



30. Aargang N<sup>o</sup> 12.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Juni 1930.

## EN BESLUTNING.

Referatet fra Hovedbestyrelsesmødet den 26., 27. og 28. Maj fortalte den opmærksomme Læser, at Hovedbestyrelsen havde truffet Beslutning om at søge gennemført Tilslutning til Metalarbejderkartellet og De samvirkende Fagforbund.

Den nærmere Anledning til dette Skridt er Resolutioner, vedtagne i Afdelinger, i hvilke Hovedbestyrelsen opfordres til at søge dette Spørgsmaal løst, idet man har ment, at Tiden var gunstig dertil. Hovedbestyrelsen har tilsluttet sig denne Opfattelse og Medlemmerne har gennem Opslag erfaret, at der af Hovedbestyrelsen er iværksat en Agitation Landet over for at gennemføre den saaledes trufne Beslutning. Denne Agitation er allerede paabegyndt med et Møde i Kjøbenhavn Lørdag den 14. Juni og fortsættes daglig, indtil samtlige Afdelinger og større Depoter er besøgt. Naar dette Arbejde er tilendebragt, er det Hensigten at indkalde en ekstraordinær Kongres til Drøftelse og Beslutning i denne Sag og endelig er det Meningen, at der efter Kongressens Afholdelse skal iværksættes en Urafstemning og saaledes at samtidig med at denne foretages, redegøres der for Spørgsmaalet i dets Enkeltheder for hvert enkelt Medlem.

Spørgsmaalet om Indmeldelse i de samvirkende Fagforbund er langt fra nyt, det kan vist med Sandhed siges, at det hos vore forskellige Organisationsledere er næsten saa gammelt som vor Organisation er, men den til forskellige Tider herskende Opfattelse hos Medlemmerne har bevirket, at denne Tanke ikke har fæstet Rod, man har været mere ængstelig for ikke at naa et hel-

digt Resultat, end man nu er. Det har jo nemlig vist sig, at Medlemmerne synes at være indstillet paa at tage det i organisationsmæssig Henseende forstaaelige Skridt, at søge Organisationen tilsluttet Metalarbejderkartellet og De samvirkende Fagforbund i Danmark og derved konsolidere os med disse mægtige Organisationer, hvilket skulde betyde en Styrkelse for saavel disse Organisationer som af vor egen, i Forhold til de nævnte, lille Organisation.

Som sagt, denne Sag er ikke af ganske ny Dato, Sagen har været fremme til Behandling paa Delegeretmøder tidligere, men er bleven henlagt, fordi man af Stemningen paa disse Møder den Gang har forstaaet, at vor Organisations Medlemmer ikke var modne til at modtage et saadant Forslag.

Saalænge vor Organisation har bestaaet, har den været tilknyttet Nordisk Lokomotivmands Forbund, og siden 1920 har vi ogsaa været tilsluttet Nordiske Jernbanemænds Union, hvilket forøvrigt blev besluttet paa et Delegeretmøde, hvor Spørgsmaalet om Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund blev behandlet. Endvidere er vi tilsluttet internationalt Transportarbejder Forbund. Det er vore Forbindelser af skandinavisk og international Karakter; herudover staar vi i venskabelig Forbindelse med forskellige udenlandske Lokomotivmands Organisationer. Vi tør antagelig sige, at vore Forbindelser uadtil er i Orden.

Indadtil, nationalt, er Organisationsforholdene ikke i den gode Orden, og det er det, man nu tilstræber, og det kan vel alle være enige om bør naas. Vore organisationsmæssige Forbindelser indadtil indskrænker sig til vor Tilslutning til Centralorganisation I. Denne For-



bindelse har vi ingen Grund til at klage over, men vi føler, saa vel som andre Organisationer, der ogsaa er tilknyttet C. O. I. at vi bør være tilknyttet den store Hær af organiserede Lønarbejdere, derved hjælper vi baade dem og os. Vore Kolleger ved Privatbanerne er i den Henseende et Hestehoved foran os, og de befinder sig vel i Selskabet. Og hvorfor skulde det ikke ogsaa kunne være Tilfældet for Lokomotivmænd ved Statsbanerne? Forholdene for dem og for os er ganske ensartede, vi er rundne af samme Kaar.

Man maa ikke glemme, at Lønforholdene i Privatvirksomhederne i meget høj Grad er bestemmende for Lønningerne ved Statsvirksomhederne. Derfor betyder Styrkelse af den ene Faktor ogsaa Styrkelse af den anden Faktor, og i dette Forhold ligger den naturlige Forklaring paa Sammenslutningens Værdi, af den Magt, den store Organisation besidder.

Derfor skal man ikke staa udenfor og kige ind i det forjættede Land, naar det ikke behøves, og naar Entreen er overkommelig for enhver, der vil, og der er vel ikke Tvivl om, at enhver vil være med til at styrke sig selv, beskytte sig selv — naar han samtidig hjælper andre.

Hvad koster det da, spørges der maaske. Det første Svar herpaa kan være det: det koster ikke noget, saaledes at forstaa, at det Kontingent, vi nu betaler til vor Organisation, er tilstrækkeligt. Til Metalarbejderkartellet betales der ikke noget fast Kontingent, hvorimod der betales en Andel til Administrationsudgifter i Forhold til Medlemsantal — de sidste to Aar gennemsnitlig 1 Kr. 82 Øre. — Til D. s. F. 72 Øre pr. Aar pr. Medlem. I Ekstrakontingent er der af Dansk Smede- og Maskinarbejder-Forbund gennemsnitlig i Aarene 1898—1925 betalt 5 Kr. 20 Øre pr. Aar, i 1926 1 Kr. 70 Øre, i 1927 50 Øre, i 1928 00 pr. Medlem pr. Aar. Det er oplyst, at Dansk Jernbane Forbund i de sidste 10 Aar gennemsnitlig har betalt 7 Kr. og 20 Øre pr. Medlem pr. Aar i Ekstrakontingent til D. s. F. — Til Bemærkningen ovenfor om at vort Kontingent er tilstrækkeligt, maa knyttes følgende, at det gælder almindelige Forhold; det kan tænkes, at der kan opstaa saadanne Kamp-situationer, at Opkrævning af Ekstrakontingent kan blive nødvendigt.

I Haabet om, at denne Sag maa faa et glansfuldt Forløb, og at den Optakt, der viste sig paa ovenomtalte Møde i Kjøbenhavn den 14 ds.,

vil blive fulgt Landet over, gaar vi ud fra, at Lokomotivmændene, naar Sagen skal endelig behandles, vil vide at kende deres Besøgelsestid og staa bag Ledelsen ved alle som een at give Sagen deres Tilslutning.

## MEDLEMSKREDSEN

### Forfremmelse til Motorfører.

Jeg sidder og studerer Personalialia i vort Blad »Dansk Lokomotiv Tidende« af 20. Maj, og søger derud af at kunne faa rede paa de sidste Udnævnelser af Motorfører; men da jeg ikke er i Stand til selv at udrede disse tilsyneladende indfildrede Traa-re, hvori Problemet i Øjeblikket befinder sig, tillader jeg mig til Dem Herr Redaktør, at rette en Forespørgsel om ikke De, til Vejledning for mig og andre interesserede Lokomotivmænd her i vort Blad i nogen Grad kan klarlægge Grundene hvorfor Forfremmelserne ikke er sket efter Bundanciennitet.

Ja, Herr Redaktør, jeg indrømmer virkelig, at have været saa naiv at tro, at Administrationen nu efter at have fordret af Lokomotivfyrbøderen at han efter endt Uddannelse til Motorfører skulde være til Raadighed for Motordriften i 2 Aar, og at han ikke i denne Periode kunde forfremmes til Lokomotivfører, da at samme Lokomotivfyrbøder, som havde fraskrevet sig denne Ret, kunde have paaeregnet sig Forfremmelse til Motorfører efter sin Bundanciennitet, naar han til Administrationen indgav Ansøgning om, at maatte blive tildelt en af disse Stillinger.

Som det fremgaar af vort sidste Blad, er Lokomotivmænd med minimal Anciennitet blevet forfremmet til Motorfører, hvilket ganske personligt er en Fordel for D'herr, men for Organisationens, ja, jeg maa maaske tage anden Part med, kan dette Springavancement ikke virke tilfredsstillende, thi hvad er det, der sker hyppigt ved Depoterne, naar Motorvognene grundet paa Reparation sættes ud af Drift, der sker dette, at Motorføreren i de fleste Tilfælde fremfører det for ham ellers bestemte Tog med Damplokomotiv, det kunde maaske for enkelte Medansatte være ideelt saadan, men her har den sunde Logik dog sejret, og i Kraft af denne findes der da ogsaa en af Administrationen udstedt, og af Foreningen anerkendt Ordre som siger, — naar 2 Lokomotivmænd gør Tjeneste paa samme Lokomotiv, da skal den i Anciennitet værende ældste gøre Lokomotivførertjeneste. For Folk som ønsker en rolig og forstandig Udvikling af hele Lokomotivmandens Gerning og Arbejdsforhold, maa dette Springavancement virke afskrækkende, thi her ligger uendelig store Muligheder for Misforstaaelse og Strid.

Ja, saa kan man maaske spørge: hvem er interesseret i Strid inden for Fagfæller, jeg kan ikke se, at nogen Part kan have Fordel her, thi Strid i saadanne Spørgsmaal bliver til Skade for Personalets Solidaritet og ikke mindst til Skade for den Gerning, som de stridende Parter sættes til at varetage.

Det vil herefter let kunde ses, naar man holder sig analog Administrationens Ordre om Udøvelse af



Lokomotivførergering, at ogsaa her er det ønskeligt, om Bundancienniteten for Lokomotivfyrbødertiden overholdes fuldt ud.

