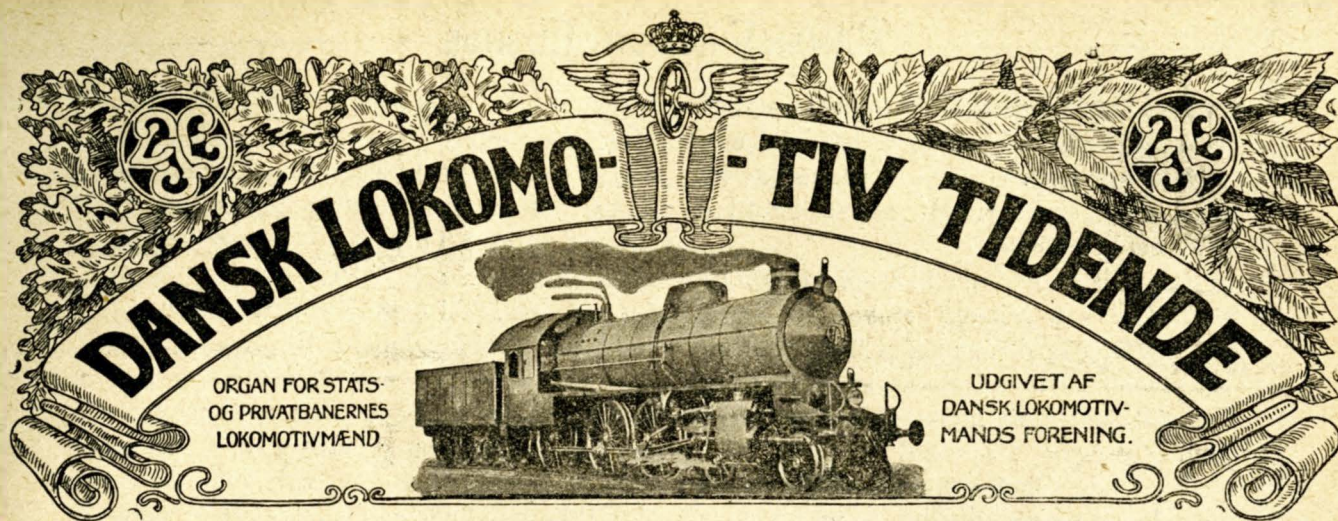




22. Aarg. Nr. 9

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN

2. Maj 1922.

DER SPARES.

I Lighed med, hvad der har været praktiseret for Trafiktjenestens Vedkommende paatænkes det at nedsætte en Kommission til Gennemførelse og Tilrettelæggelse af nye Ture for Lokomotivpersonalet i Overensstemmelse med de nye Tjenestetidsregler. Denne Kommission skal efter Forlydende bestaa af nogle af d'Hrr. fra Trafiktjenestens Sparekommission suppleret med Hr. Ingeniør Sørensen fra 3. Distrikt.

Trods det, at den store Sparekommission har fastslaaet, at der intet er til Hinder for at lave Tjenestetidsregler gældende for samtlige Tjenestemænd i hele Landet, har vi endnu den Dag i Dag den Tro, og vi vil antagelig bevare den Tro til vore Dages Ende, at man ikke i den Henseende kan give Lokomotivmændene den samme Uniform paa som andre Tjenestemænd, men at Reglerne bør tilpasses efter Lokomotivmændenes særlige og egenartede Tjeneste. Men den store Sparekommission har talt. Ministeriet har fulgt Kommissionen, og Lokomotivmændene fandt sig nødsaget til i denne vanskelige Nedgangsperiode at slaa Trop og Følge med de andre i Haab om bedre Tider.

Det er ikke alene Lokomotivmænd, der har denne Opfattelse, der er andre, der kan se den Uretfærdighed, der er be-

gaaet, men nu skal der jo normaliseres, og rejses der Indvendinger, hører man straks: ja, Lokomotivmænd er jo ensidige og kan som Følge deraf ikke se objektivt paa Sagerne. Vi er imidlertid tilbøjelig til at tro, at den store Sparekommissions Medlemmers Forstand paa Lokomotivtjenesten har været saa som saa, og at de har set for stort paa visse Spørgsmaal og glemt, at ogsaa det intime Kendskab til en Ting kan have sin Betydning. Imidlertid gælder der kun ét for Tiden, og det er, at der skal spares. Det er ikke nok, at den store Sparekommission udarbejder Regler og at man forhandler sig til Rette herom, men ogsaa Turtilrettelæggelsen skal systematiseres, saaledes at Spændetøjen bliver lige stram at have paa, hvor man end vender sig hen.

Og til dette Formaals Gennemførelse har vor øverste Administration efter Forlydende kastet Øjnene paa Ingeniøren i 3. Distrikt. — og saa skal der nok komme Facon paa Tøjen.

Kaster vi Blikket en halv Snos Aar tilbage, saa vi den samme Ingeniør optræde som Ekspert paa Turtilrettelægnings, Lokomotivernes Kørselsfordelings vanskelige Omraade med det Resultat, at han efter vel udført Arbejde blev tildelt en Ducor paa 1000 Kr. Det er muligt, at det var hele Mesterværker, han havde lavet, han havde

sikkert ikke sparet Materialet (Lokomotivmændene), men udnyttet dette det mest mulige og derved opnaaet saadanne Besparelser, at man fandt Anledning til at belønne Ingeniøren.

Saa gik alt godt en Tid, det var for Resten ikke saa længe, det varede, og en skønne Dag opskræmmedes man af et meget alvorligt Uheld i Fredericia, og det var Tilfældigheder, at ingen Menneskeliv gik tabt.

En Undersøgelse blev iværksat angaaende Aarsagen til Uheldet, og man konstaterede bl. a., at det Lokomotivpersonale, der ved den omhandlede Lejlighed havde gjort Tjeneste, havde haft en meget lang Tjenestetid.

Selvfolgelig slog man ned paa Lokomotivføreren ved den som ved andre Lejligheder, medens den virkelige Ansvarshavende for de urimelig lange Tjenester stod dækket. — Allerede da var de 1000 Kr., som Statsbanerne havde udbetalt i Ducor, daarligt anbragte, thi det var meget store Værdier, der ved den omhandlede Lejlighed lagdes øde.

Da tog den daværende Minister fat, og gennem Forhandlinger lykkedes det at faa nogenlunde taalelige Forhold gennemført, man vilde dog paa *det Tidspunkt* gardere sig imod Ulykker paa Grund af Overanstrengelse af Personalet, man havde for sent opdaget, hvad det kostede at udnytte Personalet i for stærk Grad, og den dygtige Ingeniør kom foreløbig ikke til at lave flere Mesterværker.

