



Nº 12

20. Juni 1938

38. Aargang

SØBADEREJSER

Da Retten til Søbaderejser for mange, mange Aar siden blev gennemført, var det temmelig sikkert en Foranstaltning, der ikke blev synderligt meget benyttet, men efterhaanden som de hygiejniske Krav er gaaet ind i Folks Bevidsthed og ikke mindst efter, at Befolkningstallene i Byerne er steget saa betydeligt, at man ligesom har følt sig mere indelukket, er Trangen til at komme ud i frisk Luft og Vand vokset i tilsvarende Grad, og derfor maatte Retten til at faa udstedt Fripas til Søbaderejser i Sommer-tiden anses som et uvurderligt Gode, der ikke under nogen Form burde forringes, men tværtimod maatte føres ind i ordnede og stabile Forhold.

Vi skal for vor Part gerne og uden Forbehold erkende, at saaledes som det gennem Aarene havde udviklet sig, var ingen af Parterne tjent med den tidligere gældende Ordning, thi det var efterhaanden blevet svært at fastslaa, efter hvilke Regler og hvilke Synspunkter disse Fripas kunde udstedes.

Det kunde derfor heller ikke forbavse, at Generaldirektøren en skønne Dag kaldte til Forhandling om dette Spørgsmaal, og det kan ogsaa straks fastslaaes, at Organisationerne gerne vilde være med til at bringe Orden i dette Forhold, saa alle Parter vidste, hvad de havde at rette sig efter, og det lykkedes ogsaa at naa til en Overenskomst, der forsøgsvis skulde gælde et Aar.

Princippet i Overenskomsten var, at det Personale, der havde Ret til Søbaderejser, kunde vælge deres Badested inden for en Afstand af

60 km, og for saa vidt der kunde være Tale om flere Badesteder at vælge imellem, skulde det ved en Afstemning blandt det samlede Personale afgøres, hvilket Badested, der skulde være gældende, og Mindretallet maatte da bøje sig for Flertallets Ønske. Denne Afstemningsform gav ude paa de forskellige Steder Anledning til ikke saa lidt Gnidning imellem Personalet, og det maatte derfor indenfor Organisationerne være nærliggende at forsøge paa at finde en Form, der kunde virke mere tilfredsstillende og skabe den størst mulige Tilfredshed vel vidende, at det vilde være ugørligt at tilfredstille alle Ønsker.

Man maatte derfor i Foraaret forlange ny Forhandling om Sagen, og det maa straks siges, at man fra Generaldirektoratets Side mødte god Vilje til at finde en Løsning; man fik en Overenskomst, der stort set dækkede de fremsatte Ønsker, men til Gengæld ogsaa en Overenskomst, der maa betegnes som Fastlægning af Forholdet for en længere Periode frem i Tiden.

Man fik over hele Landet fastlagt de Badesteder, der maatte anses for de forskellige Byers naturlige Badested, og her strakte Generaldirektoratet sig for flere Steders Vedkommende adskilligt udover den fastlagte 60 km Grænse. Hvis der kunde være Tale om at vælge mellem flere Badesteder, blev det naturlige Badested lagt, hvor den største Kilometerafstand fandtes, men samtidig fik Personalet Ret til frit at vælge de eventuelle andre Badesteder med den kortere Afstand, dog aldrig udover en Afstand

paa 60 km. Personalet kan altsaa hver for sig vælge, til hvilket Badested de vil, selvfølgelig inden for de ovenfor angivne Rammer, og et saadant Valg gælder lige saa selvfølgelig for en Sommersæson.

Vi gør udtrykkelig opmærksom paa, at Personalet ikke under nogen som helst Form har Pligt til nærmere at motivere, hvorfor de netop ønsker dette eller hint Badested, men skal blot fremsætte et almindeligt Ønske herom.

Vi har gerne villet give denne Redegørelse for, at Medlemmerne helt kan være klar over, hvorledes Forholdet er, og vi tror, at denne Sag nu har faaet en Afslutning, der stort set vil kunne hilses med Tilfredshed.

LYNTOGSTRAFIK I NORGE

Vi har tidligere her i Bladet omtalt, at de i Norge var stærkt inde paa Spørgsmaalet om en hurtigere Trafik paa deres Hovedruter, og alle var enige om, at det i høj Grad tiltrængtes; men Uenigheden meldte sig straks, naar man kom ind paa Spørgsmaalet om, hvorledes Forbedringen skulde fremskaffes, dog var det aabenbart, at de eneste to Driftsformer, der kunde være Tale om at benytte, var elektrisk Drift eller Dieselmotorvogne.

Endnu er der ikke taget nogen endelig Stilling, men at der er stærke Kræfter i Bevægelse for at fremskaffe en Afslutning, er ganske givet, og det kan derfor være interessant at blive bekendt med, hvad vort norske Broderorgan mener om Tingene, og vi skal derfor nedenfor give en Artikel, skrevet om dette Emne:

I Fagbladets Nr. 1 for 1938 omtalte vi de Resultater vore danske Venner havde opnaaet ved Lyntogsdrift og fremholdt, at vi ved Lejlighed skulde komme tilbage til de Problemer, som kunde være aktuelle hos os.

For at komme frem til den rigtige Konklusion er det vel nødvendigt at stille det Spørgsmaal, om det er paakrævet at efterkomme de rejste Krav om hurtigere Togforbindelse over de længere Strækninger, og om Staten har økonomisk Evne til at efterkomme disse, ved at elektrificere de længere Banestrækninger.

Der kan vel næppe herske Tvivl om, at Kravet om bedre Forbindelse mellem Oslo og Bergen og Oslo og Trondheim er meget berettiget og maa søges efterkommet, saa langt det er muligt. Det er næppe for stærkt sagt, at Forbindelsen over disse Strækninger

for Tiden er daarlig, og saafremt Jernbanerne som Transportmiddel ikke skal sakke agterud, maa der gøres noget, og det maa gøres straks. Det som efter vort Skøn er mest aktuelt, er hurtigere Dagtog.

Oslo—Bergen f. Eks. er 492 km; Dagtoget bruger nu 11,30 Timer til Bergen og 11,50 Timer fra Bergen. Sammenlignet med Strækningen København—Aalborg bruger vort Tog ca. 1,15 Timer mere. I Betragtning af vore Stignings- og Kurveforhold kan denne Tidsforskel være forstaaelig, men saa har Danskerne ogsaa erstattet eller kompletteret deres Dampdog med de langt hurtigere Lyntog. Lyntoget kører Strækningen København—Aalborg paa godt 6,30 Timer. En Tid, som muligvis kan afkortes noget, naar Kurverne bliver rettet ud.

Vi er naturligvis klar over, at vi ikke kan drage en direkte Sammenligning mellem de mulig opnaaelige Hastigheder paa vore Baner, med de Hastigheder man opnaar paa de danske. De danske Baner er nærmest horisontale og relativt retlinede, men vi mener, at det ikke er uoverkommeligt at køre Strækningen Oslo—Bergen paa godt 7 Timer, hvis vi faar dertil egnet Materiale. Økonomisk set skulde det heller ikke være uoverkommeligt, da en Modernisering uden Tvivl vilde skabe adskillig ny Trafik. Publikum har et rimeligt Krav paa at kunne rejse fra Oslo eller Bergen og komme tilbage med Nattoget samme Dag. Naar de har udført deres presserende Forretninger, kan det være lige saa magtpaaliggende at komme hurtigt tilbage.

Hvor begejstret vi end kan være for vor »Damphest«, maa vi i selvforstaaet Interesse ikke lukke Øjnene for Tidens Krav. Vi maa følge med i Fremskridtets Tidsalder og tage de Byrder og det Ubehag, det visseligt medfører at gaa over til noget nyt. Intet fornuftigt Menneske, som er lidt sagkyndig paa Omraadet, kan nemlig kræve større Ydelse med vort nuværende Materiel end det, som er opnaaet. Vi har tværtimod Gang paa Gang hævdet, at Grænsen for Damplokomotivets Ydeevne er passeret, og det er ikke blot Spørgsmaalet om Kraft à la Dovregubben. En Række andre Faktorer tæller med og begrænser Damplokomotivets Ydeevne, og det er vor faste Overbevisning, at vi ikke kan opnaa en effektiv Forbedring af Dagtogetsforbindelsen over de længere Strækninger med Dampdrift. Dette vil altsaa sige, at den Forbedring, som vi anser for nødvendig, i det givne Tilfælde maatte være et Supplement i Togordningen.

Spørgsmaalet er, om det kan løses ved Hjælp af Motordrift, eller Banerne maa elektrificeres.

Det kan sikkert løses paa begge Maader, men om det er økonomisk forsvarligt at løse *dette* Trafikproblem ved Overgang til elektrisk Drift, er særdeles tvivlsomt. Der foreligger for Tiden saa mange andre stærkt presserende Krav til Elektrificering, som kræver store Udskrivninger, at vi anser det for økonomisk letsindigt at elektrificere Baner som Bergensbanen og Dovrebanen. Alene Bergensbanen er kalkuleret til at ville koste 40 Mill. Kr. at elektrificere, og da forekommer det os, at de stærkere Krav maa gaa foran. De, som set ud fra Trafikhensyn ikke kan betale sig. Selv ved en Elektrificering antager vi det vil

knibe haardt for at naa det samme Fartresultat som ved Lyntog, saafremt man ikke samtidig anskaffer dertil egned Materiel; men at opnaa begge Dele ved Overgang til elektrisk Drift anser vi som hensigtsløst at stille som Maal i Dag.

