, naar nu om føje Tid Udvalget lader høre fra sig.

I denne Sag maa Hustruen i hvert Fald tages med paa Raad. Og der er næppe Tvivl om, at faar hun et Ord at sige i den Sag, da er Planen sikret og vi skal snart faa Lov at holde Rejsegilde paa vort Feriehjem.

Thi det er dog saaledes, at hun maaske er den, der trænger mest til at komme ud, til i nogle Dage at være helt fri for det daglige Arbejde, og dette kan alligevel bedst ske ved et Ophold paa et saadant Hjem.

Svenskerne er stolte af deres Rekreationshjem og glade for det. Det bliver benyttet mere og mere. og det er et talende Vidnesbyrd om, at flere og flere forstaar det uvurderlige Gode, de har faaet i Hjemmet. — Nordmændenes Hjem er jo ikke ret gammelt endnu, men der er næppe Tvivl om, at det gaar i Norge som det gik i Sverrig,

at tilsidst ser alle, forstaar alle, at Hjemmet bringer umaadeligt meget godt til Lokomotivmændene og deres Familier.

Vi er saa heldige her i Danmark, at kunne lære af Svenskerne og Nordmændenes Erfaringer, og de taler et saa tydeligt Sprog, at det skulde være mærkeligt, om ikke vi snart har de Penge, der er nødvendige.

Efter vor første Artikel her i Bladet, meldte den første Bidragyder sig. Vi spørger nu: „Hvem skal være Nummer to? Og Nummer 3? o. s. v.“

Skal Vi have vort Ferie- og Rekreationshjem?

Danske Lokomotivmænd vil i den Henseende ikke staa tilbage, ogsaa vi vil være med! Vi maa have vort Hjem rejst ved Skov og Strand, paa et Sted, hvor der er Fred og Ro og vi haaber, at det maa blive et ideelt Sted.

Vi finder nok Stedet, naar vi har Pengene; men nu mangler vi først nogle Penge.

Derfor spørger vi: „Hvem skal være Nummer to? og tre? o. s. v.“

Vi venter nu, at Bidragyderne melder sig, at der bliver Kapløb om at komme til. Det maa være en Æressag at komme først!

Og har de danske Lokomotivmænd først faaet Blikket aabent for Betydningen af, at faa rejst et Ferie- og Rekreationshjem, saa finder de nok paa Raad for at skaffe de nødvendige Midler til Sagens Gennemførelse.

Forstaar de danske Lokomotivmænd dette?

Det tvivler vi ikke paa, og ved fælles Hjælp gaar det sikkert let.

c. m.

#### TIL EFTERTANKE.

I flere Aar ventede Tjenestemændene paa at faa taalelige Forhold at leve under. Gang paa Gang rettede Tjenestemændene Henvendelser om at faa forbedret deres Levevilkaar, og først i 1919 naaede vi at faa en Lønningsslov, som i nogen Grad gav Tjenestemændene, hvad deres var.

Vi levede den Gang under en radikalt-socialdemokratisk Regering, og vi nærer ingen Tvivl om, at der var mange Vanskelig-

heder at overvinde forinden den daværende Regering kunde gennemføre en Lønningslov. Vi saa ganske vist, at der fra det konservative Folkepartis Side kom Røster til Orde for at hjælpe Tjenestemændene i deres Nød, — men vi er alligevel lidt i Tvivl om, at disse Røster havde lydt saa kraftigt, for saa vidt det konservative Folkeparti havde været Regeringsparti. Vi er imidlertid kommen over den svære Periode, mere eller mindre helskindet. Kan vi just ikke sige, at vi havde Medbør, saa havde vi i hvert Fald ikke Modvind, og Tjenestemændene kan trods alt se, naar Resultaterne gøres op, at de var kommen noget ind paa den rigtige Side og at der i nogen Grad var Lydhørhed for deres berettigede og rimelige Krav.

Imidlertid — Tiderne skifter — og vi mener at fornemme, at Vinden har vendt sig, at den ligesom er begyndt at blæse fra en anden Kant, og vi tror at dette staar i nøje Forbindelse med det Regeringsskifte der skete i Foraaret. Det er en gammel Beslutning, at Dansk Lokomotivmands Forening er upolitisk, og at den ikke skal drive Partipolitik. Dette staar i nøje Forbindelse med at vi har Medlemmer, der tilhører alle Partidannelser. Det er heller ikke Partipolitik, vi ønsker af beskæftige os med, men derimod Foreningspolitik, og vi kan ikke nægte, at denne egentlig staar i ret intim Forbindelse med Partipolitiken. Naar vi siger dette, da er det selvfølgelig fordi vi ser, hvilken Indflydelse det kan have paa Gennemførelsen af de Sager, der ligger Lokomotivmændene paa Hjerte, om den Regering, der sidder har den ene eller den anden Karakter. Vi har ganske vist ikke levet ret længe under de nye Magthaveres Regering, men der er Tegn i Sol og Maane paa, hvis deres Stilling fæstnes yderligere ved Valgene, der skal finde Sted den 21. September til Folketinget og ved Valgmandsvalgene til Lands-tinget den 24. September, at Modvinden vil blive ret skarp, og at vi skal passe godt paa, at ikke de Goder vi har opnaaet skal blive reduceret, og at vi kan bevare Status quo.

Vi staar overfor Gennemførelsen af for-

skellige vigtige Sager. For Lokomotivmændene specielt er der Tjenestetidssagen og for Tjenestemændene, i det hele taget, staar Konjunkturtillæget paa Dagsordenen, idet dette skal vedtages paany inden Udgangen af Aaret, og det skulde jo gerne forhøjes saaledes, at det kommer paa Højde med Konjunkturerne. Det er et gammelt Ord, at Politik er Brød, og det er jo saa sandt, saa sandt. Dette gælder naturligvis i lige saa høj Grad Tjenestemændene som de øvrige Borgere i Landet, og det gælder naturligvis i denne Forbindelse om, at Tjenestemændene forstaar, hvor de hører hjemme, at de ved de kommende Valg kender hvorledes Stillingen er og handler derefter.

Vi skal ikke opholde os ved de sidste Dages Prisstigninger paa Brødet eller Smørret eller ved, at Landbrugsministeren kategorisk erklærer, at den danske Borger maa spise Margarine — den sidste Udtalelse staar selvfølgelig i nøje Forbindelse med vor Valutas elendige Stilling paa Verdensmarkedet; det vi ønsker at paapege og kraftigt understrege er, at det af Hensyn til Foreningens faglige Politik er ønskeligt, at de nuværende Oppositionspartiets Stilling styrkes og det ganske betydeligt, hvis Tjenestemændene ikke ønsker Tilbagegang.

Kan de kommende Valg vise en Forskydning til Gunst for Oppositionspartierne, tvivler vi ikke paa, at det ogsaa vil have sin Betydning for Organisationen og for dens Arbejde i den kommende Tid. Reaktionen har begyndt at stikke Hovedet frem, og vi kender af rig Erfaring det gamle Embedsmandsvælde, og det ønsker sikkert ingen Lokomotivmand tilbage. Det der maa ske er, at Reaktionen paany maa trække Hovedet til sig, for ingensinde mere at vove, at vise sit grimme Fjæs igen.

Som sagt, de Valg, der forestaar inden Udgangen af Maanedens er af stor Betydning for Tjenestemændene økonomisk set. Kommer de nuværende Regeringspartier ind med et voksende Stemmetal og Oppositionen bliver staaende, kan det betyde, at Konjunkturtillæget, naar det nu skal revideres, vil faa en for Tjenestemændene utilfredsstillende

Størrelse; sker det modsatte derimod, er der Sandsynlighed for, at alle Forhold vil blive taget i Betragtning og at Tjenestemændene vil faa, hvad de har Krav paa.

Der er derfor skellig Grund for Tjenestemændene til nøje at overveje, hvad der er rigtigt at gøre ved de forestaaende Valg. Der er ingen Vej udenom. Enten gaar man med, hvor man naturligt hører hjemme, og stemmer saaledes, at der tages billigt Hensyn til Tjenestemændenes rimelige, sunde og berettigede Ønsker, eller ogsaa gaar man mod sine egne vitale Interesser og følger de nuværende Regeringspartier.

