

NO 6

20. Marts 1938

38. Aargang

PERSONALESKIFTE MIDT OM NATTEN

Andetsteds i dette Nummer af Bladet bringer vi en Artikel, hvori en Indsender anstiller forskellige Betragtninger over Kørselsfordelingerne. Han peger særligt paa visse Tjenester paa den sjællandske Sydbane.

Ganske vist blander hverken Organisationen eller Bladet sig i Almindelighed ikke ukaldet i de lokale Tjenestefordelingssager; dette ordnes i de fleste Tilfælde bedst af Afdelingerne selv, da de jo har et indgaaende Kendskab til de lokale Forhold, der kan være af Betydning, og i visse Tilfælde spille en endog afgørende Rolle, naar en Kørselsfordeling skal bedømmes. Naar vi nu her beskæftiger os en Smule med visse konkrete Tjenester, er det altsaa ikke saaledes, at vi vil blande os i Afdelingsbestyrelsernes Anliggender, men ved at læse den ovenfor omtalte Indsenderartikel fik vi Lyst til at kige noget nærmere paa et af de kritiserede Forhold, nemlig Togene 2145 og 143, og vi skal aabent indrømme, at Personalets Utilfredshed paa dette Punkt er forstaaelig.

Det drejer sig om et Godstog fra København til Gedser og et Persontog fra København til Næstved. Alle vore Læsere vil af de anførte Numre vide, at Tog 2145 er Godstoget, og at Tog 143 er et Persontog.

Ved disse Tog stiller Tjenesten sig saaledes: Tog 2145 fremføres af en D-Maskine, der ved 18-Tiden benyttes til en Tur til Frihavnen, hvorfra den vender tilbage til Godsbanegaardens Station Kl. 19,11; der er saa 10 Minutters Rangering, saaledes at denne Maskine normalt

skal være paa Maskinafdelingens Sporomraade Kl. 19,21; den skal da — altsaa Kl. 19,21 — overtages af Gb.-Personalet, som skal køre Tog 2145. Dette Tog har Afgang Kl. 20,07, saa det er let at forstaa, at der ikke er megen Tid at rutte med, naar Maskinen skal gøres i Orden, drejes og være klar til rettidig Udkørsel.

Ved Midnatstid er dette Tog kommet til Haslev, hvor det overhales af Persontog 143, og saa bytter Godstogets og Persontogets Personale Tjeneste. Det førstnævnte Personale gaar efter 5 Timers Tjeneste ved Godstogskørsel over og kører Persontog, medens det sidstnævnte Personale efter ca. 3 Timers Tjeneste ved Persontogskørsel skifter over og fortsætter med at køre Godstog.

Hvorledes selve Bytningen foregaar, aner vi intet om; men da Persontoget kun har 1 Minuts Holdetid i Haslev, er det let at forstaa, at der ikke kan blive mange Sekunder, hvori Lokomotivpersonalet kan give hinanden Underretning om det ene eller det andet vedrørende de 2 Maskiner eller vedrørende Toget.

Vi skal dernæst se paa, hvorledes Tjenesten stiller sig for de Lokomotivmænd, der kommer fra København med Tog 143. De begynder Forberedelsestjenesten paa den S-Maskine, hvorved Toget køres, ved 21-Tiden. Der er Afgang fra Kh. Kl. 22,23, og Toget er som foran nævnt i Haslev ved Midnatstid. Da dette Tog i det hele taget kun løber 18 km længere end til Haslev, og da der kun er 25 Minutter til Toget er paa dets Endestation, Næstved, er det ikke saa

mærkeligt, at Personalet ikke rigtigt kan begribe, at de, umiddelbart før de kommer til Vejs Ende med deres Tog, skal gaa fra dette Tog og over i et Godstog, hvor de saa skal fortsætte Tjenesten i endnu 4—5 Timer.

Efter vor Mening er det for det første naturligt at lade et Personale fratræde, 25 Minutter før et Tog er ved sin Endestation, og vi synes for det andet, at det er vel smart at anordne Personalebytning midt om Natten, uden at der gives Personalet blot den allerbitterste Tid til at kunne give hinanden Oplysning om et eller andet Maskinen vedrørende, og det gør der ikke i dette Tilfælde, hvor Tjenesteskiftet skal foregaa i Tiden fra Kl. 0,04—0,05.

