



24. AARG. N^o 12.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. JUNI 1924

OMORGANISATION AF STATS- BANERNE

Spørgsmaalet om en Omorganisering af Statsbanerne er, siden *Friis-Skotte* blev Trafikminister, bleven sat under Debat, og der er af Ministeriet i den Anledning blevet nedsat et særligt Udvalg, der skal overveje Spørgsmaalet om Statsvirksomhedernes Forhold til Bevillingsmyndighederne. Dette Udvalg bestaar bl. a. af Generaldirektør ved Postvæsenet *Mondrup*, Regnskabsdirektør *U. Andersen*, Raadsformand *Kofoed* samt Folketingsmændene *Gamborg* og *Sven*. Generaldirektør *Andersen-Alstrup*, Trafikchef *Graue* og Landstingsmand, Driftsbestyrer *Stensballe* er traadt til som særlige sagkyndige Medlemmer af Udvalget. Trafikminister *Friis-Skotte* er selv Formand for Udvalget, der i Løbet af Sommeren agter at afholde en Række Møder, saaledes at der forinden den ordinære Rigsdagssamling begyndes, kan foreligge et Resultat.

Det er bl. a. Udvalgets Opgave at finde en Løsning paa Spørgsmaalet om en større Bevægelighed for Administrationen med Hensyn til forskellige Sager, der nu maa afvente Bevillingsmyndighedernes Skøn, og saaledes at almindelige forretningsmæssige Hensyn i større Grad vil kunde præge Driften. Da Tjenestemændene med Interesse følger dette Spørgsmaal, der for Tiden er paa Dagsordenen,

og da det kan have sin Interesse at se, hvilke Tanker den nuværende Trafikminister som Folketingsmand i Fjor udviklede i Rigsdagen, og som bl. a. vil blive Grundlaget for Forhandlingerne i ovennævnte Udvalg, skal vi optrykke Brudstykker af hans Tale:

»Hvad Indtægterne angaar, saa var som bekendt, Forholdet indtil i Fjor dette, at Statsbanernes og Postvæsenets Takster var fastsat detaillert ved Lov og altsaa var urørlige, saa længe den paagældende Lov gjaldt: Saa og saa meget kostede et Brev eller Tryksag udenbys og indenbys, saa og saa meget en Postopkrævning, en Frimarkepakke, saa og saa stor var Billetprisen, Stykgodstaksten, Taksten for Svin o. s. v. Hvis man vilde en Ændring heri, maatte man vente, indtil Loven normalt skulde revideres, eller til man havde saa tilstrækkelig mange Ændringer at foreslaa, at man fra Administrationens Side kunde være bekendt at ulejlige Lovgivningsmagten med et Forslag i saa Henseende, og saa er man endda ikke vis paa, at Lovgivningsmagten, hvis man aabnede for Ændringsforslagsposen, ikke, fordi der var saa langt imellem, krævede saadanne i Øjeblikket ikke forsvarlige Ændringer, at Virksomhedens økonomiske Takstpolitik kom i Fare. Resultatet blev da ogsaa og maatte blive hos Administrationen: Tunghed, Stivhed og Ængstelse for at komme til Rigsdagen, for Loven ab-

soludt bød det, Mangel paa Smidighed i Konkurrencen med andre Befordringsmidler, manglende Mulighed for ved en efter Forholdene afpasset Hensyntagen at holde sine Kunder fast. Heri er der i Fjor sket nogen Forandring, idet man i Rigsdagen ændrede alle Taksterne til Maximaltakster, under hvilke det dog med Finansudvalgets Billigelse er tilladt Administrationen frit at bevæge sig. Min Motivering for denne Ændring var den Gang en Henpegen paa det forventede stadige Prisfald, som vilde gøre det rimeligt, at Statsvirksomhederne var i Sand til let at følge efter med sine Takster, men jeg tilstaar gerne, at jeg allerede den Gang havde mine Tanker om Virksomhedernes større Seivstyre for Øje, og at jeg mente, at de nye Takster, saaledes som de var fastsat, altsaa under et forholdsvis højt Prisniveau, som Maksimaltakster, vilde give det fornødne Spillerum i Retning af Bevægelighed for det kommende Aar. Lad mig sige med det samme, at jeg mener, at under et større Selvstyre for Statsvirksomhederne maa ligesom ved de koncessionerede Telefonselskaber og de private Jernbaneselskaber Hovedtaksterne sanktioneres af Ministeriet for offentlige Arbejder som Maksimaltakster, men at Detaillerne maa bestemmes af Virksomhedens Ledelse.

— — —

Det, jeg foreløbig tænker mig som Resultatet af Overvejelser og Drøftelser, der maatte finde Sted angaaende Spørgsmaalet om en ændret Form for Driften af vore Trafikvirksomheder, er da, at disse Virksomheders Detailbudgetter gaar ud af Finansloven og dermed ud af Rigsdagens direkte Varetægt, at Ansvaret og den dertil fornødne Myndighed i hver af de tre Etnar lægges i en Generaldirektørs Haand, histaaet af en lille Bestyrelse, valgt af Regering og Rigsdag, samt at der stilles Krav til disse Virksomheder, at de skal forrente sig ligesom alle andre Virksomheder. Kravet om Forrentning er nemlig efter min Mening det eneste sikre Middel til at opnaa en økonomisk forsvarlig Drift.

Ved Overgangen til en saadan ny Styrelsesform maatte saa Kapitalens Størrelse fastsættes, det vil sige, at den Anlægskapital, Staten har staaende i Virksomheden, for Tiden er det for Statsbanernes Vedkommende 500 Mill. Kr., for Postvæsenet 22 Mill. Kr. og for Telegrafvæsenet ca. 42 Mill. Kr. Denne Anlægskapital maatte naturligvis omvurderes til en passende Størrelse, svarende til normal Anlægsværdi med rimelig Afskrivning, hvorved Tallene antagelig i hvert Fald for Statsbanerne og for Telegrafvæsenet vilde blive væsentlig mindre. Pengene til nye Anlæg maatte da efter nærmere Motivering fremtidigt ydes af Finansloven som rentebærende Laan fra Staten, eventuelt ved Tilladelse til Optagelse af særlige Obligationslaan i Virksomhederne. I hvor høj Grad det maatte findes nødvendigt for Rigsdagen ogsaa detailleret at have Indseende med Nyanlæg, bl. a. for at sikre fattige Egne af Landet Del i disse Virksomheders samfundsmæssige Goder, maatte naturligvis afhænge af, hvilken Vægt man maatte lægge paa det rigsdagsvalgte Element i disse Virksomheders Bestyrelse, om man vilde tillægge det nogenlunde samme Betydning, som man nu tillægger Finansudvalget. Men selv om man maatte mene, at man fra Rigsdagens Side maatte kræve en vis detailleret Forelæggelse af Nyanlæg, maatte Ledelsen dog overfor almindelige rentable Anlæg altid kunne regne med en vis tilstrækkelig rummelig Dispositionsfrihed, saa det i Virkeligheden kun vilde være de urentable Anlæg, hvor der kunde være Tale om en Slags Interessesforskel mellem Ledelsen og Rigsdagen. Da, som jeg før sagde, Kravet om Forrentning af Virksomheden efter min Opfattelse er det eneste, der kan fremkalde og fastholde Kravet om en økonomisk Drift, maa dette Krav fraviges, men Fremgangsmaaden overfor urentable Anlæg maatte da være den, at Rigsdagen efter Forestilling fra Ledelsen bevilgede et Tilskud til et saadant Anlæg, eventuelt i værste Fald, tillige et for Aaremaal fastsat nedadgaaende Tilskud til Driften.

Takstspørgsmaalets Løsning har jeg allerede før udtalt mig om: Hovedtaksterne sanktionerede af Ministeren som Maksimaltakster, i øvrigt Frihed for Ledelsen til at ordne Detailler.

