



NO 7

5. April 1937

37. Aargang

NYE UDDANNELSESREGLER

Efter nogle Aars Arbejde, ja, man kunde fristes til at sige efter nogle Aars Kamp, er der nu opnaaet Enighed om en Revision af Uddannelsesreglerne, en Revision af et saadant Omfang, at der i og for sig godt kunde tales om helt nye Bestemmelser. I hvert Fald vil Uddannelsen af de fremtidige Lokomotivmænd komme til at foregaa efter principielt rigtigere Bestemmelser end hidtil, idet Motoruddannelsen nu glider ind som et almindeligt Led i Lokomotivmandsuddannelsen.

De første Bestemmelser om en passende Uddannelse af Lokomotivfyrbøderaspiranterne fik vi i 1925, efter at en Kommission fra 1922—24 havde beskæftiget sig med Personaleuddannelsesspørgsmaalet i sin Helhed og fremsat Forslag til Uddannelsen for de enkelte Tjenestestillinger.

Paa daværende Tidspunkt var der endnu ingen Motordrift ved Banerne, som Følge deraf omfattede de første Regler om Lokomotivpersonalets Uddannelse ikke noget om Motorvæsenet; men snart efter at de nævnte Regler var traadt ud i Livet begyndte Motorspørgsmaalet at blive af Interesse. I 1928 krævede Organisationens Afholdelse af Motorkursus paa Jernbaneskolen og i April—Maj 1929 afholdtes det første af disse Kursus; det var kun 3½ Aar efter, at det første Lokomotivfyrbøderkursus paa Jernbaneskolen var afholdt.

Inden for Organisationens snævrere Ledelse var man imidlertid ikke tilfreds med den paa hele Uddannelsesområdet gældende

Ordning. Lokomotivfyrbøderaspirantuddannelsen var ganske vist fastlagt, men den blev ikke fulgt, og en selvstændig Motoruddannelse i en temmelig fremrykket Alder var en Form, der vel kunde anvendes, indtil de allerede ansatte Lokomotivfyrbødere var uddannede; men den var ikke anvendelig i det lange Løb, da den var i Strid med de Synspunkter, der i 1924—25 havde været grundlæggende for Opbygningen af Lokomotivmandsuddannelsen, ved hvilken Lejlighed den mere omfattende Prøve blev flyttet fra Lokomotivførereksamen til Lokomotivfyrbødereksamen. Tidligere var der som bekendt kun en »mindre« Lokomotivfyrbødereksamen, men derimod en »større« Lokomotivførereksamen. Der forekom imidlertid enkelte Tilfælde, hvor en Lokomotivfyrbøder ikke bestod den sidstnævnte Eksamen, og dette medførte naturligvis adskillig Utilfredshed, naar den paagældende til sin Tid maatte se sine jævnaldrende Kolleger blive Lokomotivførere, men ikke selv kunde komme op i den atraaede Stilling. Det var bl. a. Hensynet hertil, som bevirkede, at den egentlige Uddannelse og Prøve flyttedes, saa den fandt Sted inden Lokomotivfyrbøderansættelsen, saa at de, som ikke klarede sig gennem Prøven, slet ikke kom ind i Lokomotivfyrbøderstillingen.

Da det naturligvis vilde være beklageligt, dersom det, man saaledes havde raadet Bod paa, skulde gentage sig, blot ved en anden Prøve, Motorprøven, og da vi desuden mente, at Lokomotivpersonalets Uddannelse burde tilrette-

lægges paa en saadan Maade, at alle Fremtidens Lokomotivmænd blev i Stand til at betjene samtlige inden for vor Etat forekommende Fremdrivningsmidler, uanset om Kraftkilden er Kul, Solarolie, Benzin eller Elektricitet, gik vi i Gang med Arbejdet paa en Generalisering af Uddannelsesbestemmelserne, og efter nogle Aars Arbejde er disse Bestræbelser nu kronedes med Held.

Uddannelseskommissionen foreslog i sin Tid, at Aspiranterne straks efter deres Antagelse skulde have 10 Maaneders Uddannelse i et af Centralværkstederne, derefter 1 Maaned i et Remiseværksted og saa Indøvelseskørsel som Lokomotivfyrbøder, Attestkørsel og Kursus paa Jernbaneskolen. Generaldirektoratet fulgte imidlertid ikke Kommissionens Indstilling. De første Regler bestemte, at Aspiranten først skulde uddannes 2 Maaneder i et Centralværksted og derefter 10 Maaneder i et Remiseværksted. Der viste sig imidlertid saa mange Vanskeligheder, at Organisationens allerede i 1926 foreslog at gaa helt bort fra Centralværksteduddannelsen. Endvidere besværede vi os over, at Aspiranterne i altfor lang Tid benyttedes til Fyrrensning og Røgkammerrensning. Der opnaaedes ganske vist Enighed med Generaldirektoratet i saa Henseende, f. Eks. at Beskæftigelse ved Røgkammerrensning burde indskrænkes til en enkelt Dag, men der var — og ganske særligt i 1. Distrikt — paa forskellig Maade Vanskeligheder med at faa Uddannelsesreglerne respekteret. Paa vore Beklagelser herover udtalte Generaldirektoratet ganske vist Gang paa Gang, at *nu* vilde Reglerne blive overholdt; men som Medlemmerne vil vide, synes Distrikterne ikke at have ladet sig afficere heraf, og for i det hele taget at kunne bestride den kommende Sommertrafik, har vi maattet tiltræde en Dispensation for de Aspiranter, som er antaget eller antages i indeværende Foraar. Ved den afsluttende Drøftelse af de nye Regler har vi derfor fremholdt disse Kendsgerninger, og Generaldirektøren udtalte, at *nu skal* det høre op, *nu skal* Reglerne følges, den nysnævnte Dispensation skal være den sidste.

Den nye Aspirantuddannelse afviger fra den nuværende væsentligst deri, at de 3 Maaneders Beskæftigelse ved Udvaskning, Fyrrensning m. v. er nedsat til 3 Uger (2 Ugers Udvask og 1 Uges Fyrrensning m. v.), desuden er Kur-

suset paa Jernbaneskolen udvidet til 270 Timer.

Hvad Motoruddannelsen angaar, bestaar Ændringen deri, at de to Motorkursus slaas sammen til eet, som gøres obligatorisk for de efter de nye Regler uddannede Lokomotivfyrbødere, der i det 3. Aar efter deres Lokomotivfyrbøderansættelse indkaldes til dette Kursus.

Det fra Organisationens Side Gang paa Gang fremholdte Krav om praktisk Uddannelse sideløbende med den teoretiske er imødekommet derved, at der forud for Motorkursuset paa Jernbaneskolen er lagt 1 Maanedes Indøvelseskørsel som 3. Mand og 2 Maaneders Beskæftigelse ved Motorreparationer, saa Kurserne gaar til den teoretiske Uddannelse med et vist Forhaandskendskab til Motordriften. Efter bestaaet Motorførereksamen følger 2 Ugers Attestkørsel.

1 Aar efter denne Eksamen, altsaa i det 4. Aar efter Lokomotivfyrbøderansættelsen, aflægges Lokomotivførerprøven, forud for hvilken der er lagt 14 Dages Indøvelseskørsel, og dermed skulde den unge Lokomotivmand være færdig med sin Uddannelse.

Ved de omtalte nye Regler skulde Uddannelsen af den nye Lokomotivmandsstand være kommet i et bedre Leje end hidtil, men der mangler endnu eet, nemlig en Ordning med Hensyn til Tidspunktet for Motoruddannelse af de »ældre« Lokomotivfyrbødere. Dette Spørgsmaal har ganske vist længe trængt til en Løsning, f. Eks. Afholdelse af Motorkursus, hver Gang der paa Jernbaneskolen kunde skaffes Lokaler; men nu, da det kan ses, hvornaar de »nye« Lokomotivfyrbødere skal til Motorkursus, og det altsaa forud vides, hvornaar Skolen er optaget af Motorkursus, bliver Spørgsmaalet om de ældres Uddannelse mere paatrængende end tidligere, og det er at haabe, at der ogsaa opnaas en fast Ordning paa dette Omraade.

Det maa imidlertid ikke overses, at vi i lang Tid har lidt under Mangel paa Lokomotivfyrbødere, og at Situationen er den højst beklagelige, at der Maaned efter Maaned kommer til at mangle flere og flere Lokomotivfyrbødere, fordi vi ikke har færdiguddannede Aspiranter klar til Ansættelse. Under disse Forhold er det forstaaeligt, at der har været holdt igen med Hensyn til at oprette Motorkursus, som i et eller andet Tidsrum vilde trække saa og saa mange Lokomotivfyrbødere ud af den Tjeneste, hvor

de saa daarligt kan undværes. Denne abnorme Tilstand, ikke at have Folk til Ansættelse, skyldes Distrikternes fuldstændig fejlslagne Personalepolitik, og Beskæmmelsen bliver større, naar det erindres, at Organisationen saa tidligt som i 1933—34 gjorde opmærksom paa, at det allerede dengang vilde være nødvendigt baade at genantage og at nyantage Aspiranter, hvis der skulde sikres en rolig Udvikling paa det personalemæssige Omraade. Det er beklageligt, at der, som foran nævnt, skal dispenseres fra Uddannelsesreglerne for de Aspiranter, der antages nu i Foraaret netop som de nye Regler træder i Kraft, men vi sætter vor Lid til Generaldirektørens bestemte Udtalelse om, at dette var den sidste Dispensation paa det her omtalte Omraade, og at Reglerne fra nu af vil blive fulgt.