Vi ved saare vel, at der fra Distrikternes Side sættes meget haardt ind paa et gennemrationaliseret Maskinløb, og vi har ved forskellige Lejligheder paapeget, at det i Virkeligheden er denne Rationalisering, som medfører Vanskeligheder med Hensyn til Tilrettelæggelsen af Personalets Tjeneste, idet man har været bundet til at tilrettelægge denne efter Maskinløbene, og da der nu engang er Forskel paa, om der disponeres over levende Mennesker eller Maskiner, er det saare let at forstaa, at der paa denne Maade opstaar Vanskeligheder.

Det foran omtalte Eksempel paa Tjenestetilrettelæggelse staar ogsaa i Forbindelse med Maskinløbet. Tog 2145's Maskine maa tilsyneladende ikke stoppe op undervejs, den skal igennem til Gedser, og betjenes som Følge deraf baade paa Nedturen og paa Hjemturen af 3 forskellige Sæt Personale, og det er efter vor Opfattelse et Spørgsmaal, om dette nu alligevel i Længden er det mest økonomiske for Statsbanerne. Alle, der har Kendskab til Jernbanedrift og Lokomotivvæsen, ved, at der med Hensyn til Materialeforbrug og Istandholdelse af Lokomotiverne opnaas langt den største Økonomi, naar hvert Lokomotiv betjenes af eet, eventuelt to, Sæt Personale; men det er givet, at hvis en Maskine skal til at gaa paa Vandring, saa det bliver en Allemandsmaskine, saa spores dette inden ret lang Tid. Maskinen bliver ikke holdt i den Stand, det er mest ønskeligt og mest formaalstjenligt, og der kan vel heller næppe være Tvivl om, at en saadan stadig Skiften Personale har sin væsentlige Indflydelse paa f. Eks. Olieforbruget.

Vi ved ikke, om der andre Steder Landet

over skulde findes Tjenester, der er tilrettelagt som de her omtalt, men vi føler os forvisset om, at det vil være i Statsbanernes egen Interesse at komme bort fra saadanne Forhold. Der kan jo af og til være noget i Vejen med et eller andet Lokomotiv; det kan være en varm Stang eller et varmt Hjul, eller det kan være Fyret, det drejer sig om. Ligeegyldigt hvad det er, saa er det i saadanne Tilfælde ikke særligt hensynsfuldt, at man ved Personaleskifte — oven i Købet midt om Natten — skal kunne bebyrde et Personale, som i et Antal Timer har udført Tjeneste paa eet Lokomotiv, med at gaa over og overtage en Maskine med en eller anden Defekt, som gør Togfremførelsen endnu besværligere; Nattjenesten er i sig selv streng nok.

Vi har, som vi sagde i Artiklens Indledning, ikke villet blande os i hverken Københavns eller Gedsers Kørselsfordelingsforhold, men har ved de her fremsatte Bemærkninger ønsket at anstille nogle Betragtninger over, hvad der kan siges at være rimeligt, og det er vort Haab, at Distrikterne, som vel nu er i Gang med Udarbejdelse af Kørselsfordelingerne for Sommeren, vil se at komme bort fra Forhold, som de her omtalte.

DET MIDLERTIDIGE LØNTILLÆG

Folketingets Lønningsudvalg, som har behandlet Forslaget til Lov om midlertidigt Løntillæg til Statens Tjenestemænd, har afholdt Samraad med Finansministeren og herunder drøftet Spørgsmaalet om en eventuel Ændring af den foreslaede Procentsats for Tillægget til Lønninger (Pensioner, Ventepenge) under 1 500 Kr.

Udvalgets *Flertal* stiller Forslag om, at Tillægget til ovennævnte Lønninger m. v. fastsættes til 12 pCt., dog højst 168 Kr., hvorved opnaas en væsentlig Simplificering ved Beregningen af Tillægget.