Et meget vigtigt Spørgsmaal er det, hvorledes Tjenestemændenes Lønninger bør fastsættes under en saadan Nyordning. Dette Spørgsmaal har ogsaa været et af dem, der blev mest drøftet i den borgerlige Presse ved Omtalen af mit Interview i »Social-Demokraten«. Mærkværdigvis har man fra denne Side af Pressen ment, at dette Forhold da fremtidig maatte ordnes ved fri Overenskomst mellem Personalets Organisationer og Generaldirektøren. Det var et af de Omraader, hævdede man, hvor det var vigtigst, at Generaldirektøren blev bestemmende. Jeg siger »mærkværdigvis«, for jeg har hidtil og ved enhver Lejlighed set samme Presse hævde, at Tjenestemændene ved saa vigtige Virksomheder som Jernbane, Postvæsen og Telegraf ikke havde eller i hvert Fald ikke burde have Strejkeret. Og Strejkeret er jo da i hvert Fald den nærmest liggende Konsekvens af en fri Overenskomst.

Jeg vilde mene, at Spørgsmaalet om Tjenestemændenes Lønninger som hidtil maatte henhøre under Lovgivningsmagten. Af mange Grunde. Tjenestemændene er formentlig bedst tjent dermed, og det samme gælder sikkert Ledelsen. Endvidere er det uimodsigelig rigtigt, at Driften i alt Fald meget nødtigt maa foruroliges af Lønkampe. Dernæst er Personaleforholdene i de tre Trafiketater ret ensartede, saa at en lignende Ensartethed helst burde bevares i Lønvilkaarene. Og for øvrigt er det nu kun meget faa private Virksomheder, der selv afgør deres Lønforhold med Arbejderne direkte; ogsaa der er der andre Instanser, Arbejdsgiverforeningen, Fagorganisationerne, der træder til, saa at en Sammenligning selv med de private Virksomheder aldeles ikke vilde medføre som Konsekvens nogen Forandring i de bestaaende Forhold ved Trafiketaterne. Jeg tror endvidere, at Flertallet af Tjenestemændene

vilde foretrække Lovgivningsmagtens Fastsættelse af Lønningerne, og jeg tror, det samme i Virkeligheden gælder Administrationen, i hvert Tilfælde har jeg nylig fra Ledere af koncessionerede Virksomheder hørt meget stærke Ønsker om at faa slaaet fast, at de af Staten bestemte Lønninger ogsaa blev gældende for disse Virksomheders Tjenestemænd, idet Overenskomsternes aarligt tilbagevendende Udløb giver en beklagelig Uro i Virksomheden i Maanederne før og efter og tager en uforsvarlig Del af Ledelsens Tid. Endelig er der, saaledes som jeg kan læse Tjenestemandsløven, den Hage ved den, at de deri fastsatte Lønninger nok kan ændres ved en ny Lønningslov, men man vil ikke kunne ophæve Lønningsloven for Trafiketaternes Vedkommende — hvad man nødvendigvis maatte gøre, hvis Lønningerne fremtidig skulde hvile paa Overenskomst —, uden at alle de af Etaternes Tjenestemænd, der var over 30 Aar, maatte have Ret til at kræve Pension eller Ventepenge af Staten. Og hvis jeg har Ret heri, bliver den Omstændighed formentlig afgørende for Bevarelsen af de nuværende Forhold.

Det, at Lønningerne som hidtil, altsaa Lønningsklasserne, fastsættes af Lovgivningsmagten, medfører jo ikke, at Stillingerne Antal ogsaa fremtidig saaledes som nu fastsættes af Lovgivningsmagten, enten paa Normeringsloven, saaledes som nu, eller paa Finansloven. Afgørelsesretten for denne Side af Sagen, Antallet af faste Tjenestemænd, sammen med Ansættelses- og Afskedigelsesretten i de Tilfælde, hvor denne nu ligger hos Ministeren eller hos Kongen, maatte naturligvis lægges over i Ledelsens Haand. Betryggelse imod urimelige Dispositioner i sidstnævnte Henseende har Tjenestemændene i samme Grad som i deres Pensionsret. Dog bliver det formentlig nødvendigt som Opmand i Uoverensstemmelser angaaende Forstaaelsen af Bestemmelserne vedrørende Lønninger og Arbejdstid Ledelsen og Organisationerne imellem at have et af Staten valgt Nævn af samme Karakter, som vi kender

fra Telefonselskaberne eller fra Privatbanerne.

Jeg har opholdt mig en Del ved dette Tjenestemandsspørgsmaal, fordi der her fra begge Sider ligger mange Interesser, der kunde blive af Betydning for Sagens Ordning, og det derfor saa nogenlunde maa udklares for alle Parter. I øvrigt er det min Opfattelse, at dette Spørgsmaals Overvejelse — Statslønningerne har som bekendt aldrig været store — ikke har nogen væsentlig Betydning for disse Virksomheders større eller mindre Økonomi. Det for disse afgørende er den enklost mulige Administration, og herunder hører Antallet af Tjenestemændene og Smidighed til at skabe og fastholde Kunder til Virksomheden. Det er netop ogsaa paa disse to afgørende Omraader, at den nye selvstændige Ledelse maatte sætte ind, og Kravet om Forrentning vil da sikkert paa disse to Omraader alene meget hurtigt kunne ske Fyldest.

Jeg har selv i 1918 taget mig for i Folketinget at paavise, hvilket Uhyre af Omstændelighed, Papirinstancer, Dobbeltarbejde, der til Eksempel fandtes indenfor Statsbanernes Administration, og hvilke besparende og arbejdsfremmende Forenklinger der burde ske. En Del — kun en lille Del — af, hvad jeg den Gang pegede paa er nu søgt rettet af Jernbanespareudvalget, Resten kræver Ændringer i Loven om Statsbanernes Administration. Jeg havde tænkt mig at tage dette Arbejde op her i Tinget ved første Lejlighed, saa godt jeg kunde, thi selvfølgelig kan man kun i ringe Grad reformere en Virksomhed sam Statsbanerne ved Taler i Folketinget, men jeg er klar over, at det ogsaa vil være ganske overflødigt, hvis Tanken om Etats friere Styrelse gennemføres. Saa skal Nøden nok lære nogen Kone at spinde, naar kun Kravet om Forrentning stilles til den ansvarlige Ledelse.«



LOKOMOTIVMANDSKONGRES I SVERIGE

Sveriges Lokomotivmannaförbund afholdt Kongres i Stockholm i Dagene 21.—24. Maj, hvor saavel danske som norske Lokomotivmænd, foruden en Del indenlandske samarbejdende Organisationer, var repræsenteret.

Forbundet, der bestaar af 91 Afdelinger, var repræsenteret ved 111 Kongresdelegerede samt Forbundsstyrelsen og Ombudsmænd, og det var en stor og repræsentativ Forsamling, som Formanden, Hr. Hj. Molin, ved Kongressens Aabning bød velkommen og gav en kort Oversigt over den forløbne 3-aarige Kongresperiode.

De Delegerede, som igennem den forud tilsendte Beretning, var bekendt med alle behandlede Sager, gik straks over til at behandle disse, uden at de dog gav Anledning til særlig Kritik.

De mange Forslag, der var fremme, havde man Følelsen af, var fremsat alene for at styrke og gavne Organisationen, og Svenskerne har her noget at sætte Kræfterne ind paa, idet der findes en mindre separat Lokomotivførerforening, som, ihvorvel den kun tæller 241 Medlemmer, samtidig med at der findes 273 uorganiserede Lokomotivmænd, dog man betragtes som en Svækkelse, men da Forbundet tæller 4821 Medlemmer, vil man se, at der er Haab om, at man inden længe vil se dem inden for samme Rammer. Man lægger Mærke til det ganske glimrende Samarbejde, der findes mellem Statsbanernes og Privatbanernes Personale, og som uden Tvivl skyldes de dygtige Ombudsmænds Arbejde, thi Forholdene er jo forskellige de to Steder og kræver en baade smidig og forstaaende Behandling.

Vore svenske Kolleger har ligesom os faaet at føle Efterkrigstidens Virkninger paa næsten alle Omraader, men det, der er følt særlig haardt, er de Masseafskedigelser, som har fundet Sted, ligesom en Del Lokomotivførere har maattet gaa til-

bage og forrette Lokomotivfyrbødertjeneste. De afskedigede antages dog igen efterhaanden, men endnu er der godt og vel hundrede tilbage, samtidig med at Forfremmelsesforholdene for dem, der blev tilbage i Tjenesten, er blevet meget daarligere.