For at komme frem til det under vore Forhold mest tilfredsstillende Resultat med overkommelige Midler, bliver vi, saavidt vi kan forstaa, nødt til at efterligne Danskernes Lyntog. Formentlig maatte Dieselmotorerne være kraftigere, men derfor behøver der ikke at blive Tale om nogen Overdimension.

Vi kan i denne Forbindelse sige, at vi har al mulig Respekt for Maskindirektørens Opfattelse af at løse Problemerne ved Hjælp af Diesel-Lokomotiver, og det vilde være os en Glæde, om Direktøren ikke blev skuffet i sine Forhaabninger. Naar vi imidlertid gaar ind for Lyntog, er det fordi, disse er prøvet og anerkendt. Diesellokomotivet er nærmest uprøvet paa europæiske Baner, og kan efter vort Skøn ikke virke revolutionerende paa Trafikken. Hastigheden kan øges i Stigningerne, men i Kurverne bliver den fremdedes den samme.

Statsbanernes Bestilling af et Diesellokomotiv til Bergensbanen er imidlertid kommet noget ubelejligt for vore Lyntogsentusiaster.

MODERNISERING AF »NORDPILEN«

Efter sikkert Forlydende har Jernbaneraadet beskæftiget sig med de ikke helt gode Forhold, man byder de rejsende, der benytter vor internationale jyske Togforbindelse fra Nord til Syd, der oven i Købet maa siges at være vor hurtigste Togforbindelse, og som til Trods for Forholdene alligevel har opnaaet en ret stor Succes.

Toget er indrettet efter de nyeste internationale Trafikaftaler, men alligevel har der været klaget ret stærkt over Pladsforholdene og ikke mindst over Restaurationsforholdene.

Jernbaneraadet skal derfor have besluttet, at der skal anskaffes nyt Materiel, og Vognene skal være bestilt hos »Scandia« til Levering i Slutningen af indeværende Finansaar.

Det vil blive Danmarks hidtil bedst indrettede Persontog i Klasse med de nye kombinerede Første- og Fællesklassevogne paa Sjælland—Jylland Ruten. De bliver endda mere moderne og bygget helt i Staal og Aluminium. Der indrettes et moderne Køkken, og der bliver Harmonikaforbindelse mellem Vognene.

Toget kommer til at bestaa af to Motorvogne og to Bivogne, men da de bliver længere end de nuværende Vogne, vil Pladsforholdene blive betydeligt forbedret.

DANSK LOKOMOTIVMANDSFORBUND

afholdt Torsdag den 2. Juni sin ordinære Kongres i »Arbejdernes Forsamlingsbygning« Rømersgade, København.

Med et hjertelig Velkommen til Gæster og Repræsentanter aabnede Forbundets mangeaarige Formand *Th. Brix* Kongressen.

Af Gæster var mødt:

Herr Handelsminister *Kjærhø*.

For »Norsk Lokomotivmandsforbund« Formanden *Th. Narvestad*.

For »Sveriges Lokomotivmannaförbund« *Hugo Rosén*.

For »Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund« Formanden *P. Andersen*.

For »Metalarbejdernes Centralorganisation« Sekretær *Herman Hansen*.

For »Dansk Lokomotivmands Forening« Lokomotivfyrbøder *C. A. Jespersen*.

For de øvrige Organisationer indenfor Privathanerne: Trafikkontrolør *Jørgensen*, Togfører *Herlak*, Depotarbejder *Th. Petersen* og Banearbejder *Fredriksen*.

Under Beretningen og den efterfølgende Diskussion heftede Kongressen sig særlig ved Tjenestetidsreglerne og deres Anvendelse ved de forskellige Baner.

Et Forslag om, at Afdelingen i Aalborg nedlagde Arbejdet, saafremt der ikke naaedes et tilfredsstillende Resultat ved en Forhandling om Arbejdstidsreglerne, vedtog Kongressen at yde den fornødne Støtte.

Det særlige Tillæg til Reguleringstillæget, der overenskomstmæssigt var det samme som for Statens Tjenestemænd, nemlig 168 Kr., kneb det ved nogle Privathaner at faa udbetalt.

Kongressen vedtog et Forslag om Oprettelse af Kursus for Motorførere paa Teknologisk Institut.

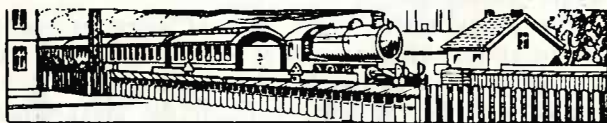
I Anledning af de i Antal stadig tiltagende Færdsselsuheld, vedtog Kongressen i en Resolution at henstille til Justitsministeriet og Ministeriet for offentlige Arbejder, at der gives de Motorsagkyndige Adgang til Kørsel paa saavel Lokomotiver som Motorvogne, for at de kan sætte sig ind i saavel Landevejs- som Banetrafik.

Th. Brix genvalgte som Formand.

Til Kongressens næste Mødested valgtes Aalborg.

Kongressen bestod af 60 Delegerede. Den opsatte Dagsorden paa 14 Punkter gennemførtes i mønsterværdig Orden, og Privathanernes Lokomotivmænd viste hermed, at de er dygtige og skolede Organisationsfolk.

C. A. J.



FRA MEDLEMSKREDSSEN

Kendsgerninger!

Efter de nu afsluttede Turforhandlinger har de fleste Tillidsmænd bragt i Erfaring, at der for Dampdriftens Vedkommende er sket en væsentlig Tilbage-rykning i de bestaaende Ture. Ikke alene er Antallet af Personale i Turene blevet færre, men ogsaa den Kørsel, der ligger i Turene, har faaet en anden Karakter end tidligere. Tendensen peger mod, at den rene og lette Persontogskørsel helt eller delvis glider ud af Dampdriften, saa det Personale, der er beskæftiget i denne Drift, kun faar den svære og mere enerverende Tjeneste. Det samme gælder for Rangertjenesten; Rangertraktorer udfører den mere lette Del af Rangerarbejdet, medens Personalet paa Rangermaskinerne maa tage den mere haarde og slidsomme Del af Rangerarbejdet. Ved Turskifte har disse Faktorer altid været bestemmende for det Valg, der skal træffes for den kommende Valgperiode, idet Kollegerne altid har truffet deres Valg paa Grundlag af en Turs Struktur og de Togarter, der findes indenfor Turens Rammer. Motoriseringen har ændret Turens Struktur saaledes, at Kollegerne i Dampturene nu ofte kun har Valget mellem en enkelt Persontogstur eller Godstogsture med indlagte Persontog, der altid maa fremføres med mange Vognladninger. Ved Turforhandlingerne lagde Distriktet ikke Skjul paa, at den Kombination, der tidligere kunde anvendes ved Tilrettelæggelse af Turene, ikke eksisterede mere, og det er uhyre svært med de nuværende Togarter at tilrettelægge Ture i Dampdriften, som Personalet kan være helt tilfreds med.

At det kan have sine Vanskeligheder at kombinere Tjenesterne indenfor en Turs Rammer kan Afdelingerne være enig med Distriktet i, men Afdelingerne kan ikke være enig i, at Kørselsfordelingerne ikke kan tilrettelægges paa en mere human og hensigtsmæssig Maade, end det nu er Tilfældet. At blade i og gennemgaa 2. Distrikts Kørselsfordelinger er som at komme en Tur paa Hjallerup Mærked, der er kun den Forskel, at paa Hjallerup Mærked handles der og sjakres om de udstillede Dyr, mens Distriktet i Kørselsfordelingerne handler og sjakrer med Personalets Arbejdsvilkaar. Det er blevet en hel Sport at lade Personalet tiltræde eller afslutte deres Togfremførelsestjeneste andetsteds end paa Hjemstedet og saa indlægge Rejse som Passager (Pass.) enten før eller efter Togfremførelsestjenesten, ja saagar mellem Fremførelse af 2 Tog; der anordnes Tiltrædelse eller Afslutning paa Perron (Pan.); Afløsning eller Tiltrædelse paa Station eller Stationsplads (Stan.); Afløsning eller Tiltrædelse ved Depot (D.); Afløsning eller Tiltrædelse paa Drejeskive (Dr.); naar saa her føjes til Staldtjeneste o. s. v., saa er det en duftende og smuk Buket Kørselsfordelinger, Distriktet overrækker Personalet.

Det bliver under disse Forhold mere og mere vanskeligt for Afdelingerne at kunne forhandle sig til Rette. Distriktet hævder den Opfattelse, at dersom bare en Tur er holdt indenfor det maanedlige

Timeantal og med de 52 Fridage, der tilkommer Personalet, saa har det behandlet Afdelingerne human og forstaaende. Distriktet har eller vil ikke have Kendskab til de ubehagelige Tjenester, der er nedlagt i Kørselsfordelingerne, enten det nu gælder Nattjenesten, Fremførelsen af forskellige Togarter, korte Ophold mellem 2 Togtjenester eller de ovennævnte Bemærkninger til Kørselsfordelingerne og ikke at forglemme Fremførelse af Tog paa uindhegnede Baner.

