



23. AARG. N^o 22

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

16. NOVEMBER 1923

DE FREMSKUDTE SIGNALER.

Vi beskæftigede os i nærværende Blads Nr. 15 for 2. August dette Aar i en lille Artikel med de Forsøg, der for Tiden foretages med fremskudte Signaler uden Arm. Da Forsøgene nu har staaet paa i en længere Tid, og da man, siden vi sidst beskæftigede os med Spørgsmaalet, har forsynet samtlige fremskudte Signaler i København, Nørreport, Østerbro og i Valby med elektriske Blinklys, kan det være af Interesse paany at omtale de forskellige Systemer af Blinklys og Signaler, og da specielt fordi disse Forsøg følges med stærk Opmærksomhed fa Lokomotivpersonalet.

Vi mener at have bemærket, at de elektriske Blinklyssignaler paa de københavnske Stationer ikke arbejde saa regelmæssigt og paalideligt, som det er ønskeligt. Naar de arbejde bedst, er, saa vidt vi kan skønne, Blink og Mørke af samme Varighed, i Modsætning hertil skal vi nævne, at de svenske Aga Blinklys anvendt i de alm. fremskudte Signal har en Lystid paa $\frac{1}{10}$ Sekund og en Mørketid paa $\frac{1}{10}$ Sekund. Det kunde maaske være nærliggende at drage den Slutning, at det længere Blink maatte være at foretrække, men saaledes er det ikke, tværtimod er Forholdet det, at det svenske Agablink har den Fordel at virke, om vi maa bruge det Udtryk, irriterende, d. v. s. at det netop ejer de Egenskaber et Lyssignal, der kræver Opmærk-

somhed, maa være i Besiddelse af for at virke tilfredsstillende. Hertil kommer endvidere, at det elektriske Blink i Sammenligning med det svenske Blinklys nærmest kan karakteriseres som dovent. Naar vi bruger det Udtryk om det elektriske Signal skyldes det, at Overgangen fra Mørke til Lys sker gradvis, hvilket har sin naturlige Aarsag i, at det er en elektrisk Metaltraadslampe, der skal tændes og slukkes, og en Tid tager det for at bringe Lampen op til fuld Styrke og Traaden til at blive sort igen. Vort almindelige Blinklyssignal ejer i Modsætning hertil den fortrinlige Egenskab i ét Nu fra kulsort Mørke at give et glimrende skarpt Lys, og netop i disse bratte Overgange fra Mørke til Lys ligger Signalets Fortrinlighed. Det elektriske Signal er upaalideligt, til Tider blinker det flere Gange med meget korte Mellemrum, til andre Tider med betydeligt længere Mellemrum. For den, der ikke ved bedre Besked, vilde det ligge nær at antage, at Apparatet, der dirigerer Blinkene, var et almindeligt Thermoblink, saa uregelmæssigt arbejder det, og ikke en snildt udtænkt Mekanisme. Det er beklageligt at skulde sige dette, skønt det er dansk Arbejde, men Apparatet er endnu ikke gennemprøvet tilstrækkeligt.

En Sammenligning paa nuværende Tidspunkt maa i enhver Henseende falde ud til Fordel for Agalysen.

Alle de foran omtalte Signaler er al-

mindelige fremskudte Signaler med Arm. Vi skal i det følgende beskæftige os med de forskellige Steder anbragte armløse fremskudte Blinklyssignal.

Vi nævnede i Artiklen i foromtalt Blad, at en Gennemførelse af armløse fremskudte Signaler vilde være af stor økonomisk Betydning for Statsbanerne, og af den Grund ønskede man at gøre Forsøget; og faldt dette ud paa tilfredsstillende Maa- de, vilde man antagelig skride til Gennemførelse af Systemet.

Forinden man er naaet saa langt, og saa længe Sagen befinder sig paa Forsøgs- stadiet, er det rimeligt og naturligt at fremsætte den Mening, man har erhvervet sig om disse armløse Signaler, og det kan jo ikke nægtes, at man bør betænke sig, forinden man skrider til en saa radikal Forandring, ligesom ogsaa Lokomotivførerne bør betænke sig, forinden de giver Systemet sin anbefaling.

Spørgsmaalet er, hvad giver de nuværende fremskudte Signaler os, og hvad giver de armløse fremskudte Signaler os, og kan det stærkere Blink i de sidste opveje Manglen af Signalarmen?

Saadan former Spørgsmaalet sig for os, og vi skal forsøge, om vi kan besvare Spørgsmaalet.

Det fremskudte Signal med Arm og Blink har vi haft adskillige Steder i en Del Aar, og vi har derfor lært dettes forskellige Egenskaber at kende.

Armen paa det fremskudte Signal er der almindelig Tilfredshed med, og denne Tilfredshed er ikke ubegrundet. Den kan altid ses om Dagen i tilstrækkelig Afstand, enten det er Solskin eller Graavejr, og falder det ind med usigtbar Vejr, træder Blinklyset hjælpende til. Det har endvidere sin Betydning, at Armen ogsaa kan ses, efter at Signalet er passeret.

Der er ikke fra Lokomotivpersonalets Side rejst nogen Kritik af disse Signaler, men der har været idel Tilfredshed. Og nu præsenterer man os et Signal med et kraftigt Lys, men uden Arm, hvis Fordel be- staar i, at det er billigere.

Kan det stærkere Lys opveje Armsigna- lets gode Egenskaber. Hertil mener vi, at maatte svare nej! Nærmer man sig et saadant armløst Signal om Dagen i knal- dende Solskin, vil det være saa godt som udelukket at have nogen Nytte af det stær- ke Blinklys, det kan ikke ses i tilstrække- lig Afstand, og kan Stationens Indkørsels- signal, f. Eks. paa Grund af Terrænfor- hold, ikke ses, bliver Nyttens af et saadant fremskudt Signal ret problematisk — thi Farten maa tages af Toget, indtil man har konsateret Blinklysets Farve. Viser det fremskudte Signal i et saadant Tilfælde, at der er »Stop« paa Stationens Indkør- selssignal, nytter det ikke at vende sig, thi Lyssignalet kan af praktiske Grunde ikke gives til begge Sider — og Armen mangler. I Graavejr og usigtbar Vejr giver det stær- kere Blink dette Signal et Fortrin for det alm. Signal, dog kun i de Tilfælde, hvor der er Signal »Kør«. I alle de Tilfælde, hvor Signalet sættes ved Passagen eller umiddelbart derefter, bortfalder Fortrinet.

Er det svagere Blink i det alm. frem- skudte Signal tilfredsstillende om Natten. Hertil maa der sikkert svares, Ja! Forin- den man begyndte Forsøgene med de »armløse«, hørtes der ingen Beklagelser i den Retning, for øvrigt heller ikke efter, derimod opstod hos enkelte Lokomotiv- mænd et stille Ønske om en bedre Belys- ning. Bortset herfra er der almindelig Til- fredshed med det fremskudte Signal med Arm; thi det opfylder fuldud sin Mission, og der er ingen som helst Grund til at sælge det svagere Blink for et stærkere, naar Prisen er Armen.

For Lokomotivførerne betyder Signa- larmen mere, end man maaske tror. Vi ved af Erfaring, hvor hyppigt det sker, at man ved Passage af Signalet konstaterer, at det er Ret, og at man ikke har taget fejl ved sin første Iagttagelse. Dette bliver man af- skaaret fra ved det armløse Signal. Her- overfor kan naturligvis indvendes, at det kun er fremskudt Signal, men dette Signal er ikke fjernet mere end 400 Meter fra Sta- tionens Signal, og er der sket en Fejlta-

gelse, vil det i mange Tilfælde være udelukket at rette denne paa Grund af, at Signalarmerne mangler.

Signalet med Arm er det bedste baade ved Dag og Nat; i de Tilfælde, hvor Lyset er gaaet ud, har man Armen at støtte sig paa.

Vi kan, som vi nu ser paa Forsøgene med de armløse Signaler, ikke anbefale Indførelse af de »armløse«. De stærkere Blink opvejer ikke Manglen af Armen.

