



22. Aarg. Nr. 15.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN

2. August 1922.

FERIEHJEMMET.

Som bekendt aabnedes Feriehjemmet i Midten af Juli Maaned. Naar vi nu ser tilbage paa denne Sag, opdager vi pludselig, at det kun er 2 Aar siden, at den rejstes. Ja, kun 2 Aar — og nu staar Hjemmet der saa festligt indbydende som tænkes kan. Der var vel ingen, som tænkte sig Muligheden af, at det skulde gaa saa hurtigt; men Tilfældet og hurtig Handling bragte os Hjemmet meget før end det var ventet.

Og dér staar det, nær ved den herligste Strand og det dejligste Vand, smilende til Beskueren, der ogsaa snart sætter sit venligste Ansigt op, han kan ikke andet, han tvinges dertil, thi der er vist lidt Trolldom ved Stedet.

Blandt Hjemmets allerførste Gæster tog vi derned for i nogle Dage at hvile, faa frisk Luft i Lungerne og iøvrigt tilbringe Dagene paa den bedst mulige Maade. Blandt den Bagage, vi havde taget med, fandtes ogsaa nogen Ferielektüre, det var jo rart at have med, hvis det skulde blive vanskeligt at faa Tiden til at gaa.

Vi blev, da vi kom til Hjemmet, modtaget af dets elskværdige Bestyrer, Hr. Petersen og hans Hustru, Hjemmets Økonoma, der beredvillig hjalp os tilrette med vore Sager, og meddelte os, at Frokosten stod paa Bordet. Efter et hastigt Toilette oven paa Rejsen tog vi Plads ved Bordet

i den herlige Spisestue, der med sine kridhvide Vægge og sit smukke Bastpanel er yderst tiltalende.

Nu skulde vi se hvad Økonomaen formaaede at stille paa Bordet for os. Og heldigvis var det et godt Valg, man havde gjort. Maden var udmærket tillavet og Anretningen proper og tiltalende. Efter Maden serverede Fru Petersen Kaffe, og vi gjorde straks den Opdagelse, at hun tilfulde forstod den Kunst at lave en god Kop Kaffe.

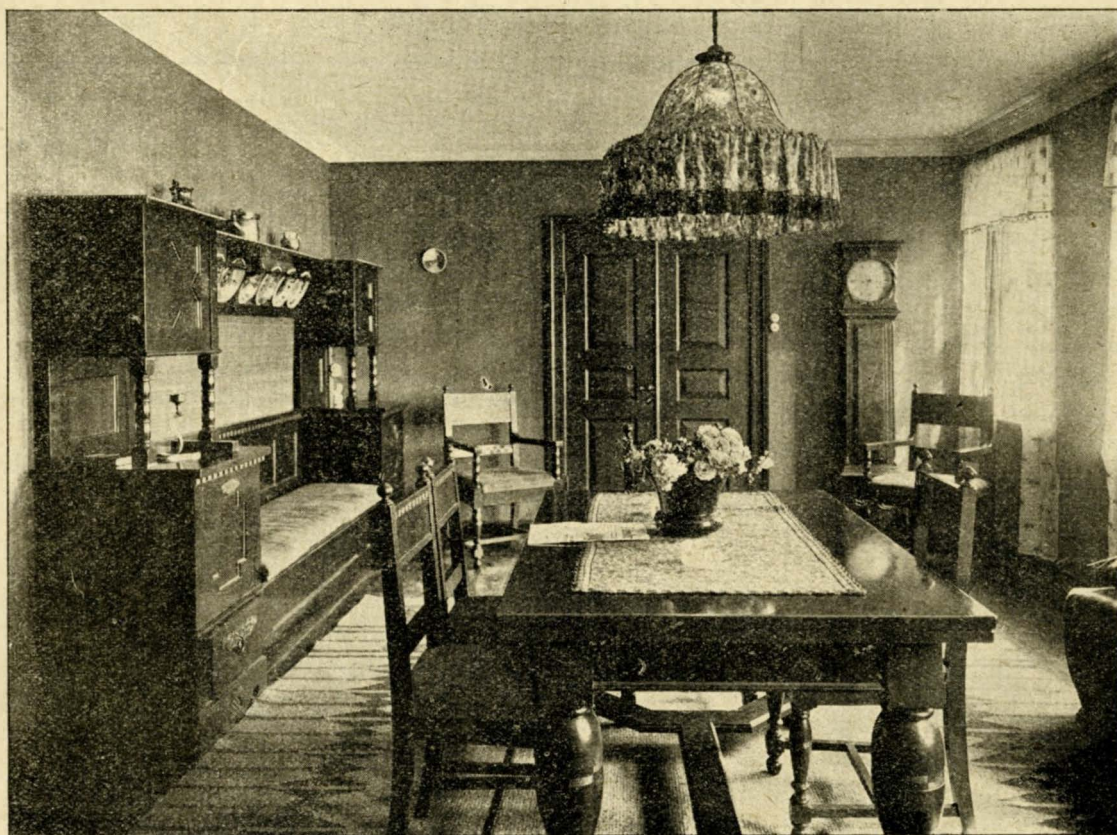
Saaledes udrustede og sikre i Bevidstheden om, at Maden ikke skulde komme til at gøre noget Skaar i Glæden, spadserede vi en Tur op paa »Køhornet«. Man opdager for hver Gang, man kommer herop paa Feriehjemmets højeste Punkt, nye, prægtige Udsigter, og ligegyldig hvor hen man vender sig, møder der én et storlaaet Panorama. Ser man mod Øst, ligger dér borte Kalundborg By med sin femtaarnede gamle Kirke. Vender vi Blikket lidt mod Sydøst, ser vi med en Ramme af Skov Lerchenborg Slot, der er et yndet Udflugtssted for Kalundborgenserne. Neden for vor Fod glimter Kalundborg Fjords Vande, og lidt længere borte ser vi »Refsnæs Kysthospital« med sine mange Bygninger ganske tæt ved Fjorden. Her søger mange kirtelsvage Børn Sundhed i den sundeste og friskeste Egn, der findes i Danmark. Dette kan vi med Tryghed sige, thi ved en af Læger foranstaltet Undersøgelse, forinden Kysthospitalets Byg-

ning, blev det konstateret, at her var Stedet, der bedst egnede sig til at give de med Kirtelsvagheder belastede Børn den bedst mulige Udsigt til Helbredelse.

Der dybt nede glimter og spiller Fjordens klare, smukke og friske Vand for vore Øjne, og Liv er der over Fjorden. Det er umuligt at blive træt af at se herud over, til næsten alle Sider finder Øjet Hvile, kun mod Vest ser man Vand og Himmel mødes i Horisonten. I sydvestlig

søge Skygge her mod Solens brændende Straaler.

Heroppe skal der tillige rejses en Flagstang, helst en mægtig stor, thi den kan ses vidt og bredt, og et Flag med D. L. F.s Initialer skal herfra bringe Bud til alle, der befarer Fjorden, at her ude søger Statsbanernes Lokomotivmænd Hvile og Styrkelse til den daglige Gerning, og at dette Hjem er anskaffet ved Lokomotivmændenes egne Midler.



Fot. Ad. Jeppesen.

Fig. 1.

Kallundborg.

Retning kan man i sigtbart Vejr skimte Fyn, og kastes Blikket lidt nordligere, kan man se Samsø. Paa den anden Side Fjorden ligger Asnæs med sine ret store Skove, der danner den prægtigste Ramme til de glimtende og blaanende Bølger.

Paa dette smukke Udsigtspunkt er det Hensigten, naar Midlerne strækker dertil, at rejse en Pavillon til Ly, hvis Regnen skulde overraske den Besøgende, og iøvrigt som Skærm i stærkt Blæsevejr eller til Hvile for den trætte Vandrers, der vil

Atter en Gang føler man Bekræftelse af det gamle Ordsprog »at mange Bække smaa gør en stor Aa«.

Men tilbage mod Hjemmet, der kigger frem derude mellem Bakkerne, hvor det ligger herligt i Læ mod Vestenstormene.

Vi turde ikke blive heroppe hele Eftermiddagen, thi vor gode Økonoma vilde servere Kaffe for os Kl. 3. og den maatte vi jo have med. I det gode, prægtige Solskinsvejr fik vi den serveret udenfor Hjemmet, og smukkere og friskere Omgivelser

at nyde sin Eftermiddagskaffe i, kan vanskelig findes. Her oppe paa den lille Skraaning bag ved Hjemmet, der er nydeligt beplantet, har man den herligste Udsigt. Umiddelbart foran »bult« »Fossens« Vande i Faldet mod »Søen«. En behagelig monoton Lyd, der dysser Nerverne i Ro og gør Sindet dobbelt modtageligt for Indtryk.

Her oppe sad vi og dasede et Par Timer, til Middagen var serveret. Vor dyg-

ste Time forløb i Samtale, hvorefter man veltildfreds gik til Ro efter at have tilbragt en herlig Dag.