Man synes at spore den Tendens ved disse Forfremmelser, at de eneste Bevæggrunde Administrationen har haft for Forfremmelse af yngre Lokomotivfyrbødere til disse Pladser, formentlig har været, at disse, paa et tidligere Tidspunkt har erhvervet sig Motorførereksamen end ældre Kolleger — men hvor kan dette Argument (om det bruges) med Vægt fremføres som afgørende, thi det har dog aldrig været praktiseret inden for Lokomotivmændenes Rækker, her har Bundancienniteten altid været lagt til Grund for Forfremmelse til Lokomotivfører uanset paa hvilket Tidspunkt den paagældende har erhvervet sig Lokomotivførereksamen, herpaa kan nævnes talrige Eksempler.

Man behøver derfor ikke at være meget partisk, for at finde det ulogiske i, at Lokomotivfyrbødere, som knude været, og andre som i nær Fremtid, om de havde undladt at deltage i Motorförekursus, kunde have forventet Forfremmelse til Lokomotivfører, blive forbigaaet til Motorförestillingen af langt yngre Kolleger, fordi de har erhvervet sig bemeldte Eksamen kort Tid forinden disse.

Ihvorvel enhver Mand maa hæfte ved sin Underskrift, saa kan man ikke, naar Lejlighed gives, undlade at paapege, at Forudsætningen for at den ældre Lokomotivfyrbøder fraskrev sig Retten til Forfremmelse til Lokomotivfører i förnævnte 2 Aar selvfølgelig, var den, at de efterfølgende Forfremmelser til Motorfører skulde være efter Bundanciennitet, — dette har været min Mening, og mange deler sikkert denne med mig.

København i Maj,

A. E. Martinsen

Vi kan ikke give en Forklaring paa det System, efter hvilket man udnævner Motorførere. Omend vi i det væsentlige er enig med Martinsen, maa vi gøre opmærksom paa Forskellen i Ansættelsesmaaden som Lokomotivfører og Motorfører. I det første Tilfælde er det Ancienniteten, der er afgørende, og hvad der er afgørende for Udnævnelse til Motorfører maa Herren vide — Vi ved det ikke —

Red.

### Notarius Umulius paa Godsbanegarden.

Ved min Afgang fra Statsbanerne paa Grund af Tilskadekomst i Tjenesten med Udgangen af Juli Maaned d. A., føler jeg Trang til at henlede særligt de ved Godsbanegaarden tjenstgørende Kolleger og Medansattes Opmærksomhed paa et Forhold, som maaske hidtil har ført en upaaagtet Tilværelse, men som er af største Vigtighed. Det er Begrebet »Tilskadekomst i Tjenesten«. Kommer en Tjenestemand til Skade i Tjenesten, er det hans Pligt snarest mulig efter Tilskadekomsten at anmelde det passerende for sin Foresatte (Tjenestemandsløvens Par. 56, Stk. 3), hvilket altsaa for en Lokomotivmand vil sige, at han henvender sig til Lokomotivmesteren, for at denne kan gøre de fornødne Notater og indsende en kortfattet Indberetning angaaende Tilfældet til Distriktet (det sidste i Følge Ordre A 25 Stk. 6).

Det ser jo baade godt og nemt ud paa Papiret,

og man skulde tro, at selv en Lokomotivmester maatte kunne opfatte Betydningen af, at en Personalet overgaaet Tilskadekomst var journalført og indberettet, men nej, det skorter i høj Grad baade paa Tid og Evner og Vilje til at sammensætte disse Linier, der skal til for, at Ordren kan blive udført, og mange er sikkert gaaet ud ad Depotets Kontordør efter afleveret Tilskadekomstmelding i den Tro, at den hellige Grav var vel forvaret, og at de Mænd, der smykker sig med Titlen: »Overordnede«, »Foresatte«, »Embedsmand« o. lign., først og fremmest havde maattet dokumentere, at de gennem Evnen til at udtrykke sig skriftligt egnede sig til disse Stillinger.

Jeg skal nu i det efterfølgende oplyse ærede Kolleger og medansatte om Forhold vedrørende Anmeldelse af Tilskadekomst i Tjenesten, som jeg har været ude for, hvilke konkluderer i Afskedigelse med Tjenestealderpension, grundet paa en Lokomotivmesters fuldstændige Mangel paa Evne til at sammensætte dette lille Stykke skriftligt, der skulde til, for at Ordren var sket Fyldest, og en andens Trang til at faa Afløb for sine Personligheder.

Jeg kørte 1922—23 paa Kh—KL—Hot. sammen med nu afdøde Lokomotivfører B. Petersen. En Dag i Marts 1923 under Kørselen Kn—Kh inde i Tunnelen skulde jeg have Krumrageren i Anvendelse under Behandlingen af Fyret, da dette skulde renses efter Ankomst til Dybbøl Remisen. Det var med en »O« Maskine, Kørselen fandt Sted, og før disse Maskiner blev forsynet med Bøjler paa Vandkassen til Sideværktøjet. Under Arbejdet med at tage Rageren ind, gled den ud over Vandkassens Rand. Det store Overhæng paa Rageren tog Rous nedad, og da jeg vedblivende holdt fast i Haandtaget, blev min venstre Arm raskvredet over i unaturlig Stilling. Følgen var straks efter store Smerter i Armen og ved Ankomsten til Dybb. Remise, meddelte jeg den tjenstgørende Lokomotivmester N. Jørgensen, det mig overgaaede Uheld. Denne, der var en fin Sportsmand paa Omraadet »Smaallige Indberetninger af Personalets Tjenesteforseelser«, modtog min Anmeldelse om Uheldet og lovede at opnotere det. Jeg troede ham i Besiddelse af Evnerne til at gøre dette, da beskrevne Bjerge af Papir (ogsaa noget angaaende min Ufuldkommenhed) i Tidens Løb er udgaaet fra hans Haand, men paa dette for mig saa vigtige Punkt, svigtede Evnerne ham, og han undlod ganske at foretage sig det, han havde Pligt til. Dog naar en af Faktorerne er Nul, bliver jo hele Produktet Nul. Jeg havde ikke Ret til at være i Tvivl om den overordnede Pligtfølelse og gjorde det heller ikke den Gang. Jeg begik en »Fejl« ved ikke at have en Sygeperiode sammen med omtalte Uheld, og ved Henvendelse til min Læge mente ingen af os, at der var Grund til Sygemelding.

Aarene gik, og jeg mærkede godt, at Armen ikke var, som den skulde være; men jeg kørte i »C & K« Tur og klarede mig ved saa meget som muligt at bruge højre Arm.

Den 4. Januar 1927 kørte jeg sammen med Lokf. Nielsen i »K« Tur paa Nordbanen, og efter Ankomst nævnte Dag med Tog 437 til Hg, skulde Maskinen kulforsynes (Kl. ca. 24). Da Kulkassen naaede ind



over Tenderen, havde den stærk Fart paa og under Forsøg paa at standse den, fik jeg et stærkt Stød gennem begge Arme og blev klemmt op mod Førerhuset. En meget medvirkende Aarsag til, at det gik saa galt, var Mørket, som almindeligvis raader ved Kulgaardene. Efter Ankomst Dagen efter til Gb. Remise meddelte jeg Lokomotivmester Clausen mit Uheld. Hr. Clausen modtog mig med sin almindeligt kendte store Elskværdighed og skrev beredvillig et Stykke i Depotets Journal angaaende Uheldet, hvorefter han, for at det skulde være særligt godt, læste det op for mig, som derefter godkendte det. Jeg havde heller ikke her nogen Periode som sygemeldt.

Den samme Sommer (1927) blev »S« Maskinerne stationeret paa Gb., og 7. Juli skulde omtalte Lokf. Nielsen og jeg for første Gang gøre Tjeneste paa en saadan Maskine. Efter Overnatning i Hg. fremførte vi Tog 305 Hg—Kh. Da Maskinen skulde anbringes i Hus, og vi var ved Indkørselen gennem Porten (uden Standsning paa Drejeskiven, da Skorstenen vendte den rette Vej), tørnede jeg med Hovedet mod Murkarmen og fik flækket Panden. Efter at være blevet forbundet, bad jeg Lokomotivmester Jørgensen foretage det fornødne med Hensyn til det skriftlige. Han tog en Rangerkvittering, stregede lidt paa Bagsiden af den og svarede mig, at Sagen var i Orden. Jeg blev sygemeldt, og da Meldingen kom med Lægens Paategning: »Tilskadekomst i Tjenesten«, blev der travlt paa Gb. Der fandtes nemlig ingen Steder noget angaaende min Meddelelse til Jørgensen, og da der sammen med Sygemeldingens Videre-sendelse gerne skulde følge omtalte Indberetning fra Kontoret, har gode Raad været dyre, men d'Hrr. har klarer sig uden nogen Oplysning angaaende Uheldet fra min Side, et godt Bevis for, at det gaar paa bedste Beskub.