EN STATSTJENESTEMANDS STILLING SOM FOLKEVALGT BORGMESTER

Paa Normeringsloven for Finansaaret 1937—38 findes følgende Bestemmelse:

»a) Uanset Bestemmelsen i Tjenestemandslovens § 44, Stk. 5, kan en Statstjenestemand beklæde en med Pensionsret forbunden Stilling i en Kommune som folkevalgt Borgmester.

Saafrømt den paagældende pensioneres som Statstjenestemand, medens han beklæder saadan Stilling, tilkommer der ham kun halv Pension fra Staten, idet han dog efter sin Pensionering som Borgmester har Ret til fuld Pension fra Staten, saafrømt denne er større end hans Borgmesterpension, og sidstnævnte Pension efter tilsvarende Bestemmelse i vedkommende Kommunes Pensionsvedtægt nedsættes til Halvdelen.

Tilsvarende Regler gælder uanset Bestemmelsen i Tjenestemandslovens § 62, Stk. 5, naar en pensioneret Statstjenestemand ansættes som Borgmester og ved hans Pensionering fra denne Stilling.

Naar den paagældende afaar ved Døden, tilkommer der kun hans Enke halv Enkepension fra Staten, idet hun dog har Ret til fuld Enkepension, saafrømt hendes Enkepension som Borgmesterenke er mindre end hendes Enkepension fra Staten og efter tilsvarende Bestemmelser i vedkommende Kommunes Pensionsvedtægt nedsættes til Halvdelen.

En kvindelig Statstjenestemand, der som Følge af Ægteskab med en pensionsberettiget folkevalgt Borgmester faar tillagt Enkepension

efter denne, kan kun oppebære halv Enkepension fra Staten, idet hun dog har Ret til fuld Pension fra Staten, saafrømt denne er større end hendes Enkepension fra Kommunen, og sidstnævnte Pension efter tilsvarende Bestemmelser i den kommunale Pensionsvedtægt nedsættes til Halvdelen.

b) Uanset Bestemmelsen i Lov af 28. April 1931 om Lønninger m. m. for Folkeskolens Lærere § 31, Stk. 5, kan en Tjenestemand i Folkeskolen beklæde en med Pensionsret forbunden Stilling som folkevalgt Borgmester.

Med Hensyn til Adgang til samtidig at oppebære Pension efter fornævnte Lov og Lønning eller Pension som folkevalgt Borgmester gælder tilsvarende Regler, som foran under Punkt a) er fastsat for Statstjenestemænd, ligesom de under Punkt a) fastsatte Regler for Enkepension gælder for Folkeskolens Tjenestemænd eller Enker efter disse.

c) De i Punkt a) fastsatte Pensionsbestemmelser gælder ligeledes med Hensyn til Tjenestemænd i Folkekirken og saadannes Enker.

Forslaget er i Bemærkningerne begrundet saaledes:

»Efter Tjenestemandslovens nugældende Regler kan en Statstjenestemand ikke tillige indtage nogen med Pensionsret forbunden Stilling i en Kommune, jfr. Tjenestemandslovens § 44, Stk. 5, og ifølge § 62, Stk. 5, bortfalder en pensioneret Statstjenestemand's Pension, saafrømt den paagældende ansættes i en med Pensionsret forbunden Stilling i en Kommune. Efter Afskedigelse fra sin kommunale Stilling faar han ganske vist paany tillagt sin Pension fra Staten, men denne nedsættes efter særlige Regler.

Under Hensyn til, at Stillingerne som folkevalgte Borgmestre er offentlige Tillidshverv, og at det maa anses for urimeligt, at Tjenestemænd i Staten, Folkeskolen og Folkekirken afskæres fra Valg til disse Stillinger, foreslaas det, at Bestemmelserne i Tjenestemandslovens § 44, Stk. 5, ikke kommer til Anvendelse i saadanne Tilfælde, og at der samtidig indføres særlige Regler, hvorved paa den ene Side Tjenestemandens Adgang til ubeskaaret at kunne oppebære Lønning eller Pension fra begge Stillinger begrænses, og der paa den anden Side gives ham Ret til et rimeligt Vederlag for hans Virksomhed i begge Stillinger, samt at tilsvarende Regler kommer til Anvendelse med Hen-

syn til Enkepension og i Tilfælde, hvor en kvindelig Statspensionist tillige har Adgang til Enkepension efter en folkevalgt Borgmester.

Endelig bemærkes, at Forslaget ogsaa finder Anvendelse paa Tjenestemænd i Folkeskolen og Folkekirken samt saadannes Enker.«

HUSLEJESTATISTIK 1936

I Henhold til Tjenestemandsløven af 1919 har Det statistiske Departement i Aarene 1919—1930 hvert Aar i November Maaned indhentet Oplysninger om Huslejeforholdene i de tre Hovedstadskommuner, samtlige 85 Provinsbyer og ca. 100 Sognekommuner med bymæssig Bebyggelse.

Efter Tjenestemandsløven af 1931 er Departementet ikke længere forpligtet til at indhente aarlige Oplysninger fra samtlige de henvendte 200 Kommuner, der indgaar i Undersøgelserne vedrørende Huslejeforholdene, og Departementet har ved de Undersøgelser, der er foretaget i November Maaned 1931, 1932, 1933 og 1934, anset det for forsvarligt i hvert af disse Aar at nøjes med at indhente Oplysninger for ca. ¼ af de Lejligheder, der indgik i den fuldstændige Undersøgelse vedrørende Husleje- og Beboelsesforhold i 1930.

Undersøgelsen for 1935 omfattede derimod samtlige de ovennævnte Kommuner og var ligesom i 1930 en fuldstændig Undersøgelse vedrørende Husleje- og Beboelsesforholdene.

Ved Undersøgelsen i November 1936 har Departementet fortsat den i Aarene 1931—34 anvendte Fremgangsmaade og har indhentet Oplysninger fra den samme Fjerdedel af Kommunerne, som man indhentede Oplysninger fra i November 1931.

Fremgangsmaaden bygger paa en Inddeling henholdsvis af Hovedstaden, af Provinsbyerne og af de udvalgte Sognekommuner i 4 Grupper, saaledes at hvert Aar skiftevis een af disse Grupper (saa nær som muligt ¼ af Helheden) gøres til Genstand for Undersøgelse, idet denne da omfatter *samtlige* Lejligheder i den paagældende Fjerdedel.

Den partielle Undersøgelse for 1936 er foretaget paa tilsvarende Maade som i Aarene 1931, 1932, 1933 og 1934 for Hovedstadens Vedkommende saaledes, at Opgørelsen for 1936 omfatter tre af Københavns Kommunes hygiejniske Distrikter.

Naar man anvender denne Fremgangsmaade ved Udvælgelsen af de Kommuner, for hvilke der indhentes Oplysninger om Huslejestatistik, opnaar man, at Bepærelsen ved hvert Aar kun at indhente Oplysninger for ca. ¼ af Lejlighederne efterhaanden i lige Grad kommer samtlige paagældende Kommuner til Gode. Paa den anden Side vil det, selv om man har bestræbt sig for hvert Aar at medtage saavel Kommuner (Distrikter) med stærk Befolkningstilvækst og livlig Byggevirksomhed som Kommuner (Distrikter) med stagnerende Befolkning og ringe Byggevirksomhed, ikke været muligt med saa stor Sikkerhed som ved en fuldstændig Undersøgelse at sammenligne Huslejens Bevægelse i de enkelte lokale Omraader, navnlig ikke i Forstadskommunerne, hvis Antal er forholdsvis ringe. Ved Belysning af Bevægelserne i hele Huslejeniveauet maa denne Usikkerhed imidlertid anses for at være uden praktisk Betydning.

I foranstaaende Oversigt er anført den gennemsnitlige aarlige Husleje for de forskellige Lejlighedsstørrelser i samtlige Kommuner (Distrikter), fra hvilke der foreligger Oplysninger for 1936; tilsvarende Oplysninger er anført for de samme Kommuner i 1935.

Huslejen er herefter i Tiden fra November 1935 til November 1936 steget med 2,6 pCt. i Hovedstaden. Den i Løbet af det sidste Aar herved konstaterede Stigning falder væsentligst paa 3—5 Værelses Lejligheder, medens Lejen for 2 Værelses Lejligheder og for de større Lejligheder kun er steget lidt i Aarets Løb.

I Provinsbyerne har Lejestigningen fra November 1935 til November 1936 været 2,5 pCt. i Gennemsnit for Lejligheder af alle Størrelser, og saaledes som Helhed praktisk talt været af samme Omfang som i Hovedstaden. Den væsentlige Del af Stigningen falder her paa 2—5 Værelses Lejligheder.

Gennemsnitlig aarlig Leje i 1935 og 1936.

		For Lejligheder med						For samtlige Lejligheder
		1 Værelse	2 V	3 V.	4 V.	5 V.	6 ell. flere V.	
Ca. ¼ af Hovedstadens Lejligheder, Østerbro, det indre Nørrebro og Valby	1936	Kr. 374	557	762	940	1 367	2 089	776
	1935	» 355	547	739	908	1 319	2 084	756
Stigning 1935—1936		pCt. 5,4	1,8	3,1	3,5	3,6	0,2	2,6
3 Forstæder til Hovedstaden	1936	Kr. 267	455	631	770	895	1 152	594
	1935	» 240	463	633	762	898	1 152	595
Stigning 1935—1936		pCt. 11,2	÷1,7	÷0,3	1,0	÷0,3	0,0	÷0,2
19 Provinsbyer	1936	Kr. 213	416	539	696	873	1 208	541
	1935	» 219	407	528	667	829	1 195	528
Stigning 1935—1936		pCt. ÷2,7	2,2	2,1	4,3	5,3	1,1	2,5
8 Forstæder til Provinsbyerne	1935	Kr. 193	367	511	669	848	1 273	510
	1936	» 190	364	510	648	799	1 234	500
Stigning 1935—1936		pCt. 1,6	0,8	0,2	3,2	6,1	3,2	2,0
17 Stationsbyer	1935	Kr. 143	271	368	452	566	750	355
	1936	» 144	260	362	434	547	709	343
Stigning 1935—1936		pCt. ÷0,7	4,2	1,7	4,1	3,5	5,8	3,5

SOCIAL URO I AMERIKA

Roosevelts nye Præsidentskab staar i den sociale Uros Tegn. Fra Amerika meldes der om Strejker i meget stort Omfang. I General Motors Automobilfabriker strejkede saaledes for kort Tid siden ca. 250,000 Arbejdere. Arbejdskampene viser det Billede, der er almindeligt i Frankrig. Fabrikerne besættes af Strejkende, saaledes at eventuelle Strejkebrydere ikke kan komme ind i Arbejdsrummene.