STATSBANERNES NYE FIRKOBELEDE GODSTOGSLOKO- MOTIV, LITRA H

Af B. Svaning.
(Fortsat).

Der opnaas herved, at Lokomotivet faar et let og utvungent Løb under Afspærring.

De sædvanlige Snøfteventiler paa hver enkelt Cylinder er her erstattede af een stor Snøfteventil, anbragt paa Overhederens Dampsamle-kasse, fælles for alle tre Cylindre.

Cylindre og Glidere smøres fra et mekanisk Smøreapparat, System Friedmann, som er opstillet indvendigt i venstre Side af Førerhuset og trækkes ved en Stangforbindelse fra venstre bageste Kobbeltap.

Mellem Smøreapparatet og Smørerørens Tilslutning til Gliderkasser og Cylindre er indskudt Oliespredere, hvortil der fra en Ventil i Førerhuset ledes Kraftdamp, som forstøver Olien og blander sig med denne. Den i Oliesprederen saaledes frembragte Blanding af Damp og Oliestøv medfører en god Fordeling af Smøremidlet til de paagældende Slidflader.

Fra Smøreapparatet er ført to Smørerør til hver Gliderkasse og et til hver Cylinder.

Krydshovederne styres hver for sig af een enkelt Lineal, og Krydshovedernes Bronzesko er udstyrede med Indlæg af Hvidtmatal.

Drivstængerne har I-formet Tværnsnit med samme Højde over hele Længden. Stængernes Krydshovedender har lukkede Hoveder med Bronzepander og Kiletilspænding, svarende til at Krydshovedboltene er indspændte i de gaffeldelte Krydshovedblokke. De udvendige Drivstænger har lukkede Hoveder ved Krumtappene og staaletøbte Lejepander med Indlæg af Hvidtmatal.

Af Hensyn til Anbringelsen omkring Krumtapbugtens Hals har den indvendige Drivstang

gaffeldelt Krumtapende, som lukkes ved et Spændestykke med to Bolte. Lejepanderne i den indvendige Drivstang er af Bronze med Indlæg af en Hvidtmatal-Legering, idet Bronzepanderne, i Tilfælde af en Afbrænding af det indvendige Krumtapleje, vil rive mindre i Akselhal-sen end staaletøbte Pander og frembyde mindre Fare for eventuel Ødelæggelse af den ret kostbare Krumtapaksel. Drivhjulssættet er det næstforreste af de koblede Hjulsæt.

Kobbelstængerne har I-formet Tværnsnit med samme Højde over hele Længden. Da forreste Kobbelhjulsæt er forbundet med Maskinens Løb-hjulsæt i en Truck efter Krauss Helmholtz's System og saaledes har en Sideforskydelighed af ca. 25 mm til hver Side, er den forreste Kobbelstang paa begge Sider af Lokomotivet gjort bevægelig i Maskinens Tværretning, saavel i Forhold til de forreste Kobbeltappe som i Forhold til de mellemste Kobbelstænger.

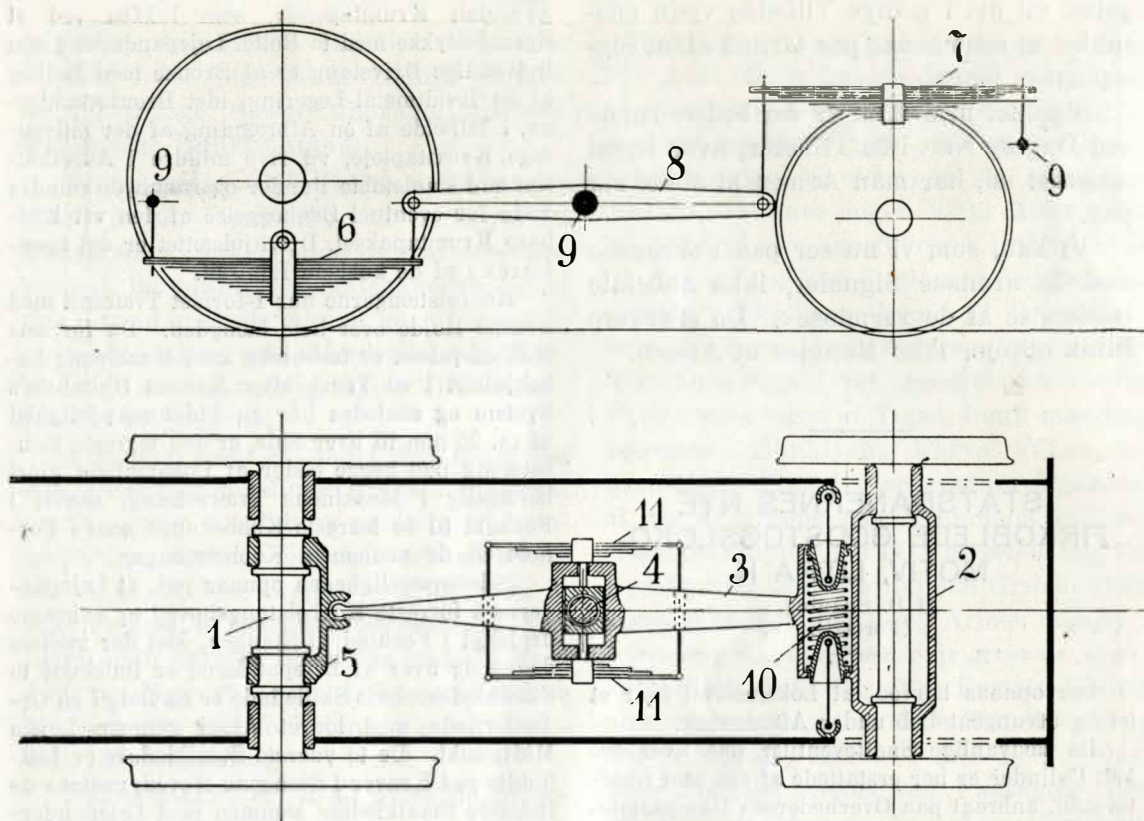
Sidebevægeligheden opnaas ved, at Lejepanderne i forreste Kobbelstangshoved er anbragte drejeligt i Forhold til Stangen, idet der mellem denne og hver af Lejepanderne er indskudt to Staaclkodser, hvis Skilleflade er en Del af en Cylinderflade med lodret Aksel gennem Lejets Midtpunkt. De to yderste Staaclkodser er fastholdte ved Kraver i Stangens Hoved, medens de inderste Staaclkodser sammen med Lejepanderne kan dreje sig i Forhold til Stanghovedet langs den omhandlede Cylinderflade. Den forreste Kobbelstang griber med en Gaffel omkring en fremspringende Flig paa mellemste Kobbelstang og forbindes med denne ved en Bolt. Sidebevægeligheden opnaas her, ved at Lejepanderne for Forbindelsesbolten er anbragte drejeligt i nævnte Flig paa mellemste Kobbelstang paa lignende Maade som foran beskrevet.

Lejepanderne i forreste Kobbelstangshoved samt i Forbindelsesleddet mellem forreste og mellemste Kobbelstang er fremstillede af Bronze, medens de øvrige Lejepander i Kobbelstængerne er fremstillede af Staaletøbegods med Indlæg af Hvidtmatal.

I Stedet for den paa Lokomotiver Litra R anvendte Hochwald-Glider er H-Maskinen udstyret med en almindelig Stempelglider med indvendig Indstrømning, bestaaende af to paa samme Gliderstok fastspændte Stempellegerer, der hver for sig ved fire Stempelringe er tættest i Gliderkassens Foringer.

Gliderstokkene er gennemgaaende og føres i udvendige Styr paa de forreste Gliderkasse-dæksler.

Gliderkrydshovedet bestaar af en firkantet Krydshovedblok, som er fastspændt paa Enden af Gliderstokken, og som er forsynet med to Tappe, der dels tjener til Anbringelse af den gaffeldelte Ende af den fra Krydshovedet be-



Fjederophængning, Krauss-Helmholtz Truck.

vægede Pendulstang, dels uden for denne bærer hver sin Krydshovedslæde. De to Slæder, som er fremstillede af smedeligt Jern og indsatte, vandrer i U-formede Udskaaringer i to Arme, som er støbte i eet med bageste Gliderkassedæksel og forsynede med Slidplader af Bronze.