Samme Efteraar kom »S« Maskinerne i fast Tur paa Nord- og Kystbanen, og efter at have kørt med dem i ca. 8 Maaneder, var min Arm paa Grund af den forandrede Fyringsmetode saa medtaget, at jeg maatte melde mig syg (25. Juni 1928). Efter et Hospitalsophold med negativt Resultat, fik Statsbanerne Meddelelse om, at Armen var uheldbredelig, hvilket forhindrede min Tilhæggenden til Lokomotivtjenesten. Saa begynder Genvordighederne. Jeg henholdt mig til mine to Tilskadekomstmeldinger angaaende Kvæstelsen af Armen, men om Forladelse, Jørgensen havde, som meddelt, intet noteret desangaaende, og Clausen var ikke den, der lod en Lejlighed gaa fra sig til at fiske i rørt Vande. Min Læge mente, at Ulykkestilfældet egnede sig til Behandling i Forsikringsraadet, og Sagen blev oversendt dertil. En Undersøgelse af Armens Tilstand fandt Sted (16. Januar 1929), og nogle Dage efter pr. Brev fra Raadet fik jeg Meddelelse om, Sagens Akter var til Gennemsyn for mig, samt givet en Uges Frist til et eventuelt skriftligt Indlæg. Da jeg inden Sagen blev oversendt til Raadet hos Lokf. Clausen og Personalkontor havde mærket en absolut Tendens til at behandle og fortolke den i mit Disfavor, gik jeg op og fik Akterne udleveret. De frembød adskilligt af

Interesse; men som man raaber i Skoven faar man Svar. Hr. Clausens Fiffighed blev jeg præsenteret for gennem et af de smaa bekendte Ark Papir med de kronede Vingehjul øverst. Hvad han skulde have gjort med det samme, jeg meddelte ham det mig overgaaede (5. Januar 1927) nemlig, at sikre sig Bekræftelse paa mit Uheld, gjorde han først 28. Oktober 1928, altsaa mere end 1½ efter. Efter saa lang Tids Forløb kunde Lokf. Nielsen naturligvis kun dunkelt erindre omtalte Begivenhed. Det kom ganske Hr. Clausen tilpas ved hans Forfatterskab ved en Erklæring ved en Erklæring, han følte sig beføjet til at udstede uden at tænke paa det komiske i hans Fremgangsmaade. Hr. Clausen har vel tænkt, at Hensigten helliger Midlet, og som han jævnlig udtaler, at man blot skal springe over, hvor Gærdet er lavest. Den første Cassus i sin Erklæring var Hr. Clausen altsaa lidt uheldig med, da Forsikringsraadet tog Henyn til min Paastand om, at et saa gammelt Vidneudsagn for eller imod intet var værd. Næste Afdeling i Clausens Skrivelse lød saaledes: Det hænder ofte at Kasserne svinges med Fart ind over Tenderen. Jeg fandt ingen Anledning til i min Skrivelse til Raadet at gaa nærmere ind paa denne Bemærkning, men sendte de Gange, Hr. Clausen har aabenbart et forbavsende Ukendskab til, hvad der foregik udenfor hans Kontordør, en venlig Tanke. Det harmonerer nemlig ikke godt med Kendskabet til Kultagning.

Det turde synes meningsløst, at man meddeler sin foresatte, at man er tilskadekommen, og at denne modtager Meldingen, noterer den o. s. v. og to Aar efter, da den skal bruges, søger han ganske rolig at snigløbe den Det er ikke desto mindre rigtigt, men Hr. Clausen tilstræber jo ogsaa med mange Ting en komisk Virkning.

Fra Hr. Jørgensen forelaa ogsaa en Erklæring affattet af Personalkontoret. Den lød saaledes: »Undertegnede erindrer ikke, at det omhandlede Uheld er omtalt for mig«. D. V. S. En Lokomotivmester kan gnaske rolig undlade at indføre en Tilskadekomstmelding i Depotets Journal. Skulde det vise sig senere, at der blev Brug for den, saa behøves blot ovenstaaende, saa skulde Sagen være klarer for hans Vedkommende. Jeg oplyste i min Skrivelse til Raadet den Slendrian, der blev udvist, naar man anmeldte Tilskadekomst paa Gb. og omtalte bl. a. Tilfældet 8. Juli 1927. Iøvrigt bød Jørgensens Erklæring, hvor uskyldig den end ser ud, paa noget meget alvorligt, men som til sin Tid vil blive belyst andre Steder.

Fra Generaldirektoratet forelaa ogsaa Erklæring, som jeg ikke skal komme nærmere ind paa her; thi som en Sag bliver tilrettelagt nedenfra, bliver den jo ogsaa behandlet opefter. Ej heller at Statsbanerne trods Tilskadekomsten i Tjenesten sidder Ordre A 25-1, tredje Stykke overhørig ved at fradrage ca. 100 Kr. i min Løn i to paa hinanden følgende Maaneder. Planløsheden i hele Forholdet gennem de 2 Aar, der er gaaet fra Sygemeldigen 25. Juni 1928 til Afskedigelsen med Udgangen af Juli Maaned 30,



kommer først og fremmest fra Gb. Maskindepots Kontor.

Af ovenstaaende vil de ærede Kolleger og medansatte kunde forstaa, at det er vanskeligt at faa en nedskrevet Tilskadekomstmelding anerkendt, naar Lokomotivmesteren senere søger at spænde Ben for den, og dobbelt svært bliver det, naar Lokm. helt har undladt at indføre noget i den dertil bestemte Bog, enten dette sker paa Grund af Ligegyldighed eller blank Afvisning af den tilskadekomne. Det sidste har Hr. Clausen tilladt sig i nogle Tilfælde. Forholdet bliver dog ikke saa vanskeligt at have med at gøre, naar man samtidig, man meddeler et Uheld til Lokm., har en Sygeperiode i samme Anledning. Det er ogsaa en meget vigtig Ting for hver enkelt tilskadekommen, selv at opnotere alle Enkeltheder ved Ulykkestilfældet (Dato, Klokket. Tog Nr., Vidner o. s. v.) overfor hvilket, Ligegyldighed, Afvisning m. m. absolut vil komme tilkort. En sandfærdig Fremstilling af en Tilskadekomstsag vil altid have Chancer hos fremmede Myndigheder overfor de Erklæringer, visse Herrer føler sig forpligtet til at fremkomme med, trods deres meget begrænsede Kendskab til, hvad de skriver om.

København, Juni 1930.

J. F. G. Nielsen,  
Svendborggade 12<sup>3</sup> th.  
Ø.

### Smaa og store Betragtninger.

Den Resolution in mente som Godsbanegaardens Afdelinger har vedtaget og som gennem Ritzau og Radioen gik ud til Offentligheden, havde man tænkt vilde sætte sit Præg paa de særlige Pinse-Kørselsfordelinger som iværksattes ved Godsbanegaardens Maskindepot.

Den »humane« Mand, der tilrettelægger Kørselsfordelingerne, og som jo dog ikke er saa forfærdelig meget, tiltager sig en Magt, man maa forbavses over. Distriktet tillader, han er jo dog kun en Kontrolør af 2. Grad.

Ifølge Pinseplanerne var flere Tjenester, saavel første som anden Pinsedag, tilrettelagt med over 12 Timer, kun med et ganske lille Ophold for Personalet.

Et Sæt Lokomotivpersonale havde oven i Købet 11 Timers uafbrudt Tjeneste og havde paa hver Tur ca. 1000 Rejsendes Liv i deres Hænder.

Ja, alle disse Rejsende skulde have vidst i hvilken Tilstand, Personalet befandt sig af Træthed og Varme, saa kunde det jo være, de havde været noget betænkelige ved Pinseudflugten, for det er nu ikke ganske ligegyldigt, om man kører med 5 eller 10 Vogne, særlig naar Linjerne — som i denne Pinse — er belastet til det yderste, men det forstaar den nævnte »humane« Mand ikke, og det kan man heller ikke forlange, han skal forstaa, men der er andre, man har Lov at kræve et saadant Kendskab til Forholdene af.

Hvornaar vil mon Administrationen lære at forstaa at tage Hensyn, om ikke til Personalet, saa dog til Publikum og Gods?

Skal der virkelig ske noget, forinden Øjnene aabnes?

Ja, der var jo lige ved at ske noget 1. Pinsedag, idet Valby Station sendte et Hjælpetog, der skulde til Vanløse, ud til Trods for, at et Tog var paa Vej ind mod Valby og holdt for Stop ude over Valby Langgade.

Til Held for alle Parter var det netop et friskt Lokomotivpersonale, der stod paa Hjælpetogets Maskine, hvorfor de ogsaa i Tide opdagede det modgaaende Tog og fik deres eget Tog standset 100 m fra det andet Tog.

Følgerne behøver ikke at udmales; — men hvorledes var det gaaet, hvis Hjælpetogsmaskinens Personale havde haft 13 Timers Tjeneste og havde været trætte og sløvede af Varmen? Der vilde utvivlsomt være sket noget, fordi Udsigten det paagældende Sted er meget ringe paa Grund af stærk Buskvækst.

Det er nu ogsaa mærkeligt, at Folk, som ikke har Kendskab til den praktiske Lokomotivtjeneste, tilrettelægger denne, Folk som selv møder hver Morgen Kl. 9 og gaar hjem Kl. 16, har hver Søn- og Helligdag fri og altid kan sove paa den Tid, Mennesket sover bedst — nemlig om Natten; disse Folk tror at kunne vedblive at forlange Lokomotivmændene, som staar paa et ophedet Lokomotiv, til at gøre en Dags Tjeneste efter en Nattevile paa 1½—2 Timer.

Vi er da ogsaa enige om, at sker der noget for en træt og overanstrengt Lokomotivfører, skal Ansvarer nok blive lagt derhen, hvor det hører hjemme, og man skal ikke komme til at løbe fra Ansvarer ved at sige, at Tjenesten er efter Tjenestetidsreglerne, for det er den ikke i alle Tilfælde og sjældent eller aldrig i Tjenestetidsreglernes Aand, og aldrig har Lokomotivmændene godkendt, at nogen Tjeneste skal regnes for 2/3, hvorimod al den saakaldte Frihed paa fremmed Depot regnes for hel Frihed.

Vi kan ikke forstaa, at en uansvarlig Kontrolør, som man kun behøver at se i Øjnene for at blive klar over hans Mening om andre Menneskers Velfærd, vedblivende skal udarbejde vore Tjenestefordelinger.