Vi har allerede flere Gange her i Bladet omtalt Udviklingen i Amerika. Efter et økonomisk Sammenbrud uden Lige, efter en økonomisk Katastrofe, der paa samme Maade hjemsøgte Landbrug og Industri, lykkedes det Roosevelt efter et møjsommeligt Opbygningsarbejde atter at sætte den økonomiske Mekanisme i Gang. Hans Hovedmidler var Begrænsning af Landbrugsproduktionen, Igangsættelse af offentlige Arbejder i stort Omfang, Forhøjelser af Lønningerne og Forkortelse af Arbejdstiden. For at kunne gennemføre den sociale Del af sit Program, anstrengte Roosevelt sig for at styrke *Fagforeningernes* Stilling og indføre kollektive Arbejdskontrakter.

Ved Begyndelsen af Roosevelts andet Præsidentskab staar Amerika uomtvisteligt i Højkonjunkturernes Tegn. Antallet af Arbejdsløse er stærkt reduceret. Men trods alt er Millioner stadig uden Arbejde. De amerikanske Økonomer regner med, at der ogsaa i Fremtiden vil være en Hær paa 6—8 Millioner Arbejdsløse, da disse ikke i et overskueligt Tidsrum vil kunne finde Plads i Produktionsmaskineriet. Thi ved Stigning af Arbejdernes Produktivitet, som er opstaaet dels ved tekniske, dels ved organisatoriske Forbedringer, vil stadig en ikke ringe Del af Arbejderne blive udelukket af Produktionsmaskineriet. Stigningen i Arbejdsproduktiviteten hænger nøje sammen med Antallet af Arbejdsløse. Kun en fuldstændig Ændring af den økonomiske Struktur og en uhyre Stigning i Massernes Købekraft vil blive i Stand til at opsuge denne Hær af Arbejdsløse.

Roosevelt er fuldstændig klar over sine Vanskeligheder. I den grundlæggende Tale, hvormed han indledte sit nye Præsidentskab, talte Roosevelt om den Trediedel af den amerikanske Befolkning, hvis Leveniveau er overordentlig lavt, »de bor i daarlige Boliger«, er daarligt klædt og slet ernæret«. Roosevelt tilføjede, at Fremskridtet ikke bestaar i at øge Overfloden, men kun i at give til dem, der har for lidt. Men man kan ikke overse, at denne livsglade, fremskridtsvenlige Politikers Tale denne Gang havde en pessimistisk Baggrund. Roosevelt pegede selv paa, at de opnaaede Fremskridt paa en vis Maade var lette at opnaa, fordi de var fremtvunget under Trykket af usædvanlige Omstændigheder. *Tiden var paa Fremskridtets Side*. Men det var vanskeligt at fastholde Fremskridtet, da Samvittighedens Afstumpethed, Ansvarsløsheden og hensynsløse Egoisme paany begyndte at vise sig. Roosevelt hentydede hermed til den hensynsløse amerikanske Privatkapitalisme, der allerede engang tidligere havde ført det økonomisk rigeste Folk paa Jorden ud i den økonomiske Katastrofe. Roosevelts Tale var en Appel til Nationen om

at holde fast ved de sidste 4 Aars organiske økonomiske Politik.

Det er muligt, at Roosevelts Energi vil blive lammet ved den atter styrkede Privatkapitalisme, som alene kan takke ham for sin Fortsættelse. For at imødegaa dette søger Roosevelt nu at styrke Statens Magt og at give Landet en normal Forvaltning; thi den amerikanske Stat har ikke hidtil haft en Administration og et Embedsvælde i europæisk Forstand. De kapitalistiske Magthavere ønsker ikke en stærk Stat; thi de vil selv beherske Staten. Roosevelt maa derfor selv skabe den første omfattende Forvaltningsorganisation. Roosevelt vil nu bryde med Systemet af politiske Embedsmænd — Embedsmændene skiftede ved hvert Præsidentvalg — og skabe et Administrationsapparat paa Grundlag af Embedskvalifikationer. Nu forlanger Roosevelt ogsaa Oprettelsen af et Socialdepartement og et Departement for offentlige Arbejder. Dette betyder maaske Begyndelsen til en planøkonomisk Organisation, hvis det lykkes at overvinde Oppositionen fra den privatkapitalistiske Reaktion, der heri ser »Bolschevisme«.

Vil det lykkes for Roosevelt? Mange Ting tyder paa, at Roosevelt, for ikke at fremkalde Modstand, er villig til at gøre Kapitalismen Indrømmelser. I det nye Budget er Understøttelsen til de Arbejdsløse blevet formindsket. Roosevelt synes ogsaa at ville udsætte den afgørende Kamp mod Højesteretten, som har erklæret hans Reformlove for ugyldige. I den store Arbejdskamp hos General Motors forholdt Roosevelt sig mærkværdig neutral, skønt Arbejderne kæmpede for Roosevelts egen Politik, nemlig ordnede Tarifforhold.

I denne Situation er det maaske af afgørende Betydning, at den amerikanske Arbejderklasse i omfattende Grad begynder at organisere sig fagligt. Vækket af Roosevelts Politik sprænges de gamle, overleverede Fagforeningsformer, som Arbejdermasserne absolut ikke kunde organisere. Den gamle American Federation of Labor, der omtrent svarer til De Samvirkende i Danmark, var ikke stærk nok til at hindre den af Arbejdsgiverne protegerede Organisation paa driftsmæssigt Grundlag, i Særdeleshed i Staal- og Automobilindustrien. Nu organiserer de amerikanske Arbejdere sig i Ly af de stigende Konjunkturer paa Grundlag af *Industri-fagforeningen*, som omfatter Arbejderne i hele Industrien. Den begrænses til den paagældende Industris Arbejdere, men organiserer til Gængæld *samtlig*e Arbejdere, selv om de tilhører forskellige Fag. Industriorganisationen er Modsætningen til Fagorganisationen. Automobilindustriens Organisation skal f. Eks. omfatte Arbejdere i næsten alle Fag. Den nye Fagforeningsorganisation udvikles under Ledelse af den waliske Grubearbejder *John Llewellyn Lewis*, der sikkert ikke er Socialist i Partibetydningen, men i hvert Fald en Fagforeningsorganisator af Betydning. Denne nye Fagforeningsbevægelse (Committe for Industrial Organisation) kæmper den dobbelt Kamp. Den kæmper mod de gamle faglige Organisationer for Gennemførelsen af sit nye Fagforeningsprincip, og mod Industrien, der helst vil beholde Profitten ved

den nye økonomiske Konjunktur for sig selv og vil støtte de gamle bekvemme, faglige Organisationer. Dette var i Virkeligheden Mening med den store Arbejdskamp hos General Motors, der endte i det store og hele med et godt Resultat for den nye Fagforeningsorganisation. Arbejderne ønskede i første Række, at General Motors skulde anerkende den nye Fagorganisation som den eneste, der er berettiget til Kollektivforhandlinger i Automobilindustrien. Forringerne med Hensyn til Forbedring af Løn og Arbejdstid kom i anden Række.

I Amerika sker der i disse Maaneder Ting af afgørende Betydning. Den omfattende faglige Organisation af den amerikanske Arbejderklasse er en Begivenhed af overordentlig stor Betydning. Maaske vil Vægten og Støtten nedefra være stærk nok til at bære Præsidentens Politik over de svære Hemninger, paa Grund af hvilke han i Øjeblikket synes at tøve. Men det kan ogsaa ske, at Udviklingen fremkalder et Brud mellem Roosevelt og Arbejderne, og at der paa Grund af den store faglige Bevægelse i Amerika dannes et Arbejder- og Bondeparti.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Lyntog — Damptog.

Lyntogene er forlængst gaaet ind som et selvfølgelig Led i den daglige Trafik, og der er næppe mange som længere skænker denne Driftsform nogen større Opmærksomhed.

Fornylig blev et nyt 4 Vogns Lyntog afleveret til Statsbanerne. Ved denne Lejlighed holdt Generaldirektøren for Pressen, der var indbudt til at deltage i den første Tur, en Tale, hvori han bl. a. kom ind paa at drage en bestemt ensidig Sammenligning mellem Lyntogene og de store Damplokomotiver — naturligvis i Lyntogenes Favør. Man fik at vide, at Lyntogene kørte 3 Gange saa langt som de store Damplokomotiver; men hvorfor — ja, derom blev der intet meddelt. Enhver med Forholdene ukendt maa vel faa det Indtryk, at Damplokomotiverne er rene Sinkere, og at de hurtigst muligt burde afskaffes. Vil man imidlertid en retfærdig Bedømmelse af dette Forhold, maa Sagen nok betragtes under en helt anden Synsvinkel.