Den paafølgende Dag fik vi Besøg af et Par Lokomotivmænd med deres Hustruer, der brændte af Nysgerrighed efter at se, hvordan vort Hjem saa ud, og vi tror at turde sige, at de fik Nysgerrigheden tilfredsstillet. Den franske Visit blev langvarig; de glemte helt, hvad de ellers skulde have udrettet i Ferien, men blev der i flere



Fot. Ad. Jeppesen

Fig. 2.

Kallundborg.

tige Økonoma viste paany en Prøve paa sin Kunst ved at servere en udmærket og velsmagende borgerlig Middag med en efterfølgende brilliant Kop Kaffe.

Nede ved Stranden, hvor Badehuset er beliggende, begyndte vi at øve os i at slaa »Smut«, i hvilken Sport vi efterhaanden opnaaede stor Færdighed, og Børnene morede sig med at grave og bygge Huse af de mange Sten, som findes paa Strandbredden. Uden at man vidste et Ord af det, var det bleven Tid til Aftendrikke, og den sid-

Dage, glade og veltildfreds med Opholdet, og kun nødtvungent, da Tjenesten kaldte, forlod de Hjemmet, forsikrende om, at de kom snart igen, hvad vi heller ikke tvivler om.

Imidlertid havde vi bedt en Fotograf om at komme herud for at tage nogle Interiors, saa at Medlemmerne kunne faa et lille Indtryk af, hvorledes der ser ud indendørs i vort eget Hus.

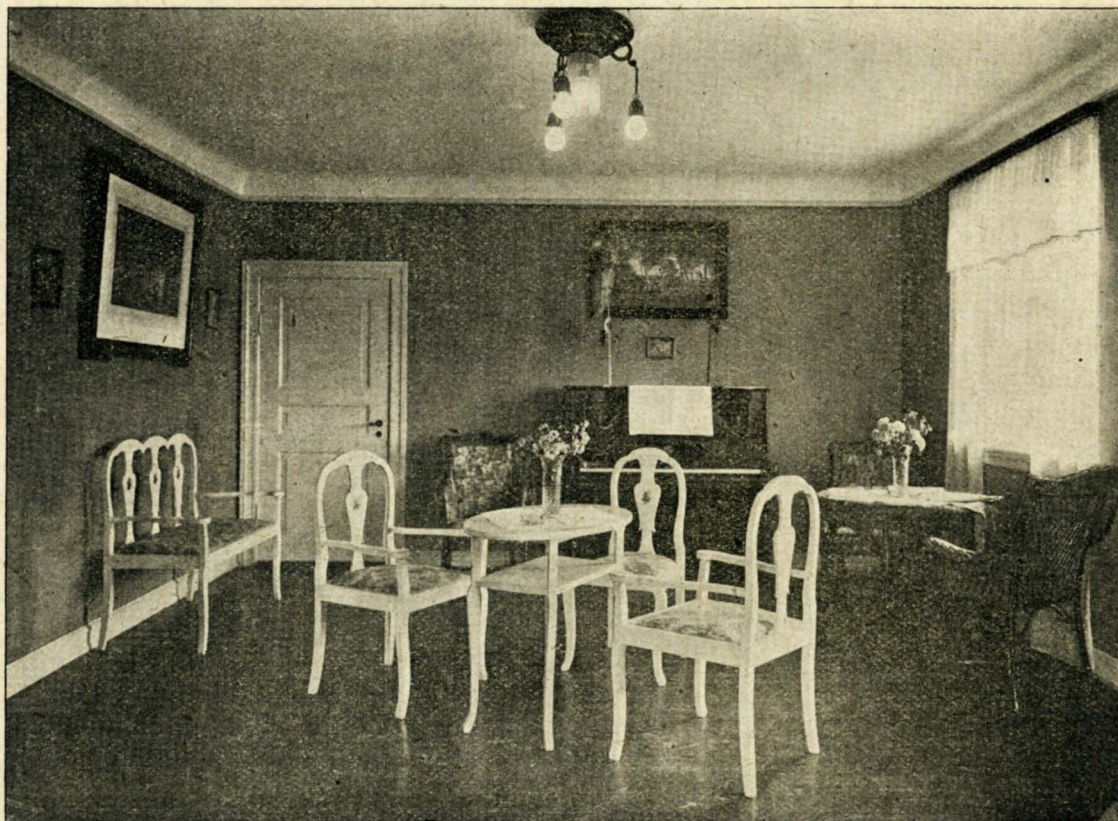
Det første Værelse vi kommer ind i er Bondestuen (Fig. 1). Denne Bondestue

er, som enhver kan se, meget stor og rummelig og hyggelig.

Her fik vi Damerne sat i Arbejde den ene Aften med at sømme og lave Gardinerne i Orden til Havestuen, som vi bringer et Billede af neden for, det eneste Værelse, der manglede Gardiner, hvilket de glade og fornøjede gjorde; det var jo deres eget Hjem, de var med til at pryde. Vi forstaar det ikke helt, men der hviler en egen Hygge over vort smukke Feriehjem, en Hygge, der breder sig til de Men-

man den frem til en Gæst, hører man uvilkaarlig Udbrud som: »hvor er den dejlig!« eller: »herlig«, og endnu herligere forekommer den en, naar man opdager, hvilken god Mad, der serveres.

Det tredje store Lokale er Havestuen. Fig. 3. Vinduerne vender ud mod Fossevandet. Et dejligt Værelse. Det er bl. a. forsynet med Fortepiano, og her tilbragtes de Aftener, hvor Vejret var bedre inden- end uendørs, med Samtale og med Musik. Vi skal ikke



Fot. Ad. Jeppesen.

Fig. 3.

Kallundborg.

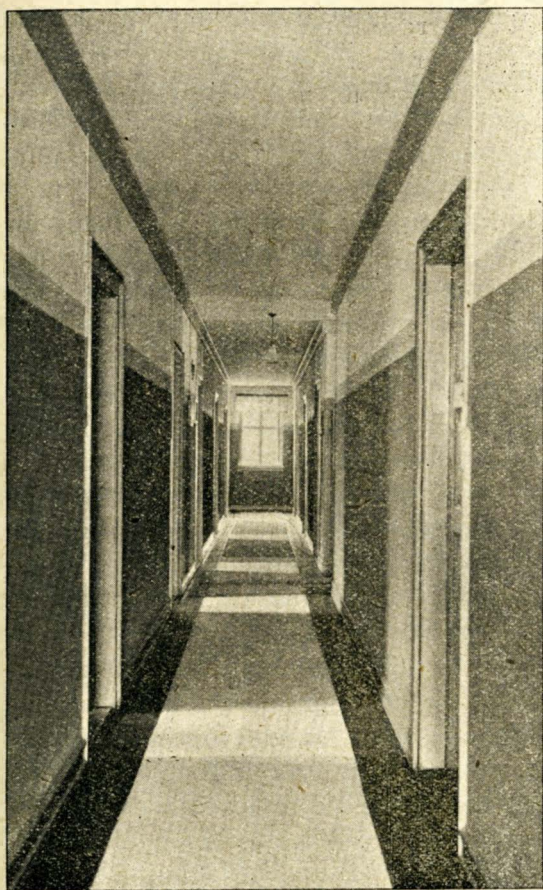
nesker, der er Gæster dér, og faar alle, der en Gang har været her, til som ivrige Agitatorer at arbejde for Hjemmets Konsolidering.

Det næste Værelse, vi kommer ind i, er Spisestuen (Fig. 2) eller Salen, om man vil. Festlig er den med sine kridhvide Vægge, uden at bringe den kolde Følelse med sig, der mange Gange kan betage en, naar man træder ind i et saadant Lokale. Tværtimod — den tiltaler alle, man føler sig saa rart hjemme her, og viser

omtale Fortepianoet med alt for rosende Ord, det kunde ellers trænge til det, gammelt som det er, men alligevel, de spillende blandt Gæsterne benyttede det ivrigt, naar Lejlighed var dertil. En enkelt Aften arrangeredes der en lille Svingom, og Delta-gerne skiftedes til at spille, saa det gik udmærket. Som sagt, Klaveret er daarligt, og vi maa finde paa Udveje til at faa et andet, men det haster ikke. Derimod kunde det være rart om vi havde en Grammo-fon dernede. Den vil gøre sig ypperlig i

Haven — ja, saamænd ogsaa inde i Havestuen, naar der skulde danses. Skulde der mon blandt vore begejstrede Tilhængere af Feriehjemmet findes en, der vil anbringe et saadant Apparat der ude — med Plader — vil han gøre sig meget fortjent blandt Gæsterne.

Det havde været vor Hensigt at bringe Billeder ogsaa fra Soveværelserne, men Fotografen mente, at disse ikke vilde blive saa gode, som Værelserne med Rette kunde gøre Fordring paa, hvorfor vi lod være. Derimod tog vi et Billede af den lange, smukke Gang i Annexbygningen (Fig. 4).



Fot. Ad. Jeppesen.

Fig. 4.

Kallundborg.