Opstilling af Ture kan og maa ikke være Kontor- eller Skrivebordsarbejde, hvor det gælder om paa den grafiske Plan at kunne faa den yderste Udnyttelse af Personalet eller Hensyn til et eller andet Maskinløb, der maa og skal være en Margin, som tager Hensyn til Arbejdets særlige Karakter. Men det synes, som om 2. Distrikt ved Tilrettelæggelse af Kørselsfordelingerne kun gaar ud paa at skabe Forviklinger og irritere Personalet saa meget som muligt. At Grænsen nu maa været naaet for det tilladelige, er alle Tillidsmænd klar over, der maa paa en eller anden Maade ske en Klaring, saa der skabes Orden paa dette vigtige Omraade. Afdelingerne har altid arbejdet ud fra en kollektiv Opfattelse, og hvad der tjener Almenvellet bedst: personlige og egoistiske Interesser har aldrig været Ledemotivet for Afdelingernes Arbejde; men nu synes det, som om 2. Distrikt ikke alene forsøger at saa Ufredens Sæd blandt Organisationens Medlemmer, men ogsaa ved Personaledispositioner direkte sinker Togenes rettidige Afgang. I Kørselsfordelingerne af 15. Maj d. A. er der i Struer Kørselsfordeling 41. Tur 7. Dag med Tog 2308 indlagt Personaleskifte paa Stoholm St. med Viborg Personale af Tog 2325. Til Afløsning mellem 2325's Ankomst og 2308's Afgang er der siger og skriver 3 Min. og med blot en Smule Kendskab til Lokomotivmændenes Arbejdsforhold siger det sig selv, at Afløsning ikke kan tilendebringes paa 3 Min. Tog 2325 vil derfor daglig faa en Forsinkelse. Med denne Form for Afløsning er det, at Uenigheden begynder mellem Personalet; nogle af Kollegerne mener sig berettiget til at standse Toget saaledes, at Maskinerne holder ud for hinanden; efter at Personaleskiftet har fundet Sted, køres Tog 2308 til Togekspedition, saa Tog 2325 umiddelbart derefter kan afsendes. Andre Kolleger retter sig efter Sikkerhedsreglementet af 1935, § 33, Stk. 1 og bringer Toget til Standsning paa normalt Sted paa Stationen (eller andet Sted ved Tegn fra Togføreren eller Stationsbestyreren), og først efter at Toget er bragt til Standsning der, hvor det egentlig skal holde paa Stationen, foregaar saa Personaleskiftningen. Efter at denne Uenighed var kommet til Lokomotivførerafdelingens Kendskab, gjorde Afdelingen i en Meddelelse paa Tavlen Kollegerne opmærksom paa, at det maatte være rigtigt altid at bringe Toget til Standsning paa Stationen og derefter foretage Personaleskifte i Henhold til de gældende Bestemmelser. Men Afdelingen havde ikke gjort Regning paa Værten i Forhuset. Paa sædvanlig Maade havde Afdelingen ogsaa denne Gang ophængt sin Meddelelse uden at faa Depotets

blaa Stempel, og det har hidtil aldrig forvoldt Vanskeligheder, men i denne Anledning fandt der en Gæsteoptræden Sted af Lokomotivmesteren af 1. Grad. Han henledte Opmærksomheden paa, at alle Skrivelser og Meddelelser i Følge Ordre A, Side 125 skal være forsynet med Depotets Stempel. Bestyrelsen for Lokomotivførerafdelingen behandlede paa et senere Møde Skrivelserne; vi var forbavsede over dette nye. Afdelingerne har jo i egne Anliggender Forhandlingsret med Sektion og Distrikt; hidtil har vi altid i god Forstaaelse med Lokomotivmestrene kunnet ordne Sagerne. Afdelingen haaber da ogsaa, at denne ene Henvendelse ikke skal faa Efterligninger.

Efter at denne lille Sketch har været opført, ruller Tæppet op for et Opslag fra Distriktet af 2. Juni d. A. I dette Opslag beder Distriktet Lokomotivførerne af 2308 at bringe Toget til Standsning paa passende Sted udfør 2325's Maskine, saa Skiftet kan tilendebringes i kortest mulig Tid. Efter Skiftet maa Toget eventuelt køre frem og standse for videre Ekspedition af Toget. Struer Lokomotivførerafdeling er ikke af den Opfattelse, at Sikkerheden er i Fare, men ærlig talt, er Distriktet ikke ved at komme for langt ud med deres tendentiøse Personaledispositioner? Principielt kan Afdelingen ikke gaa ind for denne Form for Afløsning. Men skal dette Opslag være gældende, bestemmer Distriktet nu over Lokomotivførernes Suverænitet til at bringe deres Tog til Standsning paa Stationerne, og Afdelingerne vil dog mene, at Distriktet med dette Opslag er kommet ud over Grænsen for det tilladelige. Skal der finde Afløsning eller Overtagelse af Maskine Sted, bør det principielt altid finde Sted indenfor Maskintjenestens Sporomraade og ikke ved de irriterende Afløsningsbestemmelser paa Stan. og Pan., som nu er nedlagt i Distriktets Kørselsfordelinger. Afdelingerne har ikke været spurgt eller været indkaldt til Forhandling om Sagen, og vi gad nok vide, om Distriktet vil tage en Sag paa den Lokomotivfører, der holder sig Sikkerhedsreglementet efterretteligt, bringer sit Tog til Standsning paa Stationen og efter endt Standsning begiver sig til Tog 2325's Maskine og foretager Personaleskiftning. Struer Afdeling arbejder maaltbevidst og støt paa at finde en fornuftig Form for Afløsning og haaber ogsaa, at 2. Distrikt vil yde sin Medvirksomhed til, at dette kan ske paa en for alle Parter tilfredsstillende Maade.

At den fortsatte Motorisering vil skabe Vanskeligheder for Distriktet og Personalet i Dampturene, er ganske givet, men med Forhandlingsevne og Vilje kan denne Overgang ogsaa løses paa en human og forstaaende Maade, saaledes at der tages videst muligt Hensyn til Tjenestens særlige Karakter. Med Kendskab til de lokale Forhold har Distriktet og Afdelingerne alle Betingelser for at kunne finde hinanden i et frugtbart Samarbejde, og Distriktet burde virkelig arbejde med paa et saadant; thi det er nu alligevel det, som er bedst i det lange Løb.

Struer, i Juni 1938.

Otto Løvborg.

KNORRS TOTRINS-LUFTPUMPE

Knorrs Totrins-Luftpumpe bestaar af tre vandret staaende og aksialt over hinanden anordnede Cylindre; den øverste er Dampcylinderen med en Diameter paa 203 mm, den midterste er Lavtryks-Luftcylinderen med en Diameter paa 270 mm, og nederst findes Højtryks-Luftcylinderen, som er 160 mm i Dia-

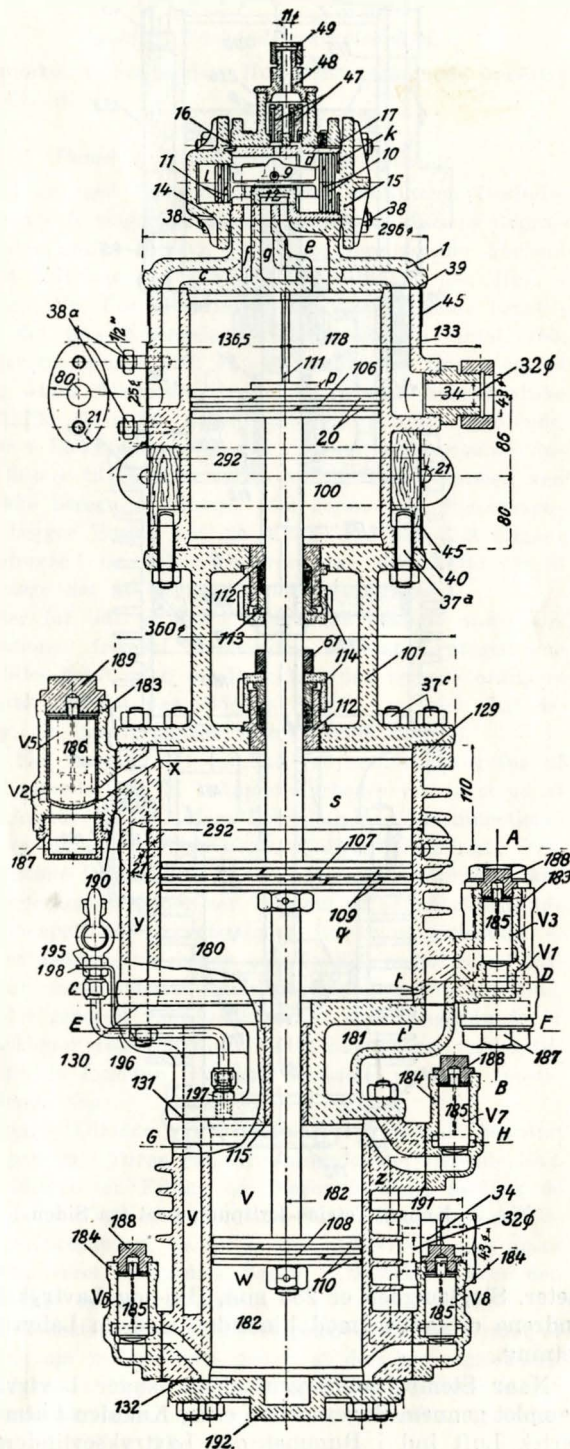


Fig. 1. Knorrs Totrins-Luftpumpe set forfra.