Vi Lokomotivmænd ved jo meget godt, at mange af de store Damplokomotiver anvendes i lokal Trafik, hvor de ifølge Køreplanen er henvist til Opholdene mellem Togene; andre anvendes ved Godstogskørsel, hvor Hastigheden ligger under det halve af Lyntogenes, og at de saaledes anvendte Lokomotiver derfor ikke har Mulighed for at komme op paa samme Kilometerantal som Lyntogene, men nogle af Damplokomotiverne kører dog paa enkelte Dage 400 Kilometer eller derover og fremfører en Togbelastning 6 Gange Lyntogets.

Betragter man nu Forholdet mellem Lyntogene og de Damplokomotiver, der fremfører Hurtigtog, vil Forholdet blive dette, at medens de nuværende Lyntogs Last er 13,6 Tons, vil de svære Damplokomotiver med omtrent samme Hastighed kunne fremføre et Tog paa 45 Tons eller over 3 Gange saa meget som

Lyntoget. Hertil kommer, at der vel ikke vilde være noget til Hinder for, at Damplokomotivet kunde naa op til samme Antal Kilometer, forudsat at det havde en Strækning af samme Længde som Lyntoget at gennemløbe. Man behøver kun at vende Blikket mod vor sydlige NaBo, hvor Damptog paa 170 Kilometers Hastighed sikkert gennemløber Afstande, der jo nok kommer op paa Siden af, hvad vort lille hjemlige Lyntog præsterer.

Det vilde have været interessant, om Generaldirektøren havde givet en lille Oplysning om Lyntogenes Vedligeholdelseskonto i Forhold til Damplokomotivernes, men en saadan Sammenligning vilde formodentlig falde uheldigt ud for Lyntogene; vi kender jo alle den Omhu, der vises disse.

Skulde den samlede Jernbanetrafik bestrides af Lyntog, især under Højtids trafik, vilde der nok blive saa mange, at de kun vanskeligt vilde kunne faa Plads paa Jernbanesporene.

Generaldirektøren gav Oplysning om, at vor Trækraft vilde blive forøget med 11 i Sverige indkøbte Damplokomotiver. — Der kunde være tilføjet: »Disse Maskiner er konstrueret for en Hastighed paa 135 Kilometer i Timen«. — Naa, Generaldirektøren har vel haft sine Hensigter med Sammenstillingen, og Hensigten helliger jo Midlet.

Hvem ved, maaske kommer vor Generaldirektør en Dag paa Tanker om, at han nær havde glemt, der var noget, der hed Damplokomotiv. Maaske vil han da udbryde: »Du gamle stolte Maskine, jeg gjorde dig Uret; gennem 100 Aar har du været det vigtigste Bindeled mellem Landene. Gennem Tiden har du vist din Kraft, din Styrke; endnu er du ikke blevet distanceret af noget andet Samfærdselsmiddel. Jeg vil foruden at give dig den nye hurtigvirkende Bremse, lade dig iføre en ny strømlinieformet Klædning. Saaledes udstyret vil du paa høje Hastigheder kaste ny Glans og Beundring om dig, og du vil endda med dette Udstyr have Mulighed for at opnaa en Materialebesparelse paa 10—20 pCt.«

M. Henriksen.

Synlighedsforhold contra Bremseafstand.

Som Repræsentant i Signalkommissionen i 1. Distrikt finder jeg Anledning til at fremsætte nogle Bemærkninger om Kommissionens Arbejdsvilkaar og om den Hensynsløshed, der fra en enkelt Side vises Lokomotivpersonalet og deres mest vitale Interesser i Tjenesten, nemlig Signalerne og Synligheden for disse.

Gang paa Gang kan man skrive om daarlige Synlighedsforhold for visse Signaler, og der berammes Møder, hvor Signalkommissionen vedtager Forbedringer, som nogenlunde dækker vore Ønsker; men det varer en Evighed, inden der sker nogen Forandring. Naar jeg skriver nogenlunde, skal dette forstaas saaledes, at det, hvor der er vanskelige Forhold, saasom store Kurver og høje Skrænter, kun kan blive Lapperier, grundet paa at man skal overholde de 400 m's Afstand mellem Hovedsignal og fremskudt Signal.

Det er givet, og det er skrevet Gud ved hvor mange Gange før, at man for at forbedre en Brems afstand i en Kurve, hvor Signalet ses for sent, maa fremskaffe større Afstand mellem de to Signaler.

Naar jeg nu ulejlig Bladet, er det med Haab om, at dette maa ses paa Steder, hvor man gerne vil have Fart i Tingene og Orden i Sagerne, men selvfølgelig ikke kan have Føling med, hvad en Embedsmand paa et eller andet Kontor kan finde for godt at sylte i Aarevis.

Jeg skal nævne nogle Eksempler paa, hvad vi stadig gaar og sukker efter at faa bragt i Orden:

Ringsted Stations Signal fra Englerup. Den 27. Juli 1935 afholdtes Signalkommissionsmøde paa Stedet, og man enedes om en Forbedring af det fremskudte Signal ved at forhøje dette. Ordningen var ikke helt tilfredsstillende, idet der kun opnaaedes 325 Meters Synlighed paa bemeldte Signal, men grundet paa den store Kurve kunde der ikke skaffes bedre Forhold, med mindre man kunde faa anbragt et fremskudt Signal i 800 Meters Afstand. Paa Turen ud talte jeg med en af Mødedeltagerne om det ønskelige i dette, men fik til Svar: »Lad os ikke være saa naive at tro, at dette kan lade sig gøre«. Det skorter aldrig paa god Vilje hos Kommissionsmedlemmerne, men de ved, at selv om det er aldrig saa paakrævet, saa er vore Anstrengelser næsten altid forgæves, naar det koster lidt ud over det almindelige. Ved den omtalte Lejlighed enedes man altsaa om den ovennævnte Ordning, og Resultatet blev — naa ja — at der intet skete. Efter mange Rykkere, Skrivelser og Samtaler kom der ca. 1 Aar efter en Skrivelse om, hvorvidt vi uden Møde paa Stedet kunde godkende Anbringelse af et 800 Meters Signal. Vi tiltraadte dette omgaaende og med Glæde og haabede, at nu skete der nok noget i en Fart; det skulde *bare* godkendes af Generaldirektoratet; men endnu er der ingen Forandring foretaget. Er der noget, man efterhaanden kan blive led ved, saa er det dette *bare*. Naar Kollagerne rykkede for dette Signal, og det gjorde de ofte, og gør det endnu, var jeg letsindig nok til at svare: »Nu sker der noget, og I bliver tilfredse«. Det er ikke til at undres over, at de efterhaanden fæster mindre Lid til mine optimistiske Udtalelser.

Da jeg tiltraadte som Repræsentant i 1929, tænkte jeg ved mig selv: du laver en Femaarsplan, saa er alt i Orden, og mange Fortidssynder rettet. Nu har jeg i 8 Aar virket saa godt jeg kunde, og der er uendeligt meget tilbage, men med den Fart, der fra Generaldirektoratets Side sættes paa Sagerne, bliver det min Efterfølger, der skal høste Frugten af Anstrengelserne; thi jeg selv har højst 15 Aars Jernbanetid tilbage, hvis jeg da ikke kasseres inden den Tid grundet paa for faa gode Resultater.

Naar der tages saa lidt Hensyn til vore Krav, er det fordi man, paa det Sted hvor den endelige Bestemmelse tages, ikke har Spor af Føling med, hvor vanskeligt en Lokomotivfører er stillet, naar han kommer med en Hastighed paa 100 km/T. og med 40 à 45 Vognladninger i Toget, og, som i de tyske Forbindelser med den tyske Postvogn op til Maskinen, med kun en Vakuumslange samlet; det er givet, at Vekselvirkningen: henholdsvis Bremsning og Op-

sugning, foregaar langsommere, end naar der er samlet to Slangere.

I Protokollen for Mødet i Ringsted henvistes til de generelle Udtalelser i Protokollen for et Møde paa Kystbanen samme Maaned, lydende saaledes:

»Distriktet har maattet give Lokomotivpersonalet Ret i, at der er visse Mangler, hvilke bør afhjælpes under Hensyntagen til det øgede Tempo for Toggangen. Sagen har dog efter Samtale med Lokomotivpersonalet været stillet i Bero i nogen Tid — indtil Spørgsmaalet om, i hvor stor Udstrækning 3-Begrebs-signalet kunde ventes gennemført — var afklaret. Under Hensyn til, at 3-Begrebssignalet kun kan ventes gennemført paa Lyntogsstrækningerne, er der nu fra Dansk Lokomotivmands Forening presset meget stærkt paa for at faa den absolut nødvendige Forbedring af de paaklagede Signalforhold bragt til Udførelse. Man gennemgik derefter Strækningen og finder det absolut paakrævet, at i hvert Fald nedenfor anførte Forbedringer snarest bringes til Udførelse — — —«

Naar man henviste hertil, betød dette, at det erkendtes, at Forholdene i Ringsted paakrævede en snarlig Forbedring. Men der er som anført ikke taget det ringeste Hensyn til de Sagkyndiges Indstilling.

