



NO 22

20. November 1938

38. Aargang

## LYNTOGENES BEMANDING

### Lokomotivfører A. J. Borchers tragiske Død.

Tirsdag den 3. ds. om Aftenen Kl. ca. 21,30 standsede vor Kollega, Lokomotivfører *Borchers*, som fremførte Lyntoget »Midtjyden«, sit Tog midt paa Lillebæltsbroen, hvorefter han efter det oplyste sprang ud i Lillebælt, formentlig fordi daarlige Nerver bevirkede, at han mistede Herredømmet over sine Handlinger.

Selve Tilfældet og Enkelthederne, som staar i Forbindelse dermed, har været saa udførligt omtalt i Dagspressen, at det ikke her kan anses for nødvendigt at komme ind paa yderligere Redegørelser af selve det passerede; det vilde blot trætte Læserne. Derimod kan der for vort Vedkommende nok være Anledning til at anstille visse Betragtninger, som Følge af det passerede.

Der har blandt det rejsende Publikum været nogen Opskræmthed. Man har været ængstelig for, om et saadant Tilfælde kunde indeholde nogen Fare for de rejsende, som befinder sig i Toget. Generaldirektøren har i saa Henseende beroliget Publikum, og vi maa paa dette Punkt give ham vor Tilslutning. Naar en Lokomotivfører standser sit Tog, saaledes som Tilfældet var her, er der ikke nogen som helst Mulighed for, at det af sig selv skulde kunne fortsætte Kørslen; dette maa der jo nu engang forskellige Indgreb til at iværksætte. Publikum kan altsaa i saa Henseende være ganske rolig.

Der er i Anledning af det passerede ogsaa blevet peget paa, at *Borchers* stod alene paa Førerpladsen, medens det var rimeligt, at Tog-

der kører saa hurtigt som Lyntogene gør er tomandsbetjent. Dette er Lyntogene jo ganske vist ogsaa, men med Hensyn til Gennemførelsen af denne Tomandsbetjening har vi ved forskellige Lejligheder givet Udtryk for Utilfredshed.

Det var vor Organisation, som, da Lyntogenes Levering nærmede sig, overfor Generaldirektoratet fremsatte Krav om Tomandsbetjening af disse Tog; idet vi pegede paa Nødvendigheden af, at der ved Kørsel med de store Hastigheder og over meget lange Strækninger var to Mand til Signaliagttagelsen.

Ved de i Spørgsmaalet stedfundne Drøftelser erklærede Generaldirektøren sig indforstaaet med, at der skulde 2 Lokomotivmænd til Betjening af disse Tog. Men under Hensyn til, at det iøvrigt kun var Tanken at bemane Lyntogene med een Mand udover Lokomotivpersonalet — Togføreren — fandt Generaldirektøren det dog nødvendigt, at »anden Manden« i visse Tilfælde var Togføreren behjælpelig ved Ind- og Udlæsning af Gods, evt. ved Billettering.

Da Lyntogene saa blev sat i Drift, viste det sig imidlertid, at overordnede Embedsmænd havde givet Besked paa, at de to Lokomotivmænd skulde være i hver sin Ende af Toget. Lokomotivføreren i Forenden, som naturligt er, og »anden Manden« — Motorføreren — i Bagenden, for der at føre Tilsyn med de bageste Maskiner. Fra Organisationens Side blev der rejst en kraftig Protest heroverfor. Vi gjorde

gældende, at Begrundelsen for vort Krav om Tomandsbetjening var Signaliagttagelsen, og vi hævdede, at begge Lokomotivmænd naturligst havde deres Plads i forreste Førerrum. Generaldirektoratet vilde ganske vist ikke straks gaa ind paa vort Synspunkt, men dette kom dog efterhaanden, og det blev saa anordnet, at de 2 Lokomotivmænd *normalt* begge skal være paa forreste Førerplads; men at »anden Manden« dog kunde fjerne sig derfra til Udførelsen af visse Arbejder; blandt disse sidste har hidtil været det almindelige Pakmestearbejde i Togene, altsaa Modtagelse og Udlevering af Gods.

Vi har i lang Tid ikke kunnet forstaa, at det efter som Forholdene har udviklet sig skulde være nødvendigt at benytte Lokomotivpersonalet til den omtalte Pakmestergerning. Som ovenfor omtalt er det altsaa saaledes, at Generaldirektøren tidligere har udtalt, at Lyntogene hvad Personale angaar kun skulde ledsages af en Togfører, og at det derfor kunde blive nødvendigt, at Motorføreren undertiden var denne *behjælpelig*. Og det maa indrømmes, at meget talte for Generaldirektørens Synspunkt, men Forholdene har som bekendt udviklet sig paa en ganske anden Maade end oprindeligt tænkt. Der er nu ikke blot en Togfører med Lyntogene, men tillige 1 à 2 Togbetjente, alt efter de forskellige Togarter. »Midtjyden«, det Tog vor Kammerat fremførte den Aften, den beklagelige Tildragelse passerede, er f. Eks. normeret med 1 Togfører og 2 Togbetjente. Vi kan derfor ikke se nogen rimelig Grund til, at »anden Manden« af Lokomotivpersonalet (i dette Tilfælde Motorfører II Klindt) i Middelfart — og paa andre Stationer — skulde forlade sin Plads for at besørge Udlevering og Modtagelse af Gods.

Naturligvis kan man ikke paalægge vor Administration Ansvaret for, at en eller anden Tjenestemand begaar Selvmord; men naar det sker saaledes, som Tilfældet var ved denne Lejlighed, er det i høj Grad opsigtsvækkende, og vi er heldigvis alle enige om at gøre hver sit til Forhindrelse af Selvmord. Dersom begge Lokomotivmænd den 3. om Aftenen havde staaet paa »Midtjydens« Førerplads, vilde det passerede næppe være sket. Hvis Lokomotivfører Borchner havde gjort Foranstaltninger til at standse Toget, vilde Motorfører Klindt straks have kunnet reagere og talt med Borchner. Iøv-

rigt er vel netop den Følelse at være alene i høj Grad egnet til at virke nerveoprivende.

Naar man erindrer sig, at Antallet af Togpersonale i Lyntogene nu er 1 à 2 større end Forudsætningen var, da disse Tog blev planlagt, maa det være naturligt, at Togpersonalet selv overtager de dette Personale almindeligt paaahvilende Tjenestegerninger. Motiverne for den Assistance, som kunde blive nødvendig fra Lokomotivpersonalets Side — kun een Togtjenestemand — er forlængst bortelimineret. Som Følge heraf burde ogsaa Motorførernes Anvendelse som Pakmestre have været ophørt for længe siden. Vort Synspunkt er, at der altid bør være to Mand paa Førerpladsen, og det vil være hensigtsmæssigt, om Generaldirektoratet nu endelig foranledigede dette.

Ogsaa paa et andet Omraade har vi været Genstand for forskellige Forespørgsler: I Anledning af det passerede har Generaldirektøren overfor Pressen fremsat visse Udtalelser om Lyntogslokomotivførerne. Disse Udtalelser er i saare mange Tilfælde blevet gengivet paa den Maade, at enhver Lyntogslokomotivfører, som føler sig overbelastet, straks kan blive overflyttet til Damptog. Og Publikum har da sagt, om der for dem var mindste Fare ved at sidde i et Damptog, der fremførtes af en overbelastet Lokomotivfører, end i et Lyntog.

Disse Opfattelser beror imidlertid paa Ukendskab til de faktiske Forhold, og som Følge deraf paa Grund af fejlagtig Konklusion af Generaldirektørens Udtalelser. Generaldirektøren har nemlig sagt, at hvis en Lyntogslokomotivfører føler, at hans Nerver slaar Klik, kan han omgaaende blive overflyttet til *Damplokomotiv* igen. Det kan hævdes, at der vel i Almindelighed ikke er stor Forskel paa Begrebet »Damptog« og »Damplokomotiv«. Men det er der nu alligevel; Lyntogslokomotivførerne er jo næsten alle saa unge, at de, hvis de gaar fra deres nuværende Tjeneste over i Damptjenesten, ikke vil komme til at køre paa Linien, men komme paa Rangermaskinerne. Dette er Generaldirektøren naturligvis bekendt med, og det er dette, som har ligget i hans ovenfor anførte Bemærkning om eventuel Tilbagevenden til *Damplokomotiv*.