For dem, der er i Tvivl, maa Valget blive let.

Denne Gang er Valgretten udvidet, saaledes at ogsaa de 25-aarige har Stemmeret. Vi behøver jo ikke at minde de unge om, i videste Udstrækning at afgive deres Stemmer, og til alle vore Medlemmer vil vi gerne sige dette: „Vi har for en Gangs Skyld fundet Anledning til at tale om et politisk Valg, fordi vi mener, det er vor Pligt at henlede Opmærksomheden paa, hvor stor Betydning dette Valg har for os Tjenestemænd i faglig Henseende om den Kurs Landet nu styre styrkes eller svækkes.

Altsaa: Den 21. og 24. September stemmer alle tjenestefri Lokomotivmænd paa en saadan Maade, at vi kan haabe paa Fremgang saavel i faglig som i økonomisk Henseende.

Enten er man med eller mod sit Fag.

*C. M. Christensen.*

## 2-MANDS-BETJENINGEN.

I Fortsættelse af den i „Dansk Lokomotiv Tidende“ Nr. 14 for 16. Juli 1920 optrykte Forhandlingsprotokol over Forhandlingerne om tomands Betjeningens Indførelse paa forskellige af de af Foreningen nærmere angivne Rangermaskiner vil Medlemmerne erindre, at Generaldirektøren paa daværende Tidspunkt ikke kunde gaa med til, at denne Betjening tildeltes en Rangermaskine paa Østerbro og de paa Odense St.

anførte; men vilde dog tage Spørgsmaalet op til fornyet Overvejelse.

Overvejelserne herom er nu tilendebragt, og har man modtaget Meddelelse om, at Generaldirektoratet vil lade en Havnemaskine paa Odense Havn 2 mandsbetjene og vil der hertil medgaa 2 Lokomotivførere.

Tomandsbetjeningen vil med det allerførste blive indført for denne Maskines Vedkommende. —

Derimod finder Generaldirektoratet ingen Anledning til at indføre Tomandsbetjeningen paa den paa Østerbro omtalte Maskine.

I samme Forbindelse kan meddeles, at det Forhold, der har fundet Sted for Tomandsbetjeningens Vedkommende i Aarhus Havn, og som Foreningen under Forhandlingerne den 20. Maj 1920 (Se Lokomotiv Tidende Nr. 15) udtalte sin Beklagelse over, nu er undersøgt og meddeler 2. Distrikt, at med Indførelse af to Mands Betjening paa 1. og 2. Havnemaskine i Aarhus Havn, vil begge Maskiner være tomandsbetjent hele Døgnet, ligesom Omskiftning af Lokomotivfyrbøderen fra Maskine til Maskine fremtidig ved Turomlægning vil kunne undgaa.

*Rich. Lillie.*

## FAGBEVÆGELSE.

Den, som følger Fagbevægelsen, vil ikke kunne undgaa at lægge Mærke til den Forskydning, som jævnlig er til højre. Den rørende Kærlighed, som de fleste Arbejderførere har haft for Kompromisser, vilde tidlig eller silde give sig Udslag i, at man inden for Arbejdsgivernes Rækker begyndte at føle sig sikker i Sadlen, man følte, at dersom Udbyttersystemet skulde bevares, saa maatte man først vinde Arbejderførerne, for at disse kunde gøre Arbejderne begribeligt, at dersom Dyrtidsskruen skulde stoppes, som var en Følge af de høje Lønninger, saa maatte Arbejderne være de første til at resignere, og der er Tegn, som tyder paa, at Arbejdsgiverne, i det mindste for en Tid, kan naa deres Maal.

Den, som ved, hvad Kompromis betyder, nemlig: at voldgive, bringe i Forlegenhed, han ved, jo mere der kompromitteres mellem Arbejder og Arbejdsgiver, jo mere

nærmer man sig det Tidspunkt, da de sidste tager Magten, det vil sige, bestemmer Prisen paa den eneste Vare, Arbejderen har at sælge, nemlig hans Arbejdskraft, og derved yderligere udnytter enhver foreliggende Situation til egen Fordel, og de gør det i og for sig med en god Samvittighed, idet de jo kan henvise til, at saaledes er Forhandlingerne forløbne, og saa stor var Majoriteten for dette eller hint, og danner derved igen tilsyneladende det parlamentariske Grundlag for den udøvende Magt, økonomisk som socialt.

At Forholdene udvikler sig derhen er ikke en Formodning, men en Kendsgerning, det gælder bare om, at Arbejderne vil være fornuftige Mennesker, der indser, at en fortsat Lønforhøjelse og deraf følgende stigende Priser og faldende Valuta osv. vil ende med intet mindre end Revolution. Kompromisset er da færdig. De smarte Kapitalister vover Skridtet, og Arbejderklassen er bragt mere end en Menneskealder tilbage, man skulde ellers formene, det ikke var vanskeligt at se, at Parlamentarisme i den Forstand er Kvantitet og ikke Kvalitet, og at det var en Kendsgerning naar Reaktionen rejser Hovedet, saa er det fordi den stoler paa Passivitet fra Arbejdernes Flertal.

Vil Arbejderklassen ikke helt lade sig knægte for Fremtiden, saa tvinges den til at gøre op med de moderate Arbejderførere, sætte Mænd i Stedet som kan og vil føre Arbejderne frem, og sætte en Stopper for Kapitalens Udbytterlyst, lade den føle, at Arbejderne, de, som frembringer Værdierne, ogsaa er berettigede til at høste i det mindste en nogenlunde rimelig Løn, indtil det Tidspunkt da er inde, der kan skabes en Styreform med politisk og økonomisk Ligestilling for alle „Arbejdets Demokrater“.

Den egentlige Lønkamp har udspillet sin Rolle, fordi Arbejdskøberne har i deres Magt ved hver Lønstigning, at svare med en Pristigning, der gør det vundne „illusorisk“, men igennem alt dette lyder Ordet „Socialisering“. Hvorfor da ikke skyde det samfundskadelige Element, den private Udbytning ud af Arbejdsprocessen. Arbejderne kæmper dog ikke alene for højere Løn og bedre Mad, men for aandelig og økonomisk Frigørelse.

Jamen det er de mange ulovlige Strejker, der gør Tilstandene utaalelige, vil den mindre taktsomme sige. Lad os se lidt paa disse Strejker. Der er næsten intet i Verden, der er lovligt for en Arbejder, derimod er næsten alt lovligt for en Arbejdsgiver, og selv om en Strejke betegnes „ulovlig“ kan den meget vel være berettiget.

Arbejderen og Arbejdskøberen indgaar en Overenskomst affattet efter Prisniveauet, og man forpligter sig til at overholde denne Overenskomst et Aar; brydes Overenskomsten fra Arbejderens Side, er man inde under Begrebet „ulovlig“ Strejke. Men hvorfor har da Arbejderen brudt Overenskomsten?

Simpelt hen fordi, som ovenanført, Arbejdskøberne har i sin Magt at give Skruen en Omgang, fordi Arbejdskøberen ikke i følge Overenskomsten var pligtig i det mindste at søge Prisniveauet bevaret. Nej, han kan frit lade Priserne stige, Overenskomsten viser, det er nødvendigt. Skulde alligevel et eller andet Fag etablere *ulovlig* Strejke, ja, saa er der heldigvis Lov og Ret. Fagforeningen idømmes en Bod, Kassen tømmes og erklæres Fallit. — Ja, saa vidt er man naaet, saa stort er Sammenholdet, at den ene Organisation ser paa, den anden tilintetgøres, uden saa meget som forsøge at afværge det, og ve den, som vover at mukke, han er Splittelsesmand og faar straks serveret Sætningen: „Samlede vi staa, splittede vi falde“, og Guderne skal vide, at det er en stor Sandhed, den største der vel kan siges, organisatorisk set, men den skal nu helst serveres for Folk, som er lysvaagne. For dem, som har den demokratiske Nathue godt ned over Ørene og har Kværnen indstillet paa Aarhundrede, duer den ikke, den bliver siddende i Halsen og fremstammes automatisk hver Gang den demokratiske Slummer forstyrres. — Ja saaledes er den nøgne Sandhed og kolde Virkelighed. Det er maaske ogsaa derfor mange synes saa godt om Halvsøvnen.