De tre Glidere bevæges fra hver sin Heusinger-Styring. Den indvendige Kvadrant trækkes fra tredje forreste Kobbelhjul paa venstre Side ved en særlig Vingekrumtap, som er anbragt uden for Vingekrumtappen til venstre udvendige Styring.

Ekscentrikstangen til den indvendige Styring virker paa en udvendig Vægtstangsarm paa en i Maskinens Tværretning anbragt Mellemaksel. Paa dennes anden Ende er anbragt en indvendig Arm, hvorfra en kort Trækstang overfører Bevægelsen til den indvendige Kvadrant.

Ekscentrikstængernes Hoveder er udstyrede med Lejepander af Staalstøbegods med Indlæg af Hvidtmetal og indrettede til Efterspænding ved Kile og Kileskrue paa samme Maade som Driv- og Kobbelstængerne.

Lokomotivets Ramme bestaar af to Hoveddragere af 25 mm Plade, som er indbyrdes forbundne ved de fornødne Tværafstivninger.

Som tidligere omtalt er det forreste Kobbel-

hjul sæt forbundet med Løbehjulsættet i en Truck efter Krauss Helmholtz's System, som er fremstillet skematisk i hosstaaende Figur.

Kobbelhjulakslen 1 er lejret paa sædvanlig Maade i Lokomotivrammens Hoveddragere, men saaledes, at Hjulsættet kan forskyde sig i Lokomotivets Tværretning 25 mm til hver Side. Løbehjulakslens Lejer er derimod ganske uafhængige af Lokomotivrammen og indbyrdes forbundne i et støbt Stykke 2, som er fastboltet til den ene Ende af Svinghjælken 3.

Denne er drejelig omkring en svær Tap 4, som er anbragt i en af Lokomotivrammens Tværafstivninger, og er ved den bageste Ende med en Slags Kugleled forbundet med Stykket 5, der griber med to Lejer omkring Kobbelhjulakslen og følger dennes Sideforskydninger.

Lokomotivets Vægt overføres i Punkterne 9 gennem Fjedrene 6 og 7 henholdsvis til Kobbel- og Løbehjulakslens, idet de to Fjedre er indbyrdes forbundne ved en Balance 8.

Tappen 4 tjener kun som Omdrejningsaksel for Svinghjælken og overfører ikke nogen Del af Lokomotivets Vægt.

Fjedrene 7, hvis Fjederkurve er anbragte forskydeligt i lodret Retning i faste Styr paa Lokomotivrammen, træder med Fjederstøtterne

Snit gennem Fyrkasse og Rundkedel.

Trecylindret Godstogslokomotiv Litra H.

oven paa Løbehjulakslens Akselkasser. Mellem disse og Fjederstøtterne er indskudt Glidesko, som kan glide i skraa Retning paa Oversiden af Akselkasserne uden at hindre Løbehjulakslens Udsving.

Naar Lokomotivet løber ind i en Kurve, svinger Løbehjulakslen ud til Siden, idet Hjulene følger Sporets Krumning, Svinghjælken drejer sig omkring Tappen 4, medens Købhjulsæt-tet forskydes vinkelret paa Lokomotivets Ramme i modsat Retning af Løbehjulakslens Udsving.

Af Hensyn til Svinghjælakens Drejning i lodret Retning ved Overgangen fra vandret Bane til Stigning eller Fald er Lejet i Svinghjælakens Midte for Tappen 4 indrettet med fornøden Drejelighed i lodret Retning.

Løbehjulakslens Udsving modvirkes af en Fjeder 10, som tjener til at føre Trucken tilbage til sin Midtstilling efter hvert Udsving fra denne.

Lejet for Tappen 4 er anbragt forskydeligt i en Udkæring i Svinghjælken, idet Forskydningen modvirkes af de to indbyrdes forbundne Bladfjedere 11, hvorved bl. a. opnaas, at Bevægelsen af hele Trucksystemet bliver blød og elastisk.

Af Hensyn til Maskinens Løb igennem Kurverne er Spørkansene paa tredje forreste Købhjulsæt afdrejede til ca. 9 mm under Spørkansenes Normaltykkelse.

Sandingen sker ved en Damp-Sandspreder af System Gresham-Hardy, som betjenes fra en Damphane i Førerhuset. Sandkassen er anbragt oven paa Kedlen ved Siden af Domen og sammen med denne dækket af en fælles Beklædningshætte.

Lokomotivet er forsynet med den almindelige Vakuumbremse til Bremsning af Tenderen og Togstammen. Tenderen er desuden udstyret med en Haandbremse, medens Lokomotivets egen Bremsning foregaar ved en Dampbremse med to Bremsecylindre, hvis Stempler virker paa en fælles Bremseaksel.

Maskinen er indrettet til Opvarmning af Togstammen og udstyret med en Varmentil af betydelig sværere Konstruktion end de hidtil anvendte Varmentiler. Dette gælder særlig den med Varmentilen sammenbyggede Udblæsningsventil, som for saa vidt angaar Ventilegemets Konstruktion og Fjederbelastningens Anbringelse kun ved de mindre Dimensioner afviger fra de paa Kedlen anbragte Sikkerhedsventiler. Den fra Ventilen udblæste Damp føres ved et Rør op gennem Førerhusets Tag.

I Førerhuset er anbragt Manometre for Keldtrykket, for Dampbremsetrykket og for Trykket i Varmerledningen, endvidere et Dohbelvakuummeter for Vakuumbremsens Hoved- og Be-

holderledning, en Indikator, som angiver Fødepumpens Arbejdshastighed samt et Pyrometer, som viser Temperaturen af den ovenhædede Damp ved Indtrædelsen i Gliderkassen.

Maskinens Hastighedsmaaler er af Denta Werkes Fabrikat og trækkes fra højre bageste Købheltap.

Forinden den første Maskine afleveredes til Statsbanerne, blev der med denne, ved særlig Velvilje fra de tyske Rigsjernbaners Side, foretaget forskellige Prøvekørsler, som arrangeredes af Rigsbanernes Forsøgsafdeling i Berlin (Grunewald) paa Strækningen fra Berlin ned imod Erfurt, og som overværedes af Repræsentanter for Statsbanerne.

Naar Statsbanerne ikke selv er i Stand til her i Landet at foretage saadanne fuldstændige Forsøgskørsler, skyldes det alene Manglen af en Dynamometervogn, som er ganske nødvendig, naar man skal bestemme det af Lokomotivet udviklede effektive Arbejde.

De tyske Rigsjernbaners Dynamometervogn er en Truckvogn, i hvis Trækapparater der er indskudt et Dynamometer til Maaling af den i Trækkrogen virkende Kraft, som aflæses paa et indvendigt i Vognen anbragt Manometer. Naar Vognen indkobles i et Tog mellem Lokomotive og Togstammen, kan man saaledes paa ethvert Tidspunkt under Kørselen direkte aflæse den af Lokomotivet i Øjeblikket udviklede Trækkekraft.

Vognen er desuden udstyret med alle andre fornødne Maaleapparater, saasom Hastighedsmaalere, Apparater til Maaling af udviklede Hestekraft o. s. v. En Del af disse Maaleapparater er desuden saaledes indrettede, at de kan sættes i Forbindelse med Skrivestifter, der optegner Apparatets Visning paa en Papirbane, som under Kørslen bevæges henover et Maalebord med en Hastighed, der er ligefrem proportional med Kørehastigheden. Man kan saaledes faa optegnet Kurver for Trækkekraften, for Hastigheden, for det udviklede Arbejde o. s. v.

Under Forsøgene er der etableret telefonisk Forbindelse mellem Dynamometervognen og Lokomotivets Førerhus.

H-Maskinen blev prøvekørt i Godstog og opnaaede med 1000—1100 Tons Togbelastning paa forholdsvis flad Bane en Hastighed, der varierede mellem 25 og 55 km pr. Time, svarende til en Middelhastighed af ca. 40—35 km. pr. Time.