Her findes 10 udmærkede Dobbeltværelser, 5 til hver Side, alle forsynede med Divaner og monterede som paa et 1. Kl. Hotel. Denne lange Gang mellem Værelserne er typisk, den er simpelthen prægtig i sin Enkelthed — og som den er, er alt paa vort eget ypperlige Hjem.

Hvorledes Tiden gik, vil vi ikke give os af med at fortælle, men den gik godt, og de medbragte Bøger fik Lov til at blive paa deres Plads i Kufferten, der blev absolut ingen Tid til at læse.

Der er saa megen Plads og saa ypperlig Luft derude, at daarlig Tale ikke kan trives, den staar slet ikke til Omgivelserne; der er kun Plads for de bedste Tanker og de reneste Følelser, og af den Grund befinder alle, der kommer paa Hjemmet, sig udmærket.

Vor Hensigt med denne Artikel er ikke at agitere for Hjemmet, det skal nok blive besørget af alle de Medlemmer, som besøger dette, og vi tvivler ikke om, at det vil ske paa en meget bedre Maade end vi er i Stand til. Vi har ønsket at vise vore Medlemmer, hvorledes Hjemmet ser ud, og saa tale lidt om Livet, der leves derude.

En Dag fandt man paa at tage en Tur til Refsnæs Fyr, og for 5 Kr. lejede vi en Char-à-banc, med Plads til 6 Personer, med to stærke Heste for. Og vi fik en dejlig Tur ud af det. Landskabet er hele Vejen stærkt bakket, og hist og her glimter Vandet frem. Til den ene Side ser man Kalundborg Fjords Vande titte frem mellem Bakkerne, og mod Nord spiller Sejrobugten frem. Smuk er en Tur derud, meget smukkere end vi havde tænkt os. Det tog os 1½ Time at komme derud og lige saa lang Tid hjem, og ½ Time spadserede vi omkring helt ude paa Næsset, hvor vi selvfølgelig var oppe i Fyrtaarnet, hvorfra der var en storslaaet Udsigt til alle Sider.

De af Gæsterne, der ønskede at bade, maatte i de første Dage bade fra Stranden; men nu er vort store Badehus færdigt, men den dertil hørende lange Badebro, der er ført ud til 3 Alens Dybde. Og Vandet er dejligt friskt derude.

Alle er tilfredse med Opholdet — men kede af, at de ikke kan blive længere derude, end vore sparsomme Ferier tillader. — Og at de kommer igen — længes derefter, véd vi.

— — —

Nu staar Hjemmet der, med Portene

paa vid Gab, kaldende paa vore Medlemmer, tilbydende dem nogle Dages herligt Liv for en billig Penge. Det er ikke nødvendigt at rejse mod det sydlige Udland for at se noget prægtigt, det kan man ogsaa se ved vort Ferie hjem, og dertil kommer den behagelige Følelse, naar man bor paa Ferie hjemmet, at vi har Foden under vort eget Bord.

Vi kan ikke slutte denne Omtale af vort Ferie hjem uden paany at rette en Opfordring til vore Medlemmer.

Vær med i Arbejdet for at gøre vort Hjem stort og rigt paa alle Omraader, og det kan alle. Paa de billigste Betingelser kan der tegnes Andele.

Tag derud nogle Dage, og Hjemmet har en Andelshaver og en Agitator mere.

Om faa Dage finder den anden Bortlodning Sted til Fordel for Ferie hjemmet. Vi skulde gerne have et godt Overskud herpaa, men endnu findes der mange uafsatte Lodsedler.

Har du købt en Lodseddel til Gevinstfordelingen? Hvis ikke, saa køb en, eller køb flere. Vi skulde meget gerne have udsolgt. Gør det hellere i Dag end i Morgen, thi den 10. August finder Lodtrækningen Sted.

NEDBRUDSRAADIGHED.

Paa næsten alle Maskindepoter holdes der Reserve for Nedbrud, det, man efter den store Sparekommission har gennemført sit Spareri, kalder Nedbrudsraadighed. Denne Raadighedstjeneste kan være af forskellig Natur, men ét er fælles for alle Nedbrudsraadigheder, at den Maskine og det Personale, der har denne Tjeneste, skal kunne rykke ud uden Forsinkelse, hvilket praktisk talt maa forstaas paa den Maade, at der skal køres ud naar Meldingen kommer om Udrykning.

Som ovenfor nævnt har denne Tjeneste en noget forskellig Karakter, saaledes er der Steder, hvor der kun er Maskine til Disposition, andre Steder forefindes tillige en Hjelpevogn og atter andre Steder er

der stationeret baade Hjelpevogn og Ambulancetog. Disse sidstnævnte Stationers Nedbrudsraadighedstjeneste maa absolut betegnes som værende af overordentlig Betydning i Tilfælde af større Uheld eller Ulykker.

Vi har da ogsaa nylig set, hvor haardt der blev taget paa nogle Lokomotivmænd, der forlod en saadan Tjeneste til den i Kørselsfordelingen fastsatte Tid, men forinden Melding om Tjenestens Ophør forelaa, og hermed har Administrationen til Overflod fastslaaet og tilkendegivet hvilken Betydning, der tillægges denne Tjeneste.

Paa større Maskindepoter, i hvert Fald paa Gb. har man, for at være paa den sikre Side, oprettet to Reserver for Nedbrud, betegnet som 1ste og 2den Nedbrudsraadighed, hvilket bl. a. er Resultat af de Erfaringer, man høstede ved Vigerslevkatastrofen, hvor der var Brug for flere Maskiner. At Administrationen har disponeret rigtigt, kan der næppe være Tvivl om, specielt naar man erindrer, at der fra dette Maskindepot ved alle forekommende Uheld af mere omfattende Betydning udsendes Hjelpetog med det for dette Øjemed godt indøvede Mandskab der haves til Raadighed fra Værkstederne og som udenfor Arbejdstiden hurtigt kan tilkaldes fra Tjenesteboligerne der er beliggende i Remisens og Værkstedernes umiddelbare Nærhed.

Det er da ogsaa af overordentlig Vigtighed for det rejsende Publikum at vide at Statsbanernes Hjelpevogns- og Ambulancetogstjeneste er saa godt organiseret som den er, og i den Henseende kan man ikke beskyldes Statsbanerne for utilidig Spareri, idet der er stadig Udvikling i denne Sag, bl. a. som Følge af den Kommissions Arbejde, der har været nedsat for at systematisere og forbedre denne Tjeneste.

Til al Held saavel for Publikum som for Statsbanerne og for Personalet er det ikke nogen dagligdags Ting at der sker Uheld eller Ulykker af større Udstrækning, og maaske kan dette bidrage til at visse Embedsmænd (Depotforstanderne)

efterhaanden hilder sig i den Tro, at de uden videre kan disponere over Nedbrudsraadighederne fordi der — heldigvis — i Reglen ingen Anvendelse er for dem. Vi vil dog tro at disse Mænd maa vide, at der er god og gyldig Grund til stadig at have det omhandlede Personale til Disposition, det vilde under alle Omstændigheder kunde blive ret skæbnsvangert om man i en given Situation skulde staa uden det nødvendige Personale.

Vi skal i Parantes nævne, at der netop i disse Dage er udsendt en Bekendtgørelse om Ambulancetogsøvelser, hvilket efter vort Skøn beviser at Administrationen er ganske anderledes klar over hvilken Betydning der maa tillægges Nedbrudsraadighederne og som et advis til alle der har nogen Forbindelse med Sagen om at være beredt.

Imidlertid er det saaledes, at man til Tider paa Gb. finder sig foranlediget til at anvende Nedbrudsraadighederne til Særtogskørsel, — f. Eks. til Kørsel med Murstenstog, — stolende paa, at der intet sker, og ud fra den Forudsætning, at kan Depotforstanderne ikke bruge f. Eks. 2' Nedbrudsraadighed paa denne Maade, *har Depotet slet ingen Brug for den.* Det forekommer os ganske ubegribeligt, at en Lokomotivmester kan antage, at hans Skøn om, hvorvidt der er Brug for denne Tjeneste, har nogen Betydning, som om det ikke var ganske andre Ting der har været bestemmende for Indførelse af denne Raadighedstjeneste. For os staar det klart, at det er Hensynet til det rejsende Publikum, der har været Drivfjederen til Oprettelse af 2. Nedbrudsraadighed, og at det bl. a. slet ikke har været af Hensyn til Lokomotivmestrenes Bekvemmelighed. Statsbanerne maa hellere i Aarevis have dette Personale disponibelt end at der blot én Gang skal blive Brug for det ved en Katastrofe. — Ja, man har end ikke været bange for at disponere ogsaa over 1. Nedbrudsraadighed, saaledes at Depotet har været ganske blottet i Tilfælde af Uheld eller Ulykke.

Det gamle Ord, at hurtig Hjælp er dob-

belt Hjælp gælder ogsaa for Statsbanernes Ambulance- og Hjælpetogstjeneste og det kan jo ikke nytte Spor, at Administrationen organiserer og bringer denne Tjeneste op til et Højdepunkt, naar Trækraften mangler — fordi visse Lokomotivmestre fuldstændig savner Forstaaelse af denne Tjenestes Vigtighed.