Forbundet blev udsat for Formandskifte, idet Hr. Hj. Molin ikke var at formaa til at fortsætte, og i Stedet valgtes Lokomotivfører Borgstedt. Hr. Molin forblev dog i Forbundsstyrelsen.

Under Kongressen var der Beretning fra et kooperativt Foretagende, som Forbundet er interesseret i, nemlig en Skotojsfabrik, som gik ganske godt, og var i Stand til at levere smukt og godt Fodtøj til en billig Pris.

Som bekendt har der i Sverrig været nedsat et Socialiseringsnævn til at fremkomme med Forslag om en ændret Driftsform for Banerne, og dette Nævn har i disse Dage afgivet deres Betænkning, som betyder en fuldstændig Omvæltning af den nuværende Driftsform.

Et af Nævnets Medlemmer holdt et to Timer langt, men meget interessant Foredrag om Nævnets Betænkning, der i Hovedtrækkene gik ud paa, at Banerne skulde forrente sig med 5 pCt. og amortiseres med 1 pCt. af Stamkapitalen, dog skulde de forskellige Banestrækninger deles i 3 Grupper, nemlig kulturnødvendige Baner, sekundære Baner og rentebærende Baner, hvoraf de to første Grupper var enten helt eller delvis fritaget for Forrentning.

Der skulde oprettes et Bedriftsraad paa 29 Medlemmer, hvoraf Regering og Rigsdag besatte de 17 Pladser, Erhverv og Industri 6 Pladser og Personalet 6 Pladser.

Det menes dog ikke, at det i Øjeblikket er muligt at faa Forslaget gennemført i Rigsdagen.

Soph. Jensen.



„VOR STAND“

Den 27. Maj fejrede Jernbaneforeningens Organ »Vor Stand« 25 Aarsdagen for Udsendelse af Bladet. Dette udkom i den første Tid under Titlen »Meddelelser fra Jernbaneforeningen«, men det varede ikke længe, inden det udsendtes under sit nuværende Navn.

I Anledning af Jubilæet udsendtes et Festnummer af Bladet indeholdende Artikler af samtlige Bladets tidligere Redaktører og af forskellige Tillidsmænd, og af disse Artikler kunde en Del af Jernbaneforeningens Historie gennem de 25 Aar udledes. Festnumret, der fremtraadte i en smuk Form med Billeder af de tidligere Redaktører o. fl., indeholdt tillige et Facsimiletryk af det først udsendte Blad.

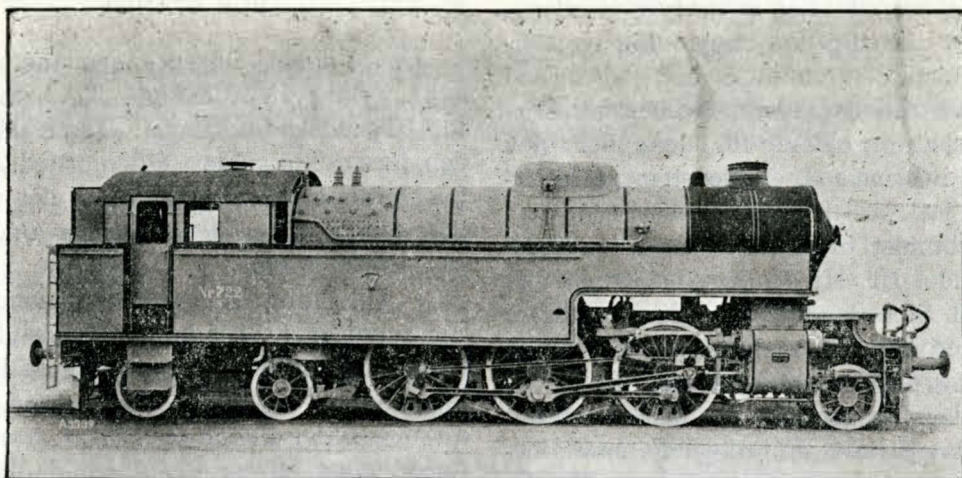
I Dagens Løb modtog Jernbaneforeningen mange Hilsener og Lykønsknin-ger, og Begivenheden fejredes om Aftenen med en Festlighed, hvori bl. a. Repræsentanter fra Jernbanestatens andre Fagblade og Organisationer deltog. Aftenen forløb i udmærket Stemning, og der holdtes en Masse Taler, og mange Sange blev af-sunget.

LOKO. LITRA S.

Statshanernes sidste nye Lokomotivtype, Litra S, af hvilken der i disse Dage er leveret to Maskiner fra Firmaet A. Borsig i Berlin, er et trekoblet Tenderlokomotiv med en to-hjulet Truck under Forenden og en firehjulet Truck under Bagenden (Type: 1. C. 2).

Maskinen, der er udstyret med tre Cylin-dre, alle med simpel Højtryksvirkning (Tril-lingssystemet), og som arbejder med overhe-det Damp, har følgende Hoveddimensioner m. m.:

Ildberørt Hedeflade i Fyrkassen.....	13,0	m ²
» i Rørene	108,0	»
» Fordampningshedeflade.....	121,0	»
» Hedeflade i Overhederen	46,0	»
Risteflade	2,4	»
Diameter af Cylindre.....	430	mm
Slaglængde.....	670	»
Diameter af Driv- og Kobbeltjul.....	1730	»
Diameter af Løbehjul (forreste og bage- geste Truck)	1053	»



Adhæsionsvægt	48 Tons
Total Vægt af Loko. uden Vand og Kul	72 „
Total tjenstfærdig Vægt	92 „
Vægt af Vand i Kedlen	7 „
Vægt af Kulbeholdning	3 „
Vægt af Vandbeholdning	10 „
Damptryk	12 kg pr. cm ²
Tilladelig Maksimalhastighed	90 km pr. Time
Lokomotivets totale Længde	14,860 m

Som det fremgaar af foranstaaende, er Kedlen noget mindre end Kedlen til Loko. Litra R og H, men Kedlens Form og Konstruktion er i alt væsentligt den samme som ved disse Maskiner. Fyrkassen er af Kobber med Støttebolte af Hødt Jern og afstivet over Rørvæggen ved en Række Vinkelankere.

Den forreste Del af Risten er ogsaa her indrettet som en Vipperist, der betjenes ved et Haandsving i Førerhuset, og Askekassen er forsynet med en tilsvarende Bundklap, der ligeledes aabnes og lukkes fra Førerhuset, og som altid skal aabnes, forinden Risten kippes, for at de gledende Kul og Slagger ikke skal ophobes i Askekassen og ødelægge denne.

Rundkedelen er sammensat af to Bælter med største indvendig Diameter 1500 mm, med en Pladetykkelse af 15 mm og med en samlet Længde mellem Rørvæggene af 4800 mm.

Den bageste Del af Kedlen bæres af almindelige Kedelbærere, der er fastgjorte udvendigt paa Fyrkasseskappens Sider, og som hviler forskydeligt paa Hoveddragernes Overkant, idet Kedlens Løftning er forhindret paa sædvanlig Maade ved Klemmeplader, der er fastholdte paa Lokomotivets Ramme, og som griber ind over Kedelbærernes vandrette Flige.

Forskydning i Lokomotivets Tværretning af Kedlens Bageende forhindres ved to Styr af en særlig Konstruktion, som ikke tidligere har været anvendt ved Statsbanernes Lokomotiver, det ene anbragt midt under Fyrkassens Forende, det andet midt under Bagenden.

Paa Undersiden af Bundrammen midtvejs under Fyrkassens Forende, henholdsvis under Bagenden, er anbragt et Fremspring, som griber ned mellem to Grene paa det omhandlede Styr, som er fremstillet af Staalstøbegods og fastboltet til en Tværstivning i Lokomotivrammen. Mellem Styrets Grene og Bundrammens Fremspring er paa begge Sider af dette anbragt en Kile med Kileskrue og Spændestykke, som styrer Fremspringet i Maskinens Tværretning uden at forhindre Forskydningen i Længderetningen ved Temperaturvariationerne under Kedlens Opvarmning og Afkøling.