For at blive inden for Jernbanemændenes Rammer et Øjeblik, saa er den norske Jernbanekonflikt værd at mærke sig. Dersom denne Konflikt bliver effektiv, saa er det det af stor Betydning, hvem der faar størst Sympati fra Offentligheden, og Spørgsmaalet lyder da, er Konflikten lovlig eller ulovlig?

Ifølge Meddelelse har de norske Jernbanemænd opsagt deres Pladser med 3 Maanedes Varsel, og Staten søger da mulig nye Folk, begge Dele er lovlige. „Møn“ siger Jernbanemændene, „vi strejker“ og derfor er de Folk, Staten hverver, Strejkebrydere. Nu er der den Hage ved det, at Strejkebrydere eksisterer ikke mere, det bliver saa kun i de strejkendes Øjne, for enten en Strejke er lovlig eller ulovlig, saa har man nu den organiserede Samfundshjælper, og over for ham har selv den danske Fagorganisations ledende Mænd offentlig erklæret sig neutrale. Hvorledes man vil se paa

Samfundshjælpen i Norge, ved man ikke, men bliver Konflikten deroppe effektiv, saa maa og skal vi yde de norske Jernbanemænd den Støtte, vi kan, moralsk som økonomisk, og vi vil sammen med dem sky det elendige Individ, som kaldes for Samfundshjælper. Sæmfundet har nemlig ingen Brug for en saadan Hjælper, men det har derimod Reaktionen, og derfor er hans rette Navn Reaktionshjælper, og det er forresten enhver, som til daglig drejer baglængs i Tidens Hjul.

De norske Jernbanemænd maa og skal finde den Støtte, som er nødvendig, det gælder deres og vor Fremtid, det gælder aandelig og økonomisk Frigørelse.

*P. Sessing.*

### VORT FERIEHJEM.

Det er mig en sand Glæde at høre, at Dansk Lokomotivmands-Forening nu har lagt sig i Selen for at skaffe os et Feriehem, og maatte det nu blot lykkes det nedsatte Udvalg, at finde et centralt beliggende Sted ved Skov og Strand, hvor vi rigtigt kunne nyde Hvilen og Glæden ved at være i hinandens Selskab i den Tid, det maa blive os forundt at holde Ferie, da vil jeg anse det for et af de største Goder, Foreningen har skaffet os, og ikke mindst vore Hustruer. Tænk, hvad det vil sige for en Husmoder, at hun for en lille Tid kan blive fri for al den daglige Sorg for Dagen i Morgen, og især naar dette kan opnaas for en Pris, der ikke kommer ret langt ud over det daglige Budget. Hvor mange af os har ikke ønsket at kunne lægge sig ind paa et Sommerpensionat, netop fordi ens Hustru skulde have sin fulde Frihed, men maatte lade den Sten ligge, der var for tung, det kunde Pungen ikke strække til, og har vi saa søgt vor Hvile hos Familie og Venner, ja, saa blev Hvilen saa som saa for Husmoderen. Der maa jo hjælpes til med at lave Mad og faa Huset i Orden, og hvor rart det end kan være at være sammen med dem man holder af, saa bliver det dog aldrig en Ferie, hvor man faar udhvilet sin Aand og sit Legeme. Derfor et hjerteligt Velkommen til vort Feriehem.

Hvor skal Pengene komme fra? Ja, jeg ved ikke, paa hvilken Maade Udvalget har tænkt at skaffe dem, men den Maade, paa hvilken man er gaaet frem i Sverrig, synes jeg ikke rigtig om. Det har været et Herkulesarbejde med Agiteren, Indsamlinger, Lotteri o. s. v., for at skaffe de fornødne Midler. De har faaet dem, det er vist, og

ogsaa opnaaet et Resultat, som er storslaaet; men vilde det ikke være meget mere tiltalende, om vi alle var med, og alle med en lige stor Indsats, saa at enhver af os med lige stor Ret kunde sige: „Dette er vort Hjem“, og jeg mener at dette aldeles ikke vilde være noget uoverkommelig. Lad enhver af os laane Hjemmet f. Eks. 120 Kr., at betale paa 1 højst 2 Aar.

Dette Laan kunde Hjemmet betale tilbage ved Afsked, et nyt Medlem vilde jo saa træde til og fylde det fremkomne Hul i Kassen, ad Aare vilde dette formentlig blive unødvendigt. Paa denne Maade kunde man komme ud over alle Pengevanskeligheder, og paa forholdsvis kort Tid faa Hjemmet rejst, og fri Udvalget for megen Besvær. Selvfølgelig skulde et Medlem, som har faaet Laanet tilbagebetalt, vedblivende have Ret til at nyde godt af Hjemmet. Derfor skulde man selvfølgelig heller ikke kaste Vrag paa en Gave, tvertimod, mange af dem vilde jo hjælpe til yderligere at smykke vort Hjem, thi sandelig, jo lysere og smukkere det kan blive, jo mere festligt og dragende, jo bedre vil vi føle os hjemme, og jo mere Glæde vil vi føle ved at eje et saadant Hjem.

Et lille Spørgsmaal til det ærede Udvalg: Vi er c. 1800 Medlemmer, et Laan paa 120 Kr. fra hver giver c. 216 000 Kr., vilde Maalet saa kunne naas?

*En „Interesseret“.*

### NOGLE BETRAGTNINGER VEDRØRENDE EFTERSYN AF LOKOMOTIVET.

Af B. Suaning.

(Sluttet).

Samtidig vil den stædige Overvaagen af Olieforbruget fra Lokomotivførernes Side som Regel uvilkaarligt vække Lokomotivfyrbøderens Interesse for Spørgsmaalet og faa ham til at søge at undgaa Oliespild under Opøsmøringen.

Hovedsagen er imidlertid ikke alene, hvor meget Olie et Lager trækker, men opsaa hvormeget det behøver at trække for at arbejde forsvarligt, og selv om man selvfølgelig maa sørge for at være paa den sikre Side med Olietilførselen, saa vil man i hvert Fald ved den omhandlede Kontrol blive opmærksom paa, naar f. Eks. et Stanglager trækker

uforholdsmæssig meget Olie, saaledes at man kan paatale Sagen for Depotet og eventuelt faa Smørepindene udvekslede med andre, som bedre svarer til Forholdene.

Omvendt vil den Omstændighed, at et Lager viser sig at trække for lidt eller slet intet Olie, hurtigt føre til en Undersøgelse, som i rette Tid kan afværge en Varmeløbning.

Naar et Stanglager forbruger usædvanlig meget Olie, kan Grunden ogsaa være et Hul i Siden af Smørerøret eller i Bunden af Oliekoppen, saaledes at dennes Indhold løber direkte ned til Lageret, eller hvad der hyppigere er Tilfældet, at Oliekoppens Dæksel ikke slutter tæt til Koppens Rand, hvorved Olien slynges ud under Stangens Bevægelse uden at komme Lageret til gode, men denne sidste Fejl vil i Reglen røbe sig ved, at Siderne af Stangens Hoved og de nærmeste Omgivelser bliver i særlig høj Grad tilsølede af Olie.

Hvad Kulforbruget angaar, er det selvfølgelig af stor Betydning, at Lokomotivføreren stadig under Kørselen er à jour med Fyrets Tilstand, ikke mindst naar han har en ny og muligvis mindre erfaren Lokomotivfyrbøder til Assistance. Naar Lokomotivføreren har Evne til paa rette Maade at vejlede sin yngre Medhjælper med Hensyn til Fyrets Behandling i de forskellige forekommende Tilfælde, i Forbindelse med Interesse for at bibringe ham Forstaaelsen af, at Fyringen og Vandpaasætninger stadig bør afpasses ikke alene efter Kørselen i Øjeblikket, men med tilbørligt Hensyn til Karakteren af den foranliggende Banestrækning og den Anspændelse, som Maskinen erfaringsmæssigt vil blive udsat for under Passagen af denne, vil han i Reglen meget hurtigt opnaa, at Lokomotivfyrbøderen selv bliver interesseret i at undgaa unødvendigt Spild af Damp og Brændsel, f. Eks. ved blæsende Sikkerhedsventiler eller ved at lade Maskinen løbe ind til Endestationen med Fyret opfyldt af en større Mængde kun halvt udbrændt Brændsel.