Man har saavel Dag som Nat Personale klart til at bemane Hjælpetog med, saa dette hurtig kan sendes ud, men lige saa nødvendigt er det at Maskine og Lokomotivpersonale er til Raadighed for saavel Hjælpevognstog som Ambulancetog.

Det er tilsyneladende nødvendigt, at der skal mindes om dette, derfor skriver vi disse Linier for bl. a. ogsaa Depotforstanderne kan forstaa, at Spørgsmaalet om hvad de har Brug for, slet ikke ligger for, men at Hensynet til det Publikum, der benytter Banerne er det ene afgørende.

DEN FLYVENDE SPAREKOMMISSION.

I disse Dage har den Kommission, vi omtalte i nærværende Blads Nr. 9 paa-begyndt sit Arbejde i 3. Distrikt. Det er Meningen at Kommissionen bl. a. skal undersøge, hvormeget Arbejde der er paa Maskinerne paa Strækningen. Hvor vidt det er Meningen, at dette skal være medbestemmende for d'Herrer Kommissionsmedlemmers Bedømmelse af hvor langt de tør vove sig ud naar de skal til at stramme Turene yderligere ved vi ikke, men det vilde for saa vidt være hensigtsmæssigt om man foretog disse Undersøgelser paa et andet Tidspunkt og ikke netop i Sommerens Tid, hvor Arbejdet paa alle Lokomotiver er lettest. Paa den anden Side kan det naturligtvis være af Betydning at de Kommissionsmedlemmer, som kun kender Lokomotivtjeneste pr. Distance ogsaa ser, hvorledes Arbejdet foregaar. Og vi er i den Henseende ganske rolige, de vil faa at se Folk, der er i stadig Funktion og om hvem det Begreb »Arbejde i det meste af Tjenestetiden« ikke passer men at der er Arbejde i *hele* Tjenestetiden.

En stor Del af Lokomotivmændene vil derfor faa Lejlighed til at hilse paa d'Hrr., og i Henhold til den derom udsendte Meddelelse skal enhver Tjenestemand være beredt til at give dem alle Oplysninger, de ønsker. Det er ganske vist ikke for at skabe bedre Arbejdsvilkaar for Lokomotivmændene, d'Hrr. er ude, tværtimod, deres Opgave er den modsatte, at paalægge Lokomotivpersonalet større Byrder om det maatte være muligt. Denne Opgave har denne Kommission, men efter alle Solemærker at dømme, efter de Klager, vi jævnlig ser, kan der vist ikke blive meget for Kommissionen at tjene. Vis d'Hrr. Trafikmænd hvormeget Arbejde der udføres paa Maskinen og vis dem at Lokomotivmændene tilfulde forstaar, baa- de det fysiske Arbejde der paahviler dem, og det ikke mindre vigtige: Sikkerhedstjenesten.

Endvidere skal Kommissionen beskæftige sig med Lokomotivpersonalets Forberedelses- og Afslutningstid. Det er jo udtalt i Sparekommissionens Betænkning, at Lokomotivførernes Forberedelsestid formentlig er for lang, og derfor har man ogsaa paalagt Kommissionen at undersøge dette for hvis muligt at forkorte denne Tid. Det er nævnt mange Gange, at herom kan der ikke være Tale, thi det er jo flere forskellige Arbejder Lokomotivføreren skal udføre forinden Maskinen skal køre for sit Tog, og saa vidt vi kan se, er ingen af disse Arbejder overflødige. Den Slags Ting skal jo udføres samvittighedsfuldt og intet maa overses.

Som sagt, Kommissionen har nu begyndt sit Arbejde, og Lokomotivmændene skal, saavel som de andre Tjenestemænd, ogsaa gennem denne Skærsild. Lad os haabe, at Kommissionens Medlemmer ser objektivt paa Sagerne, og at de forstaar at man skal vogte sig for at spænde Buen for meget, allerede nu er der stærk Utilfredshed blandt Lokomotivmændene med den Maade, paa hvilken Tjenestetidsreglerne gennemføres, en yderligere Belastning kan faa Sikkerhedsventilerne til at blæse.

FORHOLDENE I PADDEBORG.

I »D. L. T.« Nr. 14 er Forholdene i Paddeborg behandlet, men jeg kunde godt lide at faa disse frem, som de i Virkeligheden er, for Hr. W. er altfor mild i sine Betragtninger, og udtaler tilsidst et Haab om, at hans Linier maa medvirke til, at Forholdene snarest ændres.

Det tror jeg nu ikke, Hr. W. — desværre. For der er klaget Gang paa Gang, og der er vist ogsaa ret ofte klaget paa Rapporterne men intet hjælper; men lad mig sige det straks, at man skal have et ualmindeligt godt Sovehjerte for at sove i Paddeborg, og Administrationen maa vide, at de daarlige og svinagtige Forhold kan blive en medvirkende Aarsag til en Ulykke.

»Remisen« er altsaa saaledes, at der kan staa en Tender derinde, men Gud fri os for at faa Maskinen derind ogsaa, for det Personale, der ligger i »Rummene« — for Værelser kan man ikke kalde dem — har da nu kun Fyring, Kullempning og højroret Tale at høre paa, men kommer Maskinen derind ogsaa, vil der jo blive endnu mere Spektakel med Ventilblæsning o. m. a.

Og Værelserne i Remisen — ærede Hr. Redaktør! Det løber mig koldt ned ad Ryggen — Loftet er sort, Kander og Fade fedtede og Sengetøjet, ja, det er mere end fedtet, og det er Statsadministrationen ogsaa, naar ikke den kan koste lidt paa at faa disse Forhold ændrede.

Foruden det Spor der fører ind i Remisen, er der et Spor mellem denne og Barakken, og her er Fyrgraven, men naar Sporet er besat, er det umuligt at faa en Maskine eftersat underenden eller faa retset en Askekasse, saa man forstaar ikke, at der ikke bliver lagt et Spor mere, idet der kun er Plads til tre Maskiner, men paa visse Tider er der 4 og 5, og de Maskiner, der saa ikke kan staa paa Maskinafdelingens Omradde, maa da staa paa Trafikens, og det er uheldigt.

Sidste Vinter var streng, og den haarde Frost led Maskinerne meget under, idet alt frøs, og man har da ogsaa set et Tilfælde, hvor en Maskine ikke kunde fremføre sit Tog; men man behøver ikke at være Ingeniør for at se, at det er en kostbar Historie at lade Lokomotiver staa under aaben Himmel i 15 a 20 Gr. Frost, og man maa spørge: Har Statsbanerne virkelig Raad til endnu en Vinter at sætte Kapitaler til i Paddeborg.

Manglen paa Drikkevand har Hr. W.

berørt, og og ogsaa at Personalet ved Overtagelsen var klar over, at der vilde være Vanskeligheder at overvinde; men nu er der gaaet to Aar, og Vanskelighederne for Personalet er ikke forbi endnu, og bliver det vist heller ikke foreløbig, da man har Indtrykket af, at de Overordnede er ligeglade med Personalets Vel, og nu skal der jo skabes Overskud, og det er ingen Sag, naar der ikke bliver kostet noget paa Forbedringer og Vedligeholdelse; men hvad om »D. L. F.« henvendte sig til Fabriktilsynet og lod dette se lidt paa Forholdene, for Statsbanernes Ingeniører er vel ansvarlig overfor denne Institution. Hvad mener De om dette, Hr. Redaktør?

Eller skal vi vente og se om disse Artikler hjælper, for jeg kan oplyse for D. L. T.s Læsere, at Værelser og Gange i Vamdrup nu faar en vældig Omgang af Kalk og Maling.

En Lokomotivmand.

DEN NYE „KOCH“ STEMPELGLIDER.

Ved Otto Bendixen.

(Sluttet).

Ovenstaaende Arbejdsbeskrivelse gælder naturligvis begge paa een Glideraksel siddende Stempelkroppe. Men ved Kørsel uden Damp bliver samtidig begge Tallerkelventiler bragt i den aabne Stilling, saa der fremkommer en umiddelbar Forbindelse fra den ene Cylinderside til den an-

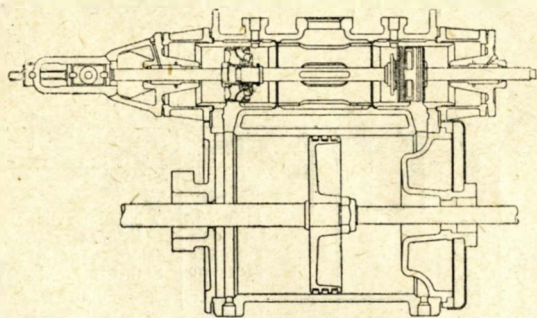


Fig. 2.

den og altsaa den af Stemplet fortrængte Luftmængde kan gennem den store Kanal-aabning uformindsket drive frem og tilbage fra det forreste Stempelrum og omvendt. Er en Drosling dog ønsket, saa kan dette uden videre opnaas ved en tilsvarende Indstilling af Styringen.