A propos — er det efter Ordre, at denne Kontrolør fra Maskintjenesten kontrollerer Toggangen, eller er det kun Spiontjeneste han udfører i Fritiden, naar han trasker om paa Stationerne paa forskellige af Døgnet's Tider.

Mon ikke det snart var paa Tide, han fik at vide, hvem der er Leder af 1. Distrikts Maskintjeneste, og han samtidig fik en anden Stol at sidde i og blev fritaget for at lave umenneskelige Tjenester, for ellers kan man være udsat for, at denne uansvarlige Mand en skønne Dag kan blive den indirekte Aarsag til en Ulykke, og ved at fjerne ham, vil man sikkert opnaa at faa et mere tilfreds Personale, og Arbejdet vil gaa lettere.

Lokomotivmestrene er ogsaa smittede af Tendsen fra oven, og den ene er mere ubehagelig end den anden.

Den ene første Mester, som dog har været Lokomotivfører engang, mangler helt og fuldt Forudsæt-



ninger for at kunne være Arbejdsleder og begaar den ene Uhyrlighed efter den anden

Første Pinsedag havde han ladet en O-Maskine fylde saa stærkt op med Kul, at Lemmene ikke kunde lukkes, selv naar Maskinen havde kørt nogle Gange mellem Frederiksberg og Hellerup — med andre Ord, Lokomotivføreren skulde køre i Blinde den ene Vej. Kullene blev naturligvis læsset af igen, fordi den Fører, som skulde køre med Maskinen, krævede det, og Maskinen kom derved for sent til Toget, hvad den paagældende Mester selvfølgelig vil sige er Lokomotivføreren Skyld, for Mesteren er nemlig ikke ret stor — heller ikke i Tankerne, thi naar en Lokomotivfører paa Grund af den lille Mands fejle Dispositioner kommer forsent til Toget med Maskinen, saa siger samme lille Mand, at Lokomotivføreren mangler Interesse for Tjeneste, og saa faar Føreren en Reprimande, for den lille Mand er nemlig »kongelig«.

Nu træffer det sig jo ogsaa, at en Lokomotivfører, som jo ikke er kgl. udnævnt, men derfor alligevel kan optræde kongelig, siger nej til at modtage en Reprimande af den lille Mand, og saa er Spillet naturligvis gaaende, og muligt kommer Organisation netop til at beskæftige sig med et Spørgsmaal, hvor den nævnte lille Mand gerne vilde spille stor.

Der er ogsaa en Lokomotivmester, en stor Mand, men i Virkeligheden en meget lille Mand, selv om han ogsaa er kongelig udnævnt.

Ved Forhandling om forskellige Spørgsmaal hos Maskinbestyreren er denne store Mand som Regel altid med, naar det da er Spørgsmaal, der har Bæring med Depotet, f. Eks. Sommerferieordningen.

Hos Maskinbestyreren gaar den store Mand beredvillig med til alt — for bagefter at vise sin Lidenhed ved at sabotere det vedtagne og saa fortælle, at Personalet altid gør Vrovl.

Ja, det er hyggelige Tilstande, vi arbejder under. Streng Tjeneste, lang Tjenestetid og foresatte, som ved hver Lejlighed spænder Ben, det giver Lyst og Iver ved Arbejdet og Interesse for at være medvirkende til at bringe Statsbanernes Underskud ned, og man ønsker stadig, at Banernes øverste Ledelse og Ministeren vilde blive klar over den Behandling, der bliver Personalet til Del, for saa blev der vel tyndet ud baade blandt store og smaa Mænd, som i deres Uvidenhed tror at styrke Autoriteten og skabe Respekt om sig ved at optræde udæskende og aggressiv, og vi maa nu anmode om snart at faa taalelige Vilkaar at arbejde under, og sker det, vil Administrationen ogsaa se, at Personalet staar paa dennes Side.

Vi venter og haaber, at Skuden snart drejes, men længe maa det ikke vare.

R. Laursen.

## EN NY TRYKUDLIGNENDE STEMPELGLIDER

For at undgaa, at der opstaar Over- eller Undertryk i Cylindrene, naar Lokomotivet løber under Afspærring, er der gennem Aarene fremkommet mange forskellige Trykudligningsind-

retninger. Det er en kendt Sag, at naar der spærres af for Dampen, løber Lokomotivet endnu nogen Tid i Friløb, og Stemplernes Vandring i Cylindrene virker da som en Suge- og Trykpumpe. De derved opstaaende Tryk udøver en skadelig Virkning ved at give et ujævnt Løb og nedsætter Lokomotivets Løbeevne, og ikke mindst ved, at der under Vakuumdannelse i Cylindrene indsuges Røggaskammergas, som foraarsager, at de blanke Flader paa Cylindre og Glidere ødelægges. Under Stemplernes Bevægelser mod Cylinderdækslerne komprimeres den indsugede Røggaskammergas, hvorved dens Temperatur stiger saa stærkt, at Smøreolien i Cylindre og Gliderkasser spaltes og brænder fast.

Foruden de kendte Snøfte- og Omløbsventiler har man til at ophæve disse Ulemper forskellige trykudlignende Stempelglidere, som hver for sig bestaar af flere Gliderstempler, bevægelige paa en fælles Gliderstok. Gliderstemplerne er under Afspærring adskilte fra hinanden ved en Fjederes Tryk, hvorved der er dannet Forbindelse mellem Rumene paa begge Sider af Dampstempet, og skadelig Tryk Cylindrene undgaas. Naar der indlades Damp i Gliderkassen overvindes Fjederens Tryk af Dampens, og Gliderstemplerne trykkes sammen og virker som en almindelig Stempelglider. En Trykudligningsglider af denne Type er omtalt i Lok. Tid. Nr. 10, 1927, Men det har vist sig i Praksis, at der, naar der sættes Damp til eller spærres af for Dampen, fremkommer nogle Slag, ved at Gliderens Stempler slaar mod hinanden, og Gliderens Kanter ødelægges.

Ifølge *Die Lokomotiv Technik* er der fremkommet en ny patenteret Trykudlignings-Stempelglider. Denne skal være konstrueret saaledes, at de omtalte Ulemper er skaffet til Side og manøvreres med Trykluft. Den ses i Figur I. Gliderstemplerne er fast forbundne med Gliderstokken og arbejder under Damp som en almindelig Stempelglider. I Gliderstemplerne findes nogle aksiale og vertikale Gennemstrømskanaler, hvis Tværsnitareal paa en 220 mm-Glider er 280 m<sup>2</sup>, et Gennemstrømsareal, der er 3—4 Gange saa stort som paa de kendte Trykudligningsindretninger. Gennem Udigningsventiler i Glideren, som under Afspærring aabnes, og de nævnte Kanaler samt Cylinderdampkanalerne, dannes der For-



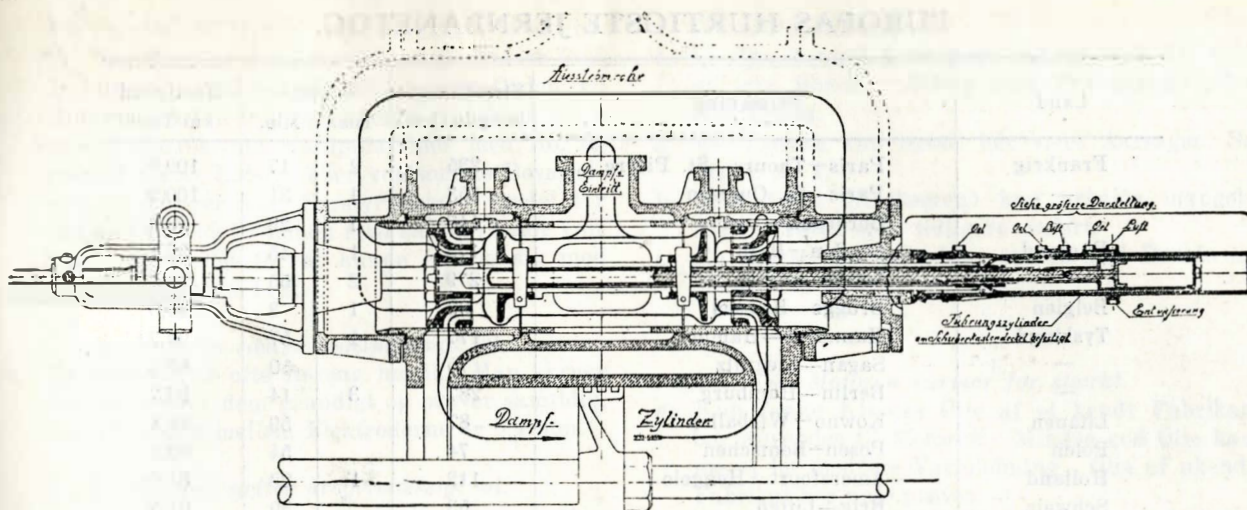


Fig. 1. Trykudlignende Stempelglider.

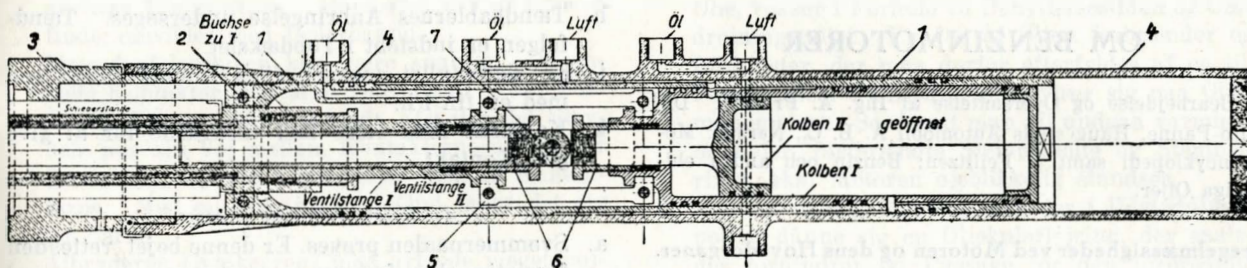


Fig. 2. Styreanordning for Udligningsventilerne.

bindelse mellem Gliderens Kraftdamprum og Rummene paa Cylinderstemplets Sider.