Paa Kystbanen var det særlig galt med de fremskudte Signaler ved Vedbæk og Skodsborg, begge fra Syd. Under Hensyn til, at man maatte holde sig til 400 Meters Afstand mellem Signalerne, opnaaedes en taalelig, men ikke helt god Forbedring i Vh., men Signalet i Så. er stadig urørt, skønt der flere Gange har været taget baade Beslutninger og Ændringer til disse. Man kommer til at tænke paa Ordspøget: »Den Sten, man ikke kan løfte, bør man lade ligge«. Saadan maa man antage, der skønnes ved det Skrivebord, hvor Sagen stadig ligger, men jeg tillader mig hertil at bemærke, »saa brug for Pokker noget Dynamit og flyt Stenen« ... Stryk f. Eks. de to Signaler ved Strandmøllebroen eller i hvert Fald det ene, de gør vist ingen Gavn mere, saa bliver der Plads til at flytte Signalet i Så. Som det er nu, er Afstanden mellem dem for ringe. Signalgivning i Så er afhængig af, at Brosignalet falder i Stop.

Banestykket Næ.—Sg.—Næ. skal nu befares med Motortog med Hastighed 100 km/T.; denne Bane har ikke tidligere været forsynet med fremskudte Signaler, da Hastigheden ikke oversteg 70 km/T. Nu tager man fornuftigvis Skridtet fuldt ud og opsætter fremskudte Signaler med 800 Meters Afstand fra Hovedsignalet. Dette behøver jo, at man paatænker at indføre denne Reform i hvert Fald paa Baner, hvor Hastigheden er stor. Da vi alligevel ikke har nogen Ensartethed paa Hovedbanerne, idet hidtil kun Knudestationerne er forsynet med 3-Begrebssignaler, vilde det være ønskeligt, om man paa alle svage Steder kunde faa de af os saa stærkt eftertragtede Signaler og saa efterhaanden faa udfyldt Hullerne, saa vi kan faa et godt og moderne Signalsystem.

For ikke at fylde hele Bladet med mine Veraab skal jeg nævne nogle af de Steder, hvor det er særlig galt. Paa Vestbanen bl. a. Frederikslund fra Øst:

af Bloksignaler først og fremmest Post 54 fra Øst, dernæst Blokken mellem Ky. og Bo. og mellem Hh. og Tå. Den førstnævnte er om Dagen meget vanskelig at se, især i Solskin naar Skoven skygger. Det har hjulpet meget, at Hovedsignalerne blev delt, men det er stadig galt med det fremskudte Signal fra Vest. Vestbanen er i det hele taget vanskelig at faa gode Signaler paa, idet man enten har Solen lige bag Signalerne, eller ogsaa lige ind i Daglyssignalerne, saa man ikke kan se disse, naar Solen staar lavt. Derfor er det af stor Betydning for os i god Tid at være klar over, hvad Signalerne viser.

Paa Sydbanen er det galt flere Steder, de fremskudte Signaler er som Regel saa høje, at man, hvis de forsynedes med kunstig Baggrund, ikke vilde kunne se Hovedsignalets Stilling. Klarskov fra Nord ses f. Eks. altid som Gennemkørsel, idet det fremskudte Signal paa Afstand falder sammen med Hovedsignalets Gennemkørselsvinge. Det træffer ogsaa, at et fremskudt Signal ikke ses tidligt nok, fordi det er gemt mellem Telegrafstængerne. Dette er jo imidlertid af gammel Dato, og kan ikke lægges den nu arbejdende Ledelse i Signaltjenesten til Last, men fremføres kun for at antyde, at der er nok at tage fat paa, naar bare vi kan faa Albuerum og faa anbragt Daglyssignaler, som har den Fordel, at de kan anbringes nær Sporet.

Paa Kalundborgbanen er Forbedringer ogsaa stærkt paakrævet f. Eks. Hvalso fra Tø. og Løjre fra Hvalso; disse Signaler har dog ikke før været paatalt af mig, men af Lokomotivførerne i Kb., som paa deres Rapporter har anket over især det fremskudte Signal i Lj. Der er meget stærkt Fald til Stationen og umiddelbart efter den en stærk og langvarig Stigning, saa Lokomotivførerne for gennemkørende Tog er stærkt interesseret i af Hensyn til Overholdelse af Køretiden at kunne holde Farten gennem Stationen.

Paa Kystbanen bør først og fremmest nævnes Skodsborg, Hellerup fra Charlottenlund og Charlottenlund fra Hellerup, og naar disse sidste ikke før har været taget med i Indberetningerne, har det været for ikke at skræmme med for store Summer og intet opnaa; saa hellere fare med Lempe. Der er ogsaa andre Hensyn at tage, naar man benytter 2 Dobbeltspor; skal der flyttes et Signal for det ene Spor, maa man ogsaa flytte Signalet ved Siden af, ellers staar de over Eks for hinanden.

Jeg begyndte med at beklage mig over den daarlige Behandling, Sagerne faar, og for ikke at give Beklagelsen en forkert Adresse, skal jeg oplyse, at der stadig er eet bestemt Navn, jeg hører nævnt; ikke fra nogen bestemt Side, men naar de her omtalte Forhold drøftes, er det stadig det samme Navn, der gaar igen, saa man kan ikke undgaa at faa den Tanke, at det er dér, Skoen trykker. Vilde det ikke være at spare baade Tid, Penge og en Bunke Ærgrelse, dersom den paagældende Baneingeniør tog med ud paa Signalmøderne, hvor der skal tages principielle Beslutninger, og paa Stedet gav enten sit Tilsagn eller et blankt Nej, saa vi kunde faa Fart i Tingene; han kunde vel nok undværes i Generaldirektoratet ved saadanne Lejligheder. Men hvad

enten det nu er det ene eller det andet Sted, Sagerne henlægges, saa er det uanstændigt, at Forslag til nogle stærkt paakrævede Forbedringer i Signalanordninger skal ligge og flyde paa et Skrivebord i Aarevis uden at kunne blive beordret udført.

K. R. J. Olsen.

I September 1933 henstillede Organisationen til Generaldirektoratet, at samtlige fremskudte Signaler flyttes ud til en Afstand af 800 m foran Hovedsignalet, hvortil der svaredes os, at Spørgsmaalet allerede i nogen Tid havde været under Overvejelse. I Oktober 1936 er Sagen bragt i Erindring.

Red.

BORTFJERNELSE AF SLAM OG KEDELSTEN FRA LOKOMOTIVKEDLER

Enhver Lokomotivpraktiker ved, at en af Lokomotivkedlens farligste skadelige Paavirkninger er at finde i Aflejringen af Kedelsten og Slam paa Hedefluden og paa Kedelbunden. Kedelsten er, som Navnet siger, en haard, stenagtig Aflejring, der sætter sig fast paa Hedefluden. Den fremkommer, naar Vandet fordamper, hvorunder de i Vandet opløste Stoffer, som Vandet har optaget, medens det er sunket igennem Jordlagene, udskilles. Man kan iagttagende den samme kemiske Proces i en almindelig Vandkedel i Husholdningen.

Den Mængde Kedelsten og Slam, der udskilles under Driften, er saa stor, at Udvaskning af Lokomotivkedlen maa foretages hyppigt, og de, der har Kendskab til Lokomotivdrift, ved, hvor omstændelig og kostbar, baade i Tid og Penge, en Udvaskning er.

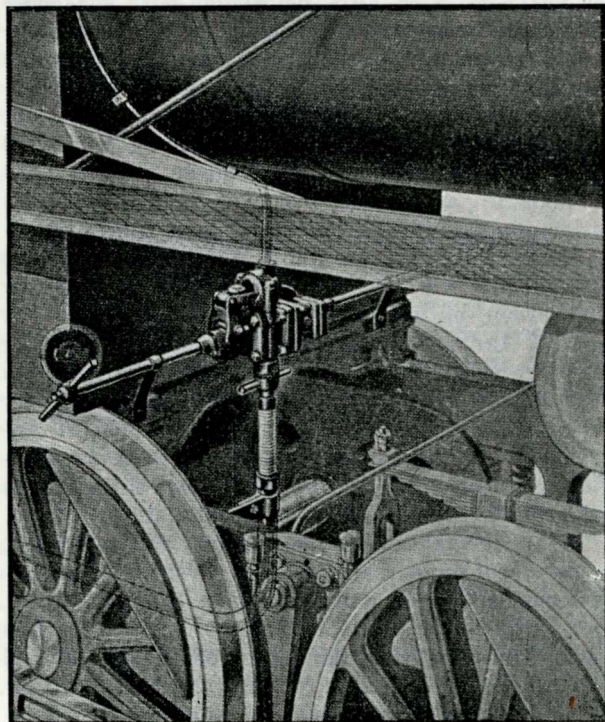


Fig. 1. Gestra-Slammeanordningens Anbringelse paa Lokomotivet.

Gennem mange Aar er Bestræbelserne gaaet ud paa at fjerne Kedelsten og Slam, medens Kedlen er i Drift. Man har forsøgt at tilsætte Kedelvandet mange forskellige Kemikalier, som hindrer Aflejring af fast Kedelsten. I Almindelighed er Soda tilstrække-

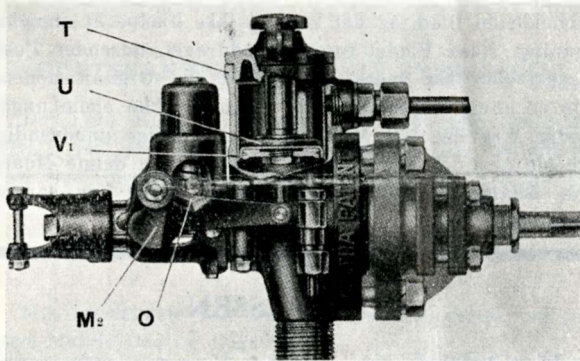


Fig. 2. Gestra-Slamventilen for Fjernbetjening med indbygget Reservelukke.

lig til, at der danner sig Slam i Stedet for Kedelsten. I den seneste Tid bruges det saakaldte Trinatriumfosfat, et Kemikal, der ligesom Soda kan faas overalt. Tilførslen af disse Kemikalier i Kedelvandet, hvor de hurtigt opløser sig, har til Følge, at de Stoffer, som danner Kedelsten, indgaar i en saadan Forbindelse med Kemikaliet, at der dannes Slam i Stedet for Kedelsten.