Ved at spænde de fire Kiler (to i det forreste og to i det bageste Styr) udad eller indad i Forhold til Styrene kan man indstille Kedlens Bageende ret nøjagtigt i Retningen paa tværs af Lokomotivet.

Kilerne maa ikke spændes haardere, end at Kedlen frit kan forskyde sig i Længderetningen.

Røgkammeret er cylindrisk med indvendig Diameter 1500 mm og Længde ca. 2200 mm, og Gnistfangeren bestaar af et konisk Hylster af Traadvæv, indskudt mellem Udgangshætten og Skorstenens Underdel.

Regulatoren er som ved alle Statsbanernes nyere Lokomotivtyper en Ventilregulator af System Schmidt og Wagner.

Overhederen er en almindelig Storrørs-Overheder af Schmidts System med 24 Overhedeelementer, anbragte i 4 Rækker Overheder-Kedelrør med indvendig Diameter 125 mm.

Overhederens Hedeflade er en Del større i Forhold til Fordampningshedefladen end ved R- og H-Maskinerne, hvilket medfører, at Overhedningen hurtigt efter Igangsætningen opnaar sin fulde Størrelse, og dette Forhold har særlig Betydning ved en Maskintype, der som den nærværende kan ventes ofte at blive anvendt til hyppigt stansende Tog.

Der findes ikke anbragt nogen Beskyttelses-kasse omkring Enderne af Overhederrene i Røgkammeret, og som Følge heraf er den automatiske Ventil til Blæseren ligeledes bortfaldet.

Lokomotivet er foreløbig ikke udstyret med Fødevandsforvarmer, men derimod med to almindelige Injektorer af største Type.

Cylindrene er hver for sig støbte i eet med den tilhørende Gliderkasse. De to Cylindre er fastgjorte udvendigt paa hver sin Side af de to Hoveddragere med Drivstængerne virkende paa udvendige Krumtappe i Maskinens Drivhjulssæt, medens den indvendige Cylinder er fastboltet mellem Hoveddragerne og gør Tjeneste som Tværafstivning i Lokomotivrammen. Den indvendige Drivstang virker paa en Krumtapbugt paa Drivhjulssakslen, og de tre Krumtappe er fortsatte 120° for hverandre.

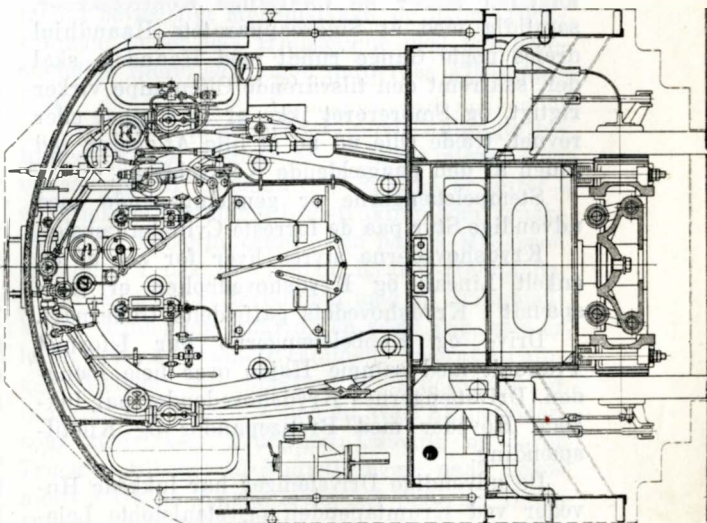
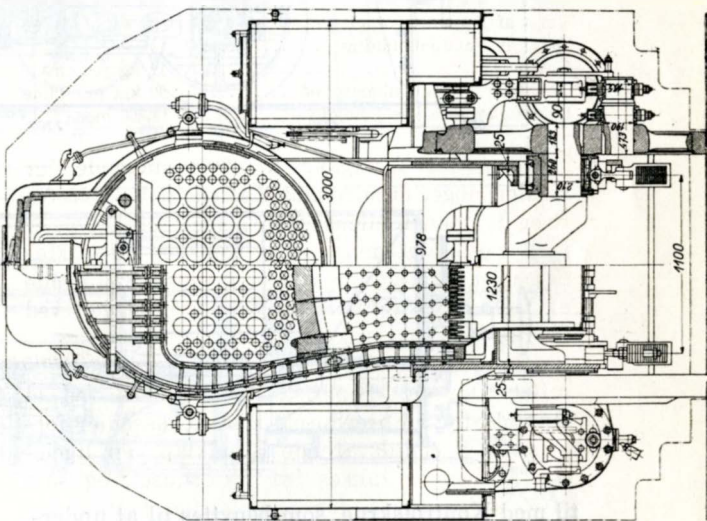
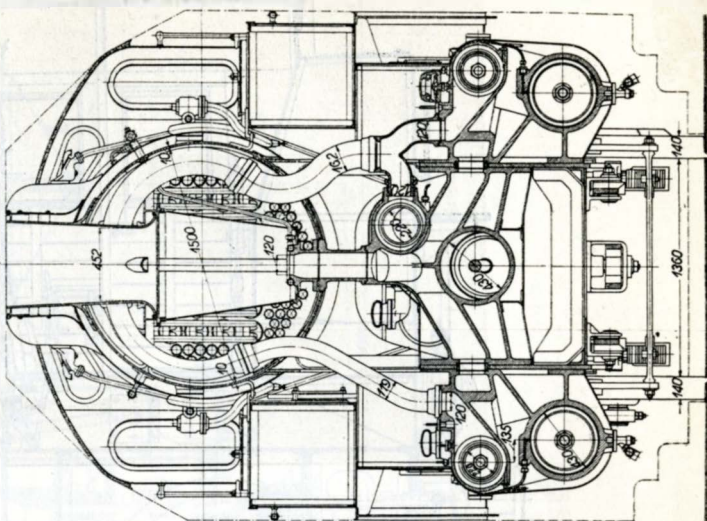
Drivhjulssættet er det mellemste af de tre koblede Hjulsæt.

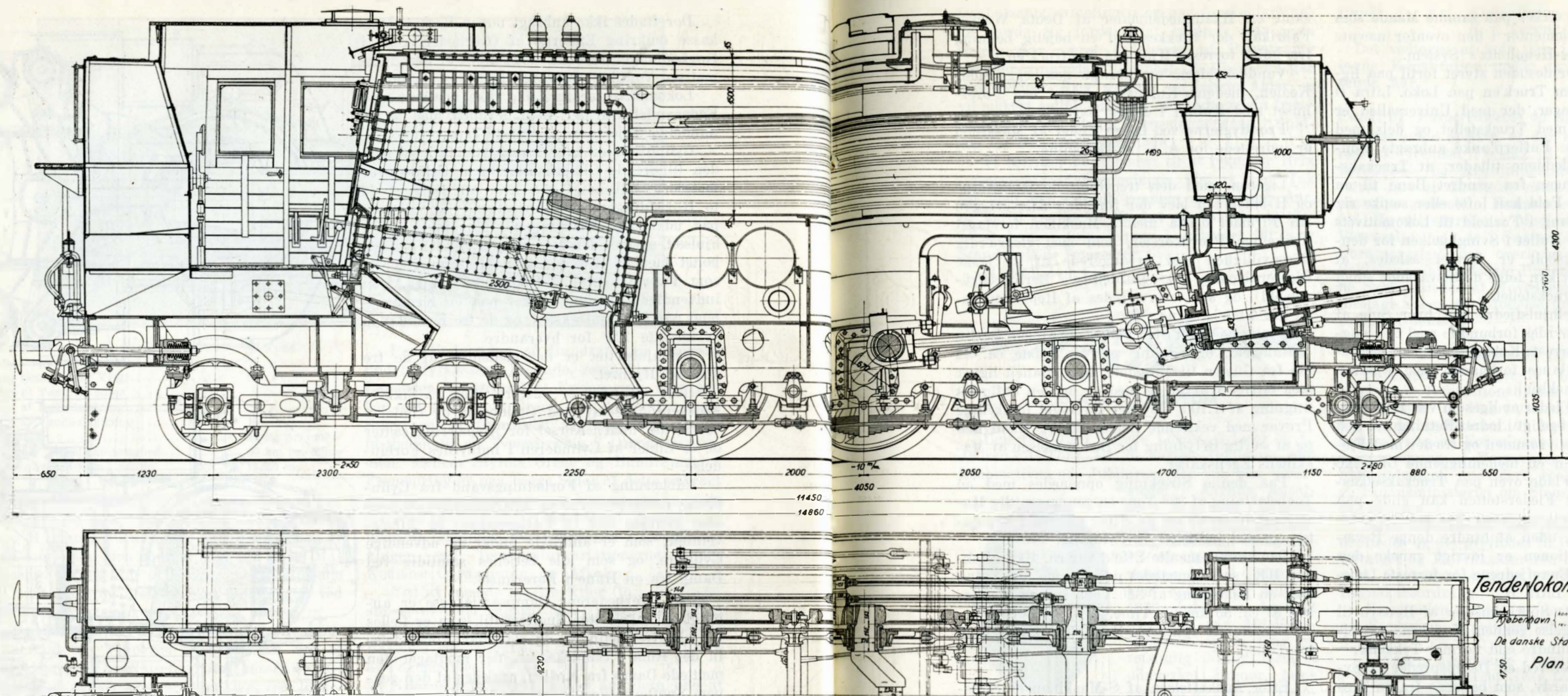
Hver Cylinder er udstyret med to Sikkerhedsventiler samt med Omløbsrør og Omløbsventil, der under Korsel for Afspærring sætter de to Ender af Cylinderen i indbyrdes Forbindelse.