Paa en Strækning med saa godt som uafbrudt Stigning, varierende mellem 1:150 og 1:118, opnaaedes med samme Togbelastning en gennemsnitlig Hastighed af 25—20 km pr. Time.

Den største Trækkekraft, som Maskinen præsterede, bortset fra Igangsætningerne, var

ca. 12 000 kg med fuldt aaben Regulator og 60 pCt. Fyldning, og Maskinens maksimale Ydelse var ca. 1000 effektive Hestekræfter.

Ved nogle efter Maskinens Aflevering her i Landet foretagne Provekørsler, der som foran nævnt ikke kunde gennemføres saa fuldstændigt som ønskeligt, fremførte Maskinen et Godstog fra Aarhus til Randers, med Standsning i Mundelstrup, med 101,7 Vgl. og med en gennemsnitlig Hastighed af ca. 34 km pr. Time.

Ved en anden Provekørsel fremførtes et Hurtigtog fra Aarhus til Langaa indenfor den planmæssige Køretid med en Belastning af 43,5 Vgl.

Den opnaaede Maksimalhastighed var 80 km pr. Time.

H-Maskinen vil saaledes i paakommende Tilfælde under Højtids trafik og lign. kunne supplere R-Maskinerne ved Fremførelse af hurtige Persontog.

RETTELSE

Følgende Trykfejl var beklageligvis indlobet i Nr. 21:

Side 264, 1. Spalte, Linie 18 f. n.:

»Paa et Haandsving« skal være: »fra et Haandsving«.

Side 264, 2. Spalte, Linie 3 f. n.:

»Blæserør« skal være: »Blæseren«.

Side 266, 1. Spalte, Linie 11 f. o.:

»dens Bevægelse« skal være: »deres Bevægelse«.

Side 266, 1. Spalte, Linie 13 f. o.:

»Sugevinklen« skal være: »Sugevindheden«.

DAMERNES INDSAMLINGSLISTE

BIDRAGSLISTE OVER INDSAMLINGEN TIL ET FORENINGSBANNER

Aalborg.

Lokomotivførerhustruerne I. A. Jensen Kr. 3.00, I. S. Jensen Kr. 3.00, A. P. Andersen Kr. 3.00, N. N. Frandsen Kr. 3.00, N. P. Christensen Kr. 3.00, F. B. Hansen Kr. 3.00, J. Jørgensen Kr. 3.00, C. F. Feld, Kr. 2.00, G. F. Petersen Kr. 3.00, H. Poulsen Kr. 3.00, H. M. Højer Kr. 3.00, P. N. Vendelboe Kr. 3.00, S. A. Jensen Kr. 3.00, A. S. Andersen Kr. 3.00, P. R. Overgaard Kr. 3.00, A. J. Hougaard Kr. 3.00, Holst Jørgensen Kr. 3.00, H. P. Hansen Kr. 3.00, N. C. Jensen Kr. 3.00, P. J. Ley Kr. 3.00, I. F. Gronemann Kr. 3.00, M. P. Røgilds Kr. 3.00, F. A. Nielsen Kr. 3.00, A. C. Rønau Kr. 3.00.

Helsingør.

Lokomotivførerhustruerne A. Joackim Hansen Kr. 1.00, C. F. Olsen Kr. 1.00, Deding Kr. 1.00, A. F. Jeppesen Kr. 1.00, H. Jørgensen Kr. 1.00, Bjørnsten Kr. 1.00, C. A. Nielsen Kr. 1.00, K. C. Bendixen Kr. 1.00, A. F. Møller Kr. 1.00, N. L. Nielsen Kr. 1.00, A. Olsen Kr. 1.00, H. Hansen Kr. 1.00, J. Andersen Kr. 1.00, F. Jensen Kr. 1.00, M. V. Petersen Kr. 1.00, A. E. Jensen Kr. 1.00, Vording Kr. 1.00.

Lokomotivfyrbøderhustruerne Remming Kr. 1.00, Olesen Kr. 1.00, Glim Kr. 1.00, Holm-Sørensen Kr. 1.00, H. C. Petersen Kr. 1.00, Laugesen Kr. 1.00, Alberg Kr. 1.00, H. V. Nielsen Kr. 1.00, C. V. Petersen Kr. 1.00, Ekelund Kr. 1.00, Wedam Kr. 1.00, V. L. Nielsen Kr. 1.00, V. Nielsen Kr. 1.00, Beckmann Kr. 1.00.

Fredericia.

Lokomotivførerhustruerne Kr. 39.00.

Lokomotivfyrbøderhustruerne Wendt Kr. 1.00, Pedersen Kr. 1.00, Christensen Kr. 1.00, Skotting Kr. 1.00, Zabel Kr. 1.00, Frandsen Kr. 1.00, Knudsen Kr. 1.00, Pedersen Kr. 1.00, Rasmussen Kr. 1.00, Enevoldsen Kr. 1.00, Mortensen Kr. 1.00, Alsing Kr. 1.00, Loft Kr. 1.00, Djernæs Kr. 1.00, Søgaard Rasmussen Kr. 1.00, Nielsen Kr. 1.00, F. P. Jensen Kr. 1.00, Hasberg Kr. 1.00, M. Pedersen Kr. 1.00, Nielsen Kr. 1.00, Andersen Kr. 1.00, Petersen Kr. 1.00, Poulsen Kr. 1.00, Kleis Kr. 1.00, Gaarde Kr. 1.00, Jensen Kr. 1.00, Olsen Kr. 1.00, Linder Kr. 1.00, Rasmussen Kr. 1.00, Rosenfeldt Kr. 1.00, E. Molbech Petersen Kr. 1.00, C. M. Nielsen Kr. 1.00, C. Simonsen Kr. 1.00, Mogensen Kr. 1.00, E. Jørgensen Kr. 1.00, Sørensen Kr. 1.00, E. Karm Kr. 1.00, A. Frandsen Kr. 1.00, A. Junker Kr. 1.00, E. Wendt Kr. 1.00, Rasmussen Kr. 1.00, A. C. Jørgensen Kr. 1.00, Hansen Kr. 1.00, Hansen Kr. 1.00, Christensen Kr. 1.00, Sørensen Kr. 1.00, M. Michelsen Kr. 1.00, O. Pedersen Kr. 1.00, J. Jensen Kr. 1.00, E. Hansen Kr. 1.00, E. Danielsen Kr. 1.00, S. M. Danielsen Kr. 1.00, G. K. Jensen Kr. 1.00, U. Sørensen Kr. 1.00, K. Pedersen Kr. 1.00, S. Kinckel Kr. 1.00, K. Sørensen Kr. 1.00, Jensen Kr. 1.00, M. Olsson Kr. 1.00, B. Larsen Kr. 1.00, E. Andersen Kr. 1.00, Sørensen Kr. 1.00.

Kolding.

Lokomotivfyrbøderhustruerne N. K. Andersen Kr. 1.00, J. M. Petersen Kr. 1.00, C. H. Hansen Kr. 1.00, V. A. Hansen Kr. 1.00, P. J. Olsen Kr. 1.00, W. M. Kleis Kr. 1.00, H. C. Bojsen Kr. 1.00, C. Andersen Kr. 1.00, H. Danielsen Kr. 1.00.

Ialt Kr. 212.00.

(Fortsættes.)

DET SJÆLLAND-FALSTERSKE
STATSBANEPERSONALES BIBLIOTEK.

Nu mod Vinteren er den travle Tid i Bibliotekerne begyndt og ikke mindst i de to Statsbane-Biblioteker i København og Aarhus. Begge Biblioteker har et stort Antal Medlemmer, men de burde vistnok have et endnu større; det turde være at staa sig selv i Lyset, naar overhovedet nogen Tjenestemand indenfor Statsbanerne undlader at benytte Bibliotekernes Goder. Det, det koster at være Medlem, er saa grumme lidt, at det næppe kan spille nogensomhelst Rolle, og i alt Fald er det ganske forsvindende i Sammenligning med, hvad der opnaas.