Ved samme Lejlighed har Generaldirektøren overfor Pressen fremsat en anden Udtalelse, nemlig om Lyntogspersonalets Tjeneste- og Hviletider. Han har bl. a. anført, at Store Bælt

betyder en Times Hvile for Personalet. Mon dette nu er helt rigtigt. Vi er i hvert Fald ikke af den Opfattelse!

Dengang Lyntogene ventedes leveret og man diskuterede Personalets Tjenesteforhold, gjorde daværende Maskinchef Munck os opmærksom paa, at der paa Storebæltssfærgerne vilde blive indrettet et særligt Rum, hvor Lokomotivpersonalet under Overfarten kunde faa sig et Hvil. Men trods adskillige Forespørgsler har det endnu ikke været os muligt at faa oplyst noget som helst om, hvor paa Færgerne det omtalte Lokale er. Iøvrigt hører det ikke til Sjældenhederne, at Personalet netop under Sejladsen paa Storebælt maa foretage Reparationer paa Motorerne. Den Hvile, Lyntogspersonalet faar over Storebælt, er derfor i saa høj Grad problematisk, at det vistnok er bedst at se bort fra den.

## MOTORTOG PAA PRØVETUR I NORGE

Den 31. Oktober om Morgenen afgik fra Aarhus Banegaard et Tog bestaaende af 2 MO-Vogne og en Mellemvogn. Netop den Togtype, vi tidligere har omtalt her i Bladet, bestemt for Nordpilsruten Frederikshavn—Flensborg. Da der i Toget befandt sig 5 Ingeniører og en Overmontør fra Frichs Fabrikker, var man straks klar over, at der maatte være noget usædvanligt paa Færde. Det viste sig da ogsaa, at Toget skulde fortsætte gennem Danmark og Sverige og ende i Oslo, hvorfra det skulde foretage nogle Prøveture, for at man kunde se, om det egnede sig for de norske Baner.

Som bekendt har der i Norge i længere Tid været ført en udstrakt Kampagne for at opnaa en forbedret Toggang. Meningerne har været stærkt delt, hvorvidt dette skulde foregaa ved Elektrificering eller ved Dieselmotorvogne.

Vor Generaldirektør havde henledt sin norske Kollegas Opmærksomhed paa, at vi netop her i Danmark havde ladet bygge et Motortog, der maatte have Sandsynlighed for at kunne passe til de norske Baner, baade hvad Bevægelighed og Hurtighed angik. Man maa nemlig huske paa, at Norge baade har meget store Stigninger og ret skarpe Kurver, saaledes at vore egentlige Lyntog maatte anses for uegnede.

Den norske Generaldirektør, der for øvrigt er ret ny i sit Embede, tog herefter Initiativet

til at sende Frichs Fabrikker en Invitation til at præsentere dette Motortog for de norske Banemyndigheder. Efter at de danske Statsbaner havde givet deres Tilladelse hertil er det ganske givet, at det danske Firma med Glæde og Begejstring tog mod Invitationen, der oven i Købet anses for meget smigrende og ærefuld for dansk Industri, som herigennem fik Lejlighed til at vise, at det ikke var tomme Ord, naar det fremhæves, at de danske Motortog er noget af det bedste i Verden paa dette Omraade.

Frichs Fabrikker fortjener ogsaa denne Opmuntring; thi de skyer intet Offer for at fremskaffe det bedste, hvad enten det er selve Motoren, Indretning og Udstyrelse, saaledes at det samlede Hele kan fremtræde paa den smukkeste og bedste Maade.

Med Oslo som Udgangspunkt har der været foretaget Prøveture paa Strækningerne Oslo—Bergen, Oslo—Kristianssand og Oslo—Trondheim. Ved den officielle Prøvekørsel paa Strækningen Oslo—Bergen, der er en Strækning paa 492 km, gennemkørtes denne paa 6 Timer 55 Min. imod den sædvanlige Køretid for Hurtigtogene paa 10 Timer 30 Min., altsaa en saa betydelig Forbedring af Køretiden, at det ganske afgjort maa vække Opmærksomhed. Paa denne Strækning stilledes der endda meget store Krav til Ydeevnen, idet Banen gaar op i en Højde af ca. 5 000 Fod med meget stærke Stigninger og slyngende sig rundt i Fjeldene med Kurver, som er ukendt herhjemme. At Prøvekørslerne vakte stor Opmærksomhed i Norge, mærkede man derved, at Folk strømmede til Stationerne, hvor Toget skulde passere, og ved Ankomsten til Bergen var der flere Tusinde Mennesker til Stede.

Forhaabentlig resulterer Prøvekørslerne i, at Direktør Due-Petersen hjemfører adskillige gode Ordre til Fordel for og anbefaling af dansk Industri.

## VOR SYGEKASSE

Det stunder nu mod Valg af Bestyrelse i Statsbanepersonalets Sygekasse, idet dette skal finde Sted omkring 1. Februar 1939, og hermed er forløbet den første Periode af Sygekassens Historie under de nye og ændrede Forhold, der traadte i Kraft den 1. April 1935.

Som bekendt eksisterede der forud for denne Periode 2 Sygekasser for Statsbanerne, nemlig den jysk—fynske og den sjælland—falsterske Sygekasse, men ved Lov om Folkeforsikring af 20. Maj. 1933 blev det fastslaaet, at ogsaa Statsbanepersonalets Sygekasse skulde undergives Tilsyn af Direktøren for Sygekassevæsenet, hvilket ikke tidligere var Tilfældet, og det var dermed givet, at man maatte skride til en fuldstændig Reorganisering, men til den anden Side var man ogsaa klar over, at skulde Statsbanepersonalet underkastes Lovens almindelige Bestemmelser, vilde det for mange være af katastrofal Virkning, hvorfor Jernbaneorganisationerne maatte tage Sagen i deres Haand og forsøge at faa en Ordning, der i saa høj Grad som mulig bevarede de gamle Forhold, blot tilpasset efter de nye Krav der stillede, men det kunde paa Forhaand næsten synes en umulig Opgave.

Ved Skrivelse af 5. Juli 1933 fra Ministeriet for offentlige Arbejder, nedsattes en Kommission til Behandling af Spørgsmaalet og med Afdelingschef E. Terkelsen som Formand, gik Kommissionen straks i Gang med Arbejdet. Det blev et Kommissionsarbejde af ret betydeligt Omfang, og der kunde kun opnaas et gunstigt Resultat, hvis der fra alle Sider vistes god Forstaaelse, men lad det, efter de mange Aar der nu er gaaet, være sagt, at denne gode Forstaaelse ogsaa var til Stede fra alle Sider, ikke mindst fra Sygekassedirektør Borbergs Side, hvem det i høj Grad skyldes, at man dengang naaede et for Statsbanernes Tjenestemænd gunstigt Resultat paa Sygekassevæsenets Omraade. Den 28. Februar 1934 kunde Kommissionen aflevere sit Forslag, men Forudsætningen for at det kunde træde i Kraft var dog, at der paa Rigsdagen blev vedtaget et Lovforslag, der godkendte Oprettelsen af den nye Sygekasse, med de Bestemmelser som Kommissionen havde foreslaaet, men ogsaa den Side af Sagen gik i Orden, idet Rigsdagen vedtog Lovforslaget.

I Forslaget var bl. a. foreslaaet en mindre Kontingentforhøjelse, og denne traadte i Kraft 1. April 1934, men med Hensyn til Bestyrelsesvalgene til den nye Sygekasse, enedes man om at lade de gamle Bestyrelser fungere videre et Stykke Tid, saaledes at disse Valg kunde foregaa ved normal Tid, nemlig i Februar Maaned 1935, og hele det nye Apparat være i fuld Gang fra 1. April 1935.

De 4 Jernbaneorganisationer enedes den Gang om i Fællesskab at opstille en Liste, hvor Mandaterne var fordelt i Henhold til hver Organisations Medlemstal, og forsaavidt kun denne Liste blev indsendt, vilde der ikke blive foretaget nogen Afstemning, saaledes at Valget kunde være foregaaet uden at skulle sætte hele dette kolossale Afstemningsapparat i Gang.