Udblæsning af Fortætningsvand fra Cylindrene, Gliderkasserne og Afstrømningsrummene sker gennem ialt 10 Udblæsnings- og Afløbsventiler, som er anbragte under de udvendige Cylindre, og som alle betjenes samtidig ved Damp fra en Hane i Førerhuset.

Paa Overhederens Dampsamlekasse er anbragt en enkelt stor Snøfteventil, som er fælles for alle tre Cylindre, og som har Forbindelse til det Rum i Samlekassen, der modtager den mættede Damp fra Kedlen, saaledes at den gennem Snøfteventilen indsugede Luft maa passere igennem Overhederen paa Vejen til Gliderkasserne. Derved opnaas, dels at den indsugede Luft forvarmes, forinden den faar Adgang til Gliderkasserne, dels at Luftstrømmen virker afkølen-
de paa Overhederrene og saaledes i nogen Grad beskytter disse mod for stærk Opvarmning i de Perioder, hvor der ikke er Damp i Overhederen.

Til Smøring af Glidere og Cylindre anvendes et mekanisk Smøreapparat af System Friedmann, som er opstillet indvendigt i Førerhusets venstre Side og trækkes ved en Stangforbindelse fra venstre forreste Hjul paa Maskinens bagste Truck. Fra Smøreapparatet er ført to Smørerør til hver Gliderkasse og et til hver Cylinder. Hvert Smørerør er forsynet med et Nummer, og en Tavle paa Førerhusets Væg over Smøreapparatet giver Oplysning om, hvortil de forskellige Smørerør fordeler Olien. Smørerørene er ikke forsynede med Oliespredere, men ved hvert Smørerørs Tilslutning til Gliderkassen eller Cylinderen er anbragt en Kontraven-





til med Kontrolskruer, som benyttes til at undersøge, om Systemet er i Orden. Naar man efterhaanden løsner de forskellige Kontrolskruer, samtidig med at Smøreapparatets Haandhjul drejes nogle Gange rundt med Haanden, skal der, saafremt den tilsvarende Oliepumpe virker rigtigt, og Smørerøret ikke er forstoppet eller revnet, træde Olie ud ad et lille Afløbsrør ved Siden af den paagældende Kontrolskruer.

Stempelstængerne er gennemgaaende med udvendige Styr paa de forreste Cylinderdæksler.

Krydshovederne styres hver for sig af en enkelt Lineal, og Krydshovedbolten er fastspændt i Krydshovedets gaffeldelte Underpart.

Driv- og Kobbelstængerne har I-formet Tværnsnit med samme Højde over hele Længden. Drivstængernes Krydshovedender har lukkede Hoveder med Bronzepander og Kiletilspænding.

De udvendige Drivstænger har lukkede Hoveder ved Krumtapenden og staaletøbte Leje-

pander med Indlæg af Hvidtmetal, medens den indvendige Drivstang af Hensyn til Anbringelsen omkring Krumtapbugtens Hals har gaffeldelt Krumtapende, der lukkes ved et Spændestykke. Lejepanderne i det indvendige Drivstangshoved, der iøvrigt er af samme Konstruktion som ved Loko. Litra H, er fremstillede af Bronze med Indlæg af Hvidtmetal, fordi Bronzepanderne i Tilfælde af en Afbrænding vil rive mindre voldsomt i Krumtaphalsen end Lejepander af Staal og virke mindre ødelæggende paa den ret kostbare Krumtapaksel.

De tre Glidere er almindelige Stempelglidere, bestaaende hver af to Stempellegemer, der er fastspændte paa Gliderstokken og tættede i Gliderkassens Foringer hver med fire Stempelringe.

Gliderstokkene er gennemgaaende med udvendige Styr paa de forreste Gliderkassedæksler, og Gliderkrydshovederne, der har samme Konstruktion som ved H-Maskinerne, er hvert

for sig styret i to U-formede Udskaaringer i en Udbygning paa det bageste Gliderkassedæksel.

Hver enkelt Glider bevæges ved en selvstændig Heusinger-Styring, og Ekscentrikstængerne trækkes paa Vingekrumtappe i bageste Kobberhjulssæt. Den indvendige Kvadrant bevæges fra en Vingekrumtap, anbragt uden for Vingekrumtappen til venstre Glider. Ekscentrikstang, idet den midterste Gliders Ekscentrikstang virker paa en Arm paa en i Maskinens Tværretning anbragt Mellemaksel, hvorfra Bevægelsen føres videre gennem en indvendigt Arm og en kort Trækstang til den midterste Kvadrant.

Ekscentrikstængerne har I-formet Tværnsnit og Stanghoveder af samme Konstruktion som Driv- og Kobbelstængerne med Kiletilspænding samt staaletøbte Lejepander, udførede med Hvidtmetal.

Den under Maskinens Bagende anbragte firehjulede Truck er af samme Konstruktion som ved P-Maskinerne og de trecylindrede R-Maski-

ner, hvor en halvkugleformet Bæretap hviler i et tilsvarende Leje i et i Truck'ens Midte op-hængt bevægeligt Mellemstykke, og hvor Truckrammen hviler paa Hjulsættene med fire selvstændige Bærefjedre uden indbyrdes Afbalance-ring.

Den under Maskinens Forende anbragte tohjulede Truck bestaar af et Løbehjulssæt, som uafhængigt af Lokomotivets Ramme er lejret i et Truckstel af samme Konstruktion som Truckstellet for Løbehjulssættet i den paa H-Maskinen anvendte Truck af System Krauss-Helmholtz.

Truckstellet er forbunden med en Svinghjulke, der drejer sig omkring en svær Tap, som er lejret i en af Lokomotivrammens Tværafstivninger. Mellem Svinghjulken og Truckstellet er indskudt et Fjederhus med en svær Skruefjeder, som modvirker Truck'ens Udsving og fører Truck'en tilbage til Midtstillingen, naar Lokomotivet fra en Kurve løber ind paa lige Bane. Fjederhuset og Fjederen har ganske samme

Konstruktion og virker paa samme Maade som de tilsvarende Elementer i den ovenfor nævnte Truck af Krauss-Helmholtz's System.