Forholdene indenfor det sjælland-falsterske og det jydsk-fynske Bibliotek er vistnok paa det nærmeste ens; her vilde jeg gerne som Formand for det sjælland-falsterske Bibliotek henpege paa, hvad dette det ældste og største af Bibliotekerne byder paa.

Det sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek er nu et af de største her i Landet; det tæller ca. 31 000 Bind gammel og ny Litteratur, og enhver kan sikkert der faa al den Læsning, han ønsker. Til Boganskaffelser og lign. anvendtes sidste Aar noget over 14 000 Kr. Af særlig efterspurgte Bøger anskaffes der nu saa mange Eksemplarer, at man er i Stand til ret hurtigt at imødekomme Begæringer om saadanne Bøger. Eksempelvis skal nævnes, at der af den Gyldendalske Pramie-Roman »De vises Sten« er anskaffet 12 Eksemplarer og af hver af de andre konkurrerende og af Bedømmelsen til Udgivelse anbefalede Bøger 10 Eksemplarer. Den derved foraarsagede store Udgift har Biblioteket paalagt sig, fordi man var paa det rene med, at der vilde indkomme talrige Begæringer netop om disse Bøger, selv om det vistnok maa erkendes, at de fleste af dem i det lange Løb næppe vil komme til at betyde noget videre.

Indenfor Skønlitteraturen anskaffes iøvrigt saa godt som alt, hvad der udkommer paa Dansk — baade af danske og fremmede Forfattere (Romaner, Fortællinger, Skuespil, Digte o. s. v.) — forsaavidt Bøgerne ikke efter Bestyrelsens Skøn er udenfor Grænserne af, hvad der kan forsvares at bringe ind i Hjemmene. Det er dog ikke mange Bøger, der har maattet udskydes, i hvilken Henseende imidlertid maa bemærkes, at Bestyrelsen naturligvis er ude af Stand til at gennemføre en effektiv Censur, og at man iøvrigt maa være meget varsom med at udskyde Bøger, der overhovedet henhører til Litteraturen. En meget stor Samling Børnelitteratur er anskaffet, saaledes at der altid kan erholdes god og fornøjelig Læsning for de unge.

Bibliotekets filosofiske, historiske, kunsthistoriske, geografiske og naturvidenskabelige Bogsamling er nu meget righoldig. Om Verdenskrigen f. Eks. haves et særlig stort Antal Værker fra alle Læjre — deriblandt talrige store Memoireværker paa dansk eller paa vedkommende Originalsprog af Mænd, der har spillet førende Roller under Krigen.

Der raades over adskillige kunstnerisk udstyrede Billedværker, og der abonneres paa de vigtigste danske Tidsskrifter og illustrerede Ugeblade. Endvidere har Biblioteksbestyrelsen særlig i de sidste Aar bragt store Ofre for at tilvejebringe en betydelig Afdeling af Bøger paa fremmede Sprog (engelsk, fransk, svensk, tysk); de vigtigste af de fremmede Forfattere (ogsaa moderne) er nu — jævnlige ret fyldigt — repræsenterede i Biblioteket. Betydningen af at kunne holde god udenlandsk Litteratur og derved kunne dygtiggøre sig i de fremmede Sprog behøver næppe at fremhæves.

Sluttelig skal bemærkes, at Biblioteket har set sig i Stand til at lade hvert enkelt Medlem faa indtil 4 Bøger ad Gangen (saaledes at der kan beholdes to Bøger hjemme, samtidig med at 2 indsendes til Bytning) og til i betydelig højere Grad end tidligere at erstatte gamle udsolgte Bøger med nye.

Dette Indlæg maa ikke opfattes som en Reklame til Fordel for Biblioteket. Jeg har for Personalets egen Skyld blot villet pege paa, hvilke talrige Fordele Biblioteket byder. Og naturligvis — jo flere Medlemmer det har, og jo større Midler det kan raade over, des righoldigere og værdifuldere kan det ogsaa blive.

Indmeldelser kan ske under Adresse: Sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek, Istedgade 3, København B. Nye Medlemmer erholder gratis det i 1920 ndgivne store Katalog med tilhørende Tillæg.

November 1923.

Rolf Harboe.



25 AARS JUBILÆUM

Den 1. December kan efternævnte Lokomotivførere fejre 25 Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd:

C. J. F. Klem, Frederiksborgvej 15, 2. Sal, Roskilde. N. Nielsen, Kronprinsensgade 12, E. Larsen, Fredensgade 8, 1. Sal, Nyborg. C. F. Andersen, Falkonerallé 22, 2. Sal, Kh. F., T. A. T. Bærentzen, Nylandsvej 18, 1. Sal, Kh. F.,

V. L. J. Thomsen, Kücklersgade 19, 1. Sal, Kh. V.
E. M. Petersen, Tøndergade 15, 3. Sal, Kh. Ø.,
L. M. Schmidt, Svinget 17, 3. Sal, Kh. S., C. H.
Strubberg, Søndre Boulevard 100, 4. Sal, Kh. B.,
C. C. V. Hoppe, Sjællandsgade 7 St., Fredericia,
A. J. Houggaard, »Pax«, Maren Hemmingsvej,
Aalborg, J. P. Iversen, Finsensgade 42, St., Es-
bjerg, C. E. Reich, Amaliegade 1, Frederiks-
havn og A. C. E. Horn, Trekronersgade 7, 1.
Sal, Viborg.

TIL MEDLEMMERNE

Til Brug for »Dansk Lokomotiv Tidende«s
Anmeldelse for Aaret 1924 skal der bruges fuld-
stændig nye Adressefortegnelser.

I den Anledning er der til samtlige Afde-
lingsformænd udsendt Adresselister, der i ud-
fyldt Stand maa være Ekspeditionen i Hænde
senest den 1. December d. A.

Man skal i den Anledning anmode d'Hrr.
Medlemmer om selv ved Henvendelse til Af-
delingsformanden at drage Omsorg for, at deres
nøjagtige Postadresse, som den vil være den
1. Januar 1924, opføres paa Listen. Månger
Adressen, vil det uundgaelig medføre, at Bla-
det udebliver fra 1. Januar 1924.

Ekspeditionen.

TIL PENSIONISTERNE.

D'hrr. Pensionister anmodes om senest den
1. December d. A. at tilstille Dansk Lokomotiv
Tidendes Ekspedition: Ny Vestergade 7^a, Køben-
havn B, den Adresse, hvorunder de fra 1. Januar
1924 ønsker Bladet tilsendt.

Undladelse af at sende Adressen vil uund-
gaelig medføre, at Bladet udebliver fra 1. Ja-
nuar 1924.

Ekspeditionen.



VOR SEKTIONSCHEF!

Hr. Redaktør!

Følgende lille Tildragelse synes jeg fortjener
samtlige Kollegers og medansattes Kendskab,
saa at de vil vide at gardere sig for lignende
Tiltale af vor her i Bladet meget omtalte og
snart landskendte Maskiningeniør Hersom.

Ved Tog 997 Ankomst til Silkeborg den 30.
Oktober gik jeg efter endt Opsmøring af Lo-

komotivets Gangtøj m. m. og med Lokomotiv-
førerens Tilladelse hen paa Perronen for at tale
med en der staaende medansat. Bedst som jeg
staar og taler med vedkommende, kom en civil
Person »farende« ind mellem det paa Perronen
staaende Publikum og os og retter i Publikums
og min medansattes Paahør følgende Spørgs-
maal til mig: »Er De Fyrbøderen paa Toget
her?«, hvortil jeg selvfølgelig svarede »ja«. —
»Vil De saa se, De kommer hen paa Maskinen
og det lidt hurtigt!« Ordene blev udtalt i en
grim, — ja efter min Mening uforskammet To-
ne, som nærmest maatte passe til et Menneske,
som var under Straffemyndighedens Opsigt, og
ikke til en Tjenestemand, som ikke véd at have
forset sig eller aner, at det trods den foresattes
Tilladelse er forbudt at forlade Maskinen.