For de bemidledes Vedkommende indkom kun den af de 4 Organisationer indsendte Liste, og de herpaa foreslaaede var derfor valgt uden Afstemning, men for de ubemidlede Interessenters Vedkommende skulde det ikke komme til at gaa saa let, idet der her indsendtes et Par Særlistes. Ikke fordi disse Særlistes havde nogen som helst Chance for at kunne faa nogen af deres Kandidater valgt, men der findes jo stadigvæk Folk, der eksellerer i Splittelse og som er parat til at fiske i rørt Vande, naar Lejlighed gives dertil. Vi vil dog gerne tilføje, at ingen af Lokomotivmændene legede med her.

Valget viste, at samtlige de af de 4 Jernbaneorganisationer opstillede Kandidater blev valgt, og disse har nu virket i den forløbne 4-aarige Periode og under de nye Forhold.

Skal Statsbanernes Personale nu til at se tilbage paa denne Tid og sammenligne med Forholdene forud, saa maa vist alle indrømme, at de ikke har mærket synderligt til Forandring i deres Sygekasseforhold og det tjener til Ære for Bestyrelsen med dens Formand i Spidsen, at de har kunnet holde denne Linie, thi her stod unægtelig meget paa Spil. Vi er fuldt bekendt med, at der har været mange Vanskeligheder at komme igennem, men saa meget mere prisværdigt er det, at de har kunnet udføre Arbejdet paa en saadan Maade, at vi alle har Følelsen af, at vi stadig har vor gode, gamle Sygekassetradition i Behold.

Ogsaa ved det kommende Sygekassevalg kan man vente, at Organisationerne vil optræde i Fællesskab ved Kandidatopstillingen, og lad os da haabe, at vi ikke ogsaa denne Gang faar disse Splittelseslister at se, thi vi har ingen Brug for dem, Organisationerne skal nok vide under Ansvar at opstille Kandidater, som man anser for egnet til disse Pladser, og ingen ved bedre end Organisationerne, hvilken Betydning det har for Personalet.

## KONGRES I I. T. F.

I Dagene fra den 31. Oktober til den 6. November afholdt Internationalt Transportarbejder Forbund sin ordinære Kongres i Byen Luxemborg i Landet af samme Navn. Det var lidt sent paa Aaret at arrangere denne Kongres; den havde da ogsaa været indkaldt til Afholdelse en Maaned før, men blev udsat paa Grund af den i sidste Halvdel af September truende Krigsfare.

I Kongressen, der afholdtes i de kommunale Repræsentationslokaler, deltog I. T. F.'s Generalraad (Hovedbestyrelse) og 134 Delegerede, repræsenterende Transportarbejderorganisationer i 15 Lande, hvoraf 2 uden for Europa, nemlig Kina og Argentina. Dersom Kongressen ikke var blevet udskudt, vilde Repræsentanter for Kanada og Indien ogsaa have deltaget i den. Paa Grund af de store Afstande fra deres Hjemlande til Europa var disse Repræsentanter rejst hjemme fra, inden Tidspunktet for Kongressen blev forlagt, men de havde ikke Tid til at forblive i Europa i yderligere en Maaned ud over beregnet, som Følge heraf havde de maattet rejse hjem.

Forinden vi gaar ind paa en Omtale af selve Kongressens Forhandlinger, vil vi give et Par almindelige Oplysninger om Kongreslandet Luxemborg, om hvilket en Del af vore Medlemmer sikkert kun ved, at det ligger indeklemmt mellem Tyskland, Frankrig og Belgien.

Storhertugdømmet Luxemborg, som altsaa ligger mellem de 3 nysnævnte Lande, er selv efter vore Forhold et meget lille Land; det er mindre end Fyn. Luxemborg er 2 600 km<sup>2</sup> stort og har ca. 300 000 Indbyggere; Hovedstaden, som altsaa ogsaa hedder Luxemborg, har ca. 50 000 Indbyggere.

Landet har ligesom Holland en kvindelig Regent: Storhertuginde Charlotte, som er gift med en Broder til den bekendte tidligere østrigske Dronning Zita. I dette Ægteskab er der bl. a. en Søn, saa Landet nu er sikret en mandlig Tronfølger.

Luxemborg har en Hær paa 300 Mand, heri medregnet Militærmusikken. Man har fornylig udvidet Kavalleriet fra 5—6 Mand til 18 Mand; endvidere haves der 3 Kanoner. Det vil derfor forstaas, at saavel Landets politiske Ledere som hele Befolkningen stadig lægger

Vægt paa deres demokratiske Sindelag og Kærlighed til Freden.

Regeringen bestaar af 5 Medlemmer, hvoraf de 2 er Socialdemokrater, nemlig Hr. Blum, som er Trafikminister og Justitsminister, samt Hr. Krier, der er Arbejdsminister og Socialminister. Den førstnævnte er Advokat, den sidstnævnte var tidligere Fagforeningssekretær. Af Rigsdagens 55 Medlemmer er de 18 Socialdemokrater.

I den sydlige Del af Luxemborg findes store Højoynsanlæg og Jernværker, som er af afgørende Betydning for Landets Økonomi, i hvilken iøvrigt ogsaa Vinproduktionen spiller en stor Rolle.

Før Krigen havde Luxemborg Toldunion med Tyskland, og dets Jernbaner blev forvaltet af den tyske Banedirektion for Elsas-Lothringen. Da disse Landsdele efter Krigen gik over til Frankrig, fulgte de luxemborgske Baner med ind under de franske Statsbaners Forvaltning. Der blev dog ikke ogsaa sluttet Toldunion med Frankrig, en saadan blev derimod sluttet med Belgien. Hvad Jernbanerne angaar, er Forholdet saaledes, at den luxemborgske Stat deltager i Overskudet eller Underskudet med et til de luxemborgske Banestrækningers Længde svarende Beløb. I selve Luxemborg er dog kun beskæftiget luxemborgske Statsborgere, hvis Løn- og Arbejdsvilkkaar fastsættes af de luxemborgske Myndigheder.

Til Deltagelse i Kongressen var indbudt en Række Gæster: De 2 førnævnte luxemborgske Ministre; Direktør Butler samt d'Herrera Staal og Scott fra det internationale Arbejdsbureau i Geneve; Jouhaux fra den internationale faglige Central; Sekretær Fohrmann fra Luxemborgs samvirkende Fagforbund; endvidere Repræsentanter for 5 andre internationale Fagsekretariater: Levnedsmiddelarbejdernes, Lito-grafernes, Diamantarbejdernes, Post- og Telegrafpersonalets og Koffardiskibsofficerernes.

Efter Musik af Luxemborgs Radioorkester bød først Formanden for de luxemborgske Jernbanemænd, M. Haak, og dernæst Repræsentanten for de derværende samvirkende Fagforbund Velkommen til det lille fredelskende Land.

Yderligere Hilsener og Ønsker blev overbragt Kongressen af Minister Blum; af Johaux fra I. F. C. og af Repræsentanter fra de andre Fagsekretariater. Alle gav de Udtryk for, at

Arbejderklassen ønsker at leve i Fred og Frihed.

I. T. F.s Præsident, *Ch. Lindley*, indledede Kongressen med at omtale de i Kongresperioden afdøde Kammerater, særlig har Jernbanesektionens Sekretær, Nathans, Død været et smertefuldt Tab for den internationale Arbejderbevægelse. Ved et Minuts Stilhed mindedes Kongressen de Kammerater, som i Spanien og Kina er faldet i Kampen mod Fascismen.

Præsidenten redegjorde dernæst for Fascismens Fremgang rundt omkring i Verden; han pegede paa, hvorledes samtidig hermed Krigsfaren faktisk stadig var overhængende.

I. T. F. har i den forløbne Kongresperiode mistet enkelte Organisationer, væsentlig paa Grund af mere eller mindre Gennemførelse af Diktatur og Knægtelse af Foreningsfriheden; men paa den anden Side er der optaget andre Organisationer, saaledes at Medlemstallet alligevel er steget og nu udgør omtrent 2 Millioner fordelt i 76 Organisationer i 32 forskellige Lande. 42 Organisationer, repræsenterende ca. 87 pCt. af I. T. F.s samlede Medlemstal, var repræsenteret paa Kongressen.