Merudgiften ved Ændringen andrager ca. 100 000 Kr., idet denne medfører en lille Forhøjelse af Tillægget for de mindste Lønninger og Pensioner.

Finansministeren har givet sin Tilslutning til den omhandlede Ændring, og Udvalgets

Flertal indstillede herefter Lovforslaget til Vedtagelse med nedenstaaende Ændringsforslag.

Et *Mindretal* stillede det Ændringsforslag, at alle Tjenestemændene faar 2 Portioner af Reguleringstillægget. Dette vil svare til en Merudgift for Statskassen paa ca. 2 Mill. Kr., men giver en Løsning, der mere er i Overensstemmelse med Lønningslovens Principper, medens det af Regeringen fremsatte Lovforslag betyder en Nivellering og navnlig er en Uretfærdighed imod Tjenestemændene i de Lønklasser, for hvilke de nye Skattetillæg vil betyde en væsentlig Merudgift. I Ændringsforslaget er optaget en til Flertallets Ændringsforslag svarende Bestemmelse om Ændring af Procentsatsen for Lønninger under 1 500 Kr. til 12 pCt.

Det af *Flertallet* stillede Ændringsforslag har følgende Affattelse:

Til § 2.

2) Stk. 1, andet Punktum, affattes saaledes:

»Hvis Lønningen (Pensionen, Ventepenge) ikke andrager 1 500 Kr., udgør Tillægget 12 pCt. af fornævnte Lønning (Pension, Ventepenge), dog højst 168 Kr.«

Denne Ændring blev vedtaget i Folketinget. I Landstinget blev Lovforslaget ikke henvist til Udvalgsbehandling; det vedtoges her ved 3. Behandling den 16. ds. i Folketingets Affattelse og er dermed færdigt fra Rigsdagen.

Under Hensyn til det fremrykkede Tidspunkt kan Statsbanernes Bogholderkontor ikke naa at faa Lønlisterne pr. 1. April udarbejdet efter de nye Tillægs Størrelse. Som Følge deraf vil der den 1. April blive udbetalt Lønning som efter den hidtil gældende Ordning, og der vil saa i de nærmeste Dage efter den 1. blive udsendt Supplementslistes, hvorved det nye Tillæg vil blive anvist, dog med sædvanligt Fradrag af Sygekassekontingent.

LEVETID OG DØDELIGHEDSAARSAGER

I sidste Nummer af Bladet bragte vi paa Grundlag af Statistisk Departements Meddelelser nogle Oplysninger om den konstaterede Stigning i Befolkningens Levetid. Da det netop træffer sig saaledes, at det engelske Lokomotivmandsforbunds Fagblad har beskæf-

tiget sig med samme Emne, men paa anden Basis, finder vi Anledning til at gøre vore Læsere bekendt med vort engelske Broderorgans Artikel. Denne fandtes i Februarnumret og har følgende Indhold:

»I de sidste 80 Aar er Gennemsnitslevealderen for Mænd steget fra 38 til 61 Aar og for Kvindernes Vedkommende fra 40 til 64 Aar. Denne bemærkelsesværdige Fremgang maa vel nærmest tilskrives den stigende, almindelige Hygiejne samt ikke mindst den rent tekniske Hygiejne.

Gennemsnitslevealderens Stigning er definitivt konstateret i alle civiliserede Lande, en Stigning, der vel ogsaa kan føres hen til, at man nu har overvundet Aarsagerne til de mange Epidemier, som i Fortiden kostede mange Mennesker Livet. Endvidere er der jo sket adskillige Forbedringer for saa godt som alle beskæftigede. Men det skal ogsaa erindres, at der i Nutiden beskæftiges en meget stor Menneskemængde ved, hvad man kan kalde »Nye Arbejdsomraader«.

Statistikker udsendt af U. S. A.s Arbejdsministerium giver for saa vidt et meget godt Billede af disse nye Tilstande. I Alderen fra 15 til 64 Aar var den gennemsnitlige Alder ved Død 49 Aar for alle beskæftigede Arbejdere; for Lokomotivmænd og Togpersonale var den 43 Aar, medens den for andre Jernbanemænd, som f. Eks. Stationsarbejdere, Bancarbejdere, Ledvogtere, Vognvaskere, var 52 Aar.