Det er derfor let forstaaeligt, at der ved Brug af disse kemiske Hjælpemidler fremkommer en ganske betydelig Mængde Slam; thi til den paa normal Maade fremkomne Slam kommer Slammængden, der opstaar naar Kedelsten skal undgaas. Hidtil har et virksomt Resultat af denne Frengangsmaade været umulig, da de store Mængder Slam fremkalder nye Ulemper og hindrer, at Lokomotivet kan holdes i Drift. Dertil kommer, at Lokomotiverne »spytter«, d. v. s., der finder en Overkøgning Sted, saa Vand og Slam rives med Dampen, hvilket medfører Vandnedslag i Cylindrene og et unødvendigt Slid paa Gli-dere og Stempler.

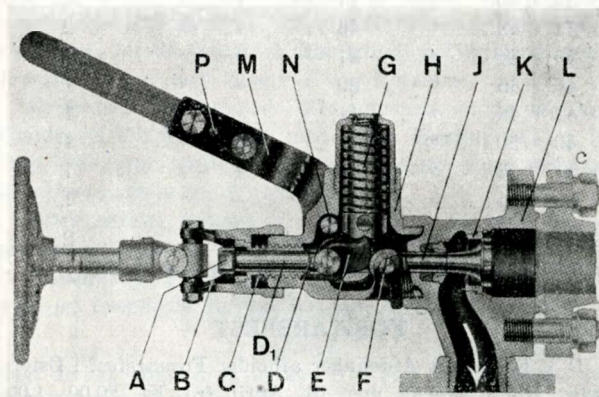


Fig. 3. Tværsnit af Gestra-Slamventilen for Haandbetjening. Haandhjulet til venstre er til Betjening som en almindelig Ventil. Armen til venstre foroven er til Hurtigbetjening.

Først i den senere Tid er det lykkedes at frem-skaffe en Slamventil, Gestra-Slamventilen, med hvilken Slam kan blæses ud af Kedlen paa en nem og simpel Maade under Kørslen. Den bestaar af en dertil særligt konstrueret Ventil, som anbringes paa det dybeste Sted paa Kedlen og som hurtigt lader sig aabne eller lukke med et enkelt Haandtag. Slamventilen aabnes kun et Øjeblik (3 à 4 Sekunder), og »Slamsuppen« strømmer da ud med stor Kraft og river alle Urenheder, der har lejt sig paa Kedelbunden, med sig ud. Hvis Slamventilen holdes aaben i længere Tid, vil der kun strømme rent Vand ud, da Urenhederne er borte, og det medfører et betydeligt Tab af Vand og Varme.

Efter nogen Tids Forløb — erfaringsmæssigt i Løbet af ca. en Time — er der dannet ny Slam ved Vandets Fordampning, som maa fjernes; der maa ikke ventes, til der er ophobet en større Mængde, men Slamventilen maa aabnes igen et Øjeblik for ligesom før at fjerne den fremkomne Slammængde. Det er saaledes nødvendigt at benytte Slamventilen paa hver 1 à 2 Timer.

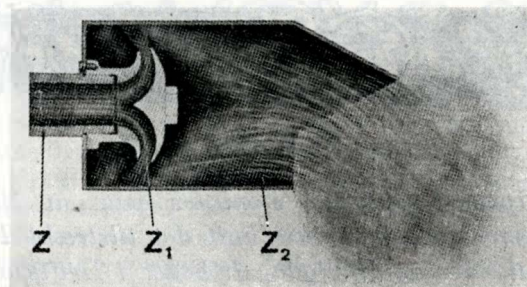


Fig. 4. Tværsnit af Gestra-Straaledæmperen.

For at Betjeningen ogsaa kan foretages fra Førerhuset og under Kørslen paa en bekvem Maade, kan Gestra-Slamventilen udrustes med en Anordning, som gør det muligt at aabne eller lukke Ventilen med Trykluft. Fra Lokomotivets Bremsanlæg er Trykluft forhaanden, og hvor den mangler, kan der bruges Damp. Betjeningen af Ventilen er saaledes ganske simpel og fordrer ingen Kraftanstrengelse.

Det er naturligvis meget vigtigt, at en Slamventil, som kommer i Virksomhed under fuldt Kedeltryk og under Kørslen, lukker ganske sikkert og tæt hver Gang. Med Gestra-Ventilen opnaas en tilforladelig og tæt Lukning paa en ganske simpel Maade, idet Ventilen under og efter Lukningen presser mod sit Sæde med en stor Kraft. Man kan let forestille sig, at selv haarde Stykker Kedelsten, som ved Udsamluingen maatte komme i Klemme mellem Ventilen og Ventilsædet, knuses. Det kan ikke forekomme, at Ventilen bliver hængende og ikke lukker, da den paavirkende Lukkekraft er saa stor.

I Fig. 1 er det vist, hvorledes Slamanordningen anbringes ved Lokomotivets Fyrkasse. Slamventilen i Udstyrelse for Betjening med Trykluft ses i Fig. 2. Det fremgaar af denne, at Slamventilen er konstrueret overordentlig robust, saa man helt kan forlade sig paa dens sikre Funktion. En haandbetjent

Slamventil ses i Fig. 3. En nærmere Beskrivelse lades ude, da den vil føre alt for vidt.

Naar Slamning, som her foreskrevet, skal foretages under Kørslen, altsaa naar man under fuldt Kedeltryk vil udblæse en skarp Straale »Slamsuppe«, maa man sørge for, at Slamstraalen ikke hvirvler Ballasten op. For at sikre dette, anbringes paa Enden af Rørledningen, som fører fra Slamventilen, en Straaledæmper, gennem hvilken Slammen ledes ud. Straaledæmperen ses i Fig. 4. I denne afbremses Slamstraalen, saa den faar en rolig Udstrømning.

Besparelserne, der kan opnaas med en Gestra-Slamventil, er overordentlig store. Man behøver ikke at foretage Udvaskning saa ofte, da Kedlerne kan holdes maaske tre eller fire Gange saa længe i Drift mellem hver, saa kun en Tredjedel eller en Fjerdedel af hidtil paakrævede Udvaskninger bliver nødvendig. Desuden opnaas Besparelse ved, at Kedlen ikke belægges med Sten, hvorved det undgaas, at enkelte Kedeldele ophedes for stærkt og tager Skade. Der bortfalder saaledes ogsaa mange Kedelreparationer, f. Eks. utætte eller knækkede Støttebolte.



BEMÆRK

Opmærksomheden henledes paa, at Medlemmer, som ikke har haft det tilstrækkelige Antal Søn- og Helligdagsfriheder i Driftsaaret 1. April 1936 til 31. Marts 1937, senest den 7. April skal indsende tjenstlig Anmeldelse herom.

Med Hensyn til selve Bestemmelserne om Helligdagsfridagene henvises til Meddelelse fra Generaldirektoratet No. 114/1936.

JUBILÆUM



Th. V. Olsen.

Da et Uheld forhindrede os i at bringe dig vor Lykønskning i sidste Blad, beder vi dig herved modtage en Lykønskning i Anledning af Jubilæumsdagen fra Kollegerne i Helsingør med Ønsket om endnu en Del gode Aar for dig ved D.S.B. og samtidig en Tak for det gode Kammeratskab, du altid har udvist.

P. A. V.
H. W. Nielsen.

HUSK

I Tilfælde af Flytning bør Adresserrettelse tilstilles Postvæsenet i betimelig Tid forud for Flytningen, men dog senest samtidig med, at Flytning finder Sted.

Hvis dette ikke overholdes, og Postvæsenet saaledes ikke har nogen Adresse paa Vedkommende, inddrages det paagældende Blad, og det kan da ikke hjælpe at anmelde Flytning. Naar Bladet først er inddraget, udsender Postvæsenet det ikke mere, førend det fra Organisationens Side er anmeldt paany. Dette medfører ikke alene unødvendig Ærgrelse hos Medlemmet, men tillige unødvendigt Arbejde og unødvendig Udgift, idet der paa denne Maade maa betales Anmeldelsesgebyr flere Gange for samme Abonnent.

KONGRESSEN

Meddelelse om valgte Kongresrepræsentanter og Navne paa disse indsendes til Foræningens Kontor og skal være her senest den 17. April.

Kongresrepræsentanter vælges i følgende Omfang:

Afd. 1 og 2 tilsammen	310 Medl.	Afdl. vælger hver	7 Repr.
» 5 » 6	32 »	»	» 1 »
» 7 » 8	34 »	»	» 1 »
» 9 » 10	46 »	»	» 2 »
» 11 » 12	44 »	»	» 2 »
» 13 » 14	30 »	»	» 1 »
» 15 » 16	44 »	»	» 2 »
» 17 » 18	74 »	»	» 2 »
» 19 » 20	104 »	»	» 2 »
» 21 » 22	150 »	»	» 3 »
» 23 » 24	88 »	»	» 2 »
» 25 » 26	18 »	»	» 1 »
» 27 » 28	92 »	»	» 2 »
» 29 » 30	30 »	»	» 1 »
» 31 » 32	28 »	»	» 1 »
» 33 » 34	50 »	»	» 2 »
» 35 » 36	39 »	»	» 1 »
» 37 » 38	178 »	»	» 4 »
» 39 » 40	17 »	»	» 1 »
» 41 » 42	46 »	»	» 2 »
» 43 » 44	41 »	»	» 2 »
» 45 » 46	20 »	»	» 1 »
» 47 » 48	14 »	»	» 1 »
» 49 » 50	12 »	»	» 1 »
» 51 » 52	39 »	»	» 1 »
» 53 » 54	16 »	»	» 1 »

Københavns Motorførerafd. vælger 2 »
de øvrige Motorførerafdelinger vælger hver . . . 1 »

FORAARSFEST

D. L. F.-Aarhus Afdelinger afholder Foraarsfest i Østergades Hotel Fredag den 16. April fra Kl. 20,00--1.00. Liegstouwsaften, Opvisning af Aarhus Folkedansere.