I to Tjenestetidsudvalg har man behandlet Lokomotivpersonalets Tjenesteforhold, og i disse er der naturligvis taget det berettigede Hensyn til den Tjeneste, der udføres, og det Ansvar, der paahviler netop dette Personale — og paa den anden Side var Spareteorien ikke sat i Højsædet som nu.

Men man skal videre i Spareriets Tjeneste, og de omtalte Trafikmænd i Forbindelse med Hr. Ingeniør Sørensen skal som sagt til at fuske i Lokomotivpersonalets Tjenestetidsforhold. Den forhenværende

Sektionschef, som ogsaa fusker i Trafiktjenesten, og i Værkstedstjenesten, ja den Mand har jo Forstand paa Alverdens Ting, skal nu igen til at gøre sig bemærket ved at lave Ture, der vel teoretisk set lader sig køre, men i Praksis maa anses for umulige. Til dette Værk kan man vel nok faa Trafikmændene med, de ser jo saa rart objektivt paa Tingene, og formentlig under de ogsaa Lokomotivmændene det saa godt, som de nu kan faa det.

Det er ubegribeligt, at vor Administration ikke kan finde en bedre Mand at sætte ind paa dette Arbejde. Vi har ved forskellige Lejligheder set, at Administrationen har kunnet se igennem Tingene og forstaaet at faa de rette Mænd frem, dem, som praktisk forstaaer Lokomotivmændenes Tjeneste og ikke arbejder alene i Teoriens Verden. Skal den Mand endelig frem, vil man anvende hans Energi, saa sæt ham ind i den Virksomhed, som han stræber efter, nemlig Værkstedet og det Arbejde, der hører her ind under, et Arbejde, der inspirerer ham til bindstærke Redegørelser for sine Ideer.

Hvorfor fortsætte i den gamle Skure, hvorfor skal man nu igen til at spare paa Skillingen for senere at lade Daleren gaa. Vi vil advare stærkt mod den paatænkte stramme Udnyttelse af Lokomotivmændene, og vi maa holde for, at der maa tages et tilbørligt Hensyn til den Tjeneste, der udføres af netop dette Personale, en Tjeneste, der ikke kan sammenstilles eller sammenlignes med de øvrige Tjenestemænds.

Det er første Gang man skal prøve det Eksperiment at anvende Trafikmænd til at revidere Lokomotivmændenes Tjenesteforordning. Bare man ikke laver Ris til sin egen Bagdel. Vi har set før, at man har revideret og omformet paa dette Forhold og at man har maatte slappe Linierne, men for sent. Vi kunde nu tænke os, at man, klog af Skade, bar sig fornuftigere ad og lod være at stramme Tøjlerne og sparede de Penge som det før eller senere kan komme til at koste.

ET MØDE.

Den 3. April afholdt de københavnske Lokomotivførerafdelinger et meget stærkt besøgt Møde. Aarsagen til dette Mødes Afholdelse skyldes et af en Del af Afdelingens Medlemmer fremsat Ønske herom for at faa den paa Gb herskende Uro bragt til Ophør.

Efter at Afdelingens Formand med nogle orienterende Bemærkninger havde indledet Mødet og at Mødets Tillidsmænd var valgte, fik fem forskellige Lokomotivførere Ordet for som Indledere at begrunde Aarsagen til Uroen og for at tale om Omorganisation.

Den første af d'Hrr. foreslog at vedtage en Henstilling til Redaktøren om at optage et Referat af Mødet, hvilket vedtoges, hvorefter Taleren fortsatte med at erklære, at Indkaldelserne til Mødet var for iøjnefaldende og havde kostet for meget, disse Penge kunde have været sparet, og Parolen var nu: Ned med Kontingentet. Beklagede, at H.-B. ikke arbejdede for Lokf. Interesser og fremsatte derefter den Paastand, at vi var gaaet ned saavel socialt som økonomisk, og endte med at fastslaa, at Organisationens maatte deles i to Dele med hver sin Bestyrelse, som i særlige Sager kunde arbejde sammen. Endelig maatte Kampfonden bort, erklærede Taleren.

Den følgende Taler angreb særlig Formanden, uden at det lykkedes os at faa fat i noget positivt, og endte med ogsaa at give Redaktøren, hvad han havde godt af.

Den tredje Taler kunde i alt væsentlig slutte sig til de to foregaaende Talere, men nævnte som en speciel Tanke det Tab, som f. Eks. var lidt paa Natpengene. Var meget indigneret over Caspar Røgbrænders Artikler.

Den fjerde Taler udtalte Haabet om, at Organisationens Ledelse ogsaa vilde tage Del i Diskussionen, man var utilfreds med Organisations-Formen og Ledelsen, som aldeles intet havde gjort for Lokf., man havde derimod hæftet Proletarmærket paa

dem. Hævdede, at den faglærte Arbejder tjente mere end Lokomotivførerne, og at Formanden var optraadt forkert ved Forhandlingerne om Sportlerne. Hovedbestyrelse og Red. havde Ansvar for det daarligere disciplinære Forhold mellem Lokf. og Lokfb.

Derefter fik den sidste af Indlederne Ordet, idet han udtrykte sin Glæde over, at Mødet var sammenkaldt, hvorefter Taleren gav sig i Lag med en meget langvarig Oplæsning af en Tale.

Af Oplæsningen fremgik det, at man var utilfreds med Organisationsformen, fordi Lokf. var i Mindretal! Ud fra denne forkerte Opfattelse fortsatte Taleren og søgte at paavise, at Organisationens Ledelse paa alle Punkter havde svigtet, og at den manglede Forhandlingsevne og do. Smidighed, og endte sin Oplæsning med følgende bombastiske Udraab: »Holdt, nu vil vi ikke længere, saa er det ude med os!«

Afdelingsformanden havde derefter Ordet og beklagede, at man ikke kunde faa et klart Billede af, hvad d'Hrr. Indledere vilde, og endte med at udtale, at han haabede, at alle vilde bøje sig for Flertallets Mening, og at man snart blev fri for mere Tale om Omorganisation.

Efter forskellige Smaabemærkninger tog Organisationens Formand Ordet, og i et langt sagligt Svar til Indlederne paaviste han Hulheden i deres Paastande, og da han endte sit lange Foredrag, der til Slut formede sig som en Oversigt over Organisationens Arbejde, hilstes han med Klapsalver.