Engelske Statistikker giver et noget andet Billede. Tager man Tallet 1000 som proportionalt for Alderen ved Død mellem alle beskæftigede Arbejdere i Alderen fra 20 til 65 Aar er Lokomotivførere samt Lokomotivfyrbødere repræsenteret ved Tallet 792, Togpersonalet ved Tallet 782 og alle andre Kategorier — beskæftiget ved Jernbanerne — ved Tallet 914.

Amerikanernes Statistik, der er baseret paa Tal fra »The Metropolitan Life Insurance Company«, tillader at drage følgende Slutninger:

Den fremtrædende Aarsag til Dødeligheden blandt Lokomotivmænd og Togpersonale i ovennævnte Aldersklasse er det store Antal af døde foraarsaget ved Ulykker. Det samme gaar igen i engelsk og andre Landes Statistik. Tager man Tallet 100 som et proportionalt Tal for Død foraarsaget ved Ulykker for alle

Arbejdere, finder man, at elektriske Linie-mænd repræsenterer det højeste Tal, nemlig 281. Lokomotivmænd og Togpersonale er Nummer to paa Listen med Tallet 241, medens alle andre ved Banerne beskæftigede er Nummer ni paa Listen repræsenteret ved Tallet 177. I Sammenligning med tidligere Aar er der dog sket en betydelig Reduktion af Død forårsaget ved Ulykker, og der er vel ingen Tvivl om, at Fremtidens endnu bedre Sikkerhedssystemer vil reducere Tallet yderligere.

Astma og lignende Sygdomme er ret sjældent Dødsårsag blandt Lokomotivmænd. Tuberkulose er ogsaa sjælden set i Forhold til andre beskæftigede Arbejdere, kun 61 for Lokomotivmænd og Togpersonale, naar man tager Tallet 100 for andre Arbejdere; for andre ved Banerne beskæftigede er Tallet 87. Død som Følge af Apopleksi og Nyresygdomme er højere hos Lokomotivpersonalet end hos andre beskæftigede Arbejdere, endskønt man har konstateret, at Dødsårsagen ved Nyresygdomme — efter gamle Statistikker — er dalet med 36 pCt. for Lokomotivmænd, medens den for den mandlige Del af Befolkningen kun er dalet med 23 pCt. Tallet for Stofskiftesygdomme er temmeligt højt, 154, sammenlignet med 100 for andre Arbejdere. Grunden til dette er ret uforklarligt, men maaske Arbejdets Art, der belaster Nerverne stærkt, har sin Indflydelse derpaa. Tre Slags Sygdomme er almindelige hos alle Lokomotivmænd: Sygdomme forårsaget ved Ulykker, Mavesygdomme samt Gigt og rheumatiske Lidelser. Mavesygdommene skyldes vel de uregelmæssige Maaltider, og Gigt samt rheumatiske Lidelser er vel en Følge af den stadige Paavirkning af skiftevis varm og kold Luft.«

Dette er det engelske Lokomotivmandsblads Betragtninger over Levetid og Dødsårsager. Der er adskilligt heri vi danske Lokomotivmænd nikker genkendende til; Mavesygdomme og Gigtlidelser er fremherskende blandt Lokomotivmænd i alle Lande, og vi kan tilføje, at der næppe er Tvivl om, at ogsaa den megen Nattjeneste har sin store Andel i, at Lokomotivpersonalets Helbred nedbrydes forholdsvis hurtigt.



FRA MEDLEMSKREDSSEN

Vore Tjenestefordelinger.

Snart staar vi igen overfor et Køreplansskifte, og lad det være sagt med det samme, at der for Personalet i 1. Disrikt er stor Interesse for, hvorledes det vil forme sig i den kommende Tid. Storstrømsbroens Aabning i Efteraaret virkede desværre saaledes, at Turene blev indskrænket med flere Sæt Personale paa forskellige Depotter, og ligeledes blev Turene omlagt, desværre ikke alle paa en lige heldig Maade.