Det er ikke her Stedet til komme ind paa en Redegørelse for Fyringens Teknik, kun skal det endnu anføres, at en fuldt ud økono-

misk Kørsel kun kan opnaas, naar Fører og Fyrbøder er i stadig Kontakt med hinanden, og i saa Henseende er det af Betydning, at Lokomotivføreren ogsaa til en vis Grad tager Hensyn til Arbejdet paa den venstre Side af Maskinen.

Fordringerne i intellektuel Henseende til Menneskene er jo for de fleste Livsstillingers Vedkommende stadig stigende, og med det voksende Antal Mænd indenfor de forskellige Bestillinger bliver det vanskeligere og vanskeligere at hævde sig paa sit Omraade. Det er saaledes ikke længere tilstrækkeligt for at kaldes en dygtig Lokomotivfører, at man kan føre sit Tog rettidigt over Strækningen, men man maa kunne gøre dette med et passende lavt Forbrug af Kul og Olie, ligesom man maa forstaa at behandle sin Maskine saaledes, at den ikke udsættes for Overlast eller Overanstrengelse ved unødvendig haard Kørsel, og saaledes at Reparationsomkostningerne holdes saa lavt som muligt.

For at gøre Fyldest i saa Henseende er det ikke tilstrækkeligt, at man i al Almindelighed er fortrolig med Lokomotivets Konstruktion og med Lovene for dets Arbejde; det er ogsaa nødvendigt, at man med Interesse studere netop den Maskine, man arbejder med.

Det er almindelig bekendt, at Maskiner, som er bygget efter samme Tegning, til Trods for den konstruktive Ensartethed hver for sig kan have visse særlig udprægede, man kunde fristes til at sige individuelle Egenskaber, f. Eks. med Hensyn til Kulforbrug, Dampvne, Maaden hvorpaa Fyret skal behandles, Styringens Virkning etc., saaledes at man først efterhaanden, som Kendskabet til Maskinen uddybes, lærer at køre denne paa den mest fordelagtigste Maade, selv om den erfarne og agtpaaagivende Lokomotivfører selvfølgelig ikke behøver at have kørt ret mange Kilometer med Maskinen, før han i Hovedtrækkene er klar over dennes vigtigste Egenskaber og kan udnytte disse paa en økonomisk Maade.

Den Lokomotivfører, som kører i fast Tur med en Maskine, og som har Øjet aabent for de foran berørte Forhold, vil ikke alene

søge at blive fuldt fortrolig med Maskinens Egenskaber og dens Evne til under de forskellige ydre Forhold at præstere det forlangte Arbejde, men han vil ogsaa ønske til enhver Tid at være klar over Maskinens Vedligeholdelsestilstand. Hans Bestræbelser for at opnaa dette kan siges at falde ind under Eftersynet i udvidet Forstand.

I saa Henseende vil det ubestrideligt være meget nyttigt at give Møde i Remisen, naar Maskinen vadskes ud, fordi man derved faar Lejlighed til nærmere at gøre sig bekendt med Tilstanden af saadanne Dele af Lokomotivet, som ikke er tilgængeligt for Øjet til daglig, naar Maskinen er i tjenstfærdig Stand.

Alt i alt kan det uden større Overdrivelse hævdes, at under hele Tjenesten paa Lokomotivet vil en meget væsentlig Del af de Pligter, som i Henhold til skrevne og uskrevne Love paahviler Lokomotivføreren, kunne henføres til Begrebet Eftersyn i udvidet Betydning.

Den Lokomotivfører, som har den rette Forstaaelse af sin Gerning, vil nemlig stadig under Kørselen have sin Opmærksomhed henvendt paa Maskinens Gang, saaledes at enhver Uregelmæssighed, som paa en eller anden Maade paavirker hans Sanser, vil bringe hans Agtpaagivenhed til at reagere.

Af de fem Sanser, som Lokomotivføreren har fælles med Menneskehedens normale Flertal, vil de fire paa Grund af den stadige Træning under Tjenestens Udførelse i Almindelighed efterhaanden bliver stærkt udviklede overfor de specielle Fænomener, som frembyder sig under Lokomotivtjenesten. Medens Synet bl. a. har særlig Betydning for Sikkerhedstjenesten, for den rettidige Opdagelse af Signalerne etc., bliver der, naar Talen er om at skelne Uregelmæssigheder ved Lokomotivets Arbejde, i nok saa høj Grad lagt Beslag paa Hørelsen, og Synet bliver navnlig under Kørsel i Mørke og usigtbart Vejr af mene underordnet Betydning. Lugtesansens Opgave bliver nærmest at medvirke til Opdagelsen af Varmløbninger, hvis disse naar at udvikle sig saa vidt, at Olien i det paagældende Lager begynder at svides, medens Følelsen, navnlig i Benene og Kroppen, f. Eks. under Kørsel i Mørke eller tykt Vejr,

naar Synet er sat delvist ud af Spillet, fortæller den erfarne Lokomotivfører forskellige nyttige Ting om Maskinens Hastighed og Terrænets Beskaffenhed m. m.

Selve Erkendelsen af, at en Uregelmæssighed er til Stede i Maskineriet, udgør i Almindelighed ikke den vanskeligste Del af Opgaven, og her kan ofte en vaagen Opmærksomhed bøde paa manglende Erfaring.

Vanskeligheden ligger som Regel i, naar Uregelmæssigheden ikke umiddelbart kan ses, og dens Tilstedeværelse f. Eks. er konstateret ved Hørelsens Hjælp, at afgøre, paa hvilket Sted i Maskinen den foreligger, samt bedømme dens Betydning for Maskinens fortsatte Arbejde.

En meget betydelig Del af de hyppigst forekommende Fejl, saasom bankende Lagere, blæsende Pakdaaser, mangelfulde Dampslag etc., altsammen Fænomener, som paavirker Hørelsen paa hver sin særlige Maade, medfører ingen direkte Fare for Maskinens og Togets Sikkerhed, og vil ikke indvirke paa Lokomotivføreren Sindsro, naar han er klar over, hvor Fejlen foreligger.

Mere foruroligende er derimod alle saadanne usædvanlige Lyde, som er ukendte for den paagældende Lokomotivfører, og hvis Oprindelse han ikke umiddelbart kan bestemme, hvorfor de altid bør gøre ham mistænksom og forberede ham paa, at der muligt vil indtræffe noget uforudset. Det kan i denne Sammenhæng anføres, at i adskillige af de Statsbanerne indfundne Tilfælde af Hjulringsprængninger paa Lokomotiver, har Lokomotivføreren, umiddelbart før Uheldet skete, hørt en usædvanlig Lyd, som har givet et Varsel om Uheldet, men som forøvrigt er beskrevet forskelligt i de forskellige Tilfælde.

Som foran nævnt er det i mangfoldige Tilfælde navnlig ved Hørelsens Hjælp, at Lokomotivføreren under Kørselen sporer Fejl og Mangler ved Lokomotivet, og den rigtige Bedømmelse af Oprindelsen til de Beskædigelser, som manifesterer sig paa denne Maade, kan selvfølgelig ikke læres af Vejledningen eller Beskrivelser paa anden Haand.

Alene den stadige Træning paa Maskinens



Førerplads med Øjne og Øren for de forekommende Fænomener i Forbindelse med Evner til og Interesse for at udvikle Forstaaelsen af disse kan lidt efter lidt hjælpe Lokomotivføren frem mod det Ideal: som den øvede Orkesterdirigent at kunne skelne og stedfæste Oprindelsen til enhver Disharmoni i den Symfoni, som opføres af de forskellige Instrumenter i det moderne Damplokomotivs sammensatte Orkester.



### ØJETS EVNE TIL AT SKELNE FARVER.

Fra Engelsk ved *Otto Bendixen*.

(Fortsat).