Udligningsventilerne aabnes og lukkes ved Trykluft i en Styreanordning, Figur 2, som er anbragt paa Flangen for Stopbøsningen paa det forreste Gliderdæksel. Styreanordningen bestaar af et fastsiddende cylindrisk Hylster 4, hvori en med Gliderstokken fast forbundet og i Hylstret tætsluttende og bevægelig Foring 1 har sin Vandring. To cylindriske Styrestempler I og II er anordnet i Foringen, saaledes at Stempel I har sin Vandring i denne og Stempel II indeni Stempel I. I fast Forbindelse med Stemplerne I og II sidder paa hver af disse en Stempelstang og en Udligningsventil, som har sit Sæde i selve Stempelglideren.

Naar der indlades Trykluft mellem Stemplerne bevæger disse sig med Udligningsventilerne i modsat Retning for hinanden og aabner paa én Gang for Gennemstrømskanalerne, ligesom de paa én Gang lukker for Kanalerne, ved at Tryklufften bringes til at virke paa den modsatte Side af Stemplerne.

Styrestemplerne Slaglængde er saa stor, at Ventilerne danner et Gennemstrømsareal, der svarer til Arealet i Gliderkasseforingernes Indstrømningskanaler, hvorved der opnaas en fuldstændig Trykudligning. Ventilerne er med Kiler og Bolte fastgjort paa Stempelstængerne; Boltene er let tilgængelige og muliggør en let og hurtig Adskillelse og Samlen af Styreanordningen. For at opnaa fri Bevægelighed for Styrestemplerne er de leddelt forbundne med Stempelstængerne.

Tryklufften, hvormed Trykudligningsanordningen manøvreres, bringes gennem Boringer og Noter til at virke paa Stempelfladerne. Stempelstængerne paa I og II, som bærer Ventilerne, føres i Bøsninger i den hule Gliderstok og tættes ved Labyrinttætninger og Stopbøsninger. Gliderens Regulering foretages paa samme Maade som en almindelig Stempelglider. Den nye Trykudligningsglider kan indbygges paa ethvert Lokomotiv uden nogen Ændringer i Gliderkassen.

F. Spøer.

## EUROPAS HURTIGSTE JERNBANETOG.

| Land     | Strækning               | Stræknings-<br>længde (km) | Køretid |      | Hastighed<br>(km/Time) |
|----------|-------------------------|----------------------------|---------|------|------------------------|
|          |                         |                            | Tim.    | Min. |                        |
| Frankrig | Paris—Thours—St. Pierre | 235                        | 2       | 17   | 102,9                  |
| —        | Paris—St. Quentin       | 153                        | 1       | 31   | 100,9                  |
| —        | Bordeaux—Dax            | 148                        | 1       | 29   | 99,8                   |
| England  | London—Bath             | 172                        | 1       | 45   | 98,1                   |
| —        | London—Exter            | 279                        | 2       | 55   | 95,7                   |
| Belgien  | Brügge—Brüssel          | 99                         | 1       | 3    | 94,3                   |
| Tyskland | Hannover—Hamm           | 177                        | 1       | 57   | 90,7                   |
| —        | Sagan—Liegnitz          | 75                         |         | 50   | 89,3                   |
| —        | Berlin—Hamburg          | 287                        | 3       | 14   | 88,7                   |
| Litauen  | Kowno—Wirballen         | 87                         |         | 59   | 88,4                   |
| Polen    | Posen—Bentschen         | 74                         |         | 54   | 82,2                   |
| Holland  | Amersfoort—Hengelo      | 112                        | 1       | 22   | 81,6                   |
| Schweiz  | Brig—Litten             | 53                         |         | 39   | 81,5                   |
| Italien  | Milano—Bologna          | 216                        | 2       | 41   | 80,5                   |

## OM BENZINMOTORER

Bearbejdelse og Oversættelse af Ing. A. Pretsch: Die Auto-Panne, Haugstads Automobil A. B. C., Nereus: Motorencyklopedi samt v. Feilitzen: Benzin och andra eld-farliga Oljer.

## Uregelmæssigheder ved Motoren og dens Hovedorganer.

## A. Startvanskeligheder.

Naar Motoren ikke vil starte kan Aarsagerne være forskellige. Undersøgelsen bør derfor være metodisk, som følger:

## 1. Tændrørsprøve

- Tændrørene renses grundigt med Benzin og Traadbørste.
- Er Elektroderne beskadigede fornyes Tændrøret.
- Afstanden mellem Elektroderne reguleres.

## 2. Brændstofftilførselen prøves.

- Prøv først, om Benzinhanen er aaben, og om der er Benzin i Tanken.
- Er dette i Orden prøves Benziningangene, der evt. renses.

## 3. Magnetapparatet prøves.

- Først undersøger man Afbryderen (Knikseren) og prøver, om den største Afstand er 0.4 mm. Evt. reguleres Afstanden.
- Prøv om Skruen sidder fast.
- Afslidte Platinkontakter fornyes.
- Oxyderede Kontakter renses forsigtig med en meget fin Fil.
- Er Kontaktfjederen knækket, fornyes den.
- Det forekommer, at Fordelerskiven er snavset. Den maa i saa Fald grundig renses med en Klud fugtet med Benzin. *Smergelpapir maa ikke anvendes.*
- Er det roterende Fordelerstykke eller -kul knækket, fornyes det.

- Tændkabernes Anbringelse undersøges. Tændfølgen er indstøbt i Topdækslet.
- Er Slæbekullet snavset, files Kontaktfladen ren med en fin Fil.
- Kablerne maa være fast tilskruede for at give god Kontakt.

## 4. Karburatoren prøves.

- Svømmernaalen prøves. Er denne bøjet, rettes den forsigtig, eller fornyes.
- Klemmer Pendulvægtene, renses disse, saa de atter er i Orden.
- Straalerøret kan være forstoppet. Det renses ved Udblæsning eller med en Kost, *derimod aldrig med Metaltraad eller Naal.*
- Ved Frosttemperatur kan Karburatoren være for kold. Man hælder lidt opvarmet Benzin gennem Prøvehanerne til Cylinderen, og varmer samtidig Karburatoren med hede Klude, *men aldrig med aaben Flamme.*

## B. Motoren arbejder uregelmæssigt i Tomløb.

## 1. Motoren starter, men standser efter faa Omdrejninger.

- Man prøver, om Afbryderen fungerer rigtigt. I modsat Fald løsnes Befæstigelsesskruen, hvorved Afbryderarmen kan tages af og renses.
- En for kold Motor kan ogsaa være Aarsagen hertil. Man kan da tømme Vandet af Køleren og komme varmt Vand paa i Stedet.

Haugstads Automobil Haandbog angiver følgende Startanvisning i koldt Vejr:

Luk Snapsehanerne op. Giv Gas (ca.  $\frac{3}{4}$ ). Blæs den gamle og daarlige Luft ud, ved at dreje Haandsvinget nogle Gange rundt. Hæld nogle Fingerbøl Olie (helst Cylinderolie). (Den nylig fremkomne Speedoil vil formentlig være særlig god hertil), i hver Snapsehane, derefter ca. et Fingerbøl Benzin. Luk Hanerne og træk Motoren rundt to Gange, *ganske langsomt*. Lad



den staa ca.  $\frac{1}{2}$  Minut. Sæt derefter Gas til (ca.  $\frac{1}{3}$ ), Tænding, og start saa med et Par raske Omdrejninger. Saafremt Tændingen er i Orden, vil Motoren starte i 9 à 10 Tilfælde.

Foretag ovennævnte Manipulationer med Ro, og anvend aldrig hidsig eller voldsomme Bevægelser, de bringer kun Forstyrrelser i Stedet for Gavn. Olien og Benzinen maa særlig i koldt Vejr have en vis Tid for at kunne blande sig med den nyindsugede Luft.

## 2. Motoren sætter regelmæssigt ud.

- a. Tændrørene er ofte Aarsag hertil. Man skruer dem af, renser dem grundigt og prøver samtidig, om Afstanden mellem Elektroderne er 0.4 mm.

## 3. Motoren sætter uregelmæssigt ud.

- a. Tændrørene kan ogsaa her være Aarsagen. Man forholder sig som ovenfor anført.
- b. Kabelisoleringen kan være revnet og derved forårsage Kortslutning. Revnerne, der er lette at finde, omvikles med Isoleraand.
- c. Strømfordelerskiven kan være snavset. De enkelte Kontakter maa altid være rene. Naar Fordelerkullet er noget for blødt, afsætter det Støvdele paa sin Vej mellem Kontakterne og danner derved en ledende Forbindelse mellem Kontakterne. Med en benzinfugtet Klud lader det sig let fjerne.
- c. Afbryderen (Knikseren) maa arbejde meget nøjagtigt. Man prøver:  
om Befæstigelseskruen er fast,  
om Afstanden mellem Kontakterne er rigtig, og  
om Afbryderarmen er letbevægelig.
- e. Utætte Steder paa Cylindrene giver falsk Brændstofblanding. Ved at smøre Sæbevand paa de mistænkelige Steder, og derefter lade Motoren løbe, vil der paa de utætte Steder dannes Gasblærer.
- g. Utætte Steder paa Indsugningsrøret eftersøges paa samme Maade.