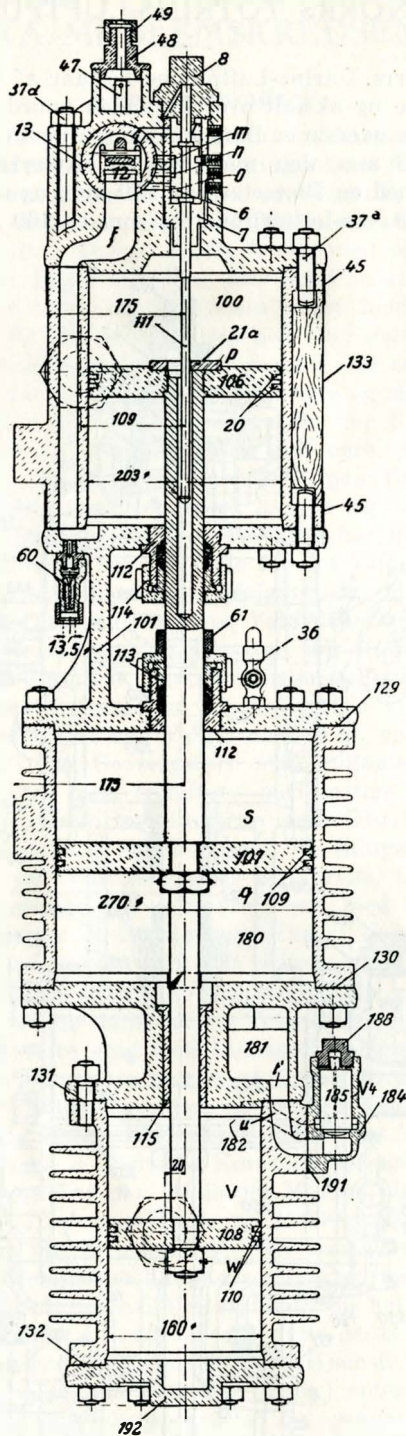


Fig. 2. Knorr's Totrins-Luftpumpe set fra Siden.

meter. Slaglængden er 233 mm, Høj- og Lavtryks-cylindrene er tættest imod hinanden med en Labyrinth-tætning.

Naar Stempelsættet gaar opad, suger Lavtryks-stemplet gennem Sugeventilen v_1 og Kanalen t atmosfærisk Luft ind i Rummet q i Lavtryks-cylinderen. Under Stemplets Vandring nedad, trykkes den ind-sugede Luftmængde gennem Kanalen t , Trykventilen

v_3 , Kanalen t' , Trykventilen v_4 og Kanalen u med et Tryk af 1,9 Atm. ind i det øverste Rum V i Højtryks-cylinderen. I næste Stempelslag opad fortsætter Højtryksstemplet Kompressionen indtil et Sluttryk af 8 Atm. og trykker Luften gennem Trykventilen v_7 og Kanalen z ind i Hovedluftbeholderen.

Under Stempelslaget nedad suger Lavtryksstemplet endvidere gennem Sugeventilen v_2 og Kanalen x atmosfærisk Luft ind i det øverste Rum S i Lavtryks-cylinderen, og denne Luftmængde trykkes under Stempelslaget opad gennem Kanalen x , Trykventilen v_5 , Kanalen y og Trykventilen v_6 ind i det nederste Rum W i Højtryks-cylinderen. I det efterfølgende Stempelslag nedad komprimerer Højtryksstemplet Luften indtil Sluttrykket 8 Atm. og trykker den gennem Ventilen v_8 og Kanalen z ind i Hovedluftbeholderen.

Dampfordelingen for Dampcylinderen foregaar ved Hjælp af en Glideranordning i Topstykket paa Dampcylinderens øverste Dæksel. Topstykket har to cylindriske Udboringer, hvoraf den ene d er vandret og indeholder Hovedglideren 12, der er sammenbygget med et Stempelpaar 9 af ulige Størrelse. Den anden cylindriske Udboring r er lodret og giver Plads for Omstyringsglideren 6.

Kedeldampen strømmer, naar der er aabnet for Luftpumpens Dampventil, gennem Reduktionsventilen (Pumperegulatoren), og gennem Kanalen c ind i Hovedgliderkassen og tillige gennem Kanalen i ind i Omstyringsgliderkassen, hvorved begge Gliderkasser altid er under samme Damptryk. Rummet l til venstre for det lille Stempel er uafbrudt i Forbindelse med Atmosfæren, medens Rummet k til højre for det store Stempel skiftevis fyldes af Kraftdamp eller tømmes. Dampfordelingen til Rummet k udføres af Omstyringsglideren, hvis Gliderstok 22 er saa lang, at den gaar ned i en Udboring i Stempelstangen.

I den Stilling Hovedglideren indtager i Tegningen, vil der strømme Damp fra Hovedgliderkassen d gennem Kanalen f ind i den nederste Ende af Dampcylinderen og drive Stemplet opad. Omtrent ved Slagets Ophør støder Pladen p ovenpaa Dampstemplet imod et Bryst paa Gliderstokken og skubber Omstyringsglideren op i sin øverste Stilling, i hvilken den spærrer Afstrømningskanalerne fra Rummet k , nemlig Kanalen n , Gliderens Hulhed og Kanalen m . I denne Stilling er Kanalen o aaben, hvorved der strømmer Kraftdamp fra Omstyringsgliderkassen ind i Rummet k paa højre Side af det store Stempel, og Stempelsættet trykkes til venstre og indtager en Stilling, i hvilken Hovedglideren har frigjort Kanalen e , og lader gennem denne strømme Kraftdamp ned over Dampcylinderens Stempel. Samtidig undviger den brugte Damp fra Rummet under Stemplet gennem Kanalen f , Gliderens Hulhed og Kanalen g ud i Atmosfæren. Dampstemplet gaar saa nedad, og naar det omtrent har tilendebragt Slaget, støder Pladen p imod et andet Bryst paa Gliderstokken og trækker Omstyringsglideren ned i dens nederste Stilling, saa den atter indtager den i Tegningen viste Stilling. I denne



HOVEDBESTYRELSESMØDE
DEN 30.-31. MAJ OG 1. JUNI 1938.

Alle til Stede.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Protokollen over sidste Hovedbestyrelsesmøde oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.

Ved en med Generaldirektoratet stødfunden Drøftelse angaaende Normeringsforhold har Organisationens Repræsentanter under Hensyn til de da foreliggende Forhold krævet Udvidelse af Lokomotivførerantallet paa Hgl. i Fa. og i Vg. For Motorførere I's Vedkommende henstilles det paa Normeringsloven foreslaaede Antal, 155, udvidet til mindst 160; endelig fremsattes Ønske om et større Antal Aflosere i den elektrificerede københavnske Nærtrafik. Over for dette sidste gjorde Gdt. gældende, at der i Elektrokontrollen var det normalt fornødne Antal Aflosere til Sygdom og Orlov; til Særtogskørslen kan der ikke beregnes Aflosere, idet denne paa Sommersøndage lægger Beslag paa 20 Mand. For saa vidt angaar Motorførere I og Lokomotivførere gav Gdt. Løfte om at undersøge det af Organisationen paapegede.

Over for Gdt. er der i Fællesskab med de andre Organisationer fremsat Anmodning om, at Lyntogsturene maa blive holdt uden for Begrebet »den længste ordinære Tjeneste paa det paagældende Sted«, naar det skal beregnes, om der foreligger Udkommando eller ej.

Vi har forelagt Gdt. en Sag vedrørende Beregning af Funktionsvederlag. En Lokomotivfyrbøder var taget ud af fast Linietur for at udføre Lokomotivførerafløsningstjeneste, men da der imellem nogle af disse Afløsninger forekom enkelte Dages Dispositionstjeneste, har Distriktet ikke villet anerkende, at der var Tale om en sammenhængende Funktionsperiode. Organisationen har gjort gældende, at naar en Lokomotivfyrbøder, som er hjemmehørende i fast Linietur, tages ud af denne til Lokomotivførerafløsning, maa det generelt være saaledes, at den paagældende er til »Lokomotivførerafløsning«, indtil han paany vender tilbage til sin Linietur. Gdt. har kun givet et delvis imødekommende Svar.

I nogle Tilfælde var udstationeret Personale beordret hjem paa en i Turen paa Afløsningsdepotet værende Dag, som skiftevis er Fridag og Dispositionsdag, medens de efter denne Dag atter fortsatte deres Tjeneste paa Udstationeringsdepotet. Da en saadan Afhyrdelse maa anses for umotiveret, behandles Sagen i Distriktet, hvor den endnu ikke er fuldt afsluttet.

En Lokomotivfører er blevet pensioneret paa Grund af Sygdom, om hvilken han mener, at den bør regnes som Tilskadekomst. Sagen er indberettet for Direktoratet for Ulykkesforsikringen, med hvem den er drøftet. Undersøgelserne er endnu ikke afsluttet.

Paa Forespørgsel har vi paany oplyst, at det personlige Tillæg, visse Motorførere II faar — nemlig dem, som

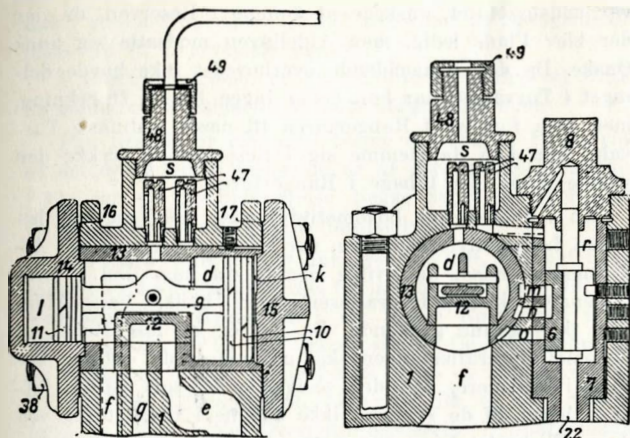


Fig. 3. Topstykke med Hoved- og Omstyringsglider.

tømmes Rummet *k* til højre for det store Stempel for Damp, idet den gennem Kanalen *n*, Gliderens Hulhed og Kanalen *m* strømmer ud i Atmosfæren.