Ovenfor er allerede nævnt, at Forplantningen af saaledes opstaaede Svingninger foregaar i Bølgeform. Det karakteristiske ved en Bølge er Hævningerne og Sænkningerne, som man plejer at betegne med Bølgebjerge og Bølgedale. Afstanden fra et Bølgebjerg til et andet eller fra en Bølgedal til den næste, benævner man som Bølgelængde. Foregaar Forplantningen af en saadan Svingnings- eller Bølgebevægelse med bestemt Hastighed, Lyden tilbagelægger i Luften en Afstand af 330 m. i Sekundet, da maa Svingningstallet men ogsaa Forplantningshastigheden være af Indflydelse paa Bølgelængden, thi denne er Resultatet af:

Forplantningshastighed.

Svingningstal.

Kontra C opstaaer ved 16 Enkeltsvingninger i Sekundet; den lille Luftdel, som er sat i Svingning, svinger altsaa 16 Gange frem og tilbage. I denne Tid tilbagelægger Tonen en Vej paa 300 m. Herefter maa altsaa Bølgerne efter ovenstaaende Formel opnaa en Længde af  $\frac{330}{16} = 20,62$  m. Den samme Vej bliver ogsaa tilbagelagt af femstreget C, den højeste Tone i Musiken. Men i denne Tid er ikke blevet udført 16, men 4000 Svingninger. Bølgerne kan derfor ikke mere opnaa ovenstaaende Længde, de bliver nu kun

$\frac{330}{4000} = 0,08$  m. lange. Man ser altsaa: *Jo større Svingningstal, desto højere bliver Tonen, men saa meget mindre Bølgelængden.*

*Svingningstal — Bølgelængde — Tonehøjde.*

Det netop af Tonen vundne Kendskab, kan vi uden videre overføre paa Lys og Farve; thi ogsaa Lyset er en Bølgebevægelse en Svingningstilstand i Æteren, et Stof som fylder hele Verdensrummet. Samme Svingningstilstande er her at iagttage i Æteren under næsten lignende Forhold, men Resultatet er Lys. Altsaa ogsaa Lyset opstaaer ved Svingninger og forplanter sig i Bølgeform; men Bølgearten er en anden, og Svingningstallene er overordentlig høje, de stiger i Billioner. Da nu ogsaa Lysets Forplantningshastighed er overordentlig stor, med et rundt Tal en Million Gang større end Lydens, saa kan Bølgelængden paa langt nær ikke blive saa stor som ved Lyden, maa snarere blive saa lille, at den slet ikke mere kan maales med vort sædvanlige Maaleværktøj. 375 Billioner Gange i Sekundet maa en saadan lille Æterdel danse op og ned, naar Øjet skal faa Opfattelsen af rødt, og 800 Billioner Svingninger hører der til for hos os at fremkalde Forestillingen af violet.

Hvad der forhen fandt Udtryk i Tonens Højde, gælder for Lyset ved Farven, og de Omstændigheder, der hidfører en Hævning eller en Sænkning af Tonen, gør ved Lyset deres Indflydelse gældende paa Farven: rødt svarer til den dybere Tone og violet til den højere. Altsaa ogsaa *ved Lyset frembringer det højere Svingningstal den højere Farvetone.*

I et Sekund tilbagelægger Lyset en Afstand paa 300 000 km. Svinger nu en saadan lille Æterdel i den Tid 375 Billioner Gange op og ned, saa maa efter oven anvendte Formel de opstaaede Bølger opnaa en Længde af

$$\frac{300\ 000\ 000\ 000}{375\ 000\ 000\ 000\ 000} = 0,0008 \text{ mm.},$$

det er den  $\frac{8}{10000}$  af en Millimeter. Ved violet Lys bliver Bølgerne kun 0,0004 mm. lange. Altsaa ogsaa her: *Jo større Svingningstal desto mindre bliver Bølgelængden, men desto højere Farvetonen eller Farven*

Svingningstal — Bølgelængde — Tonehøjde  
Svingningstal — Bølgelængde — Farve.

Ved Lys har vi altsaa at gøre med ganske korte Æterbølger, men dog ikke med de korteste, man har maalt Bølger paa kun 0,0002 mm. og endnu kortere findes. Men paa Øjet indvirker saa korte Bølger ikke mere, thi dette er kun afstemt efter Bølger fra 0,0008 til 0,0004 mm. Længde, hvad der findes udenfor disse Størrelser, ligger for os i det usynlige. Alligevel er dog saadanne Bølger kendelige og paaaiselige. Vi er jo udrustede med andre Sanser, og da staar os yderligere forskellige Værktøjer og Metoder til Raadighed for at fastslaa saadanne Bølger. Saaledes fremkalder Bølger, der ligger hinsides rødt, som altsaa er længere end 0,0008 mm. Følelsen af Varme i os, bliver altsaa gennem Følelsessansen iagttaget med Huden. Æterstraalerne med de korte Bølger kendetegne sig ved kraftig kemisk Virkning og bliver fastslaaede ved Hjælp af den fotografiske Plade. Men ogsaa Huden og den fotografiske Plade har deres begrænsede Bølgeomraade.

Efter de nyeste Forskningsresultater bliver ogsaa Elektriciteten anset for en Svingningstilstand af Æteren. De elektriske Bølger underkastes og følger samtlige Bølge- og Straalelove. Men elektriske Bølger er overordentlig lange, de korteste maaler allerede 3 mm. I Gnistelegrafien kommer saadanne til Anvendelse fra 300 til 600 m., og i de tekniske Vekselstrømme forekommer Bølgelængder indtil hundreder af Kilometer.

Hvoraf kommer det nu, at Tingene eller Genstandene ser farvede ud? Maaske har man iagttaget, at Planternes Blade, der dog i Sol- eller Dagslys ser grønne ud? ved kunstig Belysning, hvor hovedsagelig røde Straaler optræder, synes fuldstændig sorte. Et Legeme ser som bekendt sort ud, naar samtlige Lysstraaler, som naar til det, opsuges af det, og ingen af dem bliver kastet tilbage. I det anførte Tilfælde bliver samtlige røde Straaler opsuget af Bladene, og da andre ikke er til Stede, kan ingen blive kastet tilbage, og Bladene maa se sorte ud. I Sollyset derimod, hvor alle mulige Bølge-

længder optræder, søger Bladene sig i Følge deres Beskaffenhed saadanne Straaler ud til Tilbagekastning, der i vort Øje fremkalder Grønt, Bladene ser derfor grønne ud.

Saaledes er det ved Legemer, der ikke udsender eget Lys, som altsaa faar deres Lys fra særlige Lyskilder. Men med disse Lyskilder er det noget lignende, kun er her Kræfter virkende, som sætter Atomerne, de Bestanddele af hvilke Legemerne er sammensatte, i Svingninger. Af Størrelsen af disse virksomme Kræfter bliver som bekendt Svingningstallets Størrelse paaavirket, og alt efter dettes Størrelse sender Legemerne da det tilsvarende farvede Lys ud. Opvarmer vi et Stykke Jern, saa bliver Jernatomerne sat i Svingninger ved Varmen. Foreløbig svinger Atomerne langsomt frem og tilbage, derved bliver frembragt ret lange Bølger, og disse føle vi som Varmestraaler. Ved tiltagende Temperatur bliver Svingningerne livligere, Svingningstallene bliver større og Bølgelængderne maa, som ovenfor er bleven fremført, blive mindre; sluttelig blive de saa smaa, at Øjet kan paavirkes af dem, og vi ser Jernet blive rødt. Ved videre Varmetilførsel frembringes alle mulige Svingningstal og Bølgelængder, som lader os se Jernet i enhver Farvetone indtil Hvidglød. Man tør altsaa sige: *En Genstands Farve er Virkningen af tilbagekastede Æterbølger.*

Vi vende tilbage til vort trekantede Glasstykke. Tager vi et saadant Prisme og sliber Spidsen, den saakaldte Højde af Trekanten, af til en vis Grad, saa opstaar en firesidet Figur med to uens lange paralelle Sider, de to andre løbe fra hinanden. I Geometrien kalder man denne Figur en Trapez. Tager man nu to saadanne Glas trapezer og sætter dem sammen med deres største Grundlinje, saa faar man et sekskantet Legeme, der i Midten, hvor begge er sat sammen, har den største Dimension. Paa dette sætter man nu igen en anden Glas trapez, hvis største paralelle Linie er nøjagtig ligesaa stor som den mindste i den forrige og udfører dette til begge Sider af det sekskantede Legeme, saa faar man et Glaslegeme, som tilspidser sig til begge Enderne

og er størst paa Midten. Sliber man nu Ujævnhederne paa Siderne af, saa har vi et ovalt Legeme, som man kalder en Linse. Saadan en Linse udøver den modsatte Virkning af Prismets, af hvilken den er opstaaet den bryder ikke Lyset, men samler alle fra et fjerntliggende Punkt udgaaende Lysstraa-ler og forener dem i et Punkt bag ved sig. Selvfølgelig maa i dette Samlingspunkt Virkningen af alle de sammenkomne Straaler forøges, et Fortrin der ved Lys og Varme-straa-ler frembringer en Temperaturforøgelse; I dette Punkt vil let antændelige Genstande kunde bringes til at flamme op, og dette Samlingspunkt har da fundet Betegnelsen Brændpunktet.