Der serveres gratis Flæskeæggekage eller Labskovs til alle, der deltager i Festen.

Festudvalget.

FERIEHJEMMET

For den kommende Sæson aabnes Feriehjemmet

Lørdag den 15. Maj.

Se iøvrigt næste Nummer af Dansk Lokomotiv Tidende, heri vil nærmere Regler blive angivet.

G. O. F. Lund.

STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE

Dr. Poul Richardt, Nyborg, er ansat som Jernbanelæge i den ved Jernbanelæge Hansens Død ledigblevne Post som Jernbanelæge i 65' C Lægedistrikt i Nyborg.

TAKSIGELSE.

Min hjerteligste Tak for den store Deltagelse ved min kære Mands Død og Begravelse.

Ida Bisgaard og Børn.

**D. S. B.s TJENESTEMÆNDSS
BØRNEFORSØRGELSE**

afholdt sin aarlige Generalforsamling i Restaurant »Ny Rosenborg«, København, d. 16. Februar 1937. Formanden, Portør F. E. Ferdinandsen, Nø., bød Velkommen og af lagde Beretning om Virksomheden i 1936. Der var udstedt 162 nye Bøger, dels til nye Medlemmer og dels til ældre Medlemmer, som nu tager nye Bøger til deres Børnebørn, og paa den Maade skaffer en overmaade smuk og værdifuld Hjælp til disses Konfirmation. Det er et godt Bevis paa, at de har været tilfredse med Resultatet af de første Bøgers Opgørelse. Formanden havde ligesom de foregaaende Aar opgjort Kassebeholdningen en Gang maanedligt og maatte i den Anledning foretage mange Rejser mellem København og Helsingør, ligesom der var udvekslet ca. 200 Breve mellem ham og Kassereren og desuden besvaret en Række Forespørgsler fra Medansatte, der ønsker at kende Foreningens Virksomhed nærmere. Omtalte Bestyrelsesmødet, der var afholdt hos Kassereren og oplæste Forhandlingsprotokollen. Nævnedes et Tilfælde, hvor et af vore Medlemmer i et privat Selskab havde et Barn forsikret og ved Konfirmationen fik udbetalt 275 Kr., men havde indbetalt 338 Kr. og derved havde tabt 63 Kr. foruden Rentetabet. Hvis blot alle Medansatte vilde tænke over dette, før de tegner en Konfirmationsforsikring, vilde de sikkert kun tage denne i vor Forening.

Formanden indskærpede Medlemmerne, at de selv bør komme til Tillidsmændene med deres Kontingent, for at disse ikke skal trættes i det gode uegennyttige Arbejde, de udfører gratis for Foreningen.

Efter enkelte Udtalelser i Tilslutning til Beretningen godkendtes denne og Protokollen.

Kassereren, Pakmester C. D. Christensen, Hg., oplæste og fremlagde Regnskabet, der udviste følgende:

<i>Indtægt.</i>	Kr. Ø.
Solgt 18 511 Mærker à 45 Øre	8 329. 95
46 Indskud à 50 Øre	23. 00
Rente af Bankbøgerne	2 067. 31
Rente af Postgirokonto	17. 70
	10 437. 96

Udgift.

Kr. Ø.

Udbetalt 163 Bøger ved Konfirmation	8 637. 18
Udbetalt 10 Bøger ved Dødsfald	350. 84
Udbetalt 8 Bøger efter eget Ønske	452. 56
Generalforsamling og Bestyrelsesmøde	55. 00
Papir, Konvolutter og Tryksager	37. 55
Porto	30. 40
Lønninger	500. 00
Balance	374. 43
	10 437. 96

Status.

Kr. Ø.

Formue den 31. December 1935	54 192. 37
Indskud i 1936	374. 43
Formue den 31. December 1936	54 566. 80

Efter at Regnskabet havde cirkuleret blandt de fremmødte Medlemmer, og Sparekassebøger samt Girokonto-uddrag forevist, udtalte begge Foreningens Revisorer, Overportør H. V. Sørensen, Kh., og Styrmand Th. Olsbro, Mn., deres Paaskønnelse af det smukt førte Regnskab, det altid var en Fornøjelse at revidere, hvorefter Regnskabet enstemmigt godkendtes.

Under Punkt 3 var intet Forslag indkommet, men under Eventuelt drøftedes Spørgsmaalet om Agitation for at faa nye Medlemmer i Stedet for de, som udgaar ved Konfirmationerne, og man vedtog at lade fremstille et mindre Ophængningskarton med Uddrag af Loven samt Opfordring til Medansatte om at indmelde sig. Ligeledes drøftedes et Forslag om at fejre Foreningens 50-aarige Stiftelsesdag den 1. August 1942. Det vedtoges at afsætte et Beløb af det forventede Overskud fra Opgørelsen pr. 31. December 1937 til dette Formaal, selv om Dagen endnu ligger langt ude, men det er nødvendigt at gøre det nu for at kunne have Midlerne dertil rede og kan bedst gøres paa denne Maade.

C. D. Christensen.



Bemandingen af Lokomotiver og Motorvogne i U. S. A.

Den 17. Februar afholdtes der i Chicago en Konference mellem Jernbaneforetagendernes og det amerikanske Lokomotivmandsforbunds Repræsentanter, hvor man drøftede Tomandsbetjeningen paa alle Lokomotiver og Motorvogne hos De forenede Staters Jernbaner. Konferencen var en Følge af Konflikten vedrørende Enmandstjenesten paa de dieselektriske Motortog for nogle Maaneder siden. Nærmere Meddelelser om Resultatet foreligger endnu ikke.

I. T. F.

Norsk Overenskomst for Banernes Ekstraarbejdere opsiges.

Overenskomsten for Ekstraarbejdere hos de norske Statsbaner er blevet opsagt af Jernbaneforbundet. Overenskomsten udløber den 30. Juni d. A.

I. T. F.

Lønforhandlingerne for det engelske Lokomotivpersonale.

Som bekendt afslog det nationale Lønningsraad det engelske Lokomotivmandsforbunds Krav om Lønforhøjelse og forskellige andre Forbedringer i Arbejdsbetingelserne. Forbundet paa sin Side godkendte ikke denne Afgørelse, og det blev paalagt Forbundets Bestyrelse kraftigt at optræde for Forbundets Krav.

Den 15. Februar havde Forbundet en Konference med Repræsentanterne for de fire store Jernbaneselskaber for at drøfte Situationen paany. Man enedes om, at Forhandlingerne skulde udsættes til den første Uge af Marts Maaned, naar Jernbanernes Regnskaber for 1936 er tilgængelige.

I denne Forbindelse kan der mindes om, at de to andre Jernbaneorganisationer havde besluttet ogsaa at fremsætte Krav om Lønforhøjelser, saasnt Regnskaberne for sidste Aar forelaa. Man kan derfor vente en fælles Optræden fra Organisationernes Side.

I. T. F.

Arbejdstidsindskrænkningen i de kanadiske Jernbaneværksteder ophæves.

At regne fra den 1. Januar 1937 har man i National-Railway's Værksteder i Kanada begyndt at arbejde paa Grundlag af 40-Timersugen. Denne Foranstaltning vedrører 7.500 Arbejdere, for hvem den er ensbetydende med en Forlængelse af deres Arbejdstid paa 20 pCt., idet man i 1932 har indført Korttidsarbejdet i temmelig stor Maalestok. Da Overenskomsten for Centralværkstederne siger, at Arbejdstiden skal variere fra 40 til 44 Timer om Ugen, betyder ovennævnte Foranstaltning, at man er vendt tilbage til den normale Arbejdstid. 4.500 Mand hos Pacific Railway har ligeledes arbejdet 40 Timer om Ugen siden Begyndelsen af Januar Maaned.

I. T. F.

Det franske Jernbaneforbunds Resolutioner vedrørende Lønforhøjelse og 40-Timersugen.

Paa sit Møde den 5. og 6. Februar 1937 vedtog det franske Jernbaneforbund følgende Resolutioner om Lønforhøjelse samt Tillæmpelsen af 40-Timersugen:

»Repræsentantskabet bemyndiger Hovedbestyrelsen til, sammen med de samvirkende Tjenestemandsforbund, snarligt at søge gennemført en Tilpasning af Lønningerne til Leveomkostningerne. Denne Tilpasning søges opnaet ved at ophæve Dekret-Lovene indtil 25.000 Frank og ved at indføre et ensartet og bevægeligt Dyrtidstillæg . . . Repræsentantskabet understreger, at dette Dyrtidstillæg bør ydes i Forventning af en almindelig Tilpasning af Lønninger og Gager, hvorved de lavere Lønningsklasser skal forhøjes og visse Kategorier omklasseres. Idet Repræsentantskabet holder Regning med Banernes nuværende materielle Stilling, bemyndiger det Hovedbestyrelsen til, sammen med Regeringen, at undersøge, ved hvilke Midler dette Dyrtidstillæg kunde opnaas.