Truckstellet er desuden styret fortil paa lignende Maade som Truck'en paa Loko. Litra D ved to Trækstænger, der med Universalled er forbundne dels med Truckstellet og dels med to under forreste Pufferplanke anbragte Konsoller. Universalledene tillader, at Truckakslen ved Overgangen fra vandret Bane til en Stigning eller et Fald kan løfte eller sænke sig i fornødent Omfang i Forhold til Lokomotivets Ramme, ligesom Hullet i Svinghjælken for dennes Omdrejningsbolt er formet saaledes, at Svinghjælken frit kan følge de tilsvarende smaa Bevægelser af Truckstellet.

De tre Kobbeltjulsfjeder paa hver Side af Maskinen er indbyrdes forbundne med to Længdebaltancer, og forreste Kobbeltjulsfjeder er desuden ved en Balance forbunden med Fjederen over forreste Truckhjul.

Sidstnævnte Fjeder er ligesom ved H-Maskinen atnbragt bevægeligt i lodret Retning i et fast Styr paa Lokomotivrammen og træder med Fjederstøtten gennem en mellemliggende Glidesko paa en afrettet Flade oven paa Truckakselkassen, saaledes at Fjederstøtten kan glide paa denne i skraa Retning, naar Truckstellet svinger ud til Siden, uden at hindre denne Bevægelse. Konstruktionen er iøvrigt ganske den samme som ved Bærefjedrene for forreste Løbehjulsæt til Loko. Litra H.

Drivhjulsættets Sporkranse er af Hensyn til Maskinens Bevægelse gennem Kurverne afdrejede ca. 10 mm mindre end normal Tykkelse.

Sandingen sker ved en Dampspreder af System Gresham-Hardy, som betjenes fra en Tregangshane i Førerhuset. Paa hver Side af Lokomotivet er anbragt to Sandrør, det ene foran og det andet bagved Drivhjulsættet, saaledes at Maskinen ved Omstilling af Tregangshanen kan bringes til at sande henholdsvis for Forlæns- og Baglænsørsel.

Maskinen er udrustet dels med en almindelig Vakuumbremse til Bremsning af Maskinen og Toget, dels med en Vægtstangsbremse som Ranger- og Reservebremse for selve Lokomotivet. Maskinen er indvidere indrettet til Opvarmning af Toget ved Damp. Varveventilen er af samme nyere og sværere Konstruktion som ved H-Maskinen, og Varveledningen er ved forreste og bageste Pufferplanke i Stødet for den sædvanlige Ledningshane udstyret med en nyere Varveglider af System Westinghouse.

Førerhuset er helt lukket med Dør i hver Side og udstyret med almindelige Kuvéinduer i Siderne og i Dørene. I Førerhuset er anbragt Kedelmanometer, Manometer for Varveledningen, Dobbeltvakuummeter, Pyrometer m. m.

samt en Hastighedsmaaler af Deuta Werkes Fabrikat, der trækkes ved en højelig Ledning fra højre forreste Hjul paa Bagtruck'en.

Vandbeholderne er anbragte paa begge Sider Kedlen, medens Kulkassen ligger bag Førerhuset med Kulhul i dets Bagvæg.

Frontlygterne ved begge Ender af Maskinen er indrettede for A. G. A.-Belysning.

Ligesom med den trecylindrede R-Maskine og H-Maskinen blev der forinden Afleveringen fra Firmaet ogsaa med S-Maskinen foretaget forskellige Prøvekørsler, som med elskværdig Beredvillighed blev arrangerede af de tyske Rigsjernbaners Forsøgsafdeling i Berlin (Grünwald), og som overværedes af Repræsentanter for Statsbanerne.

Prøverne fandt Sted paa Strækningen Berlin—Mansfeld, og navnlig paa de sidste ca. 32 km fra Güsten til Mansfeld, hvor Banen ligger med talrige Kurver og med en næsten uafbrudt Stigning af 1:100, blev der foretaget forskellige Prover med vekslende Belastning og Hastighed og af særlig Betydning for Bedømmelsen af Maskinens Egenskaber.

Paa denne Strækning opnaaedes med en Togbelastning af 368 Tons en gennemsnitlig Hastighed af ca. 45 km pr. Time med fuld Regulator og med indtil 50 % Fyldning.

Den største maalte Effekt var ca. 1000 effektive HK., som opnaaedes paa samme Strækning med en Belastning af 326 Tons ved en Hastighed af ca. 55 km pr. Time.

Den største opnaaede Hastighed var 108 km pr. Time.

Efter Anskaffelsen af S-Maskinen er Statsbanerne i Besiddelse af tre moderne trecylindrede Maskiner, Litra R, H og S, der i en Aarrække maa antages at være fuldt tilstrækkelige til at tilfredsstille Kravene til Trækkekraft henholdsvis i Person-, Gods- og Lokaltogstrafiken paa Hovedlinierne og de vigtigste Lokalstrækninger.

Juni 1924.

B. Suanning.

25 Aars JUBILÆUM.

En inden for Jernbanemændenes Organisationer kendt Mand, Lokomotivfører N. Th. Brix, Aalborg, Formand for Privatbanefunktionærernes Forbund, fejrede den 16. Juni sit 25 Aars Jubilæum som ansat ved Aalborg Privatbaner.

Mange af vore Medlemmer kender Brix, der hyppig som Gæst har deltaget i vore Møder, som den udmærkede og stærkt interesserede Forbundsmand. B., der i mange Aar var Formand

for Lokomotivafdelingen og paa forskellig Maa-
de gjorde sig fordelagtigt bekendt, har i de
senere Aar været Indehaver af Privathanemændenes højeste Tillidspost i hvilken han gør
god Fyldest. Brix staar i sin bedste Alder og
vil sikkert endnu i mange Aar indtage sin frem-
ragende Plads blandt Tjenestemændene i Spid-
sen for Privathanemændene.

Vi benytter Lejligheden til at lykønske Brix
i Anledning af Mærkedagen, idet vi siger Tak
for godt Samarbejde gennem de forløbne Aar,
og hertil knytter vi Haabet og Ønsket om, sta-
at se ham i fuld Vigeur i Arbejdet for sine
Standsfællers Interesser.

Hjertelig til Lykke.



25 AARS JUBILÆUM

Den 1ste Juni fejrede Lokomotivfører V. C.
Jensen, Aalborg, sit 25 aarige Jubilæum som
Lokomotivmand. Jubilaren, der var paa Værk-
stedet i Aarhus, ansat-



V. C. Jensen

tes 1. Juni 1899 i Langaa, kom til Ar 1902, til Hjør-
ring 1907 som Rangerfø-
rer og blev Fører 1. No-
vember 1914 i Gedser og
kom endelig til Aalborg
1916. Jubilaren, der i et
Par Aar var Afdelings-
formand, er en brav og
retsindig Natur med et
udmærket Humør, hans
Evne til at give en Histo-
rie er velkendt. Valdemar
Jensen er da ogsaa meget
afholdt, og fik paa Jubilæumsdagen man-
ge Beviser herpaa: idet han ved en Deputa-
tion af Lokomotivførere fik overrakt et smukt
dobbeltkapslet Guldur fra Kollegerne, lige-
som han af tidligere Lokomotivfyrbødere fik
overrakt et smukt Cigarfuderal i Sølv. Ju-
bilaren fik saavel ved Telegrammer som Blom-
ster og det livlige Rykind i hans Hjem Be-
vis paa, hvor afholdt han er.

Sungam.

HOVEDBESTYRELSESMØDET DEN 14.—15. MAJ 1924.

Alle var tilstede.

**Punkt 1. Godkendelse af Forretningsordenen
for Hovedbest.**
Forretningsordenen godkendtes.

**Punkt 2. Evt. Konstitution af Hovedbest. i
H. t. Lovene.**

Det vedtoges at lade den i Maj 1923 fore-
tagne Konstitution gælde ogsaa for indevæ-
rende Aar.

Punkt 3. Forberedelses- og Afslutningstiderne.

Formanden oplyste, at der af Administrati-
onen var fremsat Forslag til Ændring af For-
beredelses- og Afslutningstiderne; der havde
været ført en Drøftelse med Maskindirektøren
om Spørgsmaalet. Formanden refererede de
fra Hovedbestyrelsens Medlemmer fremkomne
Besvarelser paa de i Sagens Anledning rettede
Forespørgsler, det overlodes Formanden og
Sekretæren at fortsætte Undersøgelserne i den-
ne Sag, saaledes at Hovedbest. Medlemmer fik
forelagt Sagen til Udtalelse forinden videre fo-
retoges i denne.