Holder man i et mørkt Værelse en Linse i kort Afstand fra et brændende Lys og bag Linsen et hvidt Papir, saa viser sig paa dette det *omvendte* Billede af Lysflammen. Og hvis man i et mørkt Værelses lystætte lukkede Vindu indsætter en saadan Samlelinse, saa viser der sig paa en egnet Baggrund det omvendte Billede af det foran Vinduet liggende Landskab, hvis Straaler har passeret Linsen. Vi har en Art *Camera obscura* for os, paa hvis Princip det fotografiske Apparat og Øjet, vort Synsorgan, er bygget. Sidstnævnte har ligeledes en Linse af glasagtig Beskaffenhed, der som Straalesamler danner en meget vigtig Bestanddel af Øjet.

Straalerne, som træffer Øjet, gaar gennem Linsen ind i dette og lader paa Nethinden i Øjets Baggrund opstaa et omvendt Billede Nethinden er en rødlig gul lysende Hinde, med hvilken Øjets Hulhed er beklædt, den udgør i Øjet paa en vis Maade det fotografiske Apparats matte Glas. Som sagt paa Nethinden opstaaer Billedet, og talrige Nerver leder dette til Hjernen og bringer det der til Bevidsthed.

Fra denne rødlig Flade, Nethinden, hæver sig tydeligt to Fremtoninger, en skarp begrænset hvidlig Plet og, noget til Siden, et mørkt udvisket Punkt. Begge har deres egen Betydning. Den større hvidlige Plet maa anses som Samlingssted for samtlige Nerve-**traade**; fra alle Dele af Nethinden løber

disse fine Traade sammen her og forenede i Nervestrængen, der slutter sig til Øjeæblet lige overfor denne Plet videre til Hjernen. Pletten benævner man, Papillen. Den anden Dannelse det udviskede Punkt ser i Ligs Øjne gul ud, hvilket har ført til at kalde dette Punkt den „gule Plet“. Dens Betydning er en anden end Papillen. Paa den maa Billedet falde, naar det tydeligt skal blive iagttaget. Der gives Mennesker, hvis gule Plet ved Sygdom er blevet beskadiget eller ødelagt, de kan ikke tydeligt se at skrive eller læse men undgaar paa Gaden ethvert Sammenstød med andre Fodgængere. Hertil kan de se, thi Billedet falder ogsaa paa den øvrige, den sunde Del af Nethinden; men et nøjagtigt Syn muliggør kun den gule Plet. Der gives ogsaa Mennesker hos hvem denne gule Plet er fuldkommen god, medens den øvrige Del af Nethinden er ødelagt. Disse Mennesker kan godt se at se at læse og skrive, men paa Gaden er de fuldstændig hjælpeløse, thi Nethinden er ødelagt, opfylder ikke sin Opgave, og af den sunde Del, den gule Plet, kan kun opfattes et forholdsvis lille Billede.

Lysbølgerne bliver altsaa kastede paa Nethinden, deraf og derigennem maa Nethindens Nerver blive saaledes paavirkede, at de kan telegrafere Begivenheden til Hjernen; Lysbølgerne maa paa en vis Maade omsættes i Nervekraft. Dertil maa egnede Indretninger være nødvendige, og man vil kun have at søge dem paa Nethinden. Og virkelig her træffer vi Apparatet, som synes egnet til at fuldbyrde saadanne Forvandlinger.

(Fortsættes)



### EN OPFINDELSE.

■ Som nogle af D. L. <sup>o</sup>T.s Læsere maaske har bemærket, har Dagspressen i den senere Tid beskæftiget sig en Del med en Opfindelse, der særligt indenfor Automobilisternes Kreds har skabt et vist Røre. Opfindelsen bestaar i et

Kontrolspeedometer, som er patentanmeldt under Navnet „Minimax“, og Opfinderen er Lokfyrb. Fr. Pedersen, København Gb.

Paa et Møde, som afholdtes i August Maaned af Gb. Afd. 2, beskrev Lokfyrb. Pedersen sin Opfindelse for Afdelingens Medlemmer, og da det sikkert vil interessere Foreningens Medlemmer Landet over at kende denne, skal jeg i Korthed forsøge at gengive denne Beskrivelse.

„Minimax“ har først og fremmest samme Egenskaber som andre Speedometre, nemlig: at kunne vise med hvilken Hastighed det Automobil, paa hvilket det er anbragt, i Øjeblikket kører, hvormange km der ialt er kørt, og endelig noterer det paa en roterende Papirstrimmel hvilke Distancer der er kørt og *med hvilken Hastighed disse Distancer er kørt.*

Det er de almindelige Fordele Apparatet besidder; men det har desuden en særlig Egenskab, nemlig *den at kunne forhindre, at Vognen køres med større Hastighed end den, hvortil Apparatet er indstillet*, idet en roterende Regulator, i Lighed med dem der som Regel findes paa Dampmaskiner, og som drives af Motoren, automatisk stopper for Gastilførselen, naar den Hastighed, hvortil Apparatet er indstillet, overskrides. Paa Apparatet er anbragt en Skive med Tal fra 5 og opefter til den tilladte Maximalhastighed og en drejelig Viser som da stilles udfor det Tal, f. Eks. 50 km, hvormed der paa det paa-gældende Sted maa køres. Skulde Chaufføren føle sig fristet til at sætte Farten højere op end Apparatet er indstillet til, vil Regulatoren, hvis Bevægelse jo da bliver hurtigere, straks bevirke, at Gastilførselen hæmmes og Farten som Følge deraf bringes ned. Paa et synligt Sted paa Vognen er endvidere anbragt en Numerskive, hvor det Kilometerstal, Apparatet er indstillet til, er synligt for enhver forbigående, og skifter automatisk ved enhver Omstilling.

Bilen kan godt køre langsommere end den er indstillet til, men ikke hurtigere. Disse kontrollerende Nummerplader er af forskelligt farvet Glas, efter de forskellige Hastigheder, og kan belyses i Mørke, saaledes at de er synlige for alle baade Dag og Nat. Det siger sig selv, at dette Apparat, hvis det bliver indført overalt, muligvis ved Lov, vil betyde en meget effektiv Kontrol med al Automobilkørsel, hvilket jo desværre synes ret nødvendig, der gaar jo ikke en Dag, uden at man læser om Automobilulykker, og hvis det altid virker fuldt paalideligt, som Hr. F. Pedersen paastaar, vil det jo kunne blive en god Hemske for de saakaldte Automobilbøller, men ogsaa en Hjælper for den hensynsfulde Bilist, der jo i Tilfælde af Uheld, ved Hjælp af Apparatets grafiske Strimmel, kan bevise, at han har holdt sig den reglementerede Hastighed efterrettelig.

Der er til Udnyttelsen af Opfindelsen dannet et Selskab med Hr. Hofjægermester U. Mackeprang som Formand, og Selskabet har allerede modtaget flere større Bestillinger, blandt andet paa 500 Apparater til Sverig.

Forhaabentlig faar vor Kollega, Lokfyrb. F. Pedersen, et godt Udbytte af sin smukke Opfindelse.

J. M.



#### MEDDELELSE FRA HOVEDKASSEREREN.

Til nødlidende østrigske og tyske Lokomotivmænds Børn er senere indbetalt Kr. 25,00 fra Nyborg Afdeling 19.