Forskellige Medlemmer havde derefter Ordet i Anledning af forskellige af Formandens Udtalelser, hvorefter Redaktøren ganske kort replicerede til de af Indlederne, der havde angrebet ham. Hævdede bl. a., at Caspar Røgbrænders Omtale af en enkelt Lokomotivfører ingen Plet satte paa Standen som saadan, iøvrigt havde man tidligere været meget godt tilfreds med ham, fordi han slog ned, hvor der var Anledning til det. Paapegede, at

ingen af Indledeerne havde fremsat noget positivt til Støtte for deres Agitation, men at de kun bidrog til at svække Lokomotivmændenes Organisation.

Formanden havde endnu en Gang Ordet og paaviste bl. a., at Paastanden om, at Lokfb. dirigerede Organisationen var ganske falsk, thi alle Steder er der lige mange Repræsentanter af begge Grupper, og svarede derefter sagligt paa forskellige Spørgsmaal og fremsatte Paastande.

Da Talerrækken var udtømt, satte Dirigenten to af en af Indledeerne fremsatte Resolutioner under Afstemning.

Den første, der udtalte Misbilligelse til H. B., fik 5 Stemmer for og forkastedes. Den anden, der udtalte Ønsket om, at der foretoges en Urafstemning om en Omorganisation, fik 8 Stemmer for og forkastedes ligeledes.

Endelig sattes en tredje Resolution under Afstemning, der udtalte Tilfredshed med Organisationsformen, der bød Medlemmerne Sikkerhed for, at hver Kreds kan faa sine egne Krav fremmet.

Denne Resolution vedtoges.

Mødet, der var besøgt af ca. 150 Lokomotivførere, hævedes derefter.

Det vil være aabenbart for Medlemmer Landet over, at der i nogen Tid har været nogen Gæring paa Gb. Der fremkom saaledes forskellige Lister snart om et, snart om noget andet. Den Liste, der blev Aarsagen til Mødets Indkaldelse, havde til at begynde med en kraftigere Form, end da den overleveredes Afdelingsformanden, thi straks udtalte den Ønsket om en Diskussion om Omorganisering, medens den senere fik Tilføjelser, der gav den en noget anden Karakter, ligesom det fra en stor Del af Underskriverne skulde forstaas som et Ønske om at faa den stadige Uro fjernet og for at konstatere, hvorfra Uroen stammede, og hvad den var værd, naar den kom frem til offentlig Beskuelse.

Vi vil tro, at Mødet saavel i den ene som den anden Henseende har været tilfredsstillende. Igennem Indledernes Be-

mærkninger fik man at se, hvad de havde paa Hjærtet, og af Formandens Svar blev det klart, hvor meget det betød.

At Mødet har bevirket Ro paa Godsbanegaarden, tror vi at have bemærket, og det er jo et meget glædeligt Resultat; men vi vil haabe, at det ogsaa har bibragt Medlemmerne Forstaaelse af, at Situationen nu, maaske mere end før, kræver alle gode Kræfters Medvirken og Samling om Organisationen til Forsvar og Vagt om opnaaede Rettigheder.

DAMPDIAGRAMMER AF LOKOMOTIVER MED OVERHEDET DAMP

Ved Otto Bendixen.

(Fortsat).

I Diagrammet (Fig. 2) er p_1 og s Afstande, som multipliceret med hinanden giver et Rektangels Flade. Rektangelet er Fladestrimmelen med Bredden s . Diagramfladen sammensætter sig nu af et stort Antal smalle Strimler. Adderer man Bredden af alle Strimlerne sammen, saa faar man Stempeislaget. Under Hensyn til de foranderlige Tryk efter Kurven E bliver saaledes ved den skraat skraverede Flade fremstillet Dampens Arbejde under Stempellets Slag. Da Trykket er optegnet i Atmosfærer, beløber det udfundne Arbejde sig foreløbig kun til pr. cm^2 Stempelflade. Af dette Arbejde maa dog det ved Udgangsmodtrykket og Kompressionstrykket forbrugte trækkes fra. Dette skadelige Arbejde maa Stemplet yde paa Tilbagegangen, saaledes som det antydes ved den lodret skraverede Flade (Fig. 2). Deraf følger, at den af Indikatorgrammet indesluttede Flade faktisk angiver en Cylindersides Ydelse pr. cm^2 Stempelfl. ved en Frem- og Tilbagegang af Stemplet, det vil sige ved en Maskinomdrejning. Bliver der nu taget forskellige Diagrammer ved et og samme Lokomotiv, hvorved Fyldningerne bliver forandrede, saa kan uden Vaskelighed anstilles en Sammenligning mellem de forskel-

lige Ydelser. Jo større Diagramflade, desto større ogsaa Arbejdet, som ydes.

Er Dampen i Cylinderen efter Fyldningens Slutning overladt til sig selv, saa udvider den sig efter ganske bestemte Love. Er Cylinderen godt opvarmet, det vil sige vederfares der ikke Dampen nogen Afkøling ved Arbejdet, saa kalder man Arten af Dampudvidelsen (Ekspansionen) for adiabatisk. Den efter bestemte Love faldende Ekspansionskurve E i Fig. 2 kaldes Adiabate. Forsøget lærer nu, at den overhede Damps Adiabate falder hurtigere end den mættede Damps. I Fig. 3 blev Cyliindrene paa et og det samme Lokomotiv ved samme Tryk een Gang tilført overhededt Damp (H), den anden Gang mættet Damp (N). Indikatorgrammerne er til Sammenligning lagt over hinanden. Man ser tydeligt, at H Kurven falder stejlere og i Modsætning til den mættede Damp giver en Diagramflade, som er den skraverede Flade mindre. Denne Kendsgerning vil først og fremmest betyde en Skade for den overhede Damp. Ønsker man begge Gange at opnaa samme Ydelse, saa er man nødt til ved Anvendelsen af overhededt Damp at forøge Fyldningen med Værdien a (Fig. 4). En tilsvarende Udligning i Ydelsen bliver ogsaa fremkaldt, naar Cylinderdiameteren ved Lokomotiver med overhededt Damp paa Forhaand bliver holdt noget større. Denne Forholdsregel bliver ogsaa gennemført i Praksis.