I. T. F. har til Gavn for de tilsluttede Organisationer haft et udmærket Samarbejde med det internationale Arbejdsbureau. Dettets Direktør, H. Butler (hvis interessante Beretninger paa de aarlige Møder i Geneve vi i nogle Aar har bragt her i Bladet) er udnævnt til Æresmedlem af I. T. F. som en Paaskønnelse for sin Forstaaelse over for de Problemer, der er af Betydning for Jernbanepersonalet, Søens Folk, Chauffører og øvrige Transportarbejdere. Hr. Butler har ønsket fra Nytaar at trække sig tilbage fra Posten som Leder af Arbejdsbureauet; han vil der blive erstattet ved Amerikaneren Hr. Wynant, som i nogen Tid har været knyttet til Arbejdsbureauet, og som tidligere har været Guvernør i en af U. S. A.s Stater.

Af Virksomhedsberetningen fremgik det, at I. T. F. udfolder en omfangsrig Informationsvirksomhed, dette gælder i Særdeleshed Jernbanesektionen. Oplysnings- og Publikationsafdelingen modtager pr. Maaned ca. 1200 Blade (Dagblade, Fagblade, Tidsskrifter o. l.) paa 20 forskellige Sprog. Sekretariatet er derfor i Stand til at følge med i Begivenhederne i de forskellige Organisationer og er i mange Tilfælde i Stand til at give en Organisation eller

Institution ønskede Oplysninger om specielle Emner. Vi skal eksempelvis anføre, at det internationale Arbejdsbureau har faaet en Fortegnelse over alle eksisterende Publikationer vedrørende Eenmandsbetjening paa Lokomotiver.

I. T. F. udfolder som bekendt ogsaa en betydelig Støtteaktion for de som Følge af Diktaturernes Indførelse eller Forsøg herpaa (Spanien) ramte Kammerater og deres Familier. I Aarene 1935—36—37 er indsamlet ca. ¼ Million Kr. til dette Formaal.

Den betydningsfuldeste Del af Virksomheden er dog sikkert den uafbrudte Varetagelse af de mange forskelligartede Transportarbejderinteresser, som behandles i Arbejdsbureauet i Geneve. For Søfolkenes Vedkommende var der i Kongresperioden opnaaet forskellige Konventioner, af hvilke flere Lande havde ratificeret de betydningsfuldeste. Hvad angaar Jernbanepersonalets Tjenestetidsforhold har I. T. F. formaaet Arbejdsbureauet til næste Aar at indkalde en Trepartskonference, — d. v. s. en Konference sammensat af Repræsentanter for Regeringerne, Baneledelserne og Personaleorganisationerne — til Drøftelse af dette Problem. Kongressen vedtog i Tilslutning hertil en anerkendende Udtalelse for Arbejdsbureauets Forstaaelse. Endvidere vedtoges det at nedsætte et Udvalg, som i dette Spørgsmaal skulde samarbejde med I. T. F.s Sekretariat ved den omtalte Konference. Dette Udvalg kom til at bestaa af en Repræsentant (Jernbanemand) for hvert Land i Europa. For Sveriges og Norges Vedkommende valgtes Formændene for de 2 Jernbaneforbund, Løfgren henholdsvis Buland, til at indtræde i Udvalget, for Danmark valgtes Sekretær Vejre. Desuden vil Nordisk Lokomotivmands Forbund faa en Mand i Udvalget. Under Hensyn til Transportspørgsmaalets Betydning i det hele taget, vedtog Kongressen at henstille til det internationale Arbejdsbureau at oprette en særlig Afdeling til Behandling af samtlige Problemer vedrørende alle Arter af Trafik (Jernbane-, Landevejs-, Kanal-, Luftfartstrafik m. v.).

Saa vel Virksomhedsberetningen som Regnskaberne blev godkendt.

Paa Foranledning af det engelske Transportarbejderforbund blev der paa forrige Kongres (Kongressen i København 1935) nedsat et Udvalg til at behandle Spørgsmaalet om en

Reorganisering af hele den internationale faglige Arbejderbevægelse. Dette Udvalg foreslog nu den hidtidige Opbygning ændret. For Tiden er det jo saaledes, at Organisationerne enkeltvis og efter Fag er tilsluttet de respektive internationale Fagsekretariater (Transportarbejdernes, Metalarbejdernes, Tekstilarbejdernes Internationale o. s. v.), medens Arbejderbevægelsens øverste faglige Sammenslutning, Internationale faglige Central, er sammensat af de forskellige Landes samvirkende Fagforbund.

Det omtalte Udvalg foreslog Ophævelse af Fagsekretariaterne som særlige Organisationer. Det foresloges at arbejde for, at Organisationerne enkeltvis indmeldtes i I. F. C., inden for hvilken der dernæst skulde oprettes særlige Afdelinger for de forskellige Fag. Hertil sluttede sig Forslag om et ensartet internationalt Kontingent for alle organiserede Arbejdere.

I. T. F.s Generalraad ansaa ikke dette Forslag for gennemførligt for Tiden og anførte forskellige Motiver til Støtte for denne Opfattelse. Kongressen sluttede sig til dette Synspunkt og tog Udvalgets Betænkning til Efterretning.

I et lukket Møde blev der givet Oplysninger om Forholdene i Østrig, Tjekkeslovakiet, Spanien og Kina. Kongressen vedtog Sympatitilkendegivelser for Kammeraterne og for Arbejderbefolkningen i det hele taget i disse Lande. Paa Kongressen forelaa Forslag om fortsat Støtte til det spanske Folk. Dette Forslag vedtoges, men det besluttedes yderligere, at I. T. F. skal oprette en særlig Fond, hvis Midler kan anvendes til alle af Kampen mod Fascisme og Nazisme ramte, saavel de direkte kæmpende som Emigranter.

Ogsaa den stadig stigende Rationalisering af Jernbanedriften var Genstand for Behandling. Kongressen paalagde Generalraadet at fortsætte Undersøgelserne vedrørende stedfundne Rationaliseringer og forsyne Organisationerne med Materiale, som giver dem Muligheder for effektiv Kamp mod Forringelser i Jernbanepersonalets Løn- og Arbejdsvilkaar.

For at opnaa yderligere Tilslutning til I. T. F., saa dette ikke blot bliver en Europæisk-Internationale, men en Verdensinternationale — der er allerede Medlemmer i Indien, Kina, Australien, Rhodesien, Argentina, Ecuador og Kanada — vedtoges det at oprette et Undersekretariat i Sydamerika.

Det paalagdes Eksekutivkomiteen (svarende

til vort Forretningsudvalg) at foretage en fuldstændig Revision af I. T. F.s Love, saaledes at Udkast til nye Vedtægter kan forelægges næste Kongres.

Det vedtoges at bibeholde Amsterdam som Forbundets Hovedsæde, men der blev dog givet Generalraadet Bemyndigelse til om fornødent at flytte Sekretariatet til et andet Land.

Som Sted for næste Kongres valgtes Madrid — eventuelt Barcelona —, men Generalraadet fik ogsaa i saa Henseende Bemyndigelse til om fornødent at fastsætte Kongressen til Afholdelse i et andet Land.

Under Hensyn til den stedfundne Forandring i Medlemstallet i de forskellige inden for Generalraadet repræsenterede Landgrupperinger (engelsktalende, tysktalende, skandinaviske m. v.) vedtoges det midlertidigt at foretage en Udvidelse af Generalraadet.

England, som er langt den største Gruppe, faar 3 Repræsentanter i Generalraadet i Stedet for 2 som hidtil; Frankrig, der er den næststørste, og Skandinavien, som nu er den tredjestørste Gruppe med ca. 215 000 Medlemmer, faar hver 2 Repræsentanter i Stedet for 1. Det nye Mandat, som herefter tilfaldt Skandinavien, blev overdraget Sekretær Chr. Vejre, der hidtil har været Stedfortræder for den anden skandinaviske Repræsentant, Ch. Lindley. De danske Jernbanemænd er altsaa nu repræsenteret i I. T. F.s Ledelse.

Til Generalraadet valgtes i øvrigt: Marchbank, Spence og Bewin (England), Jarrigion og Ehlers (Frankrig), Lindley og Vejre (Skandinavien), Maxamin (Polen), Brodecky (Tjekkoslovakiet), Bratschi (Svejts), Lambert (Belgien), Gomez (Spanien) og Chu Hsuef-fan (Kina). Generalsekretæren og dennes Stedfortræder er automatisk Medlemmer af Generalraadet.

Til Eksekutivkomiteen valgtes: Marchbank, Lindley, Jarrigion, Bratschi og Gomez. Endelig valgtes Moltmacher og Kiewit (Holland) til Medlemmer af Udvalget vedrørende den daglige Ledelse.