Der er saa atmosfærisk Tryk paa højre Side af det store Stempel. I Hovedgliderkassen er der Kraftdamp, og da Stemplet til højre er større end Stemplet til venstre, faar Stemplet til højre Overmagten og trykker Stempelsættet til højre. Denne Dampfordelingsanordning kendes forøvrigt fra Forvarmer-Fødepumperne. Gennem Studsen 49 tilføres Smørelie, som fordeles af Oliefordeleren 47.

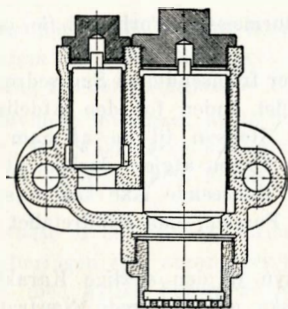


Fig. 4. Tryk- og Sugeventiler.

Paa Suge- og Trykventilerne, der er af Staal, er de ellers almindeligt anvendte Styreflige erstattet af et langt, hult cylindrisk Legeme med tynde Vægge. Ventilerne er meget lette og slaar som Følge af sin ringe Vægt ikke saa haardt imod Sæderne som Rødgodsventiler, men arbejder lydløst.

F. Spøer.



før 1. Juli 1931 var Motorførere i 12. Lønklasse, men fra denne Dato nedrykkes i 13. — er pensionsgivende.

Sagen angaaende »Nordpilen«s Bemanding med Lokomotivførere har stadig stødt paa Vanskeligheder til Trods for, at der allerede i Sommeren 1937 opnaaedes Enighed mellem Administrationen og Organisationen. Distriktet mente nu, at Toget ikke skulde fremføres af Lokomotivførere, naar det kun køres med 1 Motorvogn, men paa Organisationens Henstilling har Gdt. meddelt Distriktet, at »Nordpilen« er normeret til Fremførelse af Lokomotivførere, uanset om det køres med 1 eller 2 Motorvogne. I denne Sag har Ar. Motorførerafd. nedlagt Protest. Dels vil den kun have Lokomotivførere, naar Toget køres med 2 Motorvogne, dels mener Afdelingen, at der til denne Tjeneste bør benyttes direkte dertil fra Motorførerstillingen til Lokomotivførerstillingen forfremmede Lokomotivførere og ikke saadanne, som er udnævnt ved deres normale Forfremmelsestid, idet disse rettelig hører hjemme i Damp-tjenesten. Det er i den Anledning meddelt Afdelingen, at dens Opfattelse beror paa een stor Misforstaaelse.

Vi har anmodet om Udvidelse af Lokomotivførerantallet i Elektrokontrollen. Sagen er endnu ikke færdigbehandlet.

Der har foreligget nogle Sager vedrørende Beregning af Helligdagsoverarbejdspenge. Distriktets Afgørelse var dog rigtig, idet der jo ved denne Beregning regnes med Kløkketimer og ikke med egentlige Tjenestetimer.

Ved den i Forbindelse med Køreplansskiftet stedfundne Udvidelse af Motorkørslen henstillede Ar. Motorførerafd., at Stationering af Motorførere I i Str. blev undgaaet. Sagen er undersøgt, men det viste sig, at dersom al Kørslen skulde tilrettelægges for østjyske Depoter, vilde der blive alt for lange Fraværelser fra Hjemstedet.

Gdt. har tiltraadt en Forandring i Aspiranternes Frirejserettigheder. Fremtidig vil de i Tiden fra 1 Aar efter Antagelsen og indtil det 23. Aar faa Ret til 12 personlige Fripas aarligt; efter det 23. Aar faar de som hidtil fuld personlig Frirejseret.

Ved Forhandling mellem Gdt. og de 4 Jernbaneorganisationer er der opnaaet Forandring i Bestemmelserne vedrørende Pladsbestilling i Lyntogene. For »Engländeren« er de hidtidige Bestemmelser opretholdt, for øvrige Lyntog sker der visse Forandringer; Ordre herom udsendes i den nærmeste Fremtid.

Ogsaa med Hensyn til Søbaderejserne er der efter Forhandling mellem Gdt. og de 4 Organisationer sket Ændringer. Der er nu fastsat en Række normale Søbade-steder, hvortil de forskellige Strækningers henholdsvis Stationers Personale er henført. Hver enkelt af Personalet kan for 1 Aar ad Gangen og uden nærmere Motivering vælge at foretage sine Søbaderejser til en anden By end den normale, men dog ikke over en længere Afstand.

Overensstemmende med Kongressens Stilling til Spørgs-maalet om automatisk Oprykning i alle vore Stillinger, er dette Spørgsmaal nu rejst over for Gdt.

Sommerkøreplanens Ikrafttræden, Oddesundbroens Ibrug-tagelse og Indsættelse i Driften af en Række yderligere Motorvogne medførte en hel Del Personaleforskydninger pr. 15. Maj. Det maa siges, at saavel Gdt. som Distrikterne stillede sig forstaaende ved de derom sted-fundne Drøftelser, og de forskellige Forflyttelser er da ogsaa foregaaet nogenlunde »smertefrit«.

En Sag angaaende Turbesættelsesforhold er behandlet.

En Lokomotivfører, som kørte i Rangerturen, hvor han var ældste Mand, ønskede at komme i Reserven, da der der blev Plads ledig, men Afdelingen modsatte sig hans Ønske. Da den paagældende overhovedet ikke havde deltaget i Turvalget, har han heller ingen Ret til Oprykning, men maa forblive i Rangerturen til næste ordinære Turvalg; han kan da stemme sig i Reserven og trykke den yngste Mand der tilbage i Rangerturen.

En i 1935 ansat Lokomotivfyrbøder, som nu har be-staaet Lokomotivførerprøven, var blevet uenig med sin Af-delingsbestyrelse; han vilde nemlig nu have Del i fore-faldende Lokomotivførerafløsertjeneste, hvilket hans Afde-ling ikke kunne godkende. Da det er en fast Regel, at Lokomotivførerafløsningen skal udføres af de »ældre« Lo-komotivfyrbødere, kan den paagældende, som ganske af-gjort hører til de »yngre«, ikke komme i Betragtning ved denne Tjeneste. Naar han gaar i Reserven, er det til Lo-komotivfyrbøderafløsning.

En Lokomotivfyrbøderafd. har fremsendt en Sag drejen-de sig om, hvorvidt Lokomotivførere eller de ældste Lo-komotivfyrbødere har Ret til Afløsertjenesten i Rangert-uren. Det er en fast Ordning, at naar der findes dispo-nible Lokomotivførere, skal disse først og fremmest anven-des til forefaldende Lokomotivførertjeneste, uanset om det er ved Rangering eller paa Linien.

Da det ser ud til, at en Del Lokomotivmænd ikke har kunnet klare Synsprøverne efter de nye Bestemmelser, har vi anmodet Gdt. om en Forhandling, hvis der skulde være Tale om ændret tjenstlig Anvendelse. Denne Forhandling vil finde Sted i nær Fremtid.

Lyntogsturen paa Hgl. er blevet forelagt Gdt., idet der ikke har kunnet opnaas Enighed mellem Personalet og Distriktet.

Forskellige turmæssige Forhold i Ge. og Ro. har været behandlet.

En Motorfører fremsendte en Sag vedrørende Bøklagelse over, at Flertallet, inden for den Afdeling han tilhørte, ikke har taget Hensyn til de af ham fremsatte Tur-ændringsforslag. Sagen afgjort derhen, at naar der i tjene-stetidsmæssig Henseende ikke kan rejses Indvendinger mod et Flertals Forslag, maa Mindretallet naturligvis rette sig herefter.

Under Hensyn til den særlige Karakter, Tjenesten i den københavnske elektrificerede Nærtrafik har, har vi henstillet til Gdt., at der fastsættes særlige Forberedelses- og Afslutningstider for Elektroførerne.

Spørgsmaalet om Forberedelses- henholdsvis Afslut-ningstider for E-Maskinerne har været drøftet, men Or-ganisationen har fundet det rigtigst ikke at fremsætte endelige Forslag, forinden der er indhøstet yderligere Er-faringer.

Paa Grund af Dødsfald, Pensioneringer eller Forflyt-telser er der sket visse Forandringer med Hensyn til Sig-nalkommissionsrepræsentanter.

Signalkommissionen for Vestbanen havde ønsket, at der foran Ringsted St. fra Øst opstilledes 2 Hovedsignaler, hvoraf det ene skulde regnes at gælde for Vestbanen, det andet for Strækningen til Næstved. Organisationens har ikke kunnet tiltræde en saadan Ordning, da den er af-gjort i Strid med det System, efter hvilket Signalreglemen-tet er opbygget.

Da der stadig viser sig Vanskeligheder med Hensyn

til at faa udleveret Arbejdshandsker til Lokomotivpersonalet, er det i Skrivelse til Gdt. henstillet, at Spørgsmaalet tages op til Overvejelse paany.

I Elektrokontrollen er gennemført forskellige af Organisationerne foreslaaede Velfærdsforanstaltninger.

Fra Brande er modtaget Sager vedrørende Forbedring af det derværende Vaskerum og af det Brande-Personalet i Str. anviste Opholdsværelse. Begge Sager er videresendt til de 4 Organisationers Velfærdsudvalg.