Det samlede Beleb bliver herefter Kr. 9345,00.

København, den 2. September 1920.

H. Kann.

#### LOKOMOTIVMANDS REVYEN 1920.

I Lighed med i Fjor, vil der i Aar af Medlemmer af Organisationen blive opført en Revy følgende Steder: I Kjøbenhavn Fredag den 8., i Roskilde den 10., i Aarhus den 12., i Nyborg den 14., i Korsør den 15. og endelig afslutte i Kjøbenhavn Søndag den 24. Oktober.

Det forlyder, at Revyen i Aar bliver særlig aktuel og underholdende.

Revyen spilles for Medlemmer med Bekendte. Nærmere følger ved Program.

#### FANEINDVIELSE.

Søndag den 5. September kunde Nyborg Afdeling afløre sin Fane, som er fælles for, og anskaffet af Lokomotivpersonalet i Nyborg, Odense og Assens ved frivillige Bidrag. Fanen præsenterer sig som en Dannebrogfane af dobbelt Silke, med silkebroderet Inskription. Foroven i en Bue staar: „Dansk Lokomotivmandsforening“. Derunder „Nyborg Afdeling“. I Midten et Lokomotiv, herunder Foreningens Motto samt Stiftelsesaaret. Nederst en Laurbærgren.

Det første Søm blev slaet i af den første Afdelingsformand i Nyborg, vor gamle Kollega og Ven Hr. Lokomotivfører Bøckel, som i højtidelige og velvalgte Ord talte over den første Del af vort Motto: „Enighed“, og udbragte et Leve for et absolut enigt Lokomotivpersonale.

Hr. Lokfb. L. Rasmussen, Sd., som med Frue elskværdigt havde fulgt Afdelingens Indbydelse, slog det andet Søm i, og talte for „Kundskab“; betonede smukt og indtrængende hvilken Magt Kundskab besidder, udbragte et Leve for et kundskabsrigt Lokomotivpersonale.

Det tredje Søm fæstnedes af Hr. Lillie, som ogsaa beredvilligt havde gjort os den Glæde at være til Stede. Hr. Lillie talte for det sidste Ord i vort Motto: „Hjælp“. I alvorlige Ord manede han til at bygge videre og hæge om den Bygning vi havde rejst, vor Forening, og understregede hvilken Betyggelse det var for den enkelte at vide sig sikker paa Hjælp, om man skulde tiltrænge det, hvad enten det var i Form af Raad og Assistance i det daglige eller rent pekuniært i mulige indtræffende uforudsete Situationer. Udbragte et Leve for den Hjælp-somhed som vort Motto forpligtede til.

Fanen overgaves derefter af Faneudvalget til Afdelingen.

Da den smukke Fane derpaa udfoldedes, istemte Forsamlingen: „Der er et yndigt Land“, (1. Vers), og dermed var den meget stilfulde Højtidelighed til Ende.

Man gik saa til Bords hvor Talerne fulgte Slag i Slag.

Ved Fisken blev „Lokomotivfolkenes Marsch“ til Orkesterledsagelse afsunget af Forsamlingen.

Ved Stegen blev en til Lejligheden lavet Sang: „Min Styring, min Skovl og min Rager“ afsunget. Under hele Festen herskede den brillianteste Stemning og da Aftenen sluttede var Nyborg Afdeling et smukt Minde og en Fane rigere.

Nyborg, den 8. September 1920.

C. Thygesen.

#### DØDSFALD.

Den 15. August afgik fhv. Lokofrb. H. P. O. Jensen ved Døden. J. der er født 15. September 1888, blev fast ansat 14. September 1912 paa Centralværkstedet i Aarhus og forfremmet til Lokofrb. 1. Maj 1915, med Station i Viborg, hvor han gjorde Tjeneste til sin Afsked 1. August 1919. J. blev i Foraaret 1917 hæftig angreben af Tuberkulose, han har været indlagt paa Krabbesholms Sanatorium i ca. 6 Maaneder og paa Silkeborg Sanatorium i ca. 9 Maaneder, efter denne sidste Kur saa det ud til, at J. saa nogenlunde havde genvundet sit Helbred, men det var desværre anderledes, efter kort Tids Forløb gik det stadig tilbage med Helbredet. I April Maaned d. A. flyttede J. til Aarhus, her havde han sine Forældre og Søskende som det var ham en stor Trøst at tale med. Begravelsen fandt Sted Søndag den 22. paa Nordre

Kirkegaard i Aarhus, under meget stor Deltagelse, der var mødt Kolleger fra Ab.—Rd.—Sd.—Vg., og et Væld af Kranse dækkede Kisten.

J. der var en udmærket og altid livlig og interessant Kammerat, vil mindes længe iblandt os, han efterlader sig en dybsørgende Enke og 4 Børn.

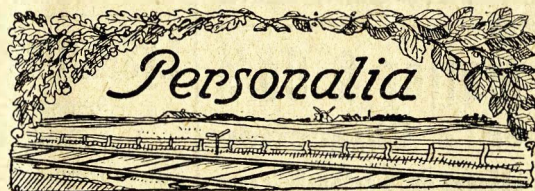
Ved Graven bragte Lokofrb. Johansen, Vg., den sidste Hilsen og Farvel fra Kammeraterne i D. L. F. x.

#### HJERTEFELIG TAK.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved vor kære Mands og Faders — pens. Lokomotivfører Th. Laursens — Begravelse bringes herved Lokomotivførerne i I. Distrikt, samt Lokomotivpersonalet i Kolding, Lunderskov og Vamdrup samt Østerbros Depot. *De Efterladte.*

#### TAK.

For al Venlighed, for de mange Hilsener og Telegrammer fra Medlemmer og fra Afdelinger af Dansk Lokomotivmands Forening Landet over, saavel som for de prægtige Gaver jeg modtog fra Lokomotivmændene paa min Jubilæumsdag beder jeg Dem herigennem modtage min varmeste Tak. *C. M. Christensen.*



Lokomotivførere forflyttede efter Ansøgning under 30. August 1920:

H. Nielsen, Hobro (Depotforstander)—Randers,  
H. C. Fejring, Brande—Esbjerg,  
F. A. Nielsen, Struer—Aalborg.  
J. C. Nielsen, Orehoved—Kbhavns Godsbgd.  
V. S. Kaisen, Orehoved—Kbhavns Godsbgd.  
R. P. Lyngkilde, Brande—Nyborg,  
A. C. Pedersen, Gjedser—Fredericia og  
J. M. N. Pedersen, Holstebro—Struer.

Forflytelse efter Ansøgning fra 13. Juli 1920:  
Lokomotivfører C. F. Andreasen, Korsør—Nyborg.

Min. Udnevnelse efter Ansøgning til Lokomotivmester af 2. Grad fra 1. September 1920:

Haandværker A. J. Hansen, Centralværkstedet, Kbhavn, i Roskilde.

## SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK.

Generaldirektoratet har af Hensyn til Arbejdet i Bøgholderkontoret henstillet til Bibliotekerne at ændre Kontingentberegningen saaledes, at der kun anvendes 2 Kontingentsatser. Der afholdes i den Anledning en overordentlig Generalforsamling Lørdag den 25. September Kl. 8 Aften i

Istedgade 3, paa hvilken Bestyrelsen vil fremsætte Forslag om, Kontingentet fra 1. Januar 1921 beregnes saaledes:

1.—9. og 11.—12. Lønningsklasse 90 Øre pr. Maaned.

10. og 13.—18. Lønningsklasse, Elever, Time-lønnede og Pensionister m. fl. 70 Øre pr. Maaned.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avisposten  
den 16. September



Ryg Bicycle Cigaretter fineste Virginia 10 Stk 60 Øre

faas hos

Chr. W. Nielsen, Istedgade 122, en gros en detail.

J. Nielsen Telefon 8631  
Nørrebrogade Nr. 32 — Kjøbenhavn N

Tapet og Rullegardiner

til Lagerpris

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage og Garnforretning.

Stort Udvalg.