Da vi naaede Ry St., kom Maskiningeniøren
hen paa Maskinen. Jeg gjorde Maskiningeni-
øren opmærksom paa, at det var med Lokomo-
tivførerens Tilladelse, at jeg havde forladt Ma-
skinen, og samtidig beklagede jeg mig over, at
den Reprimande, som jeg havde modtaget i
Silkeborg, var blevet afgivet i Publikums og
medansattes Paahør. Hertil svarede Ingeni-
øren: »Er De tosset?« i samme grimme Tone.
— Jeg frabad mig paany en saadan Tiltale,
som jeg følte mig brøstholden over, da jeg i
saa Tilfælde maatte antage, at jeg hørte hjem-
me paa en Daareanstalt og ikke paa et Loko-
motiv.

Jeg kan imidlertid ikke se, at jeg har gjort
noget urigtigt og vil mene, at naar man ikke
maa forlade Maskinen uden i lignende Tilfælde
at skulle tiltales i en Tone, som kunne klæde
en Underofficer i gamle Dage, men ikke en Sek-
tionschef, saa bør Lokomotivfyrbøderne her i
Distriktet forsynes med Seletoj og Bidsel, thi
man skal være udrustet med den største Taal-
modighed og Ligevegt for ikke at komme til at
begaa tjenstlige Forseelser, naar vor »veldan-
nede« og »høflige« Maskiningeniør fører Tilsyn.
»Lokomotivfyrbøderen.

Vi tvivler ikke paa, at de ovenfor anførte
Udtalelser er faldet fra Maskiningeniør Her-
som; hans noget uligevægtige Temperament
kender vi, men vi haaber, at han læser oven-
staaende, som maaske bedst af alt kan kalde
ham lidt til Eftertanke.

Red.

RET ELLER URET.

I Lokomotivtidende Nr. 17 ser jeg af et
Referat fra H. B. at der fra Kreds 1 forelaa
Ønske om paany at rejse Spørgsmaalet an-
gaende Lønancienniteten for de Lokomotiv-
førere, der blev forbigaaet ved Sønderjyllands
Overgang til Danmark; der stod endvidere, at
Sagen henvistes til Forretningsudvalget.

Jeg vil inderligt haabe for det ærede Ud-
valg — ja for hele vor Organisation —, at dette

Spørgsmaal snart maa blive klarlagt, enten det er Administrationen, som her har begaaet en Uret imod Personalet, eller det var de Lokomotivmænd, som blev forbigaaet den Gang, der var behæftet med Klausul, saa at de ikke kunde komme i Betragtning.

For ca. 9 Aar siden læste jeg en Artikel i Bladet, en Slags Oversigt over hvor langt vi var naaet frem organisationsmæssigt set; der stod endvidere, at det gamle Springsystem var aflivet; men det har nok kun været en dyb Søvn.

For de Lokomotivmænd, som ved Sønderjyllands Overtagelse blev forbigaaet trods deres Ansøgning, er det ikke alene et pekuniært Tab ved senere Forfremmelse og Oprykning i Alderstillæg, men ogsaa det, at Kolleger og medansatte saavel som andre, vedkommende Lokomotivførere kommer i Berøring med, maa faa den Opfattelse, at disse er 2den eller 3die Klasses Lokomotivførere, da kun 1ste Klasses blev sendt Syd paa. Det mærkelige ved Sagen er, at de forbigaaede blev opfordret til at søge Pladserne dernede, og er det rigtigt at tilskynde en Mand at søge, naar man paa Forhaand ved, at han ikke er kvalificeret, eller er det det gamle Springsystem, som er kaldt til Live igen.

En af de forbigaaede Lokførere.

Organisationen har ved en Skrivelse til Generaldirektoratet paapeget dette Forhold og andraget om, at der maatte blive tillagt de Lokf., som ved Sønderjyllands Overtagelse ikke blev forfremmet, en Forfremmelsesanciennitet, regnet efter samme Dato, som de i Sønderjylland konstituerede. Men Generaldirektoratet har afvist dette under Henvisning til Konsekvenserne. — Forøvrigt er det en Misforstaaelse at tro, at nogen skulde mene, at de af Sagen berørte Lokomotivførere skulde være 2den eller 3die Klasses Lokomotivførere — en Antagelse, som den Gerning, de udfører paa Hovedlinien, tydeligt fastslaar som ganske ubegrundet.

Spørgsmaalet er paany Genstand for Behandling i Organisationens Lønningsudvalg, og Resultatet heraf vil senere blive meddelt.

Red.

„SAA DU RØGEN —“

Hr. Redaktør!

Paa Gb er i disse Dage ophængt et Opslag paa Opholdsstuerne angaaende Røgplagen i Remisen. Opslaget er underskrevet af en Lokomotivmester, som er kendt af Personalet for sin altid forfjamskede Optræden og sin Lyst til at indberette alt mellem Himmel og Jord. Ved Læsningen af Opslaget faar man det Indtryk, at Røgplagen, efter Lokmesterens Mening, udelukkende skyldes Lokpersonalets Hensynsløshed og Ligegyldighed og Overtrædere af de Anvisninger, som Lokomotivmesteren giver i sit Opslag, trues selvfølgelig med øjeblikkelig Indberetning i hvert enkelt Tilfælde. Det skal vil-

ligt indrømmes, at der altid er en modbydelig Røg i Remisen paa Gb, og man maa undre sig over, at ikke de Organisationer, hvis Medlemmer hver Dag, Aar ud og Aar ind, er udsat for at faa deres Helbred ødelagt i den Atmosfære, ikke for længst har henvendt Fabrikstyrelsens Opmærksomhed paa det utilbørlige i, at der ikke i Landets største Lokomotivremise findes den mindste Antydning af et Ventilationsanlæg, men kun nogle primitive Skorstene, som ikke en Gang altid formaar at tage Røgen, selv om Maskinerne holder under Skorstenene. Hvis vedkommende Lokomotivmester, som har forfattet dette Opslag, i en af sine Indberetninger vilde henvende rette vedkommendes Opmærksomhed herpaa, og eventuelt komme med et Forslag til et saadant Ventilationsanlæg, saa vilde jeg tage min Hat af for ham, men det andet med at bekæmpe Røgplagen med Indberetninger, det behøver man saagu' ikke at være Lokmester for at hitte paa, det kunde jeg ogsaa have gjort i et af mine lyse Øjeblikke. Man maa dog ikke laste vedkommende Lokmester alt for meget af den Grund, han vilde maaske have vanskelig ved at faa Tiden til at gaa, hvis ikke han havde nogle Indberetninger at skrive, og det er rimeligvis den eneste Maade, hvorpaa han formaar at vise sin Eksistensberettigelse.

Gber.



ANDESPIL PAA GB

Lokomotivfyrbødernes selskabelige Forening afholdt sit aarlige Andespil i Haandværkerforeningens store Sal Fredag den 2. November.

Der bortspilledes 20 Ænder, efter Andespillet var der Bal til Kl. 4. 1 Festlighederne deltog ca. 200 Damer og Herrer, som tilsyneladende morede dem paa en god og tvangfri Maade.

Gevinsterne ved Lødtækningen er alle afhentede.

J. Knudsen.

JUBILÆUMS- OG FESTKASSEN

for Lokomotivførere i 1ste Distrikt afholder Jubilæumsfrokost til Ære for Jubilarerne fra August, September, Oktober, November og December Torsdag den 6. December d. A. Kl. 12,30 Em. i »National«s Selskabslokaler. — Indgang ad Jernbanegade.

Man bedes tegne sig i Tide paa de fremlagte Lister. Stor Tilslutning forventes. — Lokomotivførere fra de andre Distrikter er velkomne.

P. B. V.

L. M. Schmidt.

BLOKADE

De danske Privatbaners Lokomotivmands Forbund meddeler, at der er erklæret Blokade ved »Aarhus-Hammel-Thorsø Jernbane«.



CENTRIFUGALSKYLLELUFTPUMPE

Paa Rosenbergs Mekaniska Verkstad i Stavanger er for nylig fuldendt Bygningen af et Motorskib *Handicap*, hvis Hoveddimensioner er: Længde 126.5 m, Bredde 16.5 m.