Det nysnævnte Udvalg har over for Gdt. fremsat Organisationernes Velfærdsforslag for indeværende Aar (for vort Vedkommende: Cykleskur i Ti., Gas i Spisestuen i Es., W. C. i Kø., W. C. og Centralvarme i Ge., Omklædnings- og Vaskerum i Hk., Udvidelse af Sove- og Hvileværelser i Es. samt de 2 forannævnte Sager fra Bb. og Str., endelig: opredte Senge i alle Overnatningsværelser). Spørgsmaalet om opredte Senge behandles i Gdt., som overvejer en generel Løsning for hele Personalet.

Gdt. har søgt og faaet en særlig Bevilling til Installation af W. C. og Indlægning af Vandværksvand paa forskellige Stationer samt i Tjeneste- og Løjeholiger. Af Midlerne paa denne Bevilling vil der i indeværende Aar blive udført W. C.-Installation ved Ge., Lk., Tdr. og Vg. Depoter.

Ved Drøftelse med 1. Distrikt er der opnaaet Enighed om Gennemførelse af forskellige Velfærdsforanstaltninger i Nf.

Personalet i Fh. havde ønsket en Vandkran flyttet hen til et mere praktisk Sted. Distriktet var Tilhænger af Tanken, men kunde ikke realisere den, da den var for kostbar. Heller ikke Gdt., hvem Spørgsmaalet derefter blev forelagt, mente for Tiden at kunne gaa med til Flytningen.

Gdt. har henstillet, at den 800 mm lange Oliesprøjte paa H-Maskiner udgik af disse Maskiners Normativ. Dette er efter Erklæring fra det paagældende Personale tiltraadt.

Gdt. har endvidere foreslaaet, at de forreste bevægelige Sidevinduer paa R I Maskinerne forandredes til faste Vinduer som paa H og R II. Dette Forslag har Organisationen afvist.

Ved en Drøftelse er der opnaaet foreløbig Enighed om, hvorledes Installeringen skal arrangeres paa den første af de E-Maskiner, med hvilke Forsøgene med elektrisk Lys skal foretages. Arbejdet er i Gang.

Sager vedrørende Anbringelse af Kroge paa S-Maskinerne til at hænge Olien til Varmen samt Glasvindskærme paa Loko D- og P- og paa S-Maskiner med Baglængskørsel er henvist til Velfærdsudvalget.

Organisationen har modtaget 270 Kr. i Statstilskud til Afholdelse af Foredrag.

En Del Auditørsager, i hvilke der fra Organisationens Side er udpeget Bisidderassistance, er afsluttet i det forløbne Kvartal.

I Statstilskud til Feriehjemmets Drift har vi modtaget 1500 Kr.

Der er i Nytryk udsendt 4 Sider af Organisationens Love indeholdende de i Fjor vedtagne Ændringer.

Fra Arbejdernes Revisionsinstitut foreligger Meddelelse om, at Organisationens Regnskab for 1937 er gennemgaaet og befundet rigtigt.

»Borups Højskole« og »Gabriel Jensens Ferieudflugter«

har faaet de sædvanlige Beløb til Støtte i deres Arbejde, 50, henholdsvis 25 Kr.

Ved Formanden for Landsoplysningsudvalget, P. Sessing, har vi været repræsenteret paa Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisations Feriekursus paa Halskov.

C. A. Jespersen møder som vor Organisations Repræsentant paa Dansk Lokomotivmands Forbunds Kongres den 2. Juni d. A.

Tjekkosllovakisk Jernbaneforbund har indbudt til Kongres i Prag i Pinsedagene. Forretningsudvalget har ment, at vi ikke denne Gang burde udsende Repræsentanter.

Til 1. Majdagen indløb telegrafisk Hilsen fra de spanske Jernbanemænd, som opfordrer til fortsat Arbejde for Spaniens Frihed.

Til I. T. F. er efter Anmodning fremsendt Oplysninger vedrørende Løn-, Tjenestetids- og Ferieforhold samt andre statistiske Oplysninger.

Herudover er der behandlet et Antal Sager af mere personlig Beskaffenhed eller vedrørende rent lokale Forhold.

Formandens Meddelelser godkendtes.

Punkt 3. Meddelelser fra de staaende Udvalg.

C. O. I har afholdt Styrelsesmøde. Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation anmodede om Optagelse. Dette tiltraadtes af Styrelsen, og vore Kammerater paa Værkstederne er saaledes fra 1. Juni d. A. tilsluttet vor C. O.

Finansministeriet agter at nedsætte et Udvalg til Drøftelse af Spørgsmaalet om eventuel Oprettelse af et Forfremmelsesraad. Til Medlemmer af dette Udvalg valgtes C. O.'s Formand og Næstformand med Soph. Jensen som Stedfortræder.

N. J. U. har afholdt Sekretariatsmøde, hvor Løn-, Arbejds- og Ferieforhold i de skandinaviske Lande er blevet drøftet.

Toges til Efterretning.

Punkt 4. Meddelelser fra Hovedkassereren.

Hovedkassereren fremlagde Regnskabsoversigt for 1. Kvartal d. A. Balancen var Kr. 680 548,92, hvilket er en Fremgang paa Kr. 2 720,39 i Forhold til Stillingen ved Aarets Begyndelse.

Godkendtes.

Punkt 5. Behandling af foreliggende Sager.

Danske Jernbaners Afholdsselskab indbyder til Aarsmøde i Fa. den 11. Juni. C. Christensen valgtes til at repræsentere vor Organisation.

Norsk Lokomotivmandsforbund indbyder til Landsmøde den 11. og 12. Juni i Hamar. Formanden og Johs. Hansen valgtes som vore Repræsentanter.

Dansk Forening for social Oplysning indbyder til Møde paa Hindsgavl den 9.—14. August. Som vor Organisations Deltagere udpegedes Sekretæren og S. Suneson.

Det vedtoges i Sdb. at oprette en under Tønder Motorførerafd. henhørende Underafdeling, idet der nu er stationeret Motorførere i Sdb.

Struer Afdelinger har ønsket at faa Lønninger m. v. udbetalt i Poser. Det vedtoges at fremme Sagen over for Gdt.

En Lokomotivfører har af A. O. F. faaet bevilget et gratis Studieophold paa en svensk Højskole, hvor han efter Ønske kommer til at deltage i et 12 Dages Kursus i Kommunalkundskab. Den paagældende formener antagelig ikke at ville benytte sin almindelige Ferie til dette Ophold: han andrager nemlig vor Organisation om Tilskud til at kunne tage 14 Dages Tjenestefrihed mod Betaling. Af Hensyn til de Følger, en Imødekommen af det fremsatte Ønske kunne drage efter sig, vedtoges det ikke at imødekomme Anmodningen.

Det vedtoges at udsende 3 Medlemmer til Deltagelse i Fagforeningskursus paa Roskilde Højskole 26. Juni—2. Juli*) og 3 Deltagere til et lignende Kursus paa Esbjerg Arbejderhøjskole 31. Juli—6. August. Som Deltagere udtoges til det førstnævnte Kursus: Lokf. H. M. Jeppesen, K., Lokf. J. C. Hjorthøj, Ar., og Lokfyrb. C. M. C. Knudsen, Fa. Til Kursuset i Esbjerg: Lokf. Axel Jensen, Fa., Lokfyrb. Rob. Hansen, Ge., og Lokfyrb. E. W. Knudsen, Ab.

Sagen angaaende automatisk Oprykning gennem alle vore Stillinger vil komme til Behandling i Gdt. den 17. Juni. Til Forhandlingsudvalg valgtes Formanden, Sekretæren, Johs. Hansen, P. Jensen, C. Christensen og C. A. Jespersen.

Punkt 6. Eventuelt

Forskellige mindre Spørgsmaal drøftedes.

E. K.

**LOKOMOTIVFYRBØDERNES
ANCIENNITETS RÆKKE**

Paa Grundlag af de ved den i Maj 1938 afholdte Lokomotivfyrbødereksamen opnaaede Resultater, blev Eksaminanderne opstillet i Rækkefølge saaledes:

- E. O. Erdland, Fredericia, ikke forfremmet.
- E. S. L. B. Frederiksen, Slagelse.
- J. Nielsen, Esbjerg, ikke forfremmet.
- S. W. Kristensen, Esbjerg, ikke forfremmet.
- C. C. Soele, Lunderskov.
- E. B. Pedersen, Aarhus, ikke forfremmet.
- T. H. Andersen, Nyborg, ikke forfremmet.
- P. H. L. Lenz, Esbjerg, ikke forfremmet.
- C. D. Walkusch, Lunderskov.
- A. B. Carlsen, Nyborg, ikke forfremmet.
- G. K. Larsen, Padborg.
- O. M. Jørgensen, Struer.
- W. Nielsen, Nyborg, ikke forfremmet.
- F. Noes, Langaa.
- K. E. Frandsen, Herning.
- E. Kristensen, Aarhus, ikke forfremmet.
- T. R. Petersen, Padborg.
- A. H. Momme, Brande.
- L. V. Sørensen, Struer, ikke forfremmet.
- K. K. W. Nielsen, Gedser.
- A. N. B. Andersen, Nyborg, ikke forfremmet.
- R. Nielsen, Aalborg, ikke forfremmet.
- O. Frederiksen, Brande.
- A. B. H. Andersen, Aarhus, ikke forfremmet.
- H. Nielsen, Struer.

*) Da dette Kursus viste sig at være fuldt optaget, er de 3 Kollegers Deltagelse udskudt til et tilsvarende Kursus den 17.—23. Juli.