Til Generalsekretær genvalgtes E. Fimmen, til Sekretær for Jernbanesektionen i Stedet for den afdøde Nathans valgtes Tofahrn (Belgien), som tidligere har været i I. T. F. Endelig valgtes den hidtidige Kontorchef i I. T. F., Oldenbrock, til Sekretær for Sømandssektionen og til Stedfortræder for Generalsekretæren.

Der afsluttedes den sidste Dag med Taler om fortsat god Fremgang for I. T. F. og Af-syngelse af Internationale.

Under Kongressen var der Lejlighed til at deltage i en Udflugt til den nordlige og vestlige Del af Luxemborg. Paa en temmelig lang Strækning danner Floden Sur Grænseskel mellem Luxemborg og Tyskland. Deltagerne i Udflugten havde her Lejlighed til at iagttage en livlig Arbejdsvirksomhed paa de Bjergskraaninger, som laa paa den tyske Side af Floden. Man kunde ikke helt nøje konstatere, hvad det var for en Slags Arbejder, der blev udført, idet de fleste af Arbejdspladserne var indhegnet med Presenning eller Sækkelærred, men trods dette blev man dog hurtigt klar over, at det, der her var Lejlighed til at se, var Arbejder paa tyske Fæstningsværker.

## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### Omnormering!

Dagspressen har i den seneste Tid beskæftiget sig med en forestaaende Omnormering af Københavns Kommunes Tjenestemænd, og der nævnes bl. a., at der ønskes en Omnormering i Lighed med den, Statens Tjenestemænd fik ved Lønningsloven af 1931. Det er forstaaeligt, at et saadant Ønske næres fra den Kreds af Kommunens Tjenestemænd, der føler sig paa Linie med de af Statens Tjenestemænd, hvem Omnormeringen kom til gode.

Der var desværre Tjenestemænd, for hvem Loven af 1931 blev en endog stor Skuffelse, nemlig Motorførerstandens, her fandt man paa den Genistreg at omnormere nedad, idet man som bekendt fik rykket en Del Motorførere ned fra 12. til 13. Lønningsklasse. Naar det tages i Betragtning, hvilken rivende Udvikling Motordriften har taget siden 1931 og det stadig større Krav, der stilles til Motorførerne, er det forstaaeligt, at Kravet om en anden Normering ikke længere lader sig afvise, og det synes da ogsaa at man indenfor vor Forenings Hovedbestyrelse er ved at blive klar over, at et saadant Krav er berettiget, og at man ved en Lønningslovsrevision vil tage Spørgsmaalet op. I Foreningsbladet for 5. November 1938 ser man, at Centralorganisation I paa et Møde den 15. Oktober bl. a. har drøftet en Revision af Lønningsloven, og at det vedtoges at faa en saadan gennemført, naar Tiden findes belejligt. Det kan sikkert forventes, at det vil blive Vinter og Vaar — maaske nogle Gange —, forinden det findes belejligt, mon det derfor ikke var klogt, at vor Forening slog ind paa Linie med bl. a. Jernbaneforeningens Fremgangsmaade, nemlig den at opnaa Forbedringer paa de aarlige Normeringslove, hvilket synes at være lykkedes særdeles godt for den nævnte

Forening. Om dette nu skyldes Jernbaneforeningens dygtige Ledelse og Initiativ, eller det skyldes bedre Forstaaelse opefter, faar staa hen; men bortforklares kan det ikke, at naar visse Kategorier kan omnormes eller rykke op, hvad man nu vil kalde det, paa de aarlige Normeringslove, saa maa det ogsaa kunne lade sig ordne ad den Vej for Motorfolkernes Vedkommende, idet man gaar ud fra, at hvad Bageren kan opnaa, det kan Smeden ogsaa.

Motorførerne venter, at Retfærdigheden snart sker Fyldest, saaledes at vi kommer i den Lønklasse, hvor vi efter de Krav, der stilles til os, med Rette hører hjemme.

Helgoland, den 8. November 1938.

K. H. Gjortsvang.

## EN FRANSK JERNBANEFILM

De franske Organisationer har ladet indspille en Film over Jernbanelivet og Jernbanemændenes Virksomhed. Filmen er en Kulturfilm, som kan sidestilles med de bedste paa dette Omraade. Den er en Hymne til Jernbanen og Jernbanemændenes Gerning.

Den franske Presse har hilst Filmen med Begejstring. Den soc. Presses Udtalelser er naturligvis overdaadige, men Højrepressen sparer saa sandt heller ikke paa Lovord. *L'Intransigeant* skrev f. Eks.: »En Kulturfilm af første Rang, en af de skønneste Billedreportager, der nogen Sinde er vist i Frankrig. De smukke Optagelser i Filmen gør, at man kan sidestille den med de bedste Film«. *Paris Soir* skriver: »En straalende Kulturfilm, en Hymne til Lokomotivmænd, Banearbejdere og Folkene ved Rangerarbejdet. Et fortræffeligt Arbejde.«

Filmens Fortjeneste er dens Skildring af Jernbanerne og Jernbanepersonalets Liv. Den er mesterligt fremstillet, saa nær Virkeligheden som mulig.

Der er ikke anvendt Skuespillere ved Filmens Optagelse, rigtige Jernbanefolk er Hovedpersoner. Intet her er Fantasi. Alt er Virkelighed — paa et højt kunstnerisk Niveau. Vi har fornylig haft Lejlighed til at se Filmen i Paris, og det maa siges, at den fortjener at blive set af hele den store, brede Befolkning. Alle Samfundsklasser kan i Virkeligheden finde en saadan Filmsaften lærerig, opmuntrende og inspirerende.

Filmen begynder med, at nogle Børn i et Arbejderkvarter leger Futtog. Hvem kender ikke det fra sin egen Barndom! En Forfatter og hans Kone planlægger Ruten for en herlig Ferierejse. Ved en lille Station stiger Folk fra alle Samfundsklasser ind i Toget, og nu gaar Rejsen gennem Frankrig, forbi Søer, snedækte Bjerge, gamle Borge og Slotte, ned i dybe Dale, langs Floder og over Broer, igennem Tunneler — man oplever det skønne Frankrig.

Historien om Jernbanen fra dens første beskedne Begyndelse og til dens nuværende Fuldkommenhed rulles op for Tilskueren. Richard Trevithicks første Lokomotiv, Indvielsen i 1825 af George Stephensons Jernbane mellem Stockton og Darlington. Tre Maaneder senere optog den franske Ingeniør Marc Séguin,





som havde lært Stephenson at kende i England, sin Læremesters Arbejde i Frankrig. Samtidig fortsætter G. Stephensons Søn, Rob. Stephenson, sin Faders paabegyndte Arbejde. George var en almindelig Minearbejder, men hans Søn blev Ingeniør og besejrede Verden med sine Jernbanespor.

Om alt dette fortæller Højtaleren, medens hele Udviklingen samtidig ruller frem paa det hvide Lærred. Man ser baade det første Lokomotiv og de første Tog samt Nutidens moderne Indretning paa Jernbanernes Omraade.

Jernbanerne kan bruges til al Slags Transport; de franske Tog jager gennem Landet, de befordrer Malm og Kul fra Mineegnene, Fisk fra Havnene, Frugt og Blomster fra Syden. Vinankre fra Vinprovinserne o. s. v. Tilskueren følger med paa alle Rejser og begejstres over den Rigdom af afvekslende Scenerier, han faar at se.

Man ser Jernbanemændenes Arbejde paa nært Hold. Filmen viser, hvorledes de komplicerede Manøvrer foregaar paa Rangerbanegaarden. Man ser Afkoblingen, den automatiske Sporindstilling, de hydrauliske Bremsere til Regulering af Vognens Fart.

Der er en stor, aaben Banegaard med mange Sporflætninger, hvor Togstammerne ved kun ganske faa Menneskers Arbejde placeres i Tognettet. Ogsaa Arbejdet paa Banelinien faar man at se; dér, hvor det haarde Slid præsteres, Lokomotivføreren ved sin ansvarsfulde Post, Toget jager videre gennem en vidunderlig Natur, men han har ikke Tid til at se sig om, han koncentrerer hele sin Opmærksomhed paa Sporene foran sig; Lokomotivfyrbøderen skovler Kul

ind, og Ilden afspejles i hans Ansigt. Saaledes farer man med Lokomotivføreren gennem Frankrig, forbi Floder, langs Havets Strande, gennem grønne Dale, over Broer og Snelandskaber.