Fra det Personales Side, som kører i de omlagte Ture paa Gb., har der lydt ikke saa faa Beklagelser over de Tjenester, som er budt dem, og der er absolut heller ingen Tvivl om, at disse Beklagelser er fuldt berettigede. Ogsaa fra det i Gedser stationerede Personale er der kommet Anker over Tjenesten.

Lad os i det efterfølgende blot fremdrage nogle faa Eksempler: Hurtigtogene paa Sydbanen, de saakaldte Berlinertog, bliver, som bekendt, fremført med de nye svenske E-Maskiner, en Maskintype der kræver et stort fysisk Arbejde at betjene under Kørslen, og det forberedende Arbejde som Smøring og Eftersyn tager meget lang Tid. Ikke destomindre er Tjenesten tilrettelagt saaledes, at der efter hvert Togs Fremførelse fra Gedser til København, kun er et Par Timers Ophold paa sidstnævnte Depot. Det er i Virkeligheden en saa effektiv Udnyttelse af Personalet, at man maa reagere, og selv om en Omlægning af Tjenesten ved nævnte Togs Fremførelse eventuelt skulde medføre en Merudgift, vil Statsbanerne alligevel i det lange Løb staa sig ved det: thi det er sikkert: ønsker man fra Distriktets Side til det kommende Køreplansskifte at tilrettelægge Tjenesten for Gedserpersonalet, som den har været i indeværende Køreplansperiode, vil der blive reageret meget kraftigt, der findes dog en Grænse for Lokomotivmændenes Ydæevne.

Det er vel heller ingen Hemmelighed, at de Begyndelsesvanskeligheder med Hensyn til Fyringen og deslige, der har været paa de nye E-Maskiner, af bedste Evne og med god Vilje er blevet bekæmpet af Personalet med stort Ophud af Energi. Men Spørgsmaalet er, om Personalet i det lange Løb kan vedblive at have denne Energi i Behold, for saa vidt der ikke ændres ved deres Tjenesteforhold.

For Personalet paa Gb. er Ankerne over Sydbanekørslen ogsaa de fremherskende. Der er ingen som kan forstaa, hvorfor Tjenesten er tilrettelagt saaledes, som det for Eksempel er Tilfældet med Togene 2145 og 143. Førstnævnte Tog bliver fremført af et Sæt Personale fra København til Haslev, hvorefter Tog samt Maskine bliver overtaget paa Stationspladsen af det Sæt Personale, der har fremført Tog 143 fra København til Haslev, hvorefter sidstnævnte Togs Personale fremfører 2145 til Nykøbing F., medens Tog 2145's Personale viderefører Tog 143 til Næstved. Denne Bytning af Tog og Maskine paa en Stationsplads midt om Natten er meningsløs og noget, der absolut bør afskaffes. En rationel Udnyttelse af Maskinerne maa vi vel godkende, men det kan ogsaa drives for vidt, og naar man kender den Indstilling, Lokomotivmænd faar i Aarenes Løb med Hensyn til den Maskine, man

selv har opsmurt og eftersat, og man saa i Løbet af nogle faa Minutter skal overtage den anden Maskine paa en Station, saa er der ingen Tvivl om, at det fra Administrationens Side er en uklog Tjenestetilrettelæggelse. Vilde det ikke være ganske naturligt at benytte Næstved som Endestation for saavel Godsbanegaardens som Gedsers Personale, i hvert Fald de Tog, der standser ved alle Stationer. For det i Næstved og Vordingborg stationerede Personales Vedkommende vilde der vel alligevel kunne tilrettelægges gode og rimelige Tjenester.

Det skal erkendes, at de Tog, der fremføres over Sydbanen, og som standser ved alle Stationer fra Roskilde til Nykøbing F., i Almindelighed ikke er store Tog, fraregnet om Søndagen, men alligevel er der dog ca. fire Timers Kørsel, og der kræves med de nuværende knappe Køretider et intensivt Arbejde af Personalet hele Tiden fra Afgang til Ankomst.