Ethvert Cylinderstempel, Kompres-

sions- saavel som Depressionsarbejde kan altsaa holdes baade fuldtud som i alle ønskede Grænser ved Maskinens Kørsel uden Damp, der behøves saaledes ikke at indlades i Cylinderen den hidtil sædvanlige Tilførsel af kold Luft. Følgen heraf er en ikke ubetydelig Varmebesparelse og Undgaaelsen af den ellers indtræffende Stivning af Cylinderolien særlig ved Lokomotiver med overhødet Damp, ligeledes bliver de ofte indtræffende Korrosioner undgaaet.

»Koch« Stempelglidererne overflødiggør, som man af ovenstaaende allerede vil have set, paa den mest fuldkomne Maade de hidtil benyttede Omløbs- Sikkerheds- og Snøfteventiler. Disse var hidtil at anse som et nødvendigt Onde. De Ulemper, der klæbde ved disse derved, at Ventilkeglerne ved Tilsmudsning satte sig fast, deres ringe Gennemgangstværsnit og den ved Fjederbelastningen givne Skrøbelighed var altsammen Momenter, som ikke tillod en udelt Glæde over dem. Deres Bortfald vil være enhver Lokomotivfører behagelig, ganske bortset fra de ikke ubetydelige Omkostninger, som deres Anskaffelse forårsager. Yderligere bringer deres Bortfald dog ikke alene en direkte Udgiftsbesparelse, men ogsaa Besparelse af Damp gennem en ikke ringe Formindskelse af det skadelige Cylinderrum.

Indførelsen af »Koch« Stempelglideren, som fremstilles af Aktieselskabet *Bulcke, Neubeckum*, maa saaledes i enhver Retning hilses.

EKSPRESSEN.

Vi henleder Opmærksomheden paa, at den ved Kongressen første Gang sunge Sang, forfattet af Hr. Lokomotivfyrbøder Hammer, findes optaget andetsteds i nærværende Nummer med Noder og Tekst.



Ekspressen.



First system of musical notation. The treble clef has a key signature of one sharp (F#) and a time signature of 2/4. The bass clef has a key signature of one sharp (F#) and a time signature of 2/4. The melody is in the treble clef, and the accompaniment is in the bass clef. The lyrics are written below the notes.

Frem-ad! O ver. Lad det Paa Ma
er Sig na lets
Land med Ti dens
stor me i sit
ski nen staar der



Second system of musical notation. The treble clef has a key signature of one sharp (F#) and a time signature of 2/4. The bass clef has a key signature of one sharp (F#) and a time signature of 2/4. The melody is in the treble clef, and the accompaniment is in the bass clef. The lyrics are written below the notes.

Navn, naar Eks pres sen ud af Havn gli der, mens at Stemp ler ham rer i dets Favn. Og naar
Hast i ler Kæm pen frem saa fast som en frigjort Kæm pe u den Baand og Bast. Men trods
Væld, lad det to i den klap ren de U Smeld, in tet hin drer den sin Vej i Gry og Kvæld. Sne ens
Tøj len



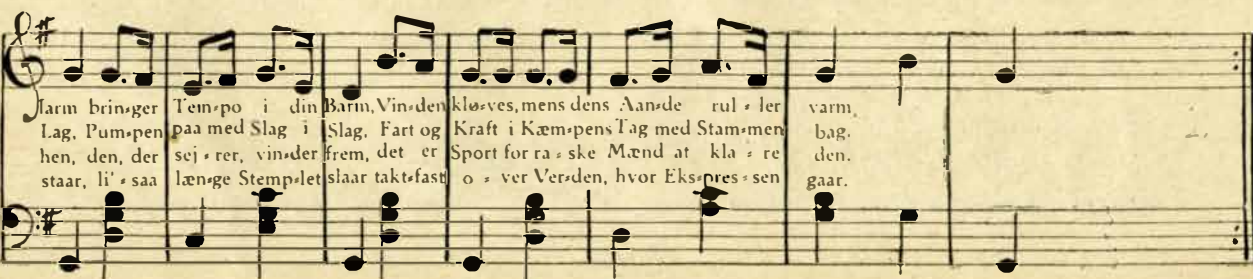
Third system of musical notation. The treble clef has a key signature of one sharp (F#) and a time signature of 2/4. The bass clef has a key signature of one sharp (F#) and a time signature of 2/4. The melody is in the treble clef, and the accompaniment is in the bass clef. The lyrics are written below the notes.

Damp og Røg i Trop væl der o ver he det op ud fra Kæm pens smi digt staa blaå Pan ser krop. Rask! Mæner
Kraf tens høj e Maal i dens Gli den Staal mod Staal kan den tæm mes straks med Va cuum me trets Naal. Der for
Dri ver slyn ges bort, mens den pres ses frem saa haardt, at den ka ster som en Braad sø Sne len bort. Frisk Mod!
om dens Nak kes Kast hol der Fø re ren saa fast, mens han spej der frem pa rat til Stop i Hast Frem over



Fourth system of musical notation. The treble clef has a key signature of one sharp (F#) and a time signature of 2/4. The bass clef has a key signature of one sharp (F#) and a time signature of 2/4. The melody is in the treble clef, and the accompaniment is in the bass clef. The lyrics are written below the notes.

paa Ma ski nen vog ter, Staal i Vil je og i Arm. Hor Ma ski nens Slag a
lad Ma ski nen i le, n, Staal i vogt kun paa dens vil de lag - Fy rets glat te
Gut ter paa Ma ski nen, nen, stryg fra Ru den Sne og Em. Tan ket strøm mer mod jer
Land hvor Lin jen lig ger, er den Vej Kul tu ren gaar. Her vor Stand ind rid set



Fifth system of musical notation. The treble clef has a key signature of one sharp (F#) and a time signature of 2/4. The bass clef has a key signature of one sharp (F#) and a time signature of 2/4. The melody is in the treble clef, and the accompaniment is in the bass clef. The lyrics are written below the notes.

Jarm bringer Tem po i din Barn, Vin den klø ves, mens dens Aande rul ler varm,
Lag, Pum pen paa med Slag i Slag, Fart og Kraft i Kæm pens Tag med Stam men bag,
hen, den, der sej rer, vin der frem, det er Sport for ra ske Mænd at kla re den.
staar, li saa læn ge Stemp let slaar takt fast o ver Ver den, hvor Eks pres sen gaar.

ET SAMMENSTØD.

I de tyske Lokomotivføreres Foreningsorgan »Voraus« findes ofte gengivet Uheld og Tildragelser, som vore tyske Kollegaer har været ude for, og da det paa udmærket Maade viser, hvad der kan ske selv for den mest paapassende Lokomotivfører under Udførelsen af hans ansvarsfulde Gerning, en Gerning, som rummer de samme Vanskeligheder og Farer, hvor paa Jorden den end udøves, skal vi fra Tid til anden fremføre nogle af disse Beretninger fra den daglige Tjeneste.

I Natten mellem den 25. og 26. November f. A. befordrede det Knorr bremsede Godstog Nr. 13773 ca. 50 tomme Vogne fra Ruhrort til Sinsen. Dette Tog køres for Tiden med to Lokomotiver, saaledes at der fra Sinsen til Ruhrort kan befordres 60 læssede Vogne, ca. 1800 Tons. Den paagældende Nat blev Godstog 13773 bragt til Standsning ved Blokken Hochstrasse for det noget forsinkede Persontog 1911, som kørte foran. Tog 13773 havde planmæssigt at beføre Persontogssporet. Efter at Tog 1911 havde passeret Bottrop fik 13773 fri Bane for Persontogs Sporet. Det næste Signal, Indkørslen til Bottrop, kan paa Grund af Kurven først meget sent ses fra Førersiden, og Lokomotivrevisoren, som netop var paa Maskinen, traadte derfor over paa Fyrbødersiden for at iagttage Signalet. Indkørselssignalet viste fuldt grønt Lys, og dette blev tilraabt Føreren baade af Lokomotiv-Revisoren og Fyrbøderen. Føreren overbeviste sig ligeledes ved Forbifarten, at Signalet viste en Vinge, altsaa »fri Bane« for Hoved spor 2. Ved Indgangen til Banegaarden svingede Toget dog ikke ind i Hovedspor 2, men derimod i Hovedspor 1. Spor 1 er Kørselsspor for modsat Retning. Straks ved Indgangen til Banegaarden ligger en Sporskiftepost, hvorfra der blev givet Hornsignaler, og samtidig havde man paa Lokomotivet opdaget, at man befandt sig paa et forkert Spor. Lokomotivfører B satte Hurtigbremsen i Virksomhed og bragte Toget til Standsning paa ca. 35 til 40 Vognlængder. Men næppe var Toget standset, før Lokomotivet for det holdende Tog 13773 blev paakørt af det Knorr bremsede Godstog 9472, som kørte fra Datteln til Friemersheim og havde Gennemkørsel ad Hovedspor 1. Det var fremført af et G 12 Lokomotiv (1 E Godstogslokomotiv) og havde en Last af ca. 1500 Tons. Lokomotivføreren for dette Tog havde opdaget Faren, sat Hurtigbremsen i Virksomhed og givet Kontradamp, men det var for sent. Sammenstødet var saaledes, at en belgisk 20 Tons Vogn blev skudt ind under G 12 Tender og denne skudt op i en Vinkel af 45° lige foran Kedlen. Oven paa Tenderen stod endvidere Pakvognen. Personalet var blevet paa Maskinen, men hel-

digvis ikke blevet saaret og kunde gennem Vinduet befri sig fra den ubehagelige Situation.