Om 40-Timersugen siger vedkommende Resolution:

»Repræsentantskabet godkender det af Hovedbestyrelsen drøftede og vedtagne Dekret om 40-Timersugen. Det pointerer kraftigt, at Jernbanemændene herved giver Bevis paa deres urokkelige Tillid til Forbundets Ledelse, som har haft Besværighederne og Ansvarret med at forberede samt realisere Anvendelsen af 40-Timersugen hos

Banerne, hvor der paa engang skulde holdes Regning med Jernbanens Arbejdere og Landets øvrige Arbejdere. Repræsentantskabet betoner, at det nu er de forskellige Arbejdsudvalg, der skal sørge for, at 40-Timersugen gennemføres i de forskellige Banetjenester i Henhold til de i Dekretet af 18. Januar fastsatte Principper, idet disse Arbejdsudvalg arbejder under Kontrol af og i fuld Overensstemmelse med Fagorganisationen, hvis Indflydelse er en Garanti for en fuldstændig Gennemførelse af 40-Timersloven.«

I. T. F.



Fra 1.—4.—1937 er Lokomotivførerne E. P. Larsen, Aarhus H., og J. Bille, Aarhus H., efter Ansøgning udsat til Tjeneste som Lyntogslokomotivførere i Aarhus.

Forfremmelse fra 1.—4.—1937:

Motorfører I C. S. J. Høbo, Helgoland, efter Ansøgning til Lokomotivfører (L) i Helgoland (min. Udn.).

Motorfører I H. K. Jensen, Helgoland, efter Ansøgning til Lokomotivfører (L) i Helgoland (min. Udn.).

Motorfører I O. H. Ottzen, Aarhus H., efter Ansøgning til Lokomotivfører (L) i Aarhus H. (min. Udn.).

Motorfører I A. M. Dalsgaard, Aarhus H., efter Ansøgning til Lokomotivfører (L) i Aarhus H. (min. Udn.).

Motorfører I T. P. Andersen, Aarhus H., efter Ansøgning til Lokomotivfører (L) i Aarhus H. (min. Udn.).

Motorfører I H. R. Pedersen, Aarhus H., efter Ansøgning til Lokomotivfører (L) i Aarhus H. (min. Udn.).

Motorfører I M. C. Mikkelsen, Aarhus H., efter Ansøgning til Lokomotivfører (L) i Aarhus H. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder F. C. Jespersen, Gb., efter Ansøgning til Motorfører II (L) i Helgoland (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder P. J. Persson, Gb., efter Ansøgning til Motorfører II (L) i Helgoland (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder H. M. Kristensen, Aarhus H., efter Ansøgning til Motorfører II (L) i Aarhus H. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder A. M. Christensen, Aarhus H., efter Ansøgning til Motorfører II (L) i Aarhus H. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder J. E. Christensen, Frederikshavn, efter Ansøgning til Motorfører II (L) i Aarhus H. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder J. Jensen, Aarhus H., efter Ansøgning til Motorfører II (L) i Aarhus H. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder S. M. Rasmussen, Aarhus H., efter Ansøgning til Motorfører II (L) i Aarhus H. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder V. Christiansen, Gb., efter Ansøgning til Motorfører II (L) i Aarhus H. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder N. Christiansen, Aarhus H., efter Ansøgning til Motorfører II (L) i Aarhus H. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder E. M. Marcussen, Aalborg, efter Ansøgning til Motorfører II i Struer (min. Udn.).

Forflyttelse fra 1.—4.—1937:

Lokomotivmester II E. F. Sørensen, Korsør, efter Ansøgning til Fredericia.

Lokomotivfører (L) P. Pedersen, Aarhus H., efter Ansøgning til Helgoland.

Motorfører II (L) J. Jensen, Aarhus H., efter Ansøgning til Helgoland.

Afsked:

Lokomotivfører A. C. C. Olsen, Kbhavns Godsbgd., efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30.—6.—1937 (min. Afsked).

Lokomotivfører A. E. Johansen, Kbhavns Godsbgd., efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30.—6.—1937 (min. Afsked).

Lokomotivfører A. C. V. M. Steffensen, Kbhavns Godsbgd., paa Grund af Alder med Pension fra 30.—6.—1937 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfyrbøder J. B. Pedersen, Thisted, den 13.—3.—1937.

Overgaaet til anden Stilling:

Lokomotivfyrbøder J. P. V. Jørgensen, Aarhus, efter Ansøgning paa Grund af Helbredshensyn overgaaet til Stillingen som Haandværker ved Aarhus H. Maskindepot fra 1.—4.—1937.



Bøger paa Ratebetaling!

Paa Ratebetaling kan De straks faa de Bøger, De ønsker at eje og paa lempelige Vilkaar, idet Betalingen sker i Rater fra 5—10 Kr. pr. Maaed — uden Forhøjelse af Prisen. — **Illustreret Bogkatalog sendes gratis.**

EINAR HARCKS BOGHANDEL, Fiolstræde 33, Tlf. 9148.



Landbrugslotteriet

bortapiller halvaaerlig 38.000 Gevinater til
— Værdi 1 Million 823,460 Kr. —

Salget slutter **Mandag** den 19. April.

$\frac{1}{1}$ Lod Kr. 1,30.

$\frac{1}{2}$ Lod 80 Øre.

Helsingør Vin-Kompagni.

Udsøgte Vine og Spirituosa.
 Telefon 929.

Fællesforeningen for
 Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:

15 Njalsgade 15

København

Telef. 4015.

Telef. 4015

Støt vore Annoncører!

Rejs med til Moskva

Specialrejse for Jernbanefolk

med Afrejse fra København den 16. August arrangeres i Aar til Sovjet-Unionen med Modtagelse af de russiske Fagforeninger

Ankomst til København den 27. August

Pris Kr. 215,00 **SMALFILM** forevises i S. U. V.'s Lokaler **Mandag den 12. April Kl. 20, Herluf Trollesgade 25**
 Alle detaljerede Oplysninger gives samme Aften



Jens Albrechtsen,

Gl. Torv 10.

Lokomotivmændenes Guldmedalje

VALD. POULSEN

»Trikotagehuset«

Underbektædning og Børnekonfektion

Stort Udvalg — Billigste Priser

Kontantforretningen.

A/S J. P. NIELSEN - Stenstuegade

Leverandør til Vare- og Landbrugslotteriet.

Forlang hos Deres Købmænd det bedste Bagerimel

„ATLAS“

faas i 5 kg og 2½ kg Pakninger.

Aktieselskabet Slagelse Dampmølle.

**RIBE
 FUNKIS
 KAMIN**

er emaillet og leveres i en af følgende smukke klare farver:
**RØD · GRØN
 BRUN · SORT**
 og forskellige marmorerede

PATENTBESKYTTET
 FORLANG BROCHURE

**Kan efter Ordre
 forsynes med indbygget
 Kedel for Centralvarme**
A/S RIBE JERNSTØBERI

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V.
 Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.
 Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.
 Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.

Postkonto 20 541.

Steentoft — Skotøj

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Industrihotellet, Nyborg — Telefon 301 anbefales.

Nyrestaurerede Lokaler — 1ste Kl.s Køkken
GOD KAFFE — RIMELIGE PRISER

Aug. Jørgensen (ny Vært) tidligere Louiselund, Kerteminde

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlang den hos Deres Købmand.



RICHARD LEHN

I. Kl. Herreekviperi. - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

Tlf. 79

Fineste Mejeriprodukter!
Se efter paa Kapslen, at Mælken er fra samme Dag,
og ikke gammel Mælk fra Dagen i Forvejen.

GAA TIL

WILDE

saa gaar De ikke forkert.

FORLANG KAFFE

fra P. M. BRUUN skafferisterl.
(Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

KJOLER OG OVERTØJ

DREVSEN & NELLEMANN

Isenkram-, Støbegods-,
Glas-, Porcelain- og Udstyrsforretning.
Telefon Nr. 26. Nyborg. Telefon Nr. 189.

NYBORG KULIMPORT

ved Chr. Petersen

Havnegade 6 og 3

Tlf. 15 og 23

P. MADSENS Sparekassen

Slagterforretning.

Nørrehus, Nørregade 34.

Telf. 403.

Telf. 403.

for

**NYBORG BY
OG OMEGN**

C. F. SCHALBURG

FORNEMME

VELLAGREDE

KVALITETER

..... Aktieselskab

Grundlagt 7. Juni 1817.

Nyborg Dampvaskeri

Telefon 54

Husk!

Ellen Hansen

Modeforretning
Minka Jensens Eftf.

Nørregade 10 - Telef. 594

Jydske Strikkeriers Udsalg.

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 666. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

Nyborg Læderhandel

v. Th. Hansen,
Nørregade 25.

Alt i udskåret Læder og
Skomagerartikler til
billigste Priser.

Hotel Royal

Koncert & Solistopræden

Østervemb

LILLE-KONGEGADES KIOSK

Abonnement paa alle Ugeblade

Telegrammer i alle Anledninger

Tell. 464

A. IVERSEN

Hansen & Hansen

STATSAUT. ELEKTRISKE
INSTALLATØRER

Tlf. 366 Kongegade 12 Tlf. 882



FOSKA indeholder Kalk, der
giver Knoglerne Styrke.

C. Knackstredt

Telefon 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur.

Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Buftkøje,
derfor billigste Priser.

Strandvejens
Kød- og Paalægsforretn.
J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

Husk

Karl Rosenbecks

Bageri & Conditori.

Tlf. 180. Knudshovedvej. Tlf. 180.
Brødet bringes overalt i Byen.

Støt vore Annoncører!

BIL-KØRSEL **782**
TROMLE
Telef. Nyborg

Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. A/S

Kakkelovne - Kømfurer - Bygningsstøbegods

Telefoner 76 og 231. Støt Byens Industri. Telefoner 76 og 231.

CAFE FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 682.