Filmen ledsages af Musik og Sang af et Arbejderkor. Iøvrigt er det ikke Personerne, som virker i denne Film — der er ikke mange Personer i den — det er Arbejdet, Jernbanemændens Gerning, som lyser ud af Billederne og holder Tilskuerne fangen. En Symfoni af Arbejde, Musik og fransk Landskab.

Den, der har set Filmen, bevarer Mindet om de smukke Billeder, om Jernbanemændenes intensive Arbejde, om Frankrigs vidunderlige Natur, akkompagneret af Musik og Rytmen af rullende Tog. En Film, som alle burde se, og som det forhaabentlig ogsaa lykkes at faa op til Danmark.

## DAMPLOKOMOTIVETS KØRETEKNIK

(Sluttet.)

Med tiltagende Kørehastighed maa Styringen trækkes op lidt efter lidt, og der maa ved en stram Køreplan køres med fuld Lokomotivydelse, saalænge Maksimalhastigheden ikke er naaet. De herfor nødvendige Fyldningsgrader (ved fuldt Gliderkassetryk) findes angivet i Tabellerne for Lokomotivernes fulde Arbejdsydelse. Til den hurtigste Igangsætning af et Tog under fuld Kraftydelse med et Lokomotiv af Type O1 (se Dansk Lok. Tid. Nr. 21, 1930), maa Fyldningsgraderne ved

40 km/T.	være	55 pCt.
60 »	»	45 »
80 »	»	38 »
100 »	»	35 »

Køretiderne for Hurtigtog kræver ved fuld Togbelastning energisk Igangsætning, derfor er en Tabel over Fyldningsgraderne for en given Hastighed af stor Værdi for Lokomotivføreren. Ud fra denne Kendsgerning har nogle Direktioner i Tyskland angivet Fyldningsgraderne for fuld Lokomotivydelse paa Hastighedsmaalene.

Lokomotivføreren kan saaledes under hvilken som helst Kørehastighed aflæse, hvor stor Fyldning der skal køres med for at opnaa den fulde Lokomotivydelse. Denne Tilkendegivelse af den egnede Fyldningsgrad ved forskellige Kørehastigheder muliggør ikke alene den bedste Udnyttelse af Lokomotivet, men er et Middel til at undgaa Overanstængelse af Lokomotivet og især Lokomotivkedlen ved for stor Dampfyldning i Cylindrene. Naar den fulde Ydelse ikke er paakrævet, køres der med en passende mindre Dampfyldning.

For at køre et Lokomotiv med den største Økonomi maa der i og for sig køres med fuldt Gliderkassetryk og lille Dampfyldning, dog med det vigtige Forbehold, at Lokomotivets rolige Gang under ingen Omstændigheder paavirkes deraf. Hvor lille Mindstefyldning et Lokomotiv kan køres med, maa i alle Tilfælde afgøres af Lokomotivføreren, som ud fra sin Erfaring mærker, hvornaar Lokomotivet begynder at løbe uroligt. Jo større Hastigheden bliver, desto større maa Mindstefyldningen være; til Eksempel maa et tysk O1 eller O3 Lokomotiv ikke køre over 120 km/T med mindre end 30 pCt. Fyldning. Bliver Hastigheden for stor ved denne Fyldning, maa Dampen drosles ved at indkniibe Regulatoren. Ved en Hastighed af 100 km/T løber de fleste Lokomotiver med enkelt Ekspansion endnu roligt med en Fyldning paa 25 pCt. Drosling er som Regel kun nødvendig, naar der køres med lette Tog paa horisontal Bane eller paa faldende Strækning. Naar der køres med indknebet Regulator, maa Fyldningsgraden ikke være mindre end den, som findes angivet.

Forfatteren omtaler herefter forskellige tyske Lokomotivtyper, som har en særlig Styring og større skadelige Rum i Cylindrene, og siger, at disse kan køres med kun 20 pCt. Fyldning uden at fremkalde uroligt Løb, hvorimod overdrevne korte Fyldninger paa alle andre hurtigkørende Lokomotiver maa undgaaes. Grunden hertil ligger i, at Kompressionstrykket vokser med Hastigheden og kan endog blive saa stort, at det kommer over Gliderkassetrykket. En for vidt dreven Kompression fremkalder store stødagtig optrædende Kræfter, der virker som Slag paa Drivværket.

Den Antagelse, at Dampforbruget bliver mindre ved mindre Fyldning, er ikke altid rigtig. Smaa Fyldningsgrader rummer den Mulighed, at Dampens Temperatur under Ekspansionen i Cylindrene falder saa stærkt, at den kommer ned paa Vaaddampstem-

peratur, hvorved Arbejdsprocessen, paa Grund af Fortætning i Cylindrene samt Genfordampning og det dermed følgende Varmetab, bliver uøkonomisk. Denne Ulempe træder saa meget stærkere frem, jo mindre Dampen er overhedet.

En meget udbredt Køremaade er den, at efter Igangsætningen (og endda under Igangsætningen) at indstille Styringen paa en bestemt Fyldningsgrad og et tilsvarende Gliderkassetryk, og saa køre til næste Station med omtrent konstant Lokomotivydelse; stiger Strækningen, køres der noget langsommere, og paa horisontal eller faldende Strækning tager Hastigheden til. Imod en saadan Køreteknik er der i og for sig intet at indvende, forsaavidt den foreskrevne Maksimalhastighed ikke overskrides, og Køretiden overholdes. Den har endad den Fordel, at den belaster Lokomotivet og særligt Kedlen omtrent med samme Kraftydelse hele Vejen; men er Køretiden stram og Toget fuldt belastet, kan Køretiden ikke overholdes med den Køremaade, og med hurtige gennemkørende Tog vil den altid medføre, at Maksimalhastigheden overskrides.

Hurtigtogenes Fremførelse er af Hensyn til det rejsende Publikum for største Delen opstillet saaledes, at der enten køres langsommere med meget store Tog, eller der køres med mindre Tog, hvis Køretid betinger, at der køres med den største tilladte Hastighed. Ofte er de sidstnævnte omtrent ligesaa store som de førstnævnte. Ved fuldt belastet Tog er der ingen nævneværdig Køretidsreserve, og det maa Lokomotivføreren tage i Betragtning og indstille sin Køremaade paa. Indtil Maksimalhastigheden er naaet, maa der køres med fuldt Gliderkassetryk, og Dampfyldningsgraden maa være, som Fyldningstabellen anviser. Under Fremførelsen af Hurtigtog, hvis Hastighed ikke kommer op paa Maksimalhastigheden og under Kørsel ned ad Bakker, maa Fyldningen selvfølgelig ogsaa reguleres i Forhold til Hastigheden. Lette Hurtigtog kommer hurtigt op paa Maksimalhastigheden, forsaavidt den ikke ligger over 120 km/T. Hvis der med et saadant Tog køres paa den omtalte gammeldags Køremaade med konstant Fyldning og Gliderkassetryk, saa vil det vise sig, at enten overskrides Maksimalhastigheden paa visse Steder eller ogsaa kommer Toget for tidligt til Endestationen. Det førstnævnte maa af Hensyn til Bremsvejen og Driftssikkerheden i det hele taget undgaaes under alle Omstændigheder.

Som det fremgaar af det foran sagte, er en vekslende Lokomotivydelse altid nødvendig; Lokomotivføreren maa derfor indstille Styringen til den fordelagtigste Fyldningsgrad, og saafremt den er indstillet til den mindste Fyldning, Lokomotivet kan taale, maa Hastigheden reguleres med Damptrykket i Gliderkassen. Dette finder desværre ikke altid Sted for Tiden, Lokomotivførerne kører ofte alt for langsomt op ad Bakkerne og taber Tid, naar de paa en tilsluttende Faldstrækning kan indvinde den tabte Tid. Følgen deraf er ofte bevislige Hastighedsoverskridelser paa Faldstrækningerne. Under Kørsel med en Hastighed, der ligger nær den øverste Hastighedsgrænse, maa Lokomotivførerne erindre, at Hastig-

hedsmaaleren er baseret paa Lokomotivhjul af Mid-  
delstørrelse; med tykke Hjulbandager viser den noget  
mindre, og med tynde noget mere end den virkelige  
Kørehastighed.