Nu rejser Spørgsmaalet sig, hvorledes kunde 13773 have Indkørsel fra Person Sporet, hvor dog Tog 9472 havde Udkørsel til Blok Voudern, begge Tog maatte altsaa krydse. Det behøver vel næppe at siges, at Stationslederen straks bebrejdede Lokomotivføreren for Tog 13773, at han havde kørt forbi Stopsignalet. Selvfølgelig begav alle sig nu til det omtalte Indkørselssignal. Det blev fastslaaet, at Signalerne stod i en Vinkel af 45° opefter og viste fuldt grønt Lys. Det er altsaa at formode, at Signalarmerne efter Persontog 1911's Gennemkørsel ikke har fulgt Haandtaget i Sporskifteposten og af en eller anden Grund er blevet hængende. I den omtalte Nat var det temmelig stærk Rimfrost.

Men hvorledes nu, hvis Signalarmerne under Tog 13773's Forbikørsel ved Rystelserne var faldet i Stopstilling? Lokomotivføreren vilde gennem Blokapparatet uvægerligt blive paavist, at Signal A havde befundet sig i Stillingen »Stop«.

O. B.

FORHINDRET SAMMENSTØD.

Herom skriver en Berliner Lokomotivfører følgende:

Efterfølgende Tiddragelse vil jeg gerne gøre bekendt blandt Kolleger med den Bemærkning, at man ved Befordring af D Tog (Eksprestog med Gennemgangsvogne) kan vente Hindringer, som man ved den nuværende Signalindretning ikke skulde holde for mulig.

Den 29. Oktober i Aar (1921) befordrede jeg med Lokomotiv 1105, Litra S 10¹ (2 C Htogslokomotiv) D Tog 43, 40 Aksler, fra Halle 7,46 Em. gennemkørende til Berlin (162 km). Jeg kørte fra Halle med 12 Minutters Forsinkelse. Da Toget kører med 80 km Gennemsnitshastighed, havde jeg ved Gennemkørslen i Wittenberg endnu den samme Forsinkelse. Fra Wn. til Za. har Strækningen Stigning, og paa denne 11 km lange Strækning havde jeg ogsaa brugt den 11 Minutter fastsatte Køretid. Da jeg nærmede mig Stationen Za. (Zahna) blev det hidtil paa »Stop« visende Indkørselssignal sat til »Fri Bane«. Det fremskudte Signal for Udkørselssignalet viste gult Lys, jeg kunde altsaa vente »Stop« fra Udkørselssignalet. Umiddelbart foran Indkørselssignalet gav jeg »Giv Agt« Signal med Dampfløjten og bemærkede ogsaa straks derpaa, at Udkørselssignalet, som paa Grund af Kurven saa længe havde været skjult for mig, viste grønt Lys og altsaa gav »Fri Bane«. Jeg satte nu atter Damp til, da jeg fandt alt i Orden. Men hvor stor var ikke min Skræk, da

jeg havde passeret Kurven og kunde overse Banelinien, thi paa det samme Spor lyste et Togs Slutlanterner mig i Møde. At sætte Hurtigbremse og Sandspreder i Virksomhed og give Kontradamp var et Øjebliks Værk. Jeg var ca. 30 Meter fra Bagenden af Ilgodstog 6115, som planmæssigt skulde overhales paa den næste Station, Blönsdorf, da Toget holdt. En Lykke, at Tog 6115 allerede var ved at køre ud fra Stationen, ellers vilde Sammenstødet have været uundgaeligt paa Grund af den korte Afstand. En Ministerialdirektør fra Trafikministeriet, som var i Toget, har overfor Togføreren udtrykt sin Forundring over, hvorledes det er muligt at give et gennemgaaende D Tog Indkørsel, naar Sporet paa Banegaarden endnu var optaget af et Tog. Jeg har til mine Foresatte givet Indberetning om dette Tilfælde.

O. B.

INVALIDEFORSIKRINGEN.

I Tilslutning til den i vort Ekstranummer den 20. Juli givne Meddelelse angaaende Statsbanesygekassernes Invalidforsikring, skal vi herved underrette Medlemmerne om, at vi er gjort opmærksom paa, at *bemidlede* Interessenter og disses Hustruer, der ikke *nu* (inden 1. Oktober 1922) begærer sig invalideforsikret, *ikke* senere vil kunne optages i Forsikringen.

De af vore Medlemmer — der for manges Vedkommende vil blive betragtet som *bemidlede* — som kunde tænke sig at lade sig selv eller Hustruen forsikre, maa det derfor tilraades straks at indmelde sig.

Vi henleder samtidig Opmærksomheden paa, at de af Sygekassen udsendte Spørgeskemaer maa udfyldes af *samtlig*e Interessenter uanset om disse er over 62 Aar, eller om de er *bemidlede* eller *ubemidlede*, og uanset om de ønsker sig forsikrede eller ej.

Interessenter, der er *bemidlede*, og som *ikke* ønsker sig invalideforsikret behøver strengt taget ikke at udfylde Rubrikerne vedrørende Indtægt og Formue, men Skemaerne maa iøvrigt absolut udfyldes bl. a. af Hensyn til, at der findes adskillige Spørgsmaal — f. Eks. om Medlemmernes Alder, Adresse, Børnenes Antal m. m. — som er af stor Betydning for Sygekassens Administration.

Det er desuden umuligt for Kassens Administration at kende Grunden til, at en Interessent ikke har indsendt Skemaet. Grunden hertil *kan* være den, at Vedkommende har glemt at indsende det, man tør i hvert Fald ikke gaa ud fra som givet, at Grunden er den, at den paagældende enten ikke opfylder Betingelserne

for at blive forsikret eller ikke ønsker at blive forsikret. Skemaet maa altsaa under alle Omstændigheder indsendes.

Vi maa paa det indstændigste bede vore Medlemmer gøre sit til, at denne betydningsfulde Sag gennemføres saa hurtigt som muligt, hvilket kun kan ske, naar enhver Interessent udfylder det hain tilstillede Skema omhyggeligt og tilbageleverer det snarest.

Vi henviser iøvrigt til det andetsteds i Bladet optagne Meddelelse om, at Sygekassens Kontor af Hensyn til Invalidforsikringen har indrettet en Aftenkontrtid.



25 AARS JUBILÆUM.

Lokomotivfører G. F. V. Petersen, Aalborg, fejrede den 1ste Juli sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Petersen ansattes som Haandværker den 27. April 1896 og blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Kallundborg den 1. Juli 1897; men blev Aaret efter, den 1. April 1898 forflyttet til København, hvor han var til 1. April 1901, da han som 1. Klasses Lokfbr. blev forflyttet til Aalborg og forblev der ved sin Forfremmelse til Lokomotivfører den 1. April 1908.

Petersen hører til de kendte Lokomotivmænd, kendt for sit sprudlende Våd og sine rammende Vitser og er en ligefrem og jovial Natur. Han er en dygtig og interesseret Lokomotivmand, hans Tegninger, saavel af Skibsmaskiner som af Lokomotiver, der pryder Opholds værelsernes Vægge, bærer Vidne om hans Dygighed som Tegner. Petersen fik da ogsaa paa sin Jubilæumsdag ved en Deputation overrakt et smukt Guldur som Gave fra Kollegerne ved Aalborg Depot, ligesom der var livligt Rykind af Gratulanter i hans smukke Hjem fra tidlig paa Morgenen til sent om Aftenen.

R.



PAA SKOVTUR.

Lørdag den 8. Juli afholdt de københavnske Lokomotivfyrbøder Afdelinger Skovtur. Dagen oprandt med straalende Vejr og dette, saavel som det gode Humør, holdt sig hele Dagen, hvad der gjorde sit til at Turen fik det festlige Forløb, som den gjorde. Men hvem kan andet end faa en fornøjelig Dag naar Turen er lagt til saa skønne Omgivelser som Hillerød, og Maaden hvorpaa Festudvalget havde arrangeret den. Kl. 8.03 afrejstes fra København med Toget til Hillerød og af den første Hilsen, som lød paa Københavns Hovedbanegaard, hvor man havde sat hinanden Stævne Kl. 7³/₄, kunde man straks mærke, at det var Folk som følte Glæden ved at skulde tilbringe en Dag sammen med Kammerater og Damerne, der i deres lette, lyse Sommerdragter med det samme satte det første festlige Præg over Turen.