Punkt 4. Meddelelser fra Formanden.

Formanden refererede forskellige Sager
angaaende Rekreatiøns-hjemmet. Et Udkast til
Andelsbreve for Rekreatiøns-hjemmet godkend-
tes, og det besluttedes, at Andelsbrevene skulde
underskrives af Foreningens Formand, Hoved-
kassereren og af Formanden for Rekreatiøns-
hjemsudvalget, endvidere besluttedes at ansø-
ge Finansministeriet om Stempelfrihed for An-
delsbrevene.

Regnskabsformen for Rekreatiøns-hjemmet
drøftedes og det overlodes til Rekreatiøns-hjem-
sudvalget og Hovedkassereren evt. i Forbindelse
med Revisionsinstituttet at finde den bedste
Regnskabsordning.

Formanden oplyste, at der var ydet Aarhus
og Fredericia Afdelinger et Tilskud til Fore-
drag.

I Sagen angaaende Oprettelse af Afdeling
i Skjern er modtaget Svar fra Eshjerg og Vi-
borg Afdelinger, der gaar ud paa, at man in-
tet har at indvende imod Afdelingens Oprel-
telse.

Sagen henlagdes dog til næste Hovedbesty-
relsesmøde.

Sekretæren refererede de siden sidste Ho-
vedbestyrelsesmøde behandlede Sager, bl. a. Sa-
gen angaaende Betaling af Køpenge for Kø-
selen mellem Masnedsund og Masnedø. Gdir.
havde i denne Sag stillet sig afvisende, angaa-
ende Beregning af Udkommando for en Loko-
motivfyrbøder i Fa. er indsendt Skrivelse til
Gdir., herpaa er endnu intet Svar modtaget.

Angaaende en Rangertjeneste i Holbæk er
rettet Henvendelse til 1. Distrikt og Sagen bragt
i Orden.

Om et Kullempningsspørgsmaal fra Eshjerg
er rettet Henvendelse, endnu foreligger ingen
Afgørelse.

I et Spørgsmaal ang. manglende Uniforms-
genstande til en Lfb. i Tinglev er rettet Hen-
vendelse og Sagen er bragt i Orden.

Der er indsendt Skrivelse til Gdir. angaaen-
de forskellige Ændringer i Uniformerne, her-
paa er ikke modtaget Svar.

Der er behandlet nogle Sager angaaende Tjenesteanciennitet og Forflyttelsesanciennitet. Sagerne angaaende Tjenesteanciennitet (2 Sager) har Gdir. ikke kunnet imødekomme, medens alle Sagerne angaaende Forflyttelsesanciennitet er bragt i den ønskede Orden.

Foreningens Anmodninger om Ændringer og Forbedringer i Omklædnings- og Vaskeforholdene i Viborg, angaaende Ophængning af Billeder i Opholdsværelser og Læseværelser i Brande, Struer, Holstebro, Herning, Bramminge, Tønder og Oddesund N. er imødekommet.

Paa et af Foreningen indsendt Andragende om Familiefripen for Lokomotivmænd ansatte efter 1. April 1912 for Rejse til og fra Rekreatiønshjemmet er endnu ikke modtaget Svar.

C. M. Christensen omtalte forskellige af Fællesudvalget behandlede Sager, bl. a. angaaende Godtgørelse for dobb. Husførelse, der er nu i denne Sag truffen den Afgørelse, at det Beløb der kunde fradrages fastsættes til $\frac{1}{3}$ af Dagpenge uden Nattillæg for den Sats Tjenestemanden tilkom.

Toges til Efterretning.

Punkt 5. Hovedkassererens Kvartalsberetning.

Hovedkassereren fremlagde Regnskabsoversigt for 1. Kvartal, og oplyste, at der i Henhold til Beslutning var indkøbt Obligationer for et Beløb af 75,000 Kr. Indkøbsprisen havde andraget 63,856 Kr. Obligationsbeholdningen er anbragt i aaben Depot, saledes at ingen Rekvisition kan finde Sted uden efter Fuldmagt fra Foreningens Formand og de to Kredsformænd.

Toges til Efterretning.

Punkt 6. Behandling af foreliggende Sager.

Fra Kreds 1 forelaa Forslag om nogle Velfærdsforanstaltninger paa Lokomotiverne.

Formanden redegjorde for forskellige Foranstaltninger og Forsøg, som vilde blive bragt itil Udførelse.

Toges til Efterretning.

Kreds 2 forelagde en fra Aarhus modtagen Resolution.

Toges til Efterretning.

Et Spørgsmaal angaaende Pudsning af Reserverlokomotiver paa Gh. henvistes til Forretningsudvalget.

Punkt 7. Eventuelt.

Man drøftede forskellige Spørgsmaal, som det maatte anses for betimeligt at rejse nu.

LOKOMOTIVFØRERKREDSEN

MØDE DEN 14. MAJ 1924

Alle var tilstede.

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden meddelte, at der var afsendt forskellige Skrivelser, bl. a. ang. en Eksklusion. Endvidere undersøgte man for Tiden

Brugbarheden af Sandstorapparaterne paa de nyere Maskiner.

Der fremsattes af forskellige Medlemmer Udtalelser bl. a. ang. Dampfløjten paa H- og R-Maskinerne og ang. Dampbremsen paa H-Maskinerne, der virkede for langsomt.

Det besluttedes at tage disse og andre Spørgsmaal op til Behandling.

Punkt 2. Indkomne Skrivelser.

Kredsformanden meddelte, at der var kommet et Svar paa Foreningens Skrivelse ang. Hastighedstabeller, i hvilket man meddeler, at man vil overveje, at der i Tjenestekøreplanen anføres Plan over den tilladte Tid med de forskellige Toghastigheder.

Endvidere oplystes det, at der var indkommen forskellige Skrivelser fra Afdelinger og Medlemmer, der toges op til Behandling og til Besvarelse.

Det vedtoges at foreslaa forskellige Velfærdsforanstaltninger paa Lokomotiverne.

Punkt 3. Meddelelser fra Kredskassereren.

Kredskassereren oplyste, at Indtægter og Udgifter i det forløbne Kvartal havde været normale.

Efter nogen Diskussion toges Regnskabsoversigten til Efterretning.

C. M. C.

LOKOMOTIVFYRBØDERKREDSEN

MØDET DEN 14. MAJ 1924.

Alle var tilstede.

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden refererede de siden sidste Møde indgaaede Skrivelser samt Svarene paa disse.

Punkt 2. Foreliggende Sager.

En Klage fra Hillerød behandledes, det paa lagdes Kredsform. at besvare den.

Fra Fa. forelaa en Pensionssag; der er dog intet at foretage i denne.

Et Par Anciennitetssager forelaa til Afgørelse, disse afgjordes i Henhold til de gældende Regler.

Frå Aarhus forelaa en Resolution; denne henvistes til Hlst.

Punkt 3. Kredskasserernes Kvartalsberetning.

Kredskassereren fremlagde Regnskabsoversigt for 1. Kvartal.

Toges til Efterretning.

Punkt 4. Eventuelt.

En Sag fra Gh. angaaende Pudsning henvistes til Hlst.

K. N.



FERIEHJEMMET

Paa Anmodning skal vi fremsætte Priserne for Ophold paa Feriehemmet.