Skibet, der maalet 9000 t, er det første, hvis Drivmotorer, Sulzer-Totakt-Dieselmotorer, er forsynet med Centrifugalskylleluftpumpe.

De to 4 Cyl.-Motorer kan udvikle 1350 B. H. K. hver pr. Min. ved 100 Omdr./Min. Deres to Skylleluftpumper trækkes af 150 H. K. Jævnstrømsmotorer for 220 V. og med et Omdrejningstal paa 3000 pr. Min.; dette kan dog underkastes Regulering. Disse Luftpumper er hver for sig i Stand til at præstere begge Hovedmotorers Luftforbrug, saa snart deres Omdrejningstal er 27—2800 pr. Min. Strømmen til Drift af disse Elektromotorer udvikles af to 200 K. W. Jævnstrømsdynamoer, som er direkte koblet til Totakt-Oljemotorer. Disse har rigelig dimensionerede Kompressorer, hvis leverede Overskud af Trykluft sendes til Gangsætningsbeholderne.

Paa denne Maade overflodiggøres saavel Hjelpekompresorer som ogsaa den lille Nødkompressor.

Skibet er nylig ankommet til Honkong efter en Rejse fra Panama og har efter Udregning af Middeltal for Rejsens 34 Dages Oljeforbrug, pr. Dag brugt 9.8 t Brændolje.

MOLYBDENSTAAL

Den rivende Udvikling, Tekniken er undergaaet i de sidste Aar, har bragt en Mængde Jern- og Staallegeringer paa Markedet, og heriblandt kan nævnes Sammensætninger af Jern med Nikkel, Krom, Wolfram og Molybden, hvoraf det sidste kom frem under Krigen til Fremstilling af finere Staalsorter.

Molybden findes i smaa Mængder i Kobbermalme, hvor man ved Kobberets Udvinning som Biprodukt faar Ovnslakke, der indeholder det omtalte Mineral. Slakken tilsættes Jern, hvorved man faar en Jernmolybdenlegering.

En nyere Fremstillingsmaade binder Molybden til Slakken ved Hjælp af basiske Tilsætninger, hvorefter man ved en Fremgangsmaade, der ligner Bessemerprocessen, forarbejder Slakken.

Molybden anvendes i sig selv til Fremstilling af blaa Mineralfarver og i analytisk Kemi som Ammoniummolybdat til Bestemmelse af Fosfor, men dets Hovedanvendelse er nu Fremstilling af Staal.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER.

NYE BØGER

Sj.- Falst.	Jyl.- Fyn.	
12304	10790	Carstens: Sejren.
12305	10789	Bruun, L.: Tvillingerne.
12306	10807	Rosenkrantz, P.: Junkerne paa Lindenborg.
12307	10742	Krohn, D.: Rørbæks Krønike.
12308	10741	Korch, M.: Det gamle Guld.
12311	10784	Sterneder: Studenten.
12312	10772	Jacobsen, Daniel: Jeg husker.
12313	10746	Lykke, J.: Den gyldne Hævn.
12314	10782	Povlsen, Hans: Lykkelige Barn.
12315	10811	Petersen, Josef: Konge-Ofret.
12316	10812	Svedstrup: Erik Gudmand.
12317	10810	Haukland: Nørnerne spinder.
12320	10798	Kaarsberg, H.: Dagens Øje.
12321	10802	Paludan, J.: Søgelys.
12322	10796	Hørlyck, Helene: Ingrid.
12323	10792	Clasen, N.: Utysket.
12324	10808	Westergaard, A. C.: Havgus.
12325	10805	Ricard, O.: I Gaar, i Dag og til evig Tid.
12326	10795	Horwitz, A.: Minut Millionærer.
12329		Dumreicher: Kornblomster.
12330	10806	Rosenkrantz, P.: Herluf Trolles Dreng.
12331	10797	Jørgensen, Gunnar: Flemming og Kvik.
12334	10816	Brandes, Georg: Hertuginde af Dino.
12335	10837	Kræmmer: Fyrgangen.
12336		Moenstrup: Dronningen fra Himmerland.
12337	10823	Christmas, W.: Krydstogt gennem Livet.
12338	10819	Bull, J. B.: Den store Kærlighed.
12339	10827	Fleuron, S.: Svanerne fra Hjortvad.
12340		Lindskog: Græske Kvindeskikkelser.
12341	10860	Treskow: Om Fyrster og andre Dødelige.
12342	10854	Skjoldborg, J.: Skyer og Solglimt.
12345	10814	Bergström, V.: De fortabtes Hus.
12346	10818	Briksø Damsholt: Lotteri.
12347	10834	Hutchinson: Dyrekøbt.
12348	10864	Lange, Sven: En Dag paa Hirschholm Slot.

Sj.- Falst.	Jyll.- Fyn.	
12349	10838	Kvaran: Raunveigs Historie .
12350	10821	Christensen, Carl: Bag Ploven.
12061b	10590b	Nordnntoft, K.: Jørgen Laasbys Barndom. II.
12351	10826	Elmkjær, S.: Fedel og Plov.
12353	10829	Hagenbeck: Indien.
12357	10850	Norris, K.: Norma, den meget elskede.
12358	10873	Glyn, E.: Det store Øjeblik.
12361	10896	Levin, Poul: Dagen gryer.
12362	10893	Hjortø, Knud: Den gule Krø- nike.
12363	10872	Thuborg, A.: Brødre.
12364	10865	Bodenhoff, W.: Livsslaven.
12365	10868	Nygaard, F.: Kværnen.
12366	10870	Svendsen, S. K.: Stammerne.
12368	10866	Galschiot, M.: Skandinaver i Rom.
12369a	10855a	Skovgaard-Petersen: Landet, hvor Kilderne sprang. I.

KONG CHRISTIAN D. IX's UNDERSTØTTELSESFOND.

Af Kong Kristian IX.s Understøttelsesfond ved de danske Statsbaner vil der den 29. Januar 1924 kunne uddeles ca. 1200 Kr. i Portioner à 100 Kr. Ansøgninger om at blive delagtig i Uddelingen maa for at komme i Betragtning indgives inden Udgangen af indeværende Aar til et af Bestyrelsens Medlemmer.

Blanket til Ansøgning kan erholdes ved Henvendelse til et Bestyrelsesmedlem eller i Generalsekretariatet.

Blanketten, der maa udfyldes nøjagtig, er lydende paa saavel nærværende Fond som Statsbanernes Jubilæumsfond, der uddeles samtidig, og Ansøgningen betragtes som gældende begge Fond, hvis ikke andet anføres.

Bestyrelsen bestaar af:
Generaldirektør Andersen Alstrup.
Togfører Duelund, København.
Overbanemester H. Gram, Roskilde.
Søfartschef Heise, København.
Materialforvalter O. Larsen, København.
Værkmester P. Mikkelsen, København.
Assistent Frk. Westergaard, København.
Distriktschef Wissenbach, Struer.
Baneingeniør Wolfhagen, København.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivførerafdelinger:

Aalborg: Formandens Adresse rettes til: Vin-
kelvej Vejgaard.

TIL MEDLEMSLISTEN

Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F.
1. November 1923 Lokfbr. Aspr. O. M. C. Jensen,
Kbhvn Gb.

Persoonalia

Udnævnelse:

Lokomotivfyrbøder E. P. Larsen, Skanderborg, til Lokomotivfører i Vamdrup fra 1—11—23 (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder S. B. A. Blak, Randers, til Lokomotivfører i Glyngøre fra 1—11—23 (min. Udn.).

Haandværker E. A. Nielsen, Korsør, til Lokomotivfyrbøder i Lunderskov fra 1—11—23.

Haandværker G. Flesborg, Kbhvns Godsb., til Lokomotivfyrbøder i Brande fra 1—11—23.

Haandværker H. P. K. Hansen, Masned-sund, til Lokomotivfyrbøder i Tinglev fra 1—11—23.

Haandværker N. A. Nielsen, Kbhvns Godsbg., til Lokomotivfyrbøder i Brande fra 1—11—23.

Forflyttede:

fra 1—11—23:

Lokomotivfører C. E. L. Rasmussen, Assens, efter Ansøgning til Odense.