Det var en Fornøjelse at se hvorledes man allerede paa Køreturen til Hillerød slog sig sammen i festlig Lag, saa før man anede det, var man i Hillerød. Herfra tog man saa i sluttet Trop under munter Skæmt til Hotel Københavns dejlige Have, som ligger lige ud til Søen med Frederiksborg Slot i Baggrunden. I disse Omgivelser nød man den medbragte Frokost under de dejlige Bøgekroner og munter Passiar, der fortsattes til man samlede om Kaffebordet, hvor en Sang, forfattet i Dagens Anledning af Hr. Hammer. Roskilde, blev af-sungen. Efter Sangen gav et Par Kolleger nogle muntre Viser og Historier.

En saadan Tur giver Deltagerne den rigtige Stemning og Minder om en Dag som sent glemmes, om det skønne i Naturen og det gode kammeratlige Sammenhold for Deltagerne i en saadan Tur. Kl. ca. 10 maatte man saa forlade det herlige Sted for at begive sig ad den støvede Landevej til Stationen, hvor man stadig hørte: saa du det, hørte du det, kan du huske det, og saa en hjertelig Latter, hvilket er det bedste Tegn paa, at alle havde moret sig og herfor maa man jo særlig takke Festudvalget for det store Arbejde, de har lagt i Arrangementet, men denne Tak føler de vel i det udmærkede Forløb af Turen. Men der er flere, man herigennem maa bringe vor hjerteligste Tak, først Distriktschefen for Velvilligheden ved Fremskaffelsen af Friplas til alle Deltagerne og Plads i Togene, som førte til og fra Hillerød og ikke mindst Hr. Maskiningeniør Schmidt hans Fremskaffelse af Personale til Afløsning, og Lokomotivmesteren for hans Arbejde for der kunde komme saa mange med som der kunde komme saa mange med som Derfor modtag alle vor Tak, alle som har væ-

ret med til at skabe denne herlige og minde-rige Dag for de københavnske Lokomotivfyrbødere.

En Deltager.

UDFLUGT

Torsdagen den 22. Juni afholdt nordjysk selskabelige Forening for Lokomotivmænd sin aarlige Sommerudflugt til Gistrup Kro og Lundbykrat, der er et meget yndet Udflugtssted for Aalborgenserne, og ligger smukt mellem Aalborg og Hadsund.

Turen blev begunstiget af meget smukt Vejr. Fra nordjyske Privathaner var beredvilligt stillet Særtog til Raadighed for Foreningen og Tog- og Lokomotivpersonalet, der befordrede os ud og hentede os hjem igen ofrede beredvillig deres Fritid, hvorfor de bedes modage vor bedste Tak. Efter Ankomsten til Gistrup St. drog Deltagerne i Procession til Kroen. I den smukke Krohave samlede alle om Kaffebordet, der fra Værtens Side var godt og smuk arrangeret. Her bød Foreningens Formand, Lokofører Gronemann, i en smuk lille Tale Forsamlingen Velkommen, samt rettede en særlig Velkomst til Gæsterne, Lokofører Socle, Aarhus, og Lokofb. Hegelund, Gh. Ved Kaffebordet blev endvidere omdelt og sunget en Sang, der gjorde megen Lykke, da mange af Foreningens Medlemmer heri fik sig et lille venskabelig Hib. Efter det vellykkede Kaffebord drog Foreningen under Anførsel af Lokofb Jensens 5-Mands Orkester til Lundbykrat, efter et Ophold ved Traktorstedet og Danseestraden, gik Turen ud i Lundbys smukke Lynghække, der jo iøvrigt er historisk bekendt fra Krigen i 1864. Her fandt man bekendt en Træfning Sted. Her blev Selskabet fotograferet af Lokof. Nygaard Pedersen, der er en habil Fotograf. Herefter morede man sig med Sang og Leg til Turen gik ad Landevejen tilbage til Gistrup Kro. Ved Genankomsten til Kroen var Appetitten til Aftensmaden god. I Krosalen arrangerede Damerne Fælles-spisning for samtlige Deltagere, af de medbragte Madkurve, og ved Aftensbordet herskede en meget gemytlig Stemning og der blev holdt Taler i massevis. Lokofører Røgilds talte for Damerne. Formanden talte for Foreningens Æresmedlem, Lokomotivmester Petersen og Frue, og for Privathanerne, og mange flere havde som nævnt Ordet.

Efter det vellykkede Aftensbord blev Salen ryddet til Dans og her fik Lokomotivmændene rigtig Benene rørt. Musiken sled, saa den korpulente Orkesterleders Ansigt skinnede som et glødende Lokomotivfyrr, og mange af de ældre Deltagere glemte helt at der er noget der hedder Gigt.

Ved Hjemkomsten var alle enige i, at det havde været en gemytlig Tur. Med Hensyn til Tjenestefrihed ved D. S. B. havde Lokomotivmester Rolder ordnet alt paa bedste Maade, saaledes at alle, der ønskede det, kunde deltage, hvorfor Lokomotivmesteren bede modtage Foreningens Tak.

Deltager.



FLAMMELØS OVERFLADEFORBRÆNDING.

Trykker eller suger man en Blanding af Luft og Gas gennem porøse Legemer af Chammotte, vil disse efter en kort Ophedning naa Hvidglødhede uden at noget Flammefænomen kan iagttages. Opdagelsen gjordes samtidig af W. Bone i Leeds og R. Schnabel i Berlin, og har siden 1912 gentagne Gange været omtalt i den tekniske Fagpresse. Medens der har været arbejdet paa dens Udnyttelse i England og Amerika, har Sagen næsten hvilet i Tyskland, hvor nylig et Selskab til dens Genoptagelse er grundet af den tyske Opfinder.

I England har man kun udnyttet Overfladeforbrændingen til Fyr i Dampkedler og forment en ganske ny Kedeltype, som er principielt forskellig fra de gamle i sin Tid af det tyske Selskab Bammag skabte Typer. Medens de ældre Kedler viste en kort sammentrængt Bygning med temmelig stor Diameter, er de nuværende bygget meget lange og Rørens Tværsnit væsentlig ændrede. Kedlerne forsynes med Overhedere og Forvarmere.

Afvigende fra denne Udvikling i England har Overfladeforbrændingen skabt sig et langt mere omfattende Virkefelt i Amerika. Bethlehem-Staalværkerne og Statens Vaaben- og Ammunitionsfabriker har i mange Tilfælde indført Fremgangsmaaden. Som et væsentlig Fremskridt betegnes Anvendelsen af Korund i Stedet for den hidtil benyttede ildfaste Masse, som ikke har vist sig hensigtsmæssig. Ved Indførelsen af dette Stof skal tidligere Vanskeligheder være væsentlig formindskede. Fremdeles benytter man ikke mere Kompressor, men en lille Injector til Indblæsning af Blandingen af Luft og Gas. Som Eksempler paa Anvendelsen i amerikansk Industri skal anføres Smedeesser og Staal- og Metalsmelteovne (Digelovne), som ofte er saaledes indrettet, at Straalerne fra den ophedede ildfaste Masse ikke træffer Godset

umiddelbart, men kastes tilbage derpaa fra Ovenns Vægge og Loft.

Frøndeles har man i Amerika bygget Glødeovne til Projektiler, Hærdeovne til Geværløb og navnlig 12 Meter høje Taarnovne til Behandling af Kanonløb, hvorved Fremgangsmaadens fortrinlige Modtagelighed for Regulering især skal have staaet sin Prøve. Det var umuligt at regulere disse Kanonovne med en Nøjagtighed af 5 ° ved en Temperatur af 900 ° C.

Fremgangsmaaden har Anvendelsesmuligheder ved Komfurer, Kakkellovne o. s. v. og i den keramiske Industri.

BLYOVERTRÆK PAA JERNPLADER.

I Amerika har man forsøgt en ny Maade til at forsyne Jernplader med et Blyovertræk, uden Anvendelse af kostbare Blylegeringer, og hertil brugt en Blanding af Bly med 12.5 pCt. Antimon.

Jernpladerne dyppes først i et Svovlsyrebad, afvaskes i Vand og lægges i en Oplosning af Antimonklorid til de farves kulsorte, hvorefter de atter skylles i Vand og nedsænkes i Blybadet. Tilslut afkøles de i Olje. Som Løddemiddel anvendes Zinkklorid.

De saaledes behandlede Plader har vist sig meget modstandsdygtige mod Luft og Fugtigheds Indvirkning, og en Fabrik, der har anvendt dem til Tagbeklædning, kan opvise Varighedsresultater paa foreløbig tre Aar, forudsat de ikke udsættes for Luft, der indeholder Svovlsyredamp.

Ved Prover, der foretoges med Luftholdigt Vand og andre rustdannende Stoffer, er Rustdannelsen altid begyndt ved de skarpe Pladekanter. Det siges yderligere, at Pladerne kan behandles med Hammer og i Bøjemaskiner, uden at Jernet slipper Overtrækket. Dettets Vægt udgør 484 gr pr. cm².



SYGEKASSEN.

Sygekassens Kontor vil — for at samle og fremskynde Arbejdet ved Statsbanernes Sygekassers Invalideforsikring det mest mulige — fra 2. August d. A. og indtil videre være aabent hver Mandag, Onsdag og Fredag Aften fra Kl. 6½—8 for Ekspedition af Sager vedrørende Invalideforsikringen.