Underbeklædning — Strømper — Sækker

C. B. Møller & Co.'s

Cigarer - Cigaretter

Cigarillos & Tobakker

faas hos d'Herrer Forhandlere samt

Østergade 1 og Østerbrogade 27

Vesterbros Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres FODTØJ

Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

Istedgades Legetøjshus

(A. M. Thuneby)

66, Istedgade 66

Specialitet: Dukker og Dukkereparat.  
Stort Udvalg i Legetøj — Billige Priser

Etablissementet

Telef. „Ny Ravnsborg“ Vst. 43

Vesterfælledvej 80—82. København.

Ny Ravnsborg Cabaratten

!! „Til Søs og til Hest“ !!

hver Aften Kl. 7¼. Billet Tlf. Vst. 4558.

Ærb. I. C. Christoffersen.

Lysekroner og Lamper

bedst og billigst hos

Installatør CHR. OLSEN,

Nørrebrogade 106, Telefon 3025.

Støt vore Annoncører!

Smørepunder

samt Smørepudefej og Væger udføres  
efter Bestilling.

Chr. H. Gerlachs Eftf.

Telefon Byen 1676 x. — Skindergade 3.

KØBENHAVN.



SLAGELSE

Køb alt

under Herreekvipering

henhørende

hos

Otto Johansen

Nygade 4

Slagelse

Slagelse

Andels Svineslagteri.

Pølse- og Konservesfabrik.  
Fedtraffinaderi. — Æg Eksport.

FREDERIKSBERG  
BOGTRYKKERI  
FALKONERALLE 11

**Annonce-Expedition:**

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

K. Johansen, Sommerstedgade 22<sup>3</sup>, Kjøbenhavn B.  
Telefon: Vester 4011.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a<sup>2</sup>, Kjøbenhavn B.  
Tlf. Vester 2895 v. eller Vester 8113.

Abonnementspris: 5 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Ryg

**CREMO**  
Tobak.



Engelske bløde Hætte  
14.50 — 26.50.

**English House**  
Nørreport.



**LEO**  
**33**

mod

**HOSTE OG HÆSHED**

Faas overalt.

**O. Gregersens**  
Blomster-Forretning  
25, Blaagaardsgade 25.  
Telefon Nora 1979  
Leverandør til Jernbanen i 25 Aar.



**HAFNIA**

Samlede Garantimidler pr. 1. Januar 1920  
**ca. 100 Millioner Kroner.**  
Samlet Forsikringsbestand pr. 1. Jan. 1920  
**ca. 415 Millioner Kroner.**

**Største Udvalg i Lædervarer**

Direkte Indkøb

**Stort Udvalg i Konfirmations-Gaver**

**HANS SØRENSEN - Tlf. Nora 3189 - Falkoneralle 54**

Tasker - Portemonæer - Kamme - Albums - Rygsække  
Nodemapper - Alt i Rejse- og Skoleartikler.

**Billige Priser. Ingen Konkurrence.**

**JØHLER & ING DAM, statsautoriseret Installatør,**  
Istedgade 138. Telefon Vester 3199.  
Stort Udvalg i Lysekroner, Staalamper og Strygejern.  
Alt elektrisk Arbejde udføres. Tilbud gratis.

**Nørrebros Vinimport Nørrebrogade 173.**

ROBERT BERTHELSEN

Telefon Taga 1300.

Stort Lager af Iste Klasses Vine og Spirituosa. Billigste Priser.

**Vilh. Nygaards**

1 Kl. Bageri og Konditori  
Istedgade 64 - Tlf. 13286.

Alfred Lilliestrand

**VINHANDEL**

73, Saxogade 73 (ved Istedgade). Telefon Vester 5222 y.

Personbanegaardens Marketenderi.

**F. L. Viltoft.**

anbefaler sig til det ærede Lokomotivpersonale.

**A. Munck**

Damekonfektion ca. 30 pCt.

Istedgade 87.

billigere end andre Steder.

Valby Langgade 56.

Funktionærer ekstra 5 pCt.

**BRILLIANTRINGE**

**GULDURE SMYKKER**

**BILLIGST I BYEN**

**1, Skoubogade 1,**

**:: KØBENHAVN. ::**

**Gør Deres Indkøb  
hos vore Annoncører.**

**Herrernes Magasin**

Istedgade 64. Telf. Vester 220 x.

Største Udvalg i **Hætte, Huer** og  
**Manchetskjorter.**

5 pCt. til Jernbanefunktionærer.

Største Udvalg paa Vesterbro i alle  
Slags **Straahatte.**

**A. Zingenberg's**

Restaurant — Stationsvej 3.  
Stor Have.

Madkurve kan medbringes.

**Elektrisk Lys og Kraft billigst**  
Telefon-Ringeledning - Elektriske Artikler - Tlf. Øbro 5263.

**P. PEDERSEN,**  
aut. Installatør.  
N. FRIHAVNSGADE 17.

# Køb Deres Fodtøj

i Istedgade 124. — Stort Lager af elegant og solidt  
Herre-, Dame- og Børnefodtøj til billigste Priser.

P. Mathiesens Eftf.

## MASKINAFDELINGENS MARKETENDERI

— N. P. CHRISTOPHERSEN — anbefales d'Hrr. Lokomotivmænd

Alle gangbare Ølsorter samt Cigarer og Tobakker

### Elis Mogensens Eftf.

Tlf. Nora 2267 x. — Nørrebrogade 57. — Etabl. 1895.

Spacialitet: Brillor og Pincenez.

Brillor efter Recept  
ekspederes hurtigt og billigt.

LEVERANDØR TIL SYGEEKASSEN

### Baldersgades Messe.

Baldersgade 51 — Telf. Taga 585 x

Nørrebros billigste

Manufaktur- og Trikotageforretning.

Stort Udvalg. — Billige Dyner.

Egen Systue. — Gode Varer.

Reel Behandling. I. P. Tholstrup.

## 45, Sønder Boulevard 45, 1. Klasses Konditori.

J. E. Petersen.

### 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 (red Købmagergade)  
Telefon Byen 608 y

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

## Wilfred Gluuds Eftf., Læderhandel, Dannebrogsg. 6

### Bertram V. Rasmussen,

Fransk Bageri og Konditori, Godthaabsvej 51, Telefon Central 10,453

Bestillinger paa alle Slags Kager og Is modtages.

## Café „Frem“, Hillerødsgade 24, Telf. Taga 1127.

1. Kl. Smørrebød. — à la carte hele Dagen.

Nyt Billard. — Anbefales d'Hrr. Funktionærer.

M. A. PETERSEN (mangeaarig Tjener i Kædekælderen).

## H. Borgwardt's Bageri og Conditori

Dybbølsgade 25. Tlf. Vst. 1168 x.

anbefaler sig til d'Herrer Jernbanemænd med 1ste Klasses Varer.

Bestillinger paa større og mindre Kager til Selskaber modtages.

Grundlagt 1862

Aaboulevard 46

Material-, Farve- & Tapethandel.

## A. D. LASSEN

Vogn- og Automobil-Lakker.

Tlf. Central 13,473

København

## KNUD ØHLERS, Læderhandel, Nørrebrogade 213 C.

Gør Deres Indkøb hos vore Annoncører!

## Tandlæge Frk. Sørensen

69, Istedgade 69.

Konsultation fra 10-7. Tlf. Vest. 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 indrømmes 5 pCt.

## CHR. JACOBSEN

Telefon Valby 130 x.

Bageri og Conditori

Enghavevej 200.

Bestillinger modtages.

Morgenbrød bringes.

### Tandlæge Ravnkilde og Overgaard

Istedgade 97. Tlf. Vest. 5552 x.

Al Tandlægebehandling

til overkommelige Priser.

Fri Konsultation.

## Elektr. Bordlamper,

Kroner, Ampler etc.

i største Udvalg.

## Lund & Lawerentz A/s

Pilestræde 32.

## TH. ELLEBYE

NØRREBROGADE 43.

Telefon Central 368-388.

Possement. Besætnings-Artikler.

Foerstoffer. Syartikler.

## A/s Andreas Erichsen & Co.

Farvergade 17, København B.

En gros Lager af

Tricotage, Børnekonfektion og

Baby Udstyr.

## Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:

15 Njalsgade 15

København

Telefon 4015

Telefon 4015

Støt vore Averterende!