Lokomotivfører L. T. Hassø, Glyngøre, efter Ansøgning til Assens.

Lokomotivfører C. W. Jensen, Skjern, efter Ansøgning til Kbhvns Godsb.

Lokomotivfører M. V. Andersen, Vamdrup, efter Ansøgning til Kbhvns Godsb.

Lokomotivfører E. P. Eshøj, Ringkøbing, efter Ansøgning til Skjern.

Lokomotivfyrbøder L. G. Nielsen, Lunderskov, efter Ansøgning til Skanderborg.

Lokomotivfyrbøder P. A. M. Jacobsen, Braude, efter Ansøgning til Kbhvns Godsb.

Lokomotivfyrbøder C. C. Nielsen, Aalestrup, efter Ansøgning til Kbhvns Godsb.

Lokomotivfyrbøder J. G. Poulsen, Brande, efter Ansøgning til Randers.

Under 6—11—23:

Lokomotivfyrbøder M. Ejlersten, Tønder, efter Ansøgning til Struer.

Lokomotivfyrbøder C. Pedersen, Tinglev, efter Ansøgning til Tønder.

Tilbagekaldt Forflyttelse:

Forflyttelserne af Lokomotivførerne i Slagelse A. C. Wedebye og O. V. Thorkilsen til henholdsvis Gedser og Masned-sund er annulleret.

Tilladelse til at hytte Tjenestested:

Lokomotivfyrbøderne S.K. M. Hansen, Jøgnkloster, og A. L. C. Larsen, Slagelse, fra 1—11—23.

Lokomotivfyrbøderne A. K. Nørvig, Glyngøre, og M. N. Pedersen, Herning, fra 1—12—23.

Afsked:

Lokomotivfører H. E. M. Petersen, Roskilde, efter Ans. paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30—11—23 (min. Afsk.).

Lokomotivfører F. T. Krüger, Kbhvns Godshg., efter Ans. paa Grund af Alder med Pension fra 29—2—24 (min. Afsk.).

Afleveret paa Avispostkontoret d. 19. November.



Bemærk * Kiærs * Klæder

HABIT
35 KR.

20 Skindergade 20

HABIT
35 KR.

L. P. Aistrup leve-

rer Søgsmøbl., Divaner, Tæpper,
Spisest., Sovevær., Børne-,
Ungpige- og Bondemøbler
Ratebetaling
TORVEGADEN 20
Sporvognsline: 2—9—19

**C. B. Møller & Co.s
BØRS CIGAR**

der faas over hele Landet, er
fabrikeret af de fineste Tobakker
Det er den bedste 15 Øres Cigar



Amk. Gummivare
Industri Vestergade 3 Kbhvn. B.
Mødersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prisliste med 30 Øre i Frimrk.
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4196
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

Legetøj og Lædervarer.
i stort Udvalg

forefindes i
Basaren, Vesterbrogade 39.

STOP!!
i Frederiksborggade 12^{1/2}
Konfektions- og Pelsvarerlagere

PAA RATEBETALING

leveres alt
Damekonfektion, Pelsvarer & Kjoler
Lille Udbetaling — Rentefrit

Eduard Spies, som bor ligeved Hovedbanegaarden,
tæt ved Frihedsstøtten, Vesterbros Passage Nr. 48 i Bazargaden,
anbefaler sig til alle Damer med et mægtigt Udsalg af Kjoler
til billige Priser.

Strømper i de bedste Kvaliteter, langt under almindelig
Pris. Skorter i svært engelsk Moiré fra 5,85 alle Farver. Undertøj
i Macco, Traad, Uld og Silketricot. Golfjakker fra 9,85. Bluse-
skaanere fra 6,85. Silkebluser, Jumpers, Vadskebluser, Flonels-
bluser i stort Udvalg. Nederdele blaa, sorte og kulørte.

NB. Ingen Bytning, ingen Forsendelse, ingen Forandring,
ingen Kredit, ingen Bude, ingen Telefon, for at være billig.
HUSK BAZAR-GADEN

SENKING

GASAPPARATER

med ny
patenteret
Luftblandings
Regulator



GASOVNE

(Hvid Porcelænsemaille)
med Cirkulations-Varmekanaler.

Mindste Gasforbrug

Regelmæssig Varmefordeling —

Stegning paa Rist

Ovnene, hvori alting lykkes

Skandinaviens største Special-
udstilling.

Vestergade 2 lige for
Gl. Torv

Tlf. 14312

FORLANG URBAN ØL I NORDJYLLAND

Cigarforretningen, Vesterbrogade 9 A, (ved den gamle
Bræddehytte)

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 8178 eller Centr. 14,613

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Expedition

Ny Vestergade 7³, København B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10—4.

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

Regnskabskontrollen, giver Oplysning om alle Foreningen vedrørende Forhold

Th. Langs

Bageri,

Ny Carlsbergvej 11, Tlf Vester 1896 y.
anbefales.

Kun 1ste Klasses Varer anvendes.

„Diamantstøv“

Nutidens og Fremtidens
Vaskemiddel

Enefabrikanter:

Danske Oliemøller og Sæbefabriker A/S

C. LOEHR'S FABRIKER
Fredericia

PRØV Zephyr & Gummi
Kravetøj
faas i alle Nr. til 52.



Færdige Herreklæder

skrædersyede, prima engelske Stoffer, Vinterfrakker, moderne Façons
78,00—98,00. med Læg og Spænde og i Raglan Façon, svært engelsk Stof **125,00.** Habitter, prima blaa Serges **55,00—78,00—115,00.** Peber og Salt **58,00—75,00—110,00.** modernegraa og blaastribede **75,00—95,00** Stribede Kamgarns Benklæder **25,00.** Sorte Benklæder, **25,00—32,00**

Helgolandsgade 2, 1.

Ingen Butik. Stort Lager.

Statsbanefunkt. 10 pCt. Rab t

Tandlæge Frk. Sørensen

69, Istedgade 69.

Konsultation fra 10-7. Tlf. Vest. 905x.
Ældre Tænder omsættes billigt, Plombering og Tandudtrækning, Moderate Priser. — Bedøvelse hver Dag Kl. 2. Reparation udføres paa faa Timer. Jernbanefunktionærer indrømmes 5 pCt. Rabat.

STØT VORE ANNONCØRER

Charles Christiansen, Flensborggade 61.

Telef. Vester 6359 y. **I. Kl. Bageri og Konditori.** Telef. Vester 6359 y.

C. JORSØ

37 Dybbølsgade 37
Vine, Cigarer, Cigaretter & Tobakker
Stort Udvalg i
Festtelegrammer og Kort, Papir- og Skriveartikler
Telefon Vester 4665

O. Gregersens

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

Bøger - Papir - Musik - Fotografiske Artikler.

VIGGO NIELSENS BOGHANDEL

TELEFON 9327.

ISTEDGADE 64.

TELEFON 293.7

KØB FRA LAGER

Klædninger 65, 78, 85, 98, 115, 125 Kr.
Vinterfrakker 75, 80, 85, 98, 120 -
Sommerfrakker 65, 78, 98, 115 -
Stortrøjer m. sv. Foer 42, 52, 62
Benklæder . . . 12, 16, 18, 22, 28 -
Smokingklædninger Jaketklædninger
Motorjakker Gummikapper
Vindjakker — Alle Størrelser
Kun Kontant. Bestemte Priser
Jernbanefunktionærer 5 pCt. Rabat
Afdeling for Udlejning af elegante
Kjole- Smoking- og Diplomatklædninger samt sorte Overfrakker.

Lageret Monopol

Nørregade 38, 1 Sal
Telefon Byen 1261

ENGELSK SKRÆDERI

King Cloth
BEDSTE STOF



English House

NØRREPORT.

VAREHUS „SCHULTZ“, Istedgade 134. Telefon 11 372.

ALT I MANUFAKTUR TIL BILLIGSTE PRISER

SPECIALITET: Maskintøj, Skjorter, Underbeklædning, Drengetøj, Linned, Forklæder, Sengendstyr.

Gevinstsedler modtages.

Statsbanefunktionærer 5 pCt. Rabat