Men hvad betyder denne den overhede Damps ringe Ulempe i Modsætning til den indgribende Fordel, som den allerede omtalte Rumforøgelse bringer med sig. For at skaffe en klar Sammenligning mellem begge Damparter, maa man gaa ud fra samme Vægtstørrelser. Sammenligner man Diagrammerne fra to Forsøg, ved hvilke Cylinderen ved hvert Stempelslag blev fyldt med samme Vægtmængde mættet Damp den ene Gang og overhededt Damp den anden, saa fremkommer Fig. 5. Overhededt Damp viser sig med b større Fyldning, og saaledes med den ved Skravering antydede større Diagramflade og en i samme Forhold

større Ydelse. Derved blev ved begge Damparter forbrugt den samme Kulmængde og Kedlen fødet med samme Vandmængde. Forskellen b mellem begge Fyldninger er ved 12 Atm. Kedeltryk ca. 15 % af Stempelslaget.

De store Tab ved de hidtil anstillede Forsøg viste, at Vandbesparelsen kunde anslaaes til

a) Ved Tvillinglokomotiver med overhededt Damp indtil 33 %.

b) Ved Compoundlokomotiver med overhededt Damp indtil 26 %.

i Modsætning til Lokomotiver af samme Type med mættet Damp og med samme Hastighedsforhold under Kørslen.

Kulbesparelsen er ca. 30 % ringere, da en Del af Brændselets Forbrændingsvarme bliver optaget af Overhederelementerne og unddraget den direkte Fordampning.

Kulbesparelsen beløber sig ved Lokomotiver under a) til ca. 24 % og under b) til ca. 15 %.

Ved Anvendelsen af overhededt Damp gælder Regelen: Jo større Overhedning, desto større den opnaaede økonomiske Fordel. Efter Angivelser fra Willh. Schmidt's Overheder Aktieselskab i Kassel-Willhelmshöhe skal hver 5—6° Overhedning være lig med en Dampbesparelse paa ca. 1%. Som Grænse for Overhedningen maa anses ca. 400° C.

AMERIKANSK HÆDRING AF LOKOMOTIVFØRERE.

Ved Otto Bendixen.

Som bekendt var de første Lokomotiver, som leveredes til det sjællandske Jernbaneselskab i 1846—47 benævnte med Navnene, Odin, København, Sjælland, Danmark og Korsør, den Rækkefølge, hvori de leveredes. Denne Skik bibeholdtes i mange Aar, da Lokomotivparken udvidedes, og det var hovedsagelig Navne fra den nordiske Mytologi, Gudelære, som benyttedes. Først efter mange Aars For-

løb afløstes Lokomotivernes Navne med Nr. og Litra. Som her, saaledes var det ogsaa ved Udlandets Jernbaner, de første Lokomotiver havde Navne, man erindre Stephenson's første Lokomotiv »The Rocket«, Raketten, noget som iøvrigt ikke er helt bortfaldet endnu, idet mange Jernbaner den Dag i Dag benytter Navne til Betegnelse af Lokomotiverne, og andre opnævner i hvert Fald nogle af dem efter Statsmænd eller Lokomotivteknikere, som har gjort sig bekendt.

At benævne Lokomotiverne med et Navn paa samme Maade som et Skib, er i hvert Fald fra et æstetisk Synspunkt meget tiltalende, men det kan med lidt god Vilje ogsaa faa et humoristisk Anstrøg. Saaledes var der ved Tillowitz Lokalbane blevet anskaffet tre nye Lokomotiver, som fik Navnene »Graf Isolani«, »Galilei« og »Luther«. Da Egnens Befolkning udtalte deres Forundring over disse aparte Navne, fik de følgende Forklaring. Navnet »Graf Isolani« var valgt, fordi det i Schillers »Wallenstein« hedder: »Sent kommer I, Grev Isolani, men I kom dog.« Navnet »Galilei« skal minde om Galilei's historiske Ord: »Den bevæger sig alligevel.« Navnet »Luther« havde endelig det tredje af Lokomotiverne faaet for at minde om Reformatorens berømte Ord: »Her staar jeg, jeg kan ikke andet«.

I Amerika er Lokomotivernes Betegnelse foregaaet omtrent paa samme Maade, oprindelig med Navne, senere med Numre og Begyndelsesbogstaverne paa Jernbaneselskabets Navn, men den nyere Tid har dog set en Nyhed bragt i Anvendelse paa dette Omraade. Herom meddeles følgende i det amerikanske Tidsskrift »Railway and Locomotive Engineering«.

Ved nogle amerikanske Baner er det Brug at male Lokomotivførernes Navne paa Lokomotivførernes Førerhuse, hvilket betyder, at Modtageren af dette Udmærkelsestegn har en lang og fejlfri Tjeneste bag sig, hvorfor man mener, at der tildeles ham en officiel Udmærkelse.

For nogle Aar siden blev det alminde-

lig Praxis ved Erie Jernbanen, idet man gav det første Mallet Compound Lokomotiv Navnet »August Sinclair« efter Udgiveren af »Railway and Locomotive Engineering«, som tillige var Stifteren af Lærlinge Systemet ved Erie Banen. Det første »Triplex Compound Lokomotiv« (6 Cylindre) fik Navnet »Matt Shay« efter en Kapacitet ved samme Bane. Nylig har Generaldirektør J. J. Mantell ved Erie Banen ladet Navnene paa to Lokomotivførere male paa Førerhuset af de Lokomotiver, som de havde kørt med, som Anerkendelse for »lang Tjeneste, stor Omhu ved Pligtens Udførelse og for Trofasthed«. Deres Navne er Sydney Luckey og Charles Watts. Mr. Luckey ved Delaware Linien har nylig fuldført 49 Aars Tjeneste og Mr. Watt ved Buffalo Linien 43 Aar.

Lang Tjeneste i Forbindelse med god Konduite og uomtvistelig Troskab mod Jernbaneselskabet, hvormed ogsaa menes Troskab mod Publikum og personlig Pligtfølelse, kunde ikke blive mere passende anerkendt end ved at have Navnet paa den Fører, som har gjort sig fortjent til det, malet paa den udvendige Side af Førerhuset paa vedkommendes Maskine lige under Sidevinduet. Det Tilfælde, at Føreren ikke alle Tider kan køre den samme Maskine, vil ikke i mindste Maade forringe den tildelte Anerkendelse. Hans Navn vil staa, hvor alle og enhver kan se det, og det vil virke som en Spore for andre Maskinfolk til at følge Eksemplet, som saaledes paa en passende og tiltalende Maade er fremhævet.