Det henstilles til Medlemmerne ved eventuelle personlige Henvendelser vedrørende Invalidforsikringen at benytte den nævnte Aftenkontortid og henlede Kollegers Opmærksomhed herpaa.

Jernbanelæge, Frk. H. Reinhard, Gothersgade 135, er bortrejst fra 5. August til 16. September d. A., og hendes Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Fru Helga Nielsen, Gothersgade 139, Tlf. Byen 6211.

Konsultationstid: Kl. 12¹/₂—1¹/₂.

11547	10059	Hamilton. Venskab og Erotik.
11548	10046	Curwood. Død eller Levende.
11549	10067	Ricard, Olfert. Fat Mod.
11142b		Bethmann-Holweg. Betrachtungen zum Weltkrieg II.
11550		Nordiske Digteres Nytaarsgave 1919.
11156	10078	Unge Digteres Foraarsbog.
11551	10076	Palludan, J. De vestlige Veje.
11552	10073	Heller, Frank. Hr. Collin er ruineret.
11553	10077	Rhais. Eleazars Datter.
11554	10072	Dedenroth-Berg. Cajus Cassius Tilkøb.
11555	10075	Baronesse Orczy. Manden ved Hjørnebordet.
11556	10074	Muusmann, Carl. Clara Hoffmann.

JUBILÆUM.

Den 2. August var det 25 Aar siden at Kystbanen aabnedes for Driften.

Det officielle Aabningstog havde ganske vist befaret Strækningen den foregaaende Dag, men først den 2. toges Banen i Brug for det rejsende Publikum.

Paa Østerbro Maskindepot findes flere Lokomotivmænd stationerede, der sammen med Banen holder Jubilæum, idet de har kørt der uafbrudt i alle 25 Aar.

BYTNINGER.

En Lokomotivfyrbøder i Fredericia ønsker Bytning med en Kollega paa Sjælland.

Billet mrkt. »Bytning 2« bedes indsendt snarest til Bladets Redaktion.

En Lokomotivfyrbøder ønsker Bytning med en Kollega i Nærheden af Randers. Eventuelt bytte Lejlighed.

Lokfyrb. Malling, Odense.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER.

Sj.	Jyll.	Nye Bøger.
Falst.	Fyn	
11521	9984	Chantepleure. Et Skinægteskab.
11522	10048	Hyne Cutcliffe. Diamantmageren.
11523		Matthison-Hansen. Mellem Paaske og Pinse.
11524	10043	Bullivant. Fange Nr. 74.
11525	10045	Chambers. Styrkeproven.
11526	9990	Egeberg, E. Bromanden.
11527		Bohr, N. Atomernes Bygning.
11528		Den hellige Birgitta.
11529	10055	Birch, L. V. Verdenskrisen og Danmark.
11530	10051	Næsgaard, S. Fantasien.
11149d		Høffding, H. Den nyere Filosofis Historie, 9.—10. Bog.
11531	3366kk	Memoirer og Breve. Pastor Villh. Muncks Optegnelser.
11532	10050	Nielsen, Harald. Usurpatoren.
11533	10042	Anker, Jens. Djævelkloen.
11534	10053	Wiers-Jensen. De store Medier.
11535		Jørgensen, A. Th. Filantropiens Førere og Former.
11537		Birch, L. V. Rigets offentlige Formaal og Indtægter
11538	10065	Prontz. Femte Hjul.
11539	10056	Chantepleure. Den grimme Ælling.
11540	10071	Galsworthy. Den rige Mand.
11541	10064	London, Jack. Tre Hjerter.
11542	10060	Hørlyck, Helene. Fætter Julius.
11543	10068	Webster, Jean. Stor Staahej for — Peter.
11544	10070	Vollquartz, Ingeborg. Guldfluglen.
11545	10058	Frank, L. Røverbanden.
11546	10044	Camden. Det mystiske Mord.

TAKSIGELSER.

Min hjerteligste Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Chr. Augkjær.

For den store Opmærksomhed der vistes mig i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum, bedes alle modtage min hjerteligste Tak.

P. M. Jørgensen, Viborg.

Min hjerteligste Tak til Esbjerg Afdelinger for den smukke Gave og til alle dem, der sendte mig Hilsener til mit Jubilæum.

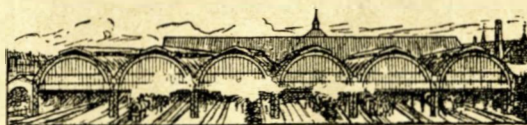
C. V. Mørch, Esbjerg.

TIL MEDLEMSLISTEN

Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F.

Fra 1. Juli 1922:

Lokomotivfyrb. Asp. C. L. S. Andersen, København G.





Nærværende Nummer er afleveret
paa Avispostkontoret den 4. August

Hjalmar Hansen, 1. Kl. Kolonialforretning

(Fotoartikler)
Specialitet: Java Mocca Kaffe.

HATTE
SKJORTER
SLIPS

MAGASIN OSBORNE

Jagtvej 57 — Telf. Taga 1809 x.
(ved Folkets Hus).

Egen Import
derfor billigst

A. Petersen, Vesterbrogade 75.

Telefon Vester 5973 y.

1. Kls Møbler til Værkstedspriser. Reparationer udføres.

Gør Deres Indkøb hos vore Annoncører

W. Schabraham

forh. mangeaarg Tilskeer hos
C. P. Lauritzen & Co.

1. Klasses Herre- og Dameskræderi

Telefon Vester 1165 v.

VESTERBROGADEN 104.

Alfred Petersen

Cigar — Tobak — Papir
Vin — Øl — Spirituosa.

Stefansgade 36. Tlf. Taga 2049.

Istedgades Legetøjshus

(A. M. Thuneby)

66. Istedgade 66

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

1ste Kls Kolonial,

I. P. Madsen, Arkonagade 21.

BILLIGSTE PRISER

Herrernes Magasin

Istedgade 64. Telf. Vester 220 x.

Største Udvalg i Hatte, Huer og
Manchetkjorter.

5 pCt. til Jernbanefunktionærer.

Største Udvalg paa Vesterbro i alle
Slags Straahatte.

VESTERBROS FRUGTLAGER ENGHAVE PLADS II.

Frugt og Grøntsager.

Tørrede Frugter samt Conserves.

Billigste Priser.

Marie Petersens Eftf.

V. Søensen.

Gl. Kongevej 150. Telef. Vest. 5056 y.

Børnekonfektion og
Baby-Udstyr.

Statsbanepersonalets Brandforsikrings-Forening.

Ekspeditions-kontor:

Vesterbrogade Nr. 26.

Telefon Nr. 6626.

Foreningen er oprettet 1891, har ca. 9000
Medlemmer, ejer ca. 63,300 Kr. og har i
Understøttelse uddelt ca. 66,500 Kr.

Lav Præmie.

Kulant Erstatning.

Indmeldelser og Oplysninger

pr. Brev eller gennem Tillidsmændene,
der for København er:

Hr. Lokomotivmester Clausen, Hr. Teg-
ner W. Jacobsen, Hr. Maskinar-
bejder M. Kirketerp, Hr. Rangermester
Lemming og Hr. Fuldmægtig Pockel.

Regnskabskontrollen, giver Oplysning
om alle Foreningen vedrørende Forhold.

H. J. HANSEN

Skrædermester

38, Sønder Boulevard 38.

Anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd

Telefon Vester 1574 y.

Leverandør til Værelotteriet.



Sanitets & Gummivarer.

Moderspr. m. flere Rør.

Gummistrømper. Alle Syge-
plejeartikler. Ill. Prislister sen-
des diskret mod 30 Øre i Frmk.

Gummisaaler & Hæle.

mrk. »Gepoh«. Saaler fra 1.25—3.25
pr. Par. Hæle fra 0.40—1.30 pr. Par
efter Størrelse. Indsend Omrids af højre
Skosaal og Hæl. 3 Mdr.s skriftlig Ga-
ranti for Slid.

Amerikansk Gummivare Industri.
Afd. 13.

Tlf. B. 4195. Vestergade 2. Kbhvn. B.

Skotøjsreparations Værkstedet Borups Allé 24

anbefaler sig med 1 Klasses Arbejde til neden-
staaende billige Priser: Herre Saaler og Hæle
Kr. 8.75, Herre Saaler Kr. 7.00, Herre Flæk-
ker Kr. 1.75, Dame Saaler og Hæle Kr. 6.75
Dame Saaler Kr. 5.60, Dame Flækker Kr. 1.25,
For samvittig hedsfuld Forarbejdning
garanteres.
C. PETERSEN, Skomager.

Ryg

CREMO

Tobak.

Udsalg

Hatte 3,85

Kjoler 16,85

Bluser 6,15

Nørrebrogade 63,

Hj. af Kapelvej.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a 2, København B.
Tlf. Vester 8173 eller Vester 8113.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Expedition:

Vodroffsvej 3 b. København V.

Telefon Vester 8113 eller Vester 4011.

Kontortid Kl. 10—4.