At køre med Damp til under Bremsning er i Al-  
mindelighed ikke tilstedeligt, da der derved bruges  
Damp uden at gøre Nytte som Drivkraft. Nogle Und-  
tagelsestilfælde er dog paa sin Plads. Under Kørsel  
med en Hastighed paa over 120 km/T med de svære-  
ste Hurtigtogslokomotiver bør Regulatoren aldrig luk-  
kes mere, end at der kan holdes en Damppude i  
Cylindrene til at optage og mildne Paavirkningen fra  
de frem- og tilbagegaaende Masser i Drivværket,  
som ellers vil skade Metalindstøningen i Lejepan-  
derne. Ligeledes under Driftsbremsninger for at sætte  
Hastigheden ned ind til en Station, da maa Regu-  
latoren først lukkes helt, naar Hastigheden er kom-  
met ned paa 120 km/T eller endnu bedre ned paa  
110 km/T. Skal et hurtigkørende Tog køre over en  
kortere Strækning med nedsat Kørehastighed f. Eks.  
fra 120 km/T. til 90 km/T., og der derfor foretages  
en Reguleringsbremsning, saa anbefales det, naar  
Køretiden er knap, at holde Regulatoren aaben, da  
der under Regulatorens Lukning, Betjeningen af  
Dampcylindrenes Trykudligningsindretning (som  
mange Steder i Tyskland maa aabnes og lukkes af  
Lokomotivføreren), Udlægningen af Styringen m. m.  
tabes for megen Tid. Kort før Hastighedsnedsættel-  
sen indknibes Regulatoren, saa der haves et Glider-  
kassetryk paa kun 4—6 at, derefter bremses Toget  
ned til den foreskrevne Hastighed, og efter Brem-  
sens Løsen aabnes Regulatoren saa meget, som det  
er nødvendigt for, at Hastigheden ikke skal synke  
under den foreskrevne nedsatte Kørehastighed for det  
foreliggende Strækningsafsnit. Naar dette er passe-  
ret, aabnes Regulatoren straks helt, og Styringen  
lægges om fornødent længere ud.

Under større Hastighedsnedsættelser f. Eks. fra  
120 km/T. til 40 km/T. for at køre langsomt over et  
Arbejdssted paa Sporet, skal Regulatoren lukkes.  
Sluttelig skal bemærkes, at det af Hensyn til Driv-  
værket og Lejepanderne er hensigtsmæssigt at holde  
et Damptryk i Gliderkassen paa 4—5 at, naar der  
skal køres under lang Afspærring med en Hastighed  
af 100 km/T. eller derover.

I den svære Hurtigtogsstrafik er Sand lige saa  
vigtig som Damp, en Erkendelse, som desværre ikke  
altid er tilstede. Sand tjener som bekendt til at for-  
høje Samhæftelsen mellem Hjulene og Skinnerne, og  
netop paa Stationerne, hvor der til den store Kraft-  
udfoldelse under Igangsætning kræves stor Gnid-  
ningsmodstand mellem Hjulene og Skinnerne, er  
Gnidningsmodstanden desværre mindst. En hurtig  
Igangsætning er derfor ikke altid mulig uden Sand.  
Ligeledes kan man med hurtigkørende Tog ikke  
undvære Sand, naar Skinnerne paa Strækningen  
er fugtige eller belagt med Blade. Sand er nød-  
vendig til Togets Fremførelse, og endnu mere til  
Togets Standsning for at hindre Hjulene i at glide  
paa Skinnerne. Sanding maa foretages med stor Om-  
hu. Kort før Toget standser, maa Lokomotivføreren  
sande kraftigt; thi saa er der betydelig mindre Mu-

lighed for, at Lokomotivet skal spille, naar den efter-  
følgende Igangsætning begynder. Under selve Igang-  
sætningen sandes kraftigt, hvis Sporet (Sporskifter)  
tillader det. Er Lokomotivet begyndt at spille, maa  
der under ingen Omstændigheder sandes, førend Spil-  
ningen er ophørt. Ved en rigtig Behandling af Sand-  
strøeren og Regulatoren indtræffer Spilning kun  
sjældent. Under Kørselen maa der ligeledes sandes,  
naar Overgange eller Skove passeres.

Angaaende Bremsningen skal her kun omtales det,  
som angaar hurtigkørende Tog. Den tilladte Maksi-  
malhastighed er, saafremt der ikke er særlige Stræk-  
ningsforhold til Stede, betinget af den til Raadighed  
staaende Bremsevej, d. v. s. Afstanden mellem det  
fremskudte Signal og Hovedsignalet, og denne Brem-  
sevej kan med et hurtigkørende Tog kun opnaas, naar  
der foretages en Farebremsning. Ved alle Farebrem-  
sninger maa Lokomotivføreren første Handling være  
at dreje Førerbremsehaandtaget i Farestilling med  
den ene Haand og samtidig aabne for Sandstrøeren  
med den anden, og derefter lukke Regulatoren. Det  
lyder mærkeligt, men da Bremsevirkningen er meget  
større end Lokomotivets Trækkeevne, bringes Toget  
hurtigere til Standsning, end naar Regulatoren lukkes  
først, og Bremsningen begynder saa meget senere.

F. Spøer



#### TAKSIGELSE

Da jeg nu fratræder Tjenesten, beder jeg mine Kamme-  
rater og Medansatte modtage min bedste Tak for de  
svundne Aar.

Mange Tak til Lokomotivførerafdelingen i Struer for  
Erindringsgaven og den dejlige Afskedsfest.

H. V. J. Helmerl.

#### STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE

##### Bestyrelsesvalg.

Der udskrives herved Valg til Statsbanepersonalets Sy-  
gekasse af 12 Bestyrelsesmedlemmer (og Suppleanter for  
disse).

Der skal af de bemidlede nydende Interessenter vælges  
en Gruppe paa 2 og af de ubemidlede nydende Interes-  
senter en Gruppe paa 10 Bestyrelsesmedlemmer. Valget,  
der gælder for 4 Aar fra 1. April 1939 at regne, skal finde  
Sted i Februar 1939.

Samtlige Interessenter er — uden Hensyn til Bemidlet-  
hed — valgbare inden for begge Grupper af Bestyrelses-  
medlemmer, men har kun Valgret inden for den Gruppe,  
de for Tiden tilhører.

Det fremgaa af Paategning paa Medlemskortene, hvor-  
vidt den paagældende Interessent er henført til Gruppen  
af bemidlede nydende (>bem<\*) eller til Gruppen af ube-  
midlede nydende Interessenter (>ubem<\*).

Kandidater, der ønskes opstillet ved Valg til Bestyrelsen, skal anmeldes for Sygekassens Kontor senest 15. December. Anmeldelsen skal være underskrevet af mindst 50, højst 75 Interessenter og indeholde Oplysning om, hvorvidt den eller de paagældende ønskes opstillet til Valg af de bemidlede eller ubemidlede Interessenter.

Opstillingen kan omfatte en eller flere Kandidater og er kun gyldig, naar de opstillede skriftligt har indvilget i Opstillingen. Samtlige under eet anmeldte Kandidater betragtes som hørende til een Liste og opføres paa denne i alfabetisk Rækkefølge. Ingen Kandidat kan opstilles paa mere end een Liste.

Det er tilladt at opføre Kandidater til Suppleanthverv særskilt paa Listerne.

De nærmere Regler for Valget findes som Bilag i Hæftet »Vedtægt m. m.«, der er fordelt til samtlige Interessenter.



*Udnævnelse fra 1.—11.—38:*

Lokomotivfyrbøder K. T. A. M. Albeck, Roskilde, til Lokomotivfører, Tønder (min. Udn.).

*Forflyttelse fra 1.—11.—38:*

Lokomotivfører J. K. Lokdam, Brande, efter Ansøgning til Langaa.

Lokomotivfører H. F. Hansen, Vordingborg, til Gedser.

Lokomotivfører A. K. Kleis, Gedser, efter Ansøgning til Kbhvns Godsbgd.

*Ophør af Funktion som Depotforstander fra 1.—11.—38:*

Lokomotivfører P. M. Bundgaard, Vordingborg (Depotforstander), er efter Ans. ansat til Tjeneste med Station som hidtil og med Ophør af Funktion som Depotforstander.

*Navneændring:*

Lokomotivfyrbøder H. C. Christensen, Korsør, hedder fra 15.—10.—38 Harry Christian Guldager.