En anden Grund til Anke ved de nuværende Tjenestefordelinger er Søndagstjenestens Opstilling. Det er jo en gammel Traver fra Distriktets Side, at Søndagstjenesten kan der absolut ikke ændres ved, vi maa jo huske paa de 22 Helligdagsfriheder, der skal skaffes osv. osv. Men alligevel er det i nogle Tilfælde drevet saa vidt, at man har Lov til at sige, at det er en grov og hensynsløs Udnyttelse af Personalet. Taget som Helhed er der virkelig Grund til Utilfredshed med adskillige af de nuværende Tjenester, og der maa absolut ske en Ændring til det bedre, naar vi om kort Tid bliver præsenteret for de nye Kørselsfordelinger. Det maa erindres, at de Vanskeligheder, der var ved Størstrømsbroens Ibrugtagen, saasom Omlægning af de engang udsendte Kørselsfordelinger m. m., blev modtaget af Personalet, uagtet der var Grund til Indsigelser. Dette var i Erkendelse af, at som den levende Organisme Statsbanerne nu engang er, skulde vi i Fællesskab søge at komme over den første vanskelige Tid.

Et Spørgsmaal, som blandt de Tillidsmænd, der har med Kørselsfordelingerne at gøre, har været diskuteret ved de sidste Kørselsfordelingers Udsendelse, er hvorledes Forhandlingsretten med Hensyn til forskellige Ændringer skal forstaaes. Der stilles fra de ansvarlige Tillidsmænds Side beskedne og maadeholdne Krav, og tilbage fra Distriktet kommer nogle faa uvæsentlige Ændringer og dermed færdig. Var det ikke paa Tide, hvad der forøvrigt har været fremdraget før, at man fandt en anden Form for Praktiseringen af denne Forhandlingsret; thi som den virker nu, har den ikke megen Værdi. Nu er det ikke Meningen i denne Artikel at komme ind paa den Omdannelse der foregaar, med Hensyn til Statsbanernes Fremdriftsmidler, en Omdannelse der vel er i Overensstemmelse med Teknikkens Udvikling og Tidens Krav, og som man med et moderne Udtryk kalder for Rationalisering. Men det maa ikke glemmes, at de Mænd, der er beskæftiget paa ligemeget hvilket Fremdriftsmiddel, har en menneskelig Ret til at tale med om Tingene, en Ret der gerne skulde udbygges mere og mere i fuld Overensstemmelse med de demokratiske Ideer, som vi jo alle er stærke Tilhængere af.

S. Suneson.

KNORRS FULDAUTOMATISKE FØRER- BREMSEVENTIL »C«, DENS BETJENING OG DENS FORTRIN

Af *Erwin Wagner*, Berlin.

Ved Togbrensens Forandring fra Vakuum til Trykluft, som paa Grund af sin praktisk mulige Højde af Luftrykket medfører mange Fordele, indfører De danske Statsbaner nu Hildebrand-Knorr-Bremser i dens nyeste Udførelsesform.

Hildebrand-Knorr-Bremsernes særlige Fortrin er Bremsevirkningens fine Regulerbarhed opad og nedad, dens fremragende Tilpasningsevne til alle driftsmæssige og tekniske Betingelser, samt dens store Tilforladelighed, hvilke fuldstændiggøres med Knorrs nye selvregulerende Førerbremseventil »C«.

Førerbremseventilen »C« repræsenterer det videst gaaende Skridt indenfor Bremseteknikken i de sidste 25 Aar. Med den er man i Stand til at udnytte alle givne Muligheder, som er fremkommet med nyere Bremses, og den er ydermere ved sin automatiske Virkemaade et betydeligt Fremskridt i Henseende til Lokomotivførerens Betjening af Bremsen. Den indskrænker Agtpaaagivenheden paa Bremsens Betjening til et Minimum, saa Lokomotivføreren i de afgørende Minutter, i hvilken Bremsen skal betjenes, kan have sin Opmærksomhed henvendt paa Strækningen, Signalerne og Maskinen.

Billedet 1 viser Førerbremseventilen anbragt i Førerhuset paa et dansk Eksprestogslokomotiv.