At denne Praxis ved Erie Jernbaneselskabet har vakt Opmærksomhed hos de ledende Embedsmænd ved andre Jernbaneselskaber er øjensynligt, idet »Canada Pacifik Banen« nylig har besluttet at følge, hvad Banens Styrelse kalder for »Ny Politik«. Adskillige af Banens mere end 2000 Lokomotiver er blevet opkaldt efter Lokomotivførere, som efter Styrelsens Mening ved fortjenstfuld Opførsel eller ved Handlinger, som udviste særlig

Mod og Konduite har erhvervet Ret til særlig Udmærkelse.

Hensigten er ikke blot officiel at anerkende det vel udførte Arbejde, hvormed naturligvis ogsaa menes en god Økonomi med den tildelte Maskine, men ogsaa at virke ansporende som et Eksempel for andre. Canada Pacific Banen var ikke blot blandt de første til at føre denne udmærkede Metode ud i Praksis, men har tilmed ladet udføre en kunstnerisk og dekorativ Tegning, som næsten er heraldisk i Udseende. Se Fig. 1.



Fig. 1.

Den bestaar af et cirkelrundt Baand i mørkeblaat med en udvendig Kant i Guld, og som ovenfor nævnt malet under Førerhusets Sidevindu, det mest iøjnefaldende og paa samme Tid mest passende Sted, der kunde være valgt. I det mørkeblaa findes Banens Navn i den øverste Halvdel af Cirklen, medens den hædrede Førers fulde Navn findes i den nederste Halvdel. Alle Bogstaverne er udfyldt i Blad-Guld og staar i det blaa Baand, saa de er tydelige at læse og virker meget smagfuldt og dekorativt. Grunden indenfor det blaa Baand er karmosinrød og paa denne staar et hvidt eller forsølvet Skjold. Tegnet i Skjoldet er et mørkegrønt Ahorn Blad (Canadas Vaaben) aaret i lysegrønt. En mørkebrun Bæver hviller paa Skjoldets Overkant som en Hjælm i et Vaabenmærke.

Den hele Tegning er kunstnerisk og har over sig et nationalt Skær, som beskeden henleder Beskuerens Opmærksomhed paa det betegnede Navn paa Banen og de Maal, som Banens Ejere og den canadiske Regering havde i Sigte, da dette store nationale Foretagende var i sin Barndom og blev finansielt privilegeret som en privat Bedrift i 1881 med den statsunderstøttede Mission at bistaa med Koloniseringen af Prærierne i Nordland og forbinde de fjerne Provinser i Landet til en forenet og blomstrende Nation.

Mere end 50 Lokomotiver i Persontogstjeneste paa Canada Pacific bærer nu Navnet efter Lokomotivpersonalet. Banens Styrelse siger angaaende denne nye Metode: »Ideen skal appellere til enhver Mand, som kender Værdien af Personligheden i god Jernbanetjeneste. Den appellerer ogsaa til Banen, fordi den effektivt og opmuntrende vil paavirke den *esprit de corps*, Korpsaand, som er Grundtonen i hele Canada Pacific Systemet.«

UDDANNELSESKOMMISSIONEN

Vi har i et tidligere Nummer af Bladet omtalt Nedsættelsen af en Uddannelseskommission. Dette har nu fundet Sted og Kommissionen har faaet følgende Sammensætning:

Generalsekretær F. Hoskiær, Kommissionens Formand, Kontorchef E. Lunn, udpeget af Generaldirektoratet, Kontorchef Zachariae, udpeget af Trafikafdelingen, Baneingeniør Høncke, udpeget af Baneafdelingen, Maskiningeniør H. Havning, udpeget af Maskinafdelingen, Fuldmægtig Helsted, udpeget af Regnskabsafdelingen, Trafikinspektør R. Harboe, Jernbaneskolens Leder, Stationsforstander Johannesen, Nørrebro, udpeget af Distrikterne, Kontrolør Ohmeyer, udpeget af Jernbaneforeningen, Overportør O. Andersen, udpeget af Dansk Jernbaneforbund, og Lokomotivfører Rich. Lillie, udpeget af Dansk Lokomotivmands Forening. Som Kommissionens Sekretær er udpeget kst. Fuldmægtig i Generalsekretariatet D. O. Høgs-gaard.

Kommissionen holdt sit første Møde Torsdagen den 6. April og har i en Række Plenarmøder meget indgaaende drøftet Kommissionens Opgaver, som navnlig deler sig i tre Ho-

vedpunkter: — En kritisk Gennemgang af den nuværende Uddannelsesform. — At tage Stilling til Uddannelse af forskellige Kategorier, som i Øjeblikket ikke er underkastet nogen særlig Uddannelse, og endelig at udtale sig til Spørgsmaalet: Funktionærers Adgang til Embedsstillinger.

Kommissionen vil sikkert kunne paaregne hele Jernbanepersonalets store Interesse, og ikke mindst vil Lokomotivpersonalet med største Opmærksomhed følge Kommissionen i dens Arbejde.

Det er med Tilfredshed at vi ser Kommissionens Ledelse lagt i Generalsekretær F. Høskjærs Haand. Denne Mands friske Synspunkter, hans store Arbejdsevne og handlekraftige Form borger os for, at Kommissionens Arbejde bliver grundig, dens Betænkning interessant, og at der vil komme noget ud af denne Kommissions Arbejde. Vi ser andre Mænd i Kommissionen, som med stor Dygtighed tidligere har været beskæftiget med de foreliggende Op-gaver, og Trafikmændene har her igen vist at sætte sine rette Folk frem. — Maskinafdelingen har valgt Maskiningeniør H. Havning. Hvilke Kvalifikationer der har været bestemmende for netop at vælge denne Mand kender vi ikke, men vi tror, at Maskindirektøren burde have rettet sit Blik mod Maskiningeniørerne i Distrikterne, f. Eks. anser vi Mænd som Maskiningeniørerne Dorph eller Schmidt som værende bedre skikkede til at have Sæde i denne Kommission, thi med deres Erfaringer og Kendskab til Lokomotivpersonalets, Lokomotivmestrenes og Vognmestrenes Gerning og Duelighed vilde visse Værdier som Maskiningeniør Havning ikke kan være i Besiddelse af, være kommet missionen til Nytte. — Vi haaber imidlertid paa, at Maskiningeniør Havning vil forstaa Maskintjenestens Interesser, og at ikke vor Organisations Formand skal staa ene i Arbejdet for Uddannelsen af Maskintjenestens Personale.

Prik.



HOVEDBESTYRELSESMØDET

21. og 22. April 1922.

Alle var til Stede.

Punkt 1. Behandling af Budgetterne for Hovedkassen og Dansk Lokomotiv Tidende.

Hovedkassereren og Redaktøren gennemgik Budgetterne, der godkendtes.