## 4. Motoren arbejder uregelmæssigt.

- a. Utætte Ventiler nedsætter Motorens Ydeevne. Ved for rigelig Smøring dannes der Oliekul paa Ventilerne, hvilket forhindrer, at disse kan lukke sig tæt. Renses med Petroelum og Sprit, idet Ventilen drejes til begge Sider mod sit Sæde.
- b. Fasthængende Ventiler renser man grundigt med Petroelum og Sprit. For at forebygge, at Olie, Sod og Oliekul danner en sejg Masse, der kan klæbe Ventilen fast til sit Sæde, saa den aabner eller lukker for sent, bør man ofte sprøjte Ventil og Sæde med Petroelum og Sprit.
- c. Ventilfjederen maa altid have en vis Spænding. Har den været for stærkt ophedet, saa den er blevet udglødet, har den naturligvis ikke mere den Kraft, der er nødvendig for at lukke Ventilen i rette Tid. Fjederen maa da fornyes.
- d. Er Benzingangen forstoppet, renses den ved at trække en Tøjlap igennem med et Stykke Sejlgarn.

- e. Benzinfiltrerne renses.
- f. Er Straalerøret forstoppet, renser man det med en stiv Børste. *Aldrig med Traadbørste eller Metaltraad.*
- g. Tændrørene kan ogsaa her være Aarsagen. Se under A. 1.
- h. Afbryderen (Knikseren) kan arbejde mangelfuldt. Prøves som tidligere anført.
- i. En snavset Strømfordeler renses med Benzin og eftertørres med en ren Lap.

## 5. Motoren varmer for stærkt.

- a. Kun første Klasses Olie af et kendt Fabrikat, bør anvendes til Motoren. Mindre god Olie kan meget let medføre Varmløbning. Olie af ukendt Fabrikat bør nøje prøves.
- b. Olien maa af og til fornyes, da den som Følge af Brugen, efterhaanden taber sin Smøreevne. Den til Smøring af Motoren nødvendige Mængde Olie, vokser i Forhold til Benyttelsestiden og Omdrejningstallet. En Del af Olien forbrænder og fordamper, der maa derfor efterfyldes af og til.
- c. Forstyrrelser i Olietilførselen viser sig paa Olie-manometret. Saafremt man vil undgaa varmløbne Lejer, fastbrændte Stempelbolte og Stempeling, skal Motoren øjeblikkelig standses.
- d. Ved for rigelig Smøring kan der i Udstødningsskotten danne sig en Oliekulaflejring, der saaledes forhindrer fri Passage for den forbrændte Gas. Herved opstaar naturligvis en Modstand, og som Følge deraf en aftagen af Motorens Kraft. Da de forbrændte Gasarter ikke kan forlade Cylindren, bliver Tilførselen af frisk Gas utilstrækkelig, og Resultatet er en dårlig og vanskelig antændelig Gasblanding.
- e. En blaasort, fra Udstødningen, strømmende Os og Banken i Motoren, er et advarende Tegn paa, at en Stempelbolt eller en Plejlstang er ved at løbe varm.

Sort Røgudvikling, aftagen af Motorens Kraft og stødvis Løb af Vognen, er ubedragelige Tegn paa, at Motoren er ved at brænde sammen.

Ved disse Advarselstegn hjælper kun en øjeblikkelig Standsning og Adskillelse af Motoren.

- f. Overhedning af Motoren kan ogsaa skyldes, at Kølefladen er for lille. Kan afhjælpes ved Indbygning af en større Køler. Kølevandstemperaturen bør under Kørsel være 60—70 ° C. En lavere Temperatur er uheldig for Karburatoren.
- g. Ved Brug af kalkholdigt Vand afsættes Kedelsten i Kølerens Kanaler. Da denne Aflejring formindsker Køleevnen betydeligt, er en grundig Rensning af samtlige Køleorganer af og til nødvendig.
- h. Vandpumpen kan ogsaa være Aarsag til mindre god Vandcirkulation. Reparation af Pumpen, eller Pakning maa da foretages.
- i. Dårligt indstillede Ventiler kan ogsaa være Aarsag til Overhedning.
- k. Tændingsindstillingen prøves.
- l. Ventilatorremmen kan være for slap.



6. *Banken i Motoren.*

- a. En forkert Tændingsindstilling medfører naturligvis Banken i Motoren. I det Øjeblik Sammentrykningen af Gasblandingen er størst, maa Antændingen følge. Jo hurtigere Motoren løber desto tidligere skal Tændingen finde Sted, for at Gasblandingen kan være antændt helt igennem, naar Stemplet efter Kompressionen er paa det øverste Dødpunkt.
- b. Forkert indstillede Ventiler giver ogsaa Banken i Motoren. Aabning og Lukning af Ventilerne maa følge med bestemte Tidsmellemrum.
- c. Stemplet kan være for lille.
- d. Cylinderhønsningen kan være udslidt.
- e. Forhindringer i Køleavndskresløbet har en mangelfuld Køling til Følge, og kan derved gennem Overhedning af Motoren blive Aarsag til Banken i den.
- f. En stærk Banken i Krumtaphuset hidrører gerne fra et gennem Overhedning af Motoren varmløbet Leje. I nogle Tilfælde kan Aarsagen være et for stort Plejlstangs- eller Krumtapakselleje.

7. *Knalden i Karburatoren.*

- a. Knalder det i Motoren kort efter Starten, idet der gives Gas, er dette et Tegn paa, at Gasblandingen endnu er for kold, og at Forvarmningen altsaa er utilstrækkelig. Man bør i saa Tilfælde lade Motoren løbe en kortere Tid med lavt Omdrejningstal. Herigennem bliver Gasblandingen tilstrækkelig varm.
- b. Lukker Ventilerne ikke helt tæt, kan den antændte Gas uhindret slaa tilbage gennem Indsugningsledningen til Karburatoren. Ventil og Ventilseade renses som tidligere anført.
- c. For slappe Ventilfjedre udveksles med nye. Har man ingen Reserverfjeder, kan man ved Hjælp af en Skruetrækker trykke de enkelte Vindinger noget fra hinanden. Bedre er dog følgende Nødhjælp. Mellem Fjederende og Fjederkile lægger man nogle Underlagsskiver, hvorved Fjederen faar større Spænding. Man maa dog passe paa, at Spændingen ikke bliver for stor, hvorved Brud paa Ventilkeglen kan befrygtes.
- d. En knækket Ventilfjeder udveksles med en ny. I Nødstilfælde kan man hjælpe sig ved at aftage Fjederen og sætte den sammen igen, saaledes at de plane Fjederender vender mod hinanden. Fjederenderne kan da ikke gribe ind i hverandre. Saadanne sammensatte Fjedre arbejder nok ret godt, det er dog raadeligst, snarest at sætte en ny Fjeder ud.
- e. Sætter Ventilløfterne sig fast gøres den atter bevægelig med Petroleum og Olie.
- f. Forslidte Ventilløfter maa snarest fornyes.
- g. Farvet anløbne Ventilløfter maa snarest udveksles.
- h. Tændingen kan være Aarsag til Knalden i Karburatoren, idet et Kabel kan være anbragt forkert, saaledes at Antændingen indtræder under Indsugningen.
- i. Magnetapparatets Indstilling prøves.

- k. Karburatorknalden vil ofte medføre Karburatorbrand. I saa Fald lukker man straks Benzinhanen og lader Motoren løbe med fuldt Omdrejningstal. Benzinen i Karburatoren vil da hurtigt blive brugt.

Det er fuldkommen hensigtsløst og forkert at forsøge Slukning med Vand. Bedst er et Ildslukningsapparat, Sand eller Jord, der kastes paa, eller Dækning med vaadt Tøj.

8. *Knalden i Udstødningen.*

- a. Aarsagen kan, ganske som ved Karburatorknalden, søges i Ventilfejl. Se Afsnit 7. Artikel b til g.

g. *Motoren standser pludselig.*

- a. Det kan hændes, at man ved en utilsigtet Bevægelse afbryder Tændingen. Naturligvis standser Motoren derefter øjeblikkeligt. Inden man derfor paabegynder en, ofte tidsspildende, Søgen efter Aarsagen, bør man efterse om Tændingen er indskudt eller ikke.
- b. Derefter undersøger man, om Kablerne et eller andet Sted skulde være blevet kortsluttede. Defekte Steder repareres med Isoleraand.
- c. Skulde der være Kortslutning i Magnetapparatets eller Tændspolens Viklinger, maa disse Dele repareres paa Fabrikken.
- d. Pludselig Standsning af Motoren kan ogsaa skyldes, at Karburatoren pludselig er tømt for Benzin. Aarsagen er da oftest et tilstoppet Straalerør. Det renses forsigtigt, som tidligere anført, idet man passer paa ikke at udvide Røret, der er indstillet med  $\frac{1}{100}$  mm Nøjagtighed.
- e. Før man undersøger Straalerør og andre Dele, bør man overbevise sig om, at der overhovedet er Benzin i Beholderen.
- f. Og ligeledes prøve, om Hanen er aaben.
- g. Tilstoppede Benzingange renses som anført under Afsnit 4, Artikel e.
- h. Er det foranførte i Orden, kan Aarsagen kun være at finde i Karburatoren. Man prøver, om Naaleventilen er forstoppet, og renser den i saa Fald.
- i. Det kan forekomme, at Svømmerens Føringsrør for Svømmernaalen er snavset, saa den fri Bevægelse af Naalen hindres.
- k. Ved meget stærk Kulde kan der forekomme Isdannelser i Karburatoren, hvorved Gasgennemgangen hindres. Man lader i saa Fald. Motoren løbe en passende Tid paa højt Omdrejningstal, saa den bliver ret varm, og dermed ogsaa den i Karburatoren indsugede Luft, som derved optør Isen.