I det følgende er Betjeningen af Førerbremseventilen kort beskrevet med Henvisning til Løttelserne for Lokomotivføreren under Bremsning.

Førerhaandtagets Stillinger.

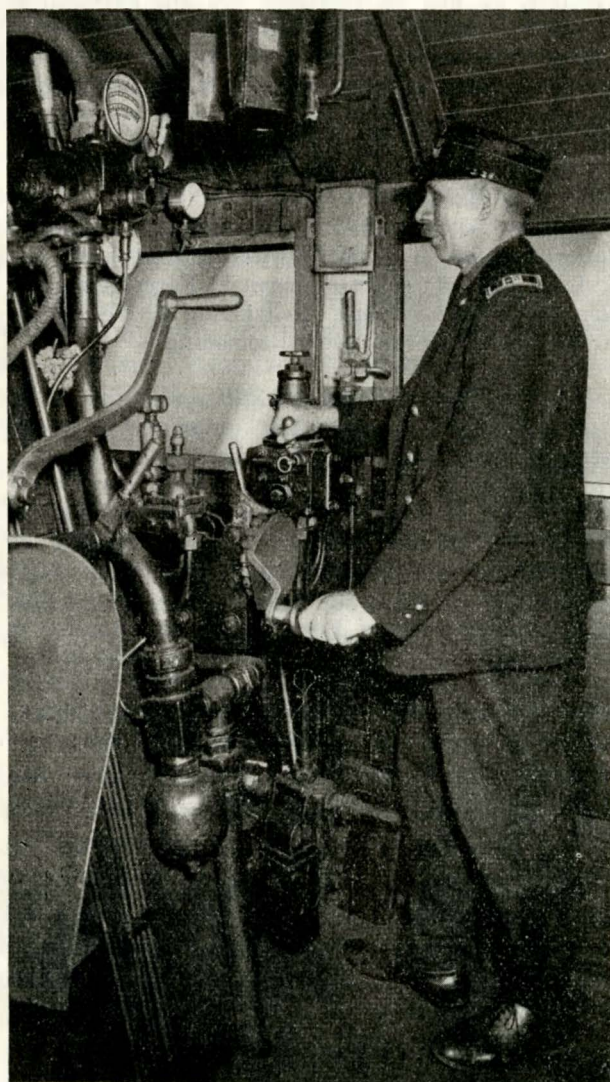
Førerhaandtaget paa den automatiske Førerbremseventil adskiller sig i de enkelte Stillinger noget fra Stillingerne i den gamle Drejeglides-Førerbremseventil. Som Billedet 2 viser, findes der en Kørestilling, et Omraade med Driftsbremsestillinger og Fuldbremsestillingen med dertil hørende Hak, (som ogsaa udgør Omraadet for Løsestillingerne) i hvilke enhver Beliggenhed af Førerhaandtaget tilsvarende et bestemt Ledningstryk. I Fortsættelse af disse Stillinger følger Farebremsestillingen. Foruden de nævnte Stillinger findes der for særlige Opgaver to laasede Stillinger, hvoraf den ene ikke bruges under normal Drift. Det er Særstillingerne 1 og 2. Tallet paa de Stillinger, som benyttes i Almindelighed, er altsaa meget lille.

Bremsning.

Skal der foretages en Driftsbremsning for at nedsætte Kørehastigheden, drejes Førerhaandtaget ud af Kørestillingen, i hvilket det sædvanligt har sin Plads, og hen i det andet eller tredje Hak. (Om Betydningen af det første Hak, se under Løsen.) Dermed bliver Normaltrykket i Hovedledningen paa 5 Atm. nedsat 0,5 til 0,6 Atm., og alle Togets Bremses træder i Virksomhed. En Stigning i Bremskraften opnaas efter Behov ved at dreje Førerhaandtaget hen i de følgende Hak indenfor Driftsbrem-

seomraadet. Enhver Stilling Førerhaandtaget indtager indenfor Driftsbremseomraadet, tilsvarende et bestemt Lufttryk i Hovedledningen. Førerhaandtaget behøver altsaa ikke at drejes bestandig fra Brems til Afslutningsstillingen, men drejes kun hen i Hakket for den valgte Bremsning og bliver liggende der. I hvert af disse Bremschak samt i Kørestillingen opretholder Førerbremseventilen automatisk Hovedledningstrykket i den Højde, der er overensstemmende med Førerhaandtagets Stilling.