Punkt 2. Meddelelser fra Hovedkassereren.

a. *Hovedkassereren fremlagde Oversigt over Regnskabet for 1. Kvartal af 1922.*

Toges til Efterretning.

b. *Regnskabet for Indsamlingen til de lockoutede under D. S. og M. F., der havde givet Kr. 19,424,55.*

Toges til Efterretning.

c. *Det reviderede Regnskab for Hovedkassen herunder Dansk Lokomotiv Tidende og Annoncevirksomheden) udviste en Fornue pr. 31. December 1921 af Kr. 148,548, en Fornuefremgang i Aaret af ca. Kr. 44,985. Annoncevirksomhedens Nettooverskud for 1921, Kr. 7534,41.*

Toges til Efterretning.

Punkt 3. Det kritiske Regnskabsudvalgs Bemærkninger toges til Efterretning.

Punkt 4. Nordisk Lokomotivmands Forbunds Kongres i København.

Formanden redegjorde for sidste Sekretariatsmøde, hvorefter man behandlede forskellige i Forbindelse med Kongressen staaende Forhold. Det besluttedes bl. a. herunder, at henstille til de københavnske at vælge et Udvalg til i Forbindelse med Medlemmerne af H. B. at ordne alle de vedrørende Kongressen paa-tænkte Foranstaltninger.

Punkt 5. Meddelelse fra Formanden.

Formanden omtalte 2. Distrikts Bestræbelser for, i Strid med de i sin Tid med Gdfr. trufne Aftaler, at føre de fra tysk Tjeneste overgaaede ikke faglærte Lokomotivmand frem til Førerstillingen. Sagen var nu bragt i Orden i Overensstemmelse med de trufne Aftaler. Der var med 3. Distrikt forhandlet om Raadigheds-tjenesten. Den Ordning der var truffet, var i Almindelighed tilfredsstillende. Ved samme Lejlighed var behandlet nogle Velfærdsforanstaltninger, (Læseværelse m. m. i Struer) og der var Haab om en tilfredsstillende Ordning, (ligeledes var behandlet nogle Tjenestesager fra Sønderborg og endelig Tjenesteboligerne i Oddesund, hvilken nu vil blive opført, da Bevilling er givet.

Meddelte endvidere, at man nu havde faaet gennemført de Velfærdsforanstaltninger paa Maskinerne, hvorom man i sin Tid ved Forhandling var bleven enige, herudover havde man faaet gennemført, at der, som Følge af de mange Klager over Fodkulden paa R. Maskinerne, vil blive anbragt en Skærm og et Varmeapparat i Førersiden paa disse Maskiner.

Formanden henlede Opmærksomheden paa, at det nu var Medlemmernes Pligt at overholde, samt paase, at Depoterne overholdt den indførte Ordning af Maskinernes Værktøj m. m.

Man har paa ny fremsendt Skrivelse angaaende Opholdsbygningerne i Masnedsund og Strib.

Omtalte de førte Forhandlinger med Ministeriet og Rigsdagens Lønningsudv. om Konjunkturtillægget, og med Ministeriet angaaende Ferie- og Uniformspørgsmaalet, meddelte, at det i sin Tid angaaende Uniformsreglementet nedsatte Udvalg, var ophævet.

Spørgsmaalet angaaende Kullem্পningen paa Maskinerne i 2. Distrikt var ordnet, idet der var givet Distriktet Tilhold om at udføre dette Arbejde i Henhold til de givne Regler.

Formanden oplyste endvidere, at der i Lighed med tidligere var bevilget 300 Kr. paa Finansloven til Foredrag.

Sagen angaaende Godtgørelse til Lokomotivfyrbødere, der ved Genforeningen var stationeret i Vamdrup og Lunderskov, var fremmet, uden at man dog i Øjeblikket kunde sige noget om i hvor stor Udstrækning Sagen vilde blive imødekommet.

Efter Anmodning fra Hovedbestyrelsen var Lokf. Carlqvist Gb. indtraadt i Udvalget for Marketerieret paa Gb.

Paa Foranledning af Kreds 1 var fremsendt Skrivelse til Gdir. angaaende Regler for Synsprøven, endvidere om Sagen Kørepenge eller Rangergodtgørelse for Tjenesten paa Strib og Middelfart.

Formanden gennemgik en Række Skrivelser mellem Afdelingerne, Medlemmerne og Kontoret, bl. a. en Sag fra en Lokf. i Fa. angaaende hans Adgang til at komme i Tur. Hovedbestyrelsen var enig om, at den paagældende i Henhold til Anciennitetsreglerne ikke havde Ret i sine Betragtninger.

Fra Struer forelaa en Sag angaaende en Depotforstanders Dispositioner; det paalagdes Formanden at meddele paagældende Hovedbestyrelsens Syn paa Sagen.

En Pensionssag fra Aarhus henvistes til Formandens Undersøgelse.

Sluttelig gav Formanden nogle Oplysninger om Uddannelseskommissionens Arbejde, hvorefter Formandens Meddelelser toges til Efterretning.

Punkt 6. Meddelelser fra de staaende Udvalg.

Formanden gav Oplysning om Fællesudvalgets og Fællesrepræsentationens Arbejde.

Toges Til Efterretning.

Punkt 7. Behandling af de fra Kredsene henviste Sager.

Lillelund omtalte en Sag fra Vm. angaaende Nedbrudsreservens Anvendelse til Rangering. Henvistes til Forretningsudvalget.

En Sag angaaende 1. Distrikts Fortolkning af Bestemmelsen angaaende Nattimepenge for Reservepersonalet henvistes til Forretningsudvalget.

Der har været ført Forhandling ang. Signalkommissionerne, man havde opnaaet, at Organisationen faar Ret til at udpege Medlemmer til disse, det overlodes Kreds 1 at forandlege Kommissions-Medlemmerne udpegede.

Bojesen forelagde en Sag fra Lfb. Conrad, Od. angaaende Afdelingens Ret til for sin Virksomhed at vedtage særlige Bestemmelser.

Hovedbestyrelsen maatte give C. Ret i sine Betragtninger, men maatte iøvrigt mene, at Afdelingens Fremgangsmaade i Praksis var den bedste.

Et Spørgsmaal fra Ar. om Optagelse som Medlem af en fra tysk Tjeneste overgaaet Lokomotivfyrbøder, diskuteredes, og det besluttedes at meddele at man i Henhold til Forhandlingsreglerne ikke kan afslaa at optage den paagældende.