*Ordensdekoration:*

H. M. Kongen har under 24.—10.—38 udnævnt Lokomotivfører J. F. Hviid, Nyborg, til Dannebrogsmænd.

*Afsked:*

Lokomotivfører A. Larsen, Tønder, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—38 (min. Afsked).

Lokomotivfører H. C. Fejring, Eshjerg, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—38 (min. Afsked).

Lokomotivfører C. C. Olsen, Københavns Godsbgd., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—1.—39 (min. Afsked).



**STATSBANEPERSONALETS  
BIBLIOTEKER**

**Nye Bøger.**

Sj.-Følster	Jyl.-Fjn	
18630		Larsen, Thøger: Udvalgte Digte.
18631	5747	Vachell, H. A.: Skolen paa Højen.
18632	14683	Biggers, E. D.: Honolulu-Mysteriet.
18633	17898	Corsari, W.: Den ubekendte Medspiller.
18634	17907	do.: Inden tre Dage.
18635	17906	Christie, A.: Stumt Vidne.
18636	17905	do.: Mordet paa Golfbanen.
18637	17904	Cheyney, P.: Giftblomsten.
18638	17910	Hume, D.: Sanderson sejrer paa Knock-out.
18639a	16672f	Proust, M.: Den genfundne Tid. I.
18639b	16672g	do. do. II.
18640	17924	Westenberger, H.: Dr. med. Karin Fischer privat.
18641	15978	Biggers, E. D.: Manden med Nøglerne.
18642	17926	Undset, S.: Selvportrætter (norsk).
18643	17858	Lin Yutang: Mit Land og mit Folk.
18644		Madsen, H.: Skovturbog.
18645	17983	Presskorn-Thygesen, N.: En drøj Tur.
18646	17971	Biering, G.: I sidste Sekund.
18647	17975	Friis, R.: Familiens Haab.
18648	17919	Böök, F.: Sommerleg.
18649	17920	Cheyney, P.: Skyd først — Lemmy.
18650	15154	Biggers, E. D.: Den sorte Kamel.
18651		Christie, A.: Mordet i Orientekspresen.
18652	17937	Halper, A.: Fabrikken.
18653	17932	Corbett, E.: Unge Mrs. Meigs.
18654	15597	Biggers, E. D.: Charlie Chan vender tilbage.
18655	17930	Cheyney, P.: Lerumy og den blaa Drage.
18656	17929	Bristow, G.: Indigo.
18657	17931	Christie, A.: Tragedie i 3 Akter.
18658	17934	Ehrenburg, I.: Mennesket lever ikke af Brød alene.
18659	17939	Marcher, A.: Tolv Timer ved Baren.
18661	17940	Ostenso, M.: Den stenede Mark.
18662	17936	Gunnarson, K.: Blandt svenske Bønder.
18663	17933	Cronin, A. J.: Borgen.
18664	17949	Værløse, J.: Jonna.
18665	17963	Munk, Kaj: Himmel og Jord.
18666	17945	Buhl, I.: Sidsel Orne.
18668	17957	Gravlund, T.: Per Præst.
18669	17988	Westerman, J. F. C.: En god Start.
18670	17972	Ehrencron-Kidde, A.: Minna i Storbyen.
18671	17968	Amundsen, S. S.: Marconi.
18672	17966	Engwald, N. R.: Eldorado.
18673	17954	Christensen, C. P.: 8 Mand savnet.
18674	17950	Reed, D.: Galskabens Kavalkade.
18675	17985	Skaarup, V.: Marco Polo.
18676	17962	Made, v. d. J. A.: Løsepenge.
18677	17999	Gustaf-Janson, G.: Mennesker og Millionærer.
18678	17965	Wolf, V.: Gæst i sit Fædreland.
18679	18007	Raymond, E.: Livets Overmagt.
18680	17964	O'Brien, K.: Mary Lavelle.
18681	17960	Kandel, A.: De sejrendes By.
18682	17953	Bromfield, L.: Og Regnen kom.
18683		Carlsen-Skiødt, J. C. A.: Købmand Lyngdal og Søner.

## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

18684	17952	Biggers, E. D.: Den kinesiske Papegøje.	18702		Petersen, Chr.: Kampen for Tilværelsen.
18685	17955	Cormer, R.: Jeg er Døden.	18703	18000	Hesselaa, P.: En Nat i November.
18686		Sjöman, H.: Det lysner i Morgen.	18704		Nielsen, A.: Mens Dagene gik.
18687	17946	Christie, A.: Døden i Luften.	18705	18004	Labberton, M.: Det store Spørgsmaal.
18688	17956	Elkjær, S.: Landfast.	18706	18001	Jakobas, A.: En miskendt Mand ser sig tilbage.
18689	17961	Lulofs, M.: Kuli.	18707	17997	Brandemose, Aa.: Det sidste Hus i Byen.
18690	17958	Henningsen, A.: Det rigtige Menneske.	18708	17996	Bjerresø, K.: En lang Nat.
18691	17947	Deeping, W.: Skæbnens Veje.	18709	17990	Dahl, V.: Jytte — og de andre.
18692	18013	Grant, J.: Den vingede Farao.	18710	17976	Heyliger, W.: Maalet naaet.
18693	17959ab	Horne, Michael: Arven.	18711	17979	Lütken, V.: En ganske almindelig Pige.
18694	18018	Bobé, L.: Thorvaldsen i Kærlighedens Aldre.	18712	17982	Ott, E.: Længe leve Tante Søren.
18695	18019	Curie, E.: Madame Curie.	18713	17991	Presskorn-Thygesen, N.: Vandrefugle.
18696	18021	Wyndham, R.: Blandt nøgne Folk.	18714	18012	Tracy, D.: Himmerige — Tur-Retur.
18697	18002	Kaczer, L.: Afrikas Aand dør ikke.	18715		Huizinga, S.: Den strømliniske Verden.
18698	18003	Korch, M.: Pigen fra Dale.	18716	17969	Bendixen, H.: I det 89. Minut.
18699		Jensen, Johs. V.: Den lange Rejse.	18717	17992	Okkels, J.: Milla paa Madeira.
18700	18005	Lane, R. W.: Frit Land.	18718		Majocchi, A.: Liv og Død.
18701	18008	Rosenkrantz, P.: Kaj Lykke.	18719	18028	Omre, A.: Flugten.

### 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

**KØB HOS VORE ANNONCØRER!**

### Aalborg

#### **J. J. Nielsen - Danmarksgade 54**

Største Lager 1

**fikst og solidt Rodtøj**

Telefon: 1844

**Absolut bedste Udførelse**



#### **M. J. Madsen**

Uretablisement

Bispensgade 1

Tlf. 992. Tlf. 992.

Kompagnihuset

**Aalborg.**

(Forretningen grundlagt 1892).

**Alpina**  
Schweitzer-Præcisionsuhre

#### **La France**

Boulevarden 1. Aalborg. Tlf. 1305.

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

**RESERVERET**

#### **Tag Bestemmelse om Ligbrænding!**

Oplysninger og Indmeldelsesblanketter sendes gratis overalt.  
Nordjysk Ligbrændingsforening, Prinsensgade 44. Telefon 1498.

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—16.  
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.**

Tlf. 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

**„Foto-Salonen“**

MODERNE PORTRÆTFOTO

Alt i Fotoartikler og Kino

I. Westergaard - Kongegade 23

**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.

Tlf. 60 Forlang Tilbud! Tlf. 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**

Ligsenge, Ligtøj og Kranse  
anbefales

➔ **Egne 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. Elektr. installatør

**Axel Nielsen**

Malermester

Christianslundsvej 54

Tlf. 155.

**NYBORG KULIMPORT**

& Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

**WERNER HANSEN**

URMAGER & GULDSMED

MELLEMGADE 11 — TLF. 530 — NYBORG

**Hotel Royal**

Koncert & Solistopræden

Otto Trasbo

Godtfred Petersens

**Købmandshandel,**

Strandvejen,

bringes i Erindring.

**Nyborg Statsbane- og Autofærge-Restaurat.**

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

E. Malling Mikkelsen.

Johannes Iversens

**Sadelmager- og Møbelforretning**

Nørregade

anbefales af D. L. F.

Husk!

**Ellen Hansen**

Modeforretning

Minka Jensens Eff.

Nørregade 10 • Telef. 594

Averter her i Bladet.

Støt

**D. L. T.s Annoncører!**