I. Medlemmer, Medlemmers Hustruer og Børn.

Medlemmer, Hustruer og Børn over 14 Aar	Kr. 4,00 pr. Dag
Ophold paa Hjemmet 2 Dage og derunder	» 4,50 » »
Børn fra 2 til 6 Aar	» 2,00 » »
Børn fra 6 til 10 Aar	» 2,50 » »
Børn fra 10 til 14 Aar	» 3,00 » »
Et Maaltid udover Døgnet ..	» 1,50
1 Kop Kaffe eller The med Brød	» 0,35
1 Kop Kaffe eller The uden Brød	» 0,15
1 Frokost eller Middag	» 2,00

II. Besøgende. Ikke-Medlemmer.

Voksne og Børn over 14 Aar..	Kr. 5,00 pr. Dag
Ophold paa Hjemmet 2 Dage og derunder	» 6,00 » »
Børn fra 2 til 6 Aar	» 2,50 » »
Børn fra 6 til 10 Aar	» 3,00 » »
Børn fra 10 til 14 Aar	» 3,50 » »
Et Maaltid udover Døgnet ..	» 2,00
1 Kop Kaffe eller The med Brød	» 0,50
1 Kop Kaffe eller The uden Brød	» 0,20

RABATBILLETTER

Medlemmerne kan ved Henvendelse paa Kontoret erholde Billetter til Zoologisk Have og Tivoli til nedsat Betaling.

Kontoret er dagligt aabent fra 10 til 4.

HORSERØD HVILE- OG FERIEHJEM

Vi har modtaget følgende:

I Horserød Hegn, 8 km fra Helsingør (3 ½ km fra Saunte Station paa Hornbæk—Gilleleje Banen), tæt ved Gurre Sø, er oprettet et Hvile- og Feriehem, som modtager Gæster fra Begyndelsen af Juni Maaned.

Hjemmet, der er indrettet i Officersafdelingen af den tidligere Lazaretlejr, som er erhvervet af Komitéen, bestaar af gode, meget solide Træpavilloner grupperede om en større Træpavillon (Officerskasinoet) med Spise- og Opholdsstuer. I Pavillonerne findes kun rummelige Værelser, forsynede med Kakkellovn, elektrisk Lys m. v. og i hver Pavillon findes flere W. C. og et Badeværelse.

I hver Pavillon er der en Række 2-Sengs-Værelser, alle forsynede med Sengetøj, Stole,

Bord, Servante, Spejl og et lille Skab. Hvis Pladsen tillader det, kan Eneværelser faas mod Ekstrabetaling af 1 Kr. pr. Dag.

Hjemmet, der kun er beregnet for den mindrebemidlede Klasse, modtager

- Kvinder, som trænger til Rekreation (efter nylig overstaet Sygdom, Svækkelse eller Overanstængelse) for paany at kunne tiltræde deres Gerning, men
- ogsaa andre Kvinder samt
- Ægtepar og
- Børn, som trænger til Hvile, god Kost og frisk Luft; dog modtages kun Børn mellem 7 og 12 Aar; er de i Følge med Forældrene, mellem 4 og 12 Aar.

Børn, som ikke er i Følge med Forældrene, faar Ophold i en Pavillon for sig under Opsigt, ligesom Børnene spiser for sig selv.

Forældre med Børn faar saavidt muligt ogsaa Ophold i en Pavillon for sig, og det samme er Tilfældet med Rekonvalescenter.

Der modtages absolut ikke Voksne eller Børn, som er syge eller Rekonvalescenter efter Tuberkulose eller anden smitsom Sygdom; ej heller Personer, som skal leve paa Diæt.

Prisen for Opholdet er 4 Kr. pr. Dag for Voksne og 3 Kr. for Børn.

For uformuende Personer, som trænger til Rekreation efter nylig overstaet Sygdom og godtgør dette med behørig Lægeattest, er Betalingen, naar deres Uformuenhed bekræftes, dog kun henholdsvis 3 Kr. og 2 Kr. (Børn) pr. Dag.

Ved Indskrivningen betales et Forskud af 5 Kr. pr. Enkeltperson og 10 Kr. pr. Familie, medens Restbeløbet betales, naar Opholdet tiltrædes. I Tilfælde af Udeblivelse tilfalder Forskudet Hjemmet og den paagældende Plads belægges.

Forlades Hjemmet inden den fastsatte Tid, finder der som Regel ingen Tilbagebetaling Sted.

Hjemmets Husorden, hvoraf følger, at Gæsterne selv maa rede deres Senge og ordne deres Fodtøj, maa overholdes.

Komitéen forbeholder sig Ret til at forlange, at en Gæst skal forlade Hjemmet, hvis Forholdene paa Grund af Gæstens egen Optræden gør det nødvendigt, i saa Fald tilbagebetales Vederlaget for de resterende Dage.

Blanketter til Begæring om Opholdet kan pr. Brevkort rekvireres fra Kontoret, Toldbodgade 19, København. For Børn, der ikke er i Følge med Forældrene, findes særskilte (blaa) Blanketter.

Der modtages ikke Gæster under 8 Dage og Opholdet maa i Almindelighed paabegyndes og afsluttes omkring den 1. eller den 15. i en Maaned.

Hjemmet lukkes ca. 15. September.





ET NYT LEJEMETAL

En ny Legering, bestaaende af Bly, Calcium, Baryom og Kvægsølv, er under Navn af Ferry-metal bragt i Handelen i Amerika. Det kan forarbejdes til Stænger, Rør og Blik, men bruges særlig til Lejemetal.

Legeringen kan ikke fremstilles paa sædvanlig Maade ved Sammensmeltning af Metallerne, da de delvis fordamper ved den høje Temperatur, der er nødvendig.

Man fremstiller den derfor ved Elektrolyse, idet man sonderdeler Calcium- og Bariumklorid over en Kathode af smeltet Bly, og bruger en Grafitanode nedsænket i de smeltede Klorider.

De udskilte Metaller forbinder sig langsomt med Blyet, idet det varer 3 Dage, inden Blyet har optaget nogle Procent Calcium og Baryum.

Naar Proveudtagningen viser, at den ønskede Sammensætning er naaet, fyldes den smeltede Masse i en Blandingsbeholder, hvor der tilsættes 0,25 pCt. Kvægsølv og smaa Mængder af andre Stoffer.

Den mest benyttede Legering bestaar af 96,75 pCt. Bly, 1 pCt. Calcium, 2 pCt. Baryum og 0,25 pCt. Kvægsølv.

Legeringen smelter ved 445°, og tiltager i Haardhed i Tidens Løb. Saaledes var Haardheden efter Brinells Skala en Time efter Støbningen 22,6, otte Dage senere 24,4 og 28 Dage senere 25,7.

Af stor praktisk Betydning er det, at Legeringen ikke eller saa godt som ikke ilter sig i Luften.

Indtil en Temperatur af 150° aftager Haardheden kun ubetydeligt med den stigende Temperatur.

SYGEKASSEN

Jernbanelæge Ørum, Sortedamsgade 5, er bortrejst fra 30. Juni til 2. August d. A. Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Overlæge Biering, Vendersgade 5, Tlf. Byen 4005.

Konsultationstid Kl. 1½—2½ samt Fredag Kl. 6—7.

Jernbanelæge Gunnar Thamsen er bortrejst fra den 6. Juni til den 1. Juli. Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge V. Balslev, Frederiksberg Allé 52, Konsultationstid: Kl. 12—1.

Jernbanelæge Gunni Busck er bortrejst fra 11. Juni til 14. Juli d. A. Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Dr. Neumann, Islands Brygge 15, Konsultationstid: Kl. 1—2 samt Fredag Kl. 6—7.

HJERTELEG TAK

Min hjerteligste Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

V. C. Jensen.
Aalborg

En hjertelig Tak til Kolleger og Medansatte for udvist Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag. Tak for de prægtige Gaver fra Lokomotivfyrbødere og Kolleger.

Oskar Larsen.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

C. S. P. Nielsen, Eshjerg.



Forflyttelse.

Lokomotivfyrbøder R. P. F. Olsen, Aabenraa, til Vamdrup under 27—5—24.

Nærværende Nummer er afleveret
paa Avispostkontoret den 20. Juni.



HUSK! — Cigarforretningen, Istedgade 124 — HUSK!

Slotsbryggeriets Husholdningsøl og Skibsol

i original pasteuriseret Aftapning bedst
og absolut holdbart. - Faas paa 1/1 & 1/2 Fl.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613
Udgaar 2 Gange maanedlig.
Abonnementpris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Expedition
Ny Vestergade 7³, København B.
Telefon Central 14613.
Kontortid Kl. 10—4.