Spørgsmaalet om Anvendelse af Forberedelsestiderne II og III henvistes til Forretningsudvalget.

Et af Kreds II fremsat Forslag om Placering af en fra tysk Tjeneste overgaaet Lokomotivfyrbøder tiltraadtes af Hovedbestyrelsen.

Bojesen meddelte, at Kreds II's Bestyrelse havde vedtaget at foreslaa Lfb. H. P. Hansen, Skelde, placeret mellem Lfb. Sprogø (Tj. Nr. 150) og Rasmussen (Tj. Nr. 193).

Hovedbestyrelsen tiltraadte Forslaget.

K. Johansen,
fg. Sekretær.

KREDSBESTYRELSESMØDET FOR LOKOMOTIVFØRERE

den 21. April 1922 paa Kontoret.

Alle var tilstede.

Punkt 1. Meddelelse fra Kredsformanden.

Kredsformanden redegjorde for Forhandlingen, der havde været ført med Generaldirektoratet angaaende Udpegning af Medlemmer til

Signalkommissionerne. Forhandlingen havde ført til et godt Resultat, saaledes at det nu overdroges D. L. F. at udpege de Lokomotivførere, der skal tiltræde Signalkommissionerne. Endvidere skal vi udpege Suppleanter.

Efter nogen Diskussion henvistes Sagen til H. B.

Kredsformanden omtalte derefter, at man fra Generaldirektoratet havde faaet Svar paa et Par Spørgsmaal vedrørende Signalerne.

Efter nogen Diskussion om disse Spørgsmaal henstilledes det til Sekretæren at have sin Opmærksomhed henvendt paa disse Sager, naar Arbejdet i det nedsatte Udvalg angaaende Signalreglement m. m. tog sin Begyndelse.

Derefter gennemgik Kredsformanden forskellige Sager, der havde været under Behandling i det forløbne Kvartal.

Punkt 2. Hovedkassereren afgiver Beretning for 1. Kvartal.

Hviid gennemgik det forløbne Kvartals Regnskaber der viste sig at være ganske normale.

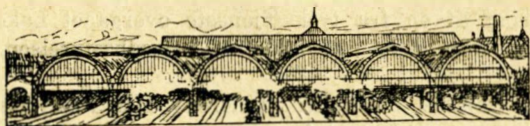
Toges til Efterretning.

Punkt 3. Eventuelt.

Kredsformanden omtalte en Fortolkning af en Lønningsbestemmelse angaaende Beregningen af Nattimer ved Paabegyndelse henholdsvis Afslutning af Raadighedstjeneste.

Det vedtoges at henvise Sagen til H. B.

C. M. C.



LOKOMOTIVFYRBØDERNES KREDSBESTYRELSES-MØDE

den 21. April 1922.

Alle var til Stede.

Punkt 1. Meddelelse fra Formanden.

Kredsformanden omtalte en Sag fra Ar. angaaende Optagelse som Medlem af en fra tysk Tjeneste overgaaet Lfb.

Sagen henvistes til Hovedbestyrelsen.

Kredsformanden refererede forskellige indgaaede Meddelelser.

Toges til Efterretning.

Punkt 2. En Sag fra Lfb. Conrad, Od.

Sagen, der tidligere er afgjort af Kredsbestyrelsen, hvis Afgørelse C. ikke vilde bøje sig for, henvistes til Hovedbestyrelsen.

Spørgsmaalet om endelig Placering af Lfb. H. P. Hansen, Skejle, behandledes, og det besluttedes at foreslaa hans Placering mellem Lfb. Sprogø (Tj. Nr. 150) og Lfb. Rasmussen (Tj. Nr. 193).

Sagen henvistes til Hovedbestyrelsen.

Punkt 3. Kredskasserernes Beretning (herunder Budgetforslag for 1922).

Kredskassererne gennemgik det reviderede Regnskab sam Regnskabet for 1. Kredstal af 1922.

Toges til Efterretning.

Budgettet for 1922 godkendtes.

S. R. J.



FRA JUBILÆUMSFESTEN FOR LOKOFØRER O. BØCHEL, NYBORG.

Det blev en Fest, som sent vil glemmes af Jubilaren og Deltagerne. Festudvalgets Formand afhentede Jubilaren i Hjemmet, samtidig blev der overrakt Fruen en smuk Blomsterbuket, der blev serveret med Vin og Cigarer; man kørte derefter til Hotellet. Ved Ankomsten til Festen, hvor alle Deltagerne var mødt, som kunde faa fri for Tjenesten, haade Lokfører og Lokfb., blev Jubilaren budt Velkommen ved, at Selskabet rejste sig, og Jubilaren blev ført op paa Hæderspladsen. Sangkoret sang en Velkomstsang, digtet af Hr. Thygesen til Ære for Jubilaren. Ved Bordet herskede den bedste Stemning. Festtalerne blev holdt af Hr. Thygesen og Hr. K. M. Petersen. Hr. Thygesen fremhævede Jubilaren som den gode Støtte, han har været fra vor Organisations Stiftelse. Derefter talte Hr. Petersen for Jubilaren som Lokføreren paa Maskinen overfor Lokfb. Efter Festtalerne blev der holdt mange Taler for Jubilaren og en Hilsen blev overrakt til Fru Bøchel fra Selskabet.

Ved Bordet blev der afsunget to Sange, skrevet af Hr. Wedehy. Da man havde nydt Kaffen, blev Deltagerne fotograferet, og der vil blive overrakt Jubilaren et stort Billede i Ramme, forsynet med en Guldplade med Inskription fra Jubilæumsdagen.

Ud paa Aftenen blev der serveret med en Bolle Punch og sluttelig med Smorrebrod. Jubilaren blev fulgt hjem til sit Hjem af alle Deltagerne, hvor man skiltes, og hver gik til sit efter at have tilbragt en fornuftig Aften sammen.

NB. Jubilaren skænkede i Anledning af sit 40 Aars Jubilæum flere Aargange af »Dansk Lokomotiv Tidende« indbunden foruden 2 Bind af Elektriciteten, som skal tilhøre Bogsamlingen i Nyborg.

M. A.



SÆTTERNISSEN.