- E. L. Petersen, Brande.
- A. Christensen, Struer.
- W. A. S. Andersen, Fredericia, ikke forfremmet.
- A. F. Heuch, Padborg.
- H. C. E. Lundeman, Nyborg, ikke forfremmet.

Denne Rækkefølge er gældende for de paagældendes Indordning i Lokomotivfyrbøderrækken.

JERNBANELÆGER

Jernbanelæge Biering-Petersen, V. Boulevard 4, København, er bortrejst fra den 19. Juni—30. Juli d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidrum af Læge H. Gundel, der afholder Konsultation paa Jernbanelægens Bopæl til sædvanlig Tid (paa Centralværkstedets Lægestue Kl. 9,30—10,30).

TAKSIGELSE

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved min Hustrus Sygdom, Død og Begravelse.

Pens. Lokomotivfører *J. G. Johansen.*

**DET JYSK-FYNSKE STATS BANEPERSONALES
BIBLIOTEK**

Bibliotekets ordinære Generalforsamling afholdes i Bibliotekslokalet paa Hovedbanegaarden i Aarhus Torsdag den 30. Juni 1938 Kl. 16½ med Dagsorden:

1. Beretning om Virksomheden.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
3. Valg af Bestyrelsesmedlemmer m. v. (Da der ikke er indkommen Forslag om Valg af nye Bestyrelsesmedlemmer eller Revisor, betragtes de afgaaende som valgte, og egentligt Valg bortfalder derved.)
4. Eventuelt.

Det reviderede Aarsregnskab for 1937/38 vil i Tiden 22.—30. Juni være fremlagt i Bibliotekslokalet til Eftersyn for Bibliotekets Interessenter. *Bestyrelsen.*

**Forsikringsforeningen for Tjenestemænd
ved Statsbanerne.**

Tillidsmændene modtager Begæring om Optagelse i Foreningen med Brand-, Tyveri-, Familieansvar- og Grundejerforsikring, og er til Raadighed med alle Oplysninger Foreningens Virksomhed vedrørende.

Præmierne indeholdes i Lønnen og er ca. 25 pCt. lavere end i andre Selskaber.

Blanketter til Anmeldelse af Skader kan rekvireres hos Tillidsmændene eller paa Foreningens Kontor, Niels Brocksgade 1, København V.

Efter indsendt Begæring modtager Forsikrede en Bekræftelse, hvorefter Police udstedes, forinden første Præmiefradrag finder Sted.

Tal med Tillidsmanden i Dag, hvis Forsikringen ikke allerede er overført.

Nedenfor følger en Fortegnelse over Forsikringsforeningens Tillidsmænd i de forskellige Byer:

København: Motorfører P. Jensen.
 Lokomotivfyrbøder S. A. Stenkvist, Gb.
 Korsør: Matros Grøndahl Christensen.
 Slagelse: Remisearbejder N. M. Jensen.
 Ringsted: Trafikassistent H. P. Larsen.
 Roskilde: Lokomotivfører P. A. Jensen.
 Helsingør: Portør J. Larsen.
 Hillerød: Portør H. C. Larsen.
 Holbæk: Portør N. O. Christensen.
 Kalundborg: Lokomotivfyrbøder H. Hansen.
 Køge: Portør M. A. Christiansen.
 Næstved: Lokomotivfører J. Knudsen.
 Nykøbing F.: Portør H. M. S. Sørensen.
 Frederikshavn: Lokomotivfører A. Lønqvist.
 Aalborg: Lokomotivfyrbøder N. S. Lindholm.
 Hobro: Portør J. C. Schødt.
 Randers: Lokomotivfører Ortmann Hansen.
 Langaa: Lokomotivfører G. Eisenbichler.
 Lokomotivfyrbøder S. V. Jacobsen.
 Aarhus: Lokomotivfyrbøder P. B. Jensen.
 Skanderborg: Overportør P. J. Pedersen.
 Horsens: Overportør R. F. Rasmussen.
 Vejle: Lokomotivfører A. Thøgersen.
 Fredericia: Motorfører A. Henriksen.
 Lokomotivfyrbøder C. M. C. Knudsen.
 Kolding: Overportør S. C. N. Hansen.
 Lunderskov: Lokomotivfyrbøder H. K. Jensen.
 Padborg: Trafikassistent M. Poulsen.
 Haderslev: Overportør S. C. Nielsen.
 Sønderborg: Lokomotivfører K. E. Poulsen.
 Tønder: Remisearbejder C. Bollerslev.
 Viborg: Lokomotivfører A. Mikkelsen.
 Skive: Portør Eskildsen.
 Struer: Lokomotivfyrbøder M. Eilertsen.
 Holstebro: Overportør L. K. J. Arberg.
 Skjern: Overportør A. A. Andersen.
 Esbjerg: Lokomotivfyrbøder L. Bendixen.
 Herning: Overportør J. P. K. Andersen.
 Thisted: Lokomotivfører J. K. J. Larsen.
 Brande: Lokomotivfører T. Hansen.
 Lunderskov: Lokomotivfyrbøder H. K. Jensen.
 Odense: Portør P. C. Skovning.
 Nyborg: Lokomotivfyrbøder N. L. Andersen.
 Assens: Overportør M. G. Jørgensen.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Motorførerafdelingerne.

Slagelse Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse er: F. V. Jensen, Vestergade 14.

Tønder Afd.: Kassererens Adresse rettes til Østergade 71, 2.

Sønderborg Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse er: P. M. Hansen, Gothersgade 19 a.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne.

Slagelse Afd.: Kassererens Adresse rettes til: Herluf Trollesvej 52.



Udnævnelse fra 1.—6.—38:

Haandværker E. C. L. Pedersen, Fredericia, efter Ans. if. Oppl. til Lokomotivmester II i Struer (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører:

N. B. S. Nielsen, Vordingborg, i Aabenraa (min. Udn.).

O. Hansen, Fredericia, i Lunderskov (min. Udn.).

M. Damsgaard, Nyborg, i Lunderskov (min. Udn.).

H. K. Pedersen, Vordingborg, i Padborg (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:

E. K. Larsen, Kbhavns Godsbgd., i Struer.

E. S. L. B. Frederiksen, Nyborg, i Slagelse.

C. C. Soele, Aarhus H., i Lunderskov.

C. D. Walkusch, Fredericia, i Lunderskov.

G. K. Larsen, Aalborg, i Padborg.

O. M. Jørgensen, Struer, i Struer.

F. Noes, Aarhus H., i Langaa.

K. E. Frandsen, Aarhus H., i Herning.

T. R. Petersen, Aarhus H., i Padborg.

A. H. Momme, Fredericia, i Brande.

K. K. W. Nielsen, Nyborg, i Gedser.

O. Frederiksen, Fredericia, i Brande.

H. Nielsen, Esbjerg, i Struer.

E. L. Petersen, Aarhus H., i Brande.

A. Christensen, Aarhus H., i Struer.

A. F. Heuck, Fredericia, i Padborg.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—6.—38:

Lokomotivførerne:

S. A. Pedersen, Lunderskov, til Nyborg.

W. C. G. Hørbye, Padborg, til Gedser.

Lokomotivfyrbøderne:

H. Bech, Padborg, til Viborg.

N. P. L. Røgilds, Frederikshavn, til Aalborg.

V. H. Andersen, Herning, til Aalborg.

E. N. Lüdeking, Brande, til Aalborg.

K. K. M. Jensen, Gedser, til Struer.

R. S. Nielsen, Padborg, til Nyborg.

O. Jensen, Padborg, til Nyborg.

V. E. Andersen, Korsør, til Aarhus H.

K. F. V. Sørensen, Lunderskov, til Aarhus H.

K. E. Petersen, Struer, til Korsør.

S. B. Axelsen, Brande, til Aalborg.

F. N. Hansen, Skanderborg, til Aarhus H.

O. C. Andersen, Kbhavns Godsbgd., til Skanderborg.

O. P. Jørgensen, Fredericia, til Kbhavns Godsbgd.

F. J. Jørgensen, Lunderskov, til Fredericia.

Tildeling af Funktion som Depotforstander fra 1.—6.—38:

Lokomotivfører E. A. Steen, Thisted, efter Ans. if. Opslag og med Station i Thisted som hidtil.

Afsked:

Lokomotivfører A. E. Jensen, Skanderborg, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—8.—38 (min. Afsked).

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Marts Maaned 1938 samt i Tidsrummet April—Marts 1937/38 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1936/37 i runde Summer.

	Marts Maaned		1938	
	1938	1937	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	4 350 000	5 480 000		1 130 000
Gods- og Kreaturbefordring	3 790 000	3 860 000		70 000
Postbefordring	670 000	640 000	30 000	
Andre Indtægter	1 880 000	1 830 000	50 000	
Indtægter i alt	10 690 000	11 810 000		1 120 000
Driftsudgifter	12 740 000	12 220 000	520 000	
Driftsoverskud	÷ 2 050 000	÷ 410 000		1 640 000
Afskrivning	660 000	470 000	190 000	
Forrentning	910 000	600 000	310 000	
Statens Tilskud til Driften	3 620 000	1 480 000	2 140 000	

	April-Marts		1937—38	
	1937—38	1936—37	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	64 660 000	63 440 000	1 220 000	
Gods- og Kreaturbefordring	43 750 000	43 780 000		30 000
Postbefordring	7 880 000	7 690 000	190 000	
Andre Indtægter	7 590 000	7 190 000	400 000	
Indtægter i alt	123 880 000	122 100 000	1 780 000	
Driftsudgifter	124 410 000	117 890 000	6 520 000	
Driftsoverskud	÷ 530 000	4 210 000		4 740 000
Afskrivning	6 870 000	6 660 000	210 000	
Forrentning	13 130 000	12 010 000	1 120 000	
Statens Tilskud til Driften	20 530 000	14 460 000	6 070 000	

D. S. B. Driftsaaret 1937—38.

Indtægten af *Personbefordringen* var i 1937—38 ca. 64,66 Mill. Kr. eller ca. 1,22 Mill. Kr. højere end i 1936—37. Ved Sammenligningen mellem de nævnte to Aar maa der tages Hensyn til, at Aaret 1937—38 er ugunstigt stillet i Forhold til Aaret før derved, at der i 1936—37 faldt to Paaskehøjtider, medens der ikke var nogen Paaskehøjtid i 1937—38. Merindtægten der, naar Paasken udlignes, bliver omkring 3 Mill. Kr., skyldes væsentligt den udvidede Lyntogskørsel samt den forøgede Benyttelse af Nærtrafiktogene efter Elektrificeringen.