10. *Motoren lader sig ikke standse.*

- a. Standser Motoren ikke trods afbrudt Tænding, kan Afbryderdækslet være gaaet løst. Man undersøger det og sætter det evt. fast.
- b. I Cylinderens Indre kan der være dannet Oliekul. Saafremt Motoren har været overhedet, kan



der forekomme Selvantænding foraarsaget af glø-  
dende Oliekulsrester. I saa Fald maa Benzin-  
hanen lukkes. Kompressionshanen aabnes, og  
Cylindren renses snarest muligt.

O. Berriy.

## UHELDSFORSIKRINGSFORENINGEN

for de danske Statsbaners Personale.

(Sluttet).

Forretningsføreren aflagde dernæst Regnskabet,  
der ser saaledes ud:

### DRIFTSREGNSKAB 1928—29

| Indtægt.                                                                      | Kr.     | Ø. |
|-------------------------------------------------------------------------------|---------|----|
| 1. Skadereserve fra forrige Aar .....                                         | 12 800. | 00 |
| 2. Præmieindtægt (heraf er 18 655 Kr. 05 Ø.<br>overført fra Bonusfonden ..... | 44 062. | 00 |
| 3. a. Genforsikringens Andel i Erstatninger .....                             | 7 651.  | 39 |
| b. Overskudsandel i Genforsikringen .....                                     | 698.    | 98 |
| 4. Renter .....                                                               | 4 349.  | 91 |
|                                                                               | 69 562. | 28 |

| Udgift.                                          | Kr.     | Ø. |
|--------------------------------------------------|---------|----|
| 1. Genforsikringspræmie .....                    | 9 494.  | 00 |
| 2. Erstatninger .....                            | 26 493. | 00 |
| 3. Lægehonorar o. l. ....                        | 2 961.  | 55 |
| 4. Administration:                               | Kr.     | Ø. |
| a. Lønninger .....                               | 3 299.  | 93 |
| b. Præmieopkrævning .....                        | 1 040.  | 44 |
| c. Juridisk Konsulent .....                      | 50.     | 00 |
| d. Repræsentantskabet .....                      | 1 302.  | 69 |
| e. Indmeldelseshonorar .....                     | 2 108.  | 90 |
| f. Udvalg .....                                  | 494.    | 83 |
| g. Porto, Papir, Stempelafgift,<br>Telefon ..... | 762.    | 50 |
| h. Tryksager og Afskrivning ..                   | 884.    | 40 |
| i. Repræsentationsudgifter .....                 | 140.    | 96 |
| j. Kartothek .....                               | 461.    | 93 |
| k. Inventar .....                                | 208.    | 00 |
|                                                  | 10 754. | 58 |

|                                                                                                                                       |         |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----|
| 5. Til Skadereserve (Aarets ikke afregulerede<br>Skader afsættes 32 000 Kr., heraf refunde-<br>res af Genforsikringen 12 200 Kr. .... | 19 800. | 00 |
| 6. Henlæggelse til Reservefonden .....                                                                                                | 19.     | 76 |
| 7. Henlæggelse til Bonusfonden .....                                                                                                  | 39.     | 39 |
|                                                                                                                                       | 69 562. | 28 |

### FORMUE-REGNSKAB

|                                   |         |    |
|-----------------------------------|---------|----|
| Formue den 1. December 1928 ..... | 87 230. | 65 |
| Forøgelse af Reservefonden .....  | 19.     | 76 |
| Forøgelse af Bonusfonden .....    | 39.     | 39 |
| Forøgelse af Skadesreserve .....  | 7 000.  | 00 |
| Inventariekonto .....             | 208.    | 00 |
|                                   | 94 497. | 80 |

|                                    |         |    |
|------------------------------------|---------|----|
| Formindskelse af Bonusfonden ..... | 18 655. | 05 |
| Formue den 1. December 1929 .....  | 75 842. | 75 |
|                                    | 94 497. | 80 |

### STATUS

|                                                                 |         |    |
|-----------------------------------------------------------------|---------|----|
| 30 000 Kr. 5 pCt. Statsgældsbeviser af 1917.<br>Købsværdi ..... | 29 424. | 78 |
| 40 000 Kr. 5 pCt. Statsobligationer af 1928,<br>Købsværdi ..... | 39 000. | 00 |
| Inventarieværdi pr. 1. December 1929 .....                      | 208.    | 00 |
| Sparekasse og Kontant .....                                     | 7 209.  | 97 |
|                                                                 | 75 842. | 75 |

|                       |         |    |
|-----------------------|---------|----|
| Skadereserve .....    | 19 800. | 00 |
| Reservefond .....     | 42 658. | 11 |
| Bonusfond .....       | 10 914. | 14 |
| Kursavancefond .....  | 2 262.  | 50 |
| Inventariekonto ..... | 208.    | 00 |
|                       | 75 842. | 75 |

Til de i Forhold til det foregaaende Regnskabs-  
aar store Administrationsudgifter er at sige, at der  
alene til Agenthonorar er ydet ca. 2100 Kr. Udgiften  
til Trykning af nye Medlemsbreve, nye Love og For-  
mularer samt til stort Forbrug af Stempelmærker  
har været ca. 800 Kr. Udvalgs møder i Anledning af  
Revision af Love og Forsikringsbetingelser har kostet  
ca. 500 Kr. Kartoteket ca. 450 Kr. Under forventet  
normale Forhold vil Administrationsudgifterne for  
næste Regnskabsaar sikkert atter falde betydeligt.

Saa vel Beretning som Regnskab godkendtes en-  
stemmigt. Det har paa Repræsentantskabets Foran-  
ledning været paalagt Styrelsen at undersøge, om der  
mulig kunde være Tale om at ændre det indbyrdes  
Forhold mellem de bestaaende Fareklasser og Præ-  
mietariffer. I det forløbne Aar har Styrelsen med  
Bistand af sagkyndig Assistance grundigt undersøgt  
Forholdet og er derefter enedes om at foreslaa, at  
man stiller hele Spørgsmaalet i Bero, indtil man ved  
Hjælp af en ny og *udvidet* Statistik bedre kan be-  
dømme Mulighederne for en Ændring af Fareklasser  
og Tariffer. En saadan ændret Statistik vil straks  
blive anlagt.

Styrelsens Forslag vedtoges af Repræsentantska-  
bet.

Der foretoges følgende Valg:

*Styrelse:* Forretningsfører: Fuldmægtig Chr.  
Schmidt, *Sekretær:* Togfører N. P. Christensen, 3.  
*Medlem:* Vognpasser R. Andersen, *Kasserer:* Vogn-  
passer R. Andersen.

*Suppleant til Styrelsen:* Trafikkontrolør C. A.  
Gustavsen.

*Repræsentantskabets Formand:* Overportør Ch.  
Petersen.

*Repræsentantskabets Næstformand:* Snedker L.  
Hansen.

*Revisor:* Overmatros R. Kantsø og Assistent  
M. H. Simonsen.

*Suppleant:* Baneformand C. Th. Christensen.

*Regnskabsudvalg:* Snedker L. Hansen og Lokomo-  
tivfører S. Jensen.

*Suppleant:* Pakmester H. M. Petersen.

*Formand for Voldgiftsretten:* Overlæge P. N. Han-  
sen.



### KALKULATORISK OPGØRELSE

af Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i Marts Maaned 1930 samt i Tidsrummet April—Marts 1929—30 og en Sammenligning med de regnskabsmæssige Beløb i de tilsvarende Tidsrum i 1928—29 i runde Summer.

|                                                      | Marts<br>1930 | Maaned<br>1929 | 1930      |               |
|------------------------------------------------------|---------------|----------------|-----------|---------------|
|                                                      | Kalkulatorisk |                | Forøgelse | Formindskelse |
| Personbefordring .....                               | 3 500 000     | 4 170 000      |           | **) 670 000   |
| Gods- og Kreaturbefordring .....                     | 5 090 000     | 6 040 000      |           | 950 000       |
| Postbefordring .....                                 | 520 000       | 490 000        | 30 000    |               |
| Andre Indtægter .....                                | 310 000       | 340 000        |           | 30 000        |
| Drifts-Indtægter ialt .....                          | 9 420 000     | 11 040 000     |           | 1 620 000     |
| Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) .. | 11 290 000    | 12 220 000     |           | 930 000       |
| Drifts-Overskud .....                                | ÷1 870 000    | ÷1 180 000     |           | 690 000       |

|                                                      | April—Marts<br>1929—30 | 1928—29     | 1929—30   |               |
|------------------------------------------------------|------------------------|-------------|-----------|---------------|
|                                                      | Kalkulatorisk          |             | Forøgelse | Formindskelse |
| Personbefordring .....                               | 51 040 000             | 51 420 000  |           | 380 000       |
| Gods- og Kreaturbefordring .....                     | 54 330 000             | 51 750 000  | 2 580 000 |               |
| Postbefordring .....                                 | 6 130 000              | 5 980 000   | 150 000   |               |
| Andre Indtægter .....                                | 3 670 000              | 3 470 000   | 200 000   |               |
| Drifts-Indtægter ialt .....                          | 115 170 000            | 112 620 000 | 2 550 000 |               |
| Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) .. | 115 550 000            | 109 940 000 | 5 610 000 |               |
| Drifts-Overskud .....                                | ÷380 000               | +2 680 000  |           | 3 060 000     |

\*) Anm. For hele Finansaaret udgør Afskrivningen 10 301 448 Kr. og Forrentningen 20 371 844 Kr.

\*\*) I 1930 faldt Paasken i April, i 1929 overvejende i Marts.