Det er jo en kendt Sag, at der paa ethvert Trykkeri findes en lille spøgfuld Herre, der kan finde paa de mest utroligste Kunster og derved bidrager til, at saavel Læsere som Redaktører griber sig til Hovedet, naar Sætternissen er paa Spil, og spørger, hvad er Meningen? Han har saaledes i sidste Nr. lavet forskellige Fiksfakserier i Artiklen »Uddannelseskommisjonen«. F. Eks. har han ladet Overportør O. Andersen optræde som Repræsentant i bemeldte Kommission for D. L. F. Med al Respekt for Hr. Overportør Andersen, der er Repræsentant for D. J. F., saa skal det nu ikke lykkes Sætternissen at faa ham sat derind som vor Repræsentant. Et Medlem i Jylland har i den An-

ledning tilskrevet os og sagt, at det falder ham noget for Brystet, at vi skal til at udpege Overportører som Repræsentanter for Lokomotivmændene. Det er der som sagt heller ikke andre, der vil, end Sætternissen, og for Tydelighedens Skyld har vi taget Artiklen paa endnu en Gang i Haab om, at Nissen vil holde sine Fingre derfra.

TRYKFEJL.

I Nr. 8 i Artiklen: »Dampdiagrammer af Lokomotiver med overlødet Damp« er indløbet følgende meningsforstyrrende Trykfejl:

Side 92, 1. Sp., 1. Afsnit staar »Den ubetydeligste Fordel«, skal være »Den betydeligste«

Samme Side, 2. Sp. i Slutningen staar i sidste Punktum: »Paa den lille Stempelvandring s er saaledes Arbejdet $L = p_4 \times s$, skal være:

$$L = \frac{p_4 \times s}{\text{Sekund.}}$$

TIL MEDLEMSLISTEN

Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F.
Fra 1. April 1922:

Lokomotivfyrb. asp. H. J. Christiansen, Aarhus.



Nærværende Nummer er afleveret

paa Avispostkontoret den 3. Maj

Hjalmar Hansen, 1. Kl. Kolonialforretning
Istedgade 32.
(Fotoartikler)
Specialitet: Java Mocca Kaffe.

HATTE
SKJORTER
SLIPS

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

Egen Import
derfor billigst

H. J. HANSEN

Skrædermester
38, Sønder Boulevard 38.
Anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd
Telefon Vester 1574 y.
Leverandør til Vareløtteri.

**Ør Deres
Indkøb hos vore
Annoncører**

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

Salg direkte fra Lager,

Glas, Porcelæn og Køkkenudstyr.

FJELLANDER & LARSEN

Kontor og Prøvelager

Telf. Vest. 3858. **Vesterbrogade 36, Bagbygningen.** Telf. Vest. 3858.

Statsbanefunktionærer 10 pCt. Rahat.

Meddelelse til alle Jernbanefunktionærer.

Paa Grund af de vanskelige Tider, anbefaler vi vort 1. Kl. Herre- og Dameskræderi efter Maal til billigste Priser i Byen. En fin blaa engelsk Serges Habit 95 Kr. Altid billigst da vi selv forarbejder.

Pasning garanteres. :: Kredit indrømmes.

Adelgade 43¹ Kbh. Telefon Palæ 1779 y.

Sofus Andersen 1. Kl.^s Bageri & Konditori. Hillerødgade 26
Tlf. Taga 547 v.

A. Munck, Istedgade 87 og Valby Afd. Langgade 56

er langt den billigste i Kjoler og Frakker, derfor bør De baade i Deres og min Interesse købe Deres Foraarsfrakke og Kjole her. Mange Hundreder Frakker og Kjoler at vælge imellem. Jernbanefunktionærer som sædvanlig 5 pCt. Rabat. — — — — — **Husk nu Adressen!**

Cigarforretningen Trafik, Reventlowsgade 20 Kj.

anbefaler sig med Cigarer, Tobakker, Vine og Papirvarer. Ærb. R. Svendsen.

Caté „Frø“, Hillerødgade 24, Telt. Taga 1127

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

Nyt Billard. — Anbefales d'Hrr. Funktionærer.

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

Selskabslokalerne, Frederiksberg Allé 11,

modtager Bestillinger paa Bryllupper — Konfirmationer — Baller.

20—100 Couverts. — 1. Kl.s Køkken.

Ærbødigt J. M. HEDETOFT.

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

Stort Udvalg.

Underbeklædning — Strømper — Sokker

**Skotøjsreparations Værkstedet
Borups Allé 24**

anbefaler sig med 1 Klasses Arbejde til nedenstaaende billige Priser: Herre Saaler og Hæle Kr. 8,75, Herre Saaler Kr. 7,00, Herre Flækker Kr. 1,75, Dame Saaler og Hæle Kr. 6,75, Dame Saaler Kr. 5,50, Dame Flækker Kr. 1,25, For samvittigt hedsfuld Forarbejdning garanteres.

C. PETERSEN, Skomager.

Herrernes Magasin

Istedgade 64. Telf. Vester 220 x.

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

5 pCt. til Jernbanefunktionærer.

Største Udvalg paa Vesterbro i alle Slags **Straa hatte.**

Statsbanepersonalets
Brandforsikrings-Forening.

Ekspeditionskontor:

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. Tezner W. Jacobsen, Hr. Maskinarbejder M. Kirketerp, Hr. Rangermester Lemming og Hr. Fuldmægtig Pockel.

Regnskabskontrollen, giver Oplysning om alle Foreningen vedrørende Forhold.

Ryg

CREMO
Tobak.

Udsalg

Hatte 3,85

Kjoler 16,85

Bluser 6,15

Nørrebrogade 63,

Hj. af Kapelvej.

Støt vore Annoncører

A/S Kjøbenhavns Mælkforsyning

Telefon 310—954.

anbefaler fra sine detail Vogne: pasteuriseret sød Mælk, Kærnemælk, Fløde Eksportfløde, nykærnet Smør samt den af Lægerne anbefalede Tuberkelfri Børnemælk paa Flasker.

**VESTERBROS FRUGTLAGER
ENGHAVE PLADS II.**

Frugt og Grøntsager.

Tørrede Frugter samt Conserves.
Billigste Priser.

Elis Mogensens Eftf.

Tlf. Nora 2267 x. — Nørrebrogade 57. — Klavl. 1896.

Specialitet: Brillen og Pincenez.

Briller efter Recept

ekspederes hurtigt og billigt.

LEVERANDØR TIL SYGEEKASSEN

Marie Petersens Eftf.

V. Sørensen.

Gl. Kongevej 150. Telf. Vest. 5056 y.

Børnekonfektion og

Baby-Udstyr.

HERREKLÆDER PAA AFBETALING

Smukt Udvalg i færdige Habitter og Overfrakker.

Maalarbejde udføres smukt og billigt. Prima engl. Stoffer. Garanti for Pasning.

Herreskræderiet Valdemarsgade 49.

Telefon Vester 1692 x.