Indtægten af *Godsbefordringen* var i 1937—38 ca. 43¾ Mill. Kr. eller praktisk taget den samme som Aaret før, idet Nedgangen i Indtægten i de senere Maaneder af Driftsaaret er opvejet af den ekstraordinære store Indtægtsstigning i de første Maaneder af Aaret.

Indtægten af *Postbefordringen* er steget med ca. 190 000 Kr. og de forskellige *andre Indtægter* med ca. 400 000 Kr.

De samlede *Driftsindtægter*, i alt 123 880 000 Kr., er godt 1¾ Mill. Kr. større end Aaret før.

De egentlige *Driftsudgifter* udgør i 1937—38 ca. 124,4 Mill. Kr., d. v. s. ca. 6½ Mill. Kr. mere end Aaret før. Forhøjelsen d. 1. April 1937 af Tjenestemændenes Reguleringstillæg og af Arbejderlønninger kostede Statsbanerne ca. 2,1 Mill. Kr. Brændselsudgiften (herunder Elektricitet til elektriske Tog, Raaolie til dieselelektriske Tog og Benzin til Rutebiler) er som Følge af Kulprisernes Stigning og den forøgede Kørsel steget med 1,5 Mill. Kr. Vedligeholdelse af Materiellet har som Følge af udvidet Kørsel og fortsat Modernisering samt stigende Arbejderlønninger og Materialpriser kostet ca. 1,8 Mill. Kr. mere end Aaret før. Endvidere har den forøgede Kørsel og den betydelige Prisstigning paa en Række Forbrugsartikler medført Merudgifter paa saa godt som alle Conti.

Afskrivningen blev opgjort til ca. 6,9 Mill. Kr. ca. 200 000 Kr. mere end Aaret før, og *Forrentningen* beregnet til ca. 13,1 Mill. Kr., d. v. s. 1,1 Mill. Kr. mere end Aaret før. I Stigningen indgaar Afskrivning og Forrentning af Statsbanernes Andel i Storstrømsbroanlægget fra Broens Ibrugtagning d. 26. September f. A. med i alt ca. 400 000 Kr.

Regnskabsresultatet er ca. ½ Mill. Kr. gunstigere end paaregnet ved Vedtagelsen af Tillægsbevillingsloven for det forløbne Finansaar.

**STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER**

Sj.-*nister Jyl.-Fjn

Nye Bøger.

18581 17832 Hume David: Bankmysteriet.
18582a 17842a Søiberg, H.: En Kvindes Kamp. I.
18582b 17842b do.: do.: II.
18583 17042 Bregendahl, M.: Møllen og andre Fortællinger.
18584 17866 Gogh, A. v.: Gifte Folk.
18585 17857 Golonwanjuk, J.: Min gyldne Vej fra Samarkand.
18586 17849 Corsari, W.: Maaneskinsonatens Mysterium.
18587 17860 Roberts, S. H.: Huset Hitler byggede.
18588 Norris, C. G.: Hænders Værk.
18589a 17850a Dauli, G.: Hjulet drejer. I.
18589b 17850b do.: do.: II.

18590 17854 Nielsen, Lars: »BO«.
18591 17856 Zech, A.: Panx.
18592 17852 Hume, David: Haardt imod haardt.
18953 17853 Korch, M.: Bonden fra Dige.
18594 17902 Schmidt, Albrecht: I Liv og Kunst.
18595 17833 Lernet-Holenia, A.: Baron Bagge.
18596 17851 Holst, V.: Manden, der tænkte Ting.
18597 17864 Cartwright, F. C.: Postdetektiv Cartwright.
18599 Traven, B.: Jeg er Vagabond.
18600 17884 Ernst, P. G.: Paa Togt med Skoleskibet »Danmark«.
18601 17879 Bast, J.: Afrika kalder.
18602 17880 Nordentoft, K.: Ny Vin i nye Kar.
18603 17883 Avenstrup, W.: Urskoven kalder.
18604 17885 Munch-Steensgaard: En Haandsrækning.

Helsingør

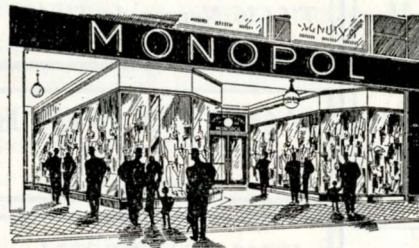
Kaas & Sørensen,
Indehaver: G. E. OLSEN
Tlf. 39. Helsingør Tlf. 575.

**Kul
Kokes
Brænde
Briketter**

Blomster og Kranse

E. Jacobsen
Mdl. af E. B.

Tlf. 29 Helsingør



Bjerggade 7,
sælger alt i
**Horre-
og Drengeskivipering**
til Byens mindste
Priser.

Støt dansk Industri!

Aalborg

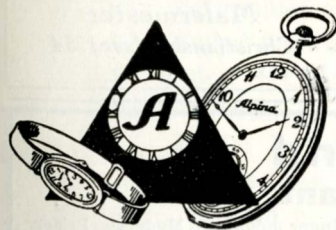
J. J. Nielsen - Danmarksgade 54

Største Lager 1

fikst og solidt Fodtøj

Telefon: 1844

Absolut bedste Udførelse



Alpina
Schweitzer-Præcisionsuhre

M. J. Madsen

Uretablisement

Bispensgade 1

Tlf. 992. Tlf. 992.

Kompagnihuset

Aalborg.

(Forretningen grundlagt 1892).

La France

Boulevarden 1. Aalborg. Tlf. 1305.

Forsender smukke Kranse-Dekorationer og fikse Buketter overalt. — Leverandør til D. L. F.

RESERVERET

Tjenestemanden

køber hos

**Skræderi og
Lingeri**



REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarshavende. 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--18.
Postkonto 20 541.

Steentoft — Skotøj

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

CAFE FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlang den hos Deres Købmand.



RICHARD LEHN

I. Kl. Herreekvipering. - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

Tif. 79

Fineste Mejeriprodukter!

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

ALLIANCE

BAGERI & CONDITORI

Tlf. 136 Nørregade Tlf. 136

P. C. PETERSEN

Fotograf I. Westergaard

14, Kongensgade 14.

Fotografier i alle Størrelser til rimelige Priser.

FORLANG KAFFE

fra M. BRUUN's Kafferisteri. (Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

KJOLER OG OVERTØJ

Telefon 216.

DREVSEN & NELLEMANN

Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelain- og Udstyrsforretning. Telefon Nr. 25. Nyborg. Telefon Nr. 189.

Tif. 60 Forlang Tilbud! Tif. 60
Murer - Jernbeton - Reparationsarbejde
Lars Jensen & Aagaard - Murermestre

Blumensaadts

Sæber.

Altid Kvalitetsvarer!

Jydske Strikkeriers Udsalg.

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

LIGKISTER

Ligaenge, Ligtøj og Kranse anbefales

➔ **Ægne Ligvogne** ➔
Alt vedr. Begravelser & Ligbrænding besørges

P. JAKOBSEN

ved Slottet Telefon 171
Transport med Ligbil besørges overalt i Danmark.

HUSK G. Christensen

Østervoldgade 65, Telefon 238.

Aut. Vand- og Gasmester samt statsaut. Elektroinstallatør

Axel Nielsen

Malermester

Christianslundsvej 54

Tlf. 135.

G. Knackstredt

Telefon 550

Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur. Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Butiksleje, derfor billigste Priser.

Husk! Søren Jensen's

Øste- og Fødevarerforretning.

E. Amtofts Kiosk

Telefon 778

anbefaler sig med alt i Festsletter, Cigarer, Tobakker, Chokolader, Dag- og Ugeblade

NYBORG KULIMPORT & Nyborg Cichorieterri 1/3

Telefon 15 og 23

WERNER HANSEN

URMAGER & GULDSMED

MELLEMGÅDE 11 — TLF. 530 — NYBORG

Hotel Royal

Koncert & Solistopræden

Otto Trasbo

Godtfred Petersens

Købmandshandel, Strandvejen,

bringes i Erindring.

Nyborg Statsbane- og Autofærge-Restaurations.

Delikat Smørrebrød. Smaa varme Retter à 75 Øre. Middag 2 Retter à 1,50 Kr.

E. Malling Mikkelsen.

Christianslund Hotel og Restaurant.

Centralvarme. Foreninger modtages. Moderate Priser. (Madkurve kan medbringes)

Reserveret



Isenkram • Glas • Porcelain

Chr. J. Hey = Odense

Telefon 539 = 2312 — — Vestergade 5