### KALKULATORISK OPGØRELSE

af Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i April Maaned 1930 og en Sammenligning med de regnskabsmæssige Beløb i det tilsvarende Tidsrum i 1929 i runde Summer.

|                                                      | April<br>1930 | Maaned<br>1929 | 1930      |               |
|------------------------------------------------------|---------------|----------------|-----------|---------------|
|                                                      | Kalkulatorisk |                | Forøgelse | Formindskelse |
| Personbefordring .....                               | 4 490 000     | 3 620 000      | 870 000   |               |
| Gods- og Kreaturbefordring .....                     | 4 370 000     | 5 080 000      |           | 710 000       |
| Postbefordring .....                                 | 490 000       | 500 000        |           | 10 000        |
| Andre Indtægter .....                                | 330 000       | 330 000        |           |               |
| Drifts-Indtægter ialt .....                          | 9 680 000     | 9 530 000      | 150 000   |               |
| Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) .. | 7 780 000     | 7 480 000      | 300 000   |               |
| Drifts-Overskud .....                                | 1 900 000     | 2 050 000      |           | 150 000       |

### AARHUS AFDELINGER



### 25 AARS JUBILÆUM

Den 1. Juli kan Lokomotivfører, Depotforstander *M. Madsen*, Laulundsgade 27, Herning, fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

Sommerudflugt til Frederikshøj afholdes Onsdag den 2den Juli 1930. Til Festen indbydes alle Lokomotivmænd, Motorførere og Pensionister med Damer og Børn. Deltagelse i Festen er gratis. Der begyndes Kl. 13,30 med Præmieskydning om 7 værdifulde Præmier, Keglespil, hvortil er udsat 3 Præmier for Damer, 3 for Herrer samt 1 Trøstpræmie. Fstedeltagerne kan vinde en Formue paa Griffels Lykkehjul. For Børnene bliver der afholdt Lege og Øvelser, hvor mange Præmier kan vindes. Kl. 18,30 spises af medbragte Madkurve. Service kan laanes hos Værten. Dans fra Kl. ca. 20,00 til Kl. 1,00.

*Festudvalget for Aarhus Afdelinger.*



# JERNBANELÆGERNE

Jernbanelæge H. P. T. Ørum, Sortedamsgade 5, er bortrejst fra 1. Juli til 11. August d. A. hans Praksis i nævnte Tidsrum varetages af Læge N. Sjørslev, Sortedamssøssingen 23, Tlf. Nora 5003.

Konsultationstid: Kl. 15—16 samt Fredag Kl. 18—19.

## TAK

Hjertelig Tak for Deltagelsen ved min kære Mands Død og Begravelse. En Tak til Lokomotivførerne Aug. Andersen, Aarhus, og V. Pedersen, Brande, for de smukke og trøsterige Ord ved Graven. Endvidere en Tak til de mange Afdelinger for de smukke Kranse til Baaren.

Else Faldborg.

## REGNSKAB

for Kong Christian IX's Understøttelsesfond  
ved De danske Statsbaner.

1. April 1929—31. Marts 1930.

| Indtægt.                                    | Kr. Ø.    |
|---------------------------------------------|-----------|
| Beholdning for Regnskabsaaret 1928—29 ..... | 117. 21   |
| Indbetalte Bidrag i 1929—30 .....           | 252. 00   |
| Indvundne Renter:                           | Kr. Ø.    |
| Af Obligationer .....                       | 913. 50   |
| Af Bankbog .....                            | 15. 68    |
|                                             | 929. 18   |
|                                             | 1 298. 39 |

| Udgift.                                                   | Kr. Ø.    |
|-----------------------------------------------------------|-----------|
| Udbetalte Understøttelser, 12 Port. à 100 Kr.*) 1 200. 00 |           |
| Porto hertil .....                                        | 8. 64     |
| Beholdn., som overføres til næste Regnskabsaar 89. 75     |           |
|                                                           | 1 298. 39 |

\*) Understøttelserne er udbetalt til: 4 Enker efter Ledvogtere, Enken efter en Asistent, Enken efter en Bane-næstformand, Enken efter en Konduktør, Enken efter en Lokomotivfyrbøder, Enken efter en Matros, Enken efter en Stationsforstander, en pens. Ledvogter og en pens. Portør.

STATUS DEN 31. MARTS 1930.

| Beholdninger.                                                   | Kr. Ø.     |
|-----------------------------------------------------------------|------------|
| Beholdning i den danske Landmandsbank ....                      | 89. 75     |
| Obligationer til paalydende Værdi 20 300 Kr., bogført for ..... | 19 999. 50 |
|                                                                 | 20 089. 25 |

| Gæld.                             | Kr. Ø.     | Kr. Ø. |
|-----------------------------------|------------|--------|
| Fondets Kapital:                  |            |        |
| Obligationer til bogført Værdi .. | 19 999. 50 |        |
| Paa Bankbog .....                 | 0. 50      |        |
|                                   | 20 000. 00 |        |
| Beløb til Disposition .....       | 89. 25     |        |
|                                   | 20 089. 25 |        |

Kjøbenhavn, den 31. Marts 1930.

Andersen Alstrup.

Toldberg, Sekr

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag. Beholdningerne vare til Stede. Kjøbenhavn, den 16. April 1930.

Frode Nielsen.

C. Wieth.



Optaget som ekstraordinære Medlemmer:

Pens. Lokomotivfører A. B. Petersen, København.  
Lokomotivfyrbøder M. Eilertsen, Struer. (Uden for Nummer).

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

1. Maj 1930: Lokfyrb. P. Guldager, Gedser, og P. F. Jørgensen, Viborg.

1. Juni 1930: Lokfyrb. H. N. W. Hansen, Aalestrup, og N. E. R. Jensen Stigborg, Gedser.



Lokomotivfyrbøderkredsen:

Esbjerg: Formandens Navn og Adresse rettes til: H. M. Jensen, Knudsgade 13, I.

Frederikshavn: Formandens Adresse rettes til: Niels Mørchsgade 12.

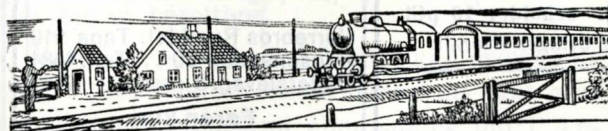


Førlyttelse fra 1.—6.—30:

Lokomotivfyrbøder C. S. Larsen, Assens, til Nyborg.

Afsked:

Lokomotivfører A. F. C. Madsen, Kbhavns Godsbgd., paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—9.—30 (min. Afsked).







**TUBORG**  
LAGER  
PILSNER  
PORTER  
EXPORT  
ØL

*Apollinaris  
Citron Sodavand  
Special Water  
Sports-Brus*

**TANDLÆGE**

**S. A. MARTENSEN**

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10—9 og 6—7  
Lørdag 10—2:

Telf. Vester 3330.

Enghave Plads

**Ny Ravnsborg**

V. Fælledvej 82 - Tlf. 10718

anbefaler sine

Selskabs- og Foreningslokaler

**Istedgades Legetøjshus**

(A. M. Thuneby) Istedgade 66

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

**Tandlæge**

**FRK. SØRENSEN**

Konsultation: 10—7.

Istedgade 69.

Telf. Vester 905 x.

**Blomsterforretning**

H. Dannenberg.

Blaagaardsgade 25

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erholder 10 pCt.

Varerne bringes overalt.

**Køb danske Varer!**



**Amk. Gummi-Industri.**

Vestergade 3 - København K.

Illustr. Katalog gratis m. 15 Øre t. Porto.

Vor Brochure: Børnefødslernes Begrænsning, m. 14 Bill. giver Oplysninger om de sikreste præventive Midler. Sendes mod 65 Øre i Frimærker diskret i lukket Couvert. Tjenestemænd 10% Rabat

**Brug Svendborg Eksport Mil-Co**

med 12% Fedt.

Drojere i Brug og mere velsmagende

(Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)

FORLANG

**VILHELM LANGES**

**Cigarer og Cigarillos  
Tobakker og Skraa**

Leverandør til Lokomotivmændenes Feriehjem.

**HARALD HANSEN**

A K T I E S E L S K A B

AMAGERTORV 11

**Damekonfektion,**

færdige og efter Maal. \* \* \*

\* \* \* Imprægnerede Frakker.

Kun mod Rekvisition.

Tlf. Byen 3537. Lagertid 9—5½.

**Støt dansk Industri! — Køb danske Varer!**

**Camillus Nyrops Etabl.**

Nyrop og Mang A/S.

Købmagergade 43. - København K.

Telefoner: Central 768 og 10028.

**Bandager og Sygeplejeartikler**

i stort Udvalg.

Specialitet:

Bandager til vanskelige Tilfælde.

**Øjet faar Hvile**

i „Brillen“ fra Thiele

i 112 Aar „Briller“ Købmagergade 3

Sammennign vore Priser og Tilpasning med andres og dem selv. — Lev. til Sygekassen.

**Arbejdernes  
Kødforsyning**

har følgende Udsalgssteder:

Nørrebro Runddel. Taga 219  
Nansengade 90 .. Telf. 4584  
Haderslevsg. 3 (Vesterbro) — 2761

Fører kun

1ste Klasses Varer

**Fællesforeningen for  
Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor:

**15 Njalsgade 15**

København

Telef. 4015

Telef. 4015



Avertér her i Bladet.

**Brug  
DANMARKS  
Kaffetilsætning**  
SUNDHEDSKONTROLLERET  
GULDMEDEJLLE

**NOMA**  
BARBERSÆBE

Mild og behagelig  
— for Huden. —

Giver tæt og hold-  
— bart Skum. —

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 21. Juni.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Ny Vestergade 7, 3. Sal, København K.

Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.

Postkonto: 20 541.