Selv naar der er Utætheder paa Hovedledningen, eller under Efterfyldning i Bremsecylindren (Erstatning for eventuelt Tryklufttab i Bremsecylindren) synker Trykket ikke i Hovedledningen, da der i saadanne Tilfælde strømmer Trykluft fra Hovedluftbeholderen ind i Hovedledningen. Uønsket Trykstigning i Hovedledningen, som kan forekomme med andre Førerbremseventiler paa Grund af en tilsnudet eller utæt Reduktionsventil og fremkalde en ubehagelig Overladning i Togets Bremse (særligt i korte Tog), kan



Billede 1. Knorrs fuldautomatiske Førerbremseventil monteret paa et dansk Ekspreslokomotiv.

ikke forekomme med den fuldautomatiske Førerbremseventil, da den lader hele Togets Luftoverskud undvige gennem Udstrømningsledningen.

Skal man standse et Tog, maa man — særligt under store Kørehastigheder — bremse noget kraftigere. For haard Bremsning behøver man ikke at frygte, da Førerbremseventilen uafhængig af Togets Længde automatisk regulerer Trykfaldets Fordeling i Hovedledningen. Førerbremseventilen gør det endvidere paa en ganske simpel Maade muligt at bringe Toget til at standse roligt, medens Bremserne løsner sig.

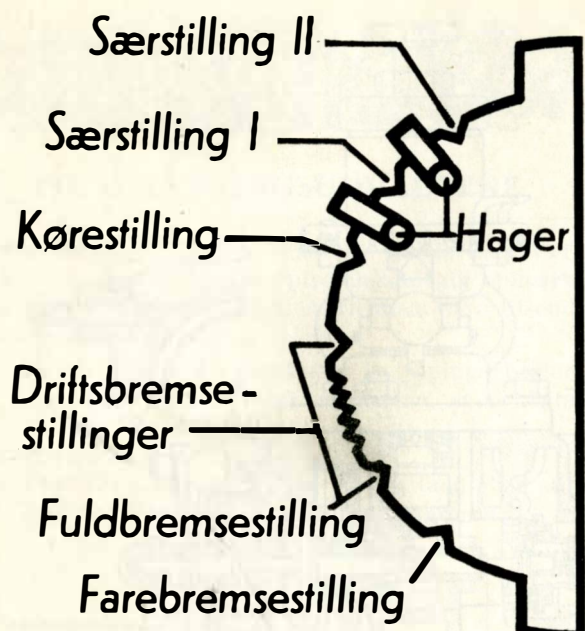
BremSENS LøSEN.

Naar Bremsen kun skal løses delvis, f. Eks. for at regulere Hastigheden under Kørsel paa en Faldstrækning, drejes Førerhaandtaget et eller flere Hak — tilsvarende den ønskede Løsegrad — hen imod Kørestillingen. Derved stiger Hovedledningstrykket noget, og Bremsen løses i Forhold dertil. Drejer Lokomotivføreren Førerhaandtaget hen i det første Hak fra Kørestillingen, kan han løse til en saa svag Bremsning, som af Hensyn til Styreventilernes sikre Funktion ikke vilde være mulig, naar Bremsningen paabegyndes i den Stilling.

BremSENS LøSEN med Fyldestød.

Skal Bremsen løses hurtigt, drejer man Førerhaandtaget hen i Hakket for det valgte Løsetrin og betjener straks derefter den paa Førerhaandtaget siddende Fyldestødsklinke, ved at trykke den opad. Denne fremkalder et Fyldestød, hvis Længde Førerbremseventilen afpasser automatisk, under Paavirkning af Luftbehovet i Hovedledningen, d. v. s. Løsetrinets Størrelse og Togets Længde. Om det er et lille eller stort Løsetrin, om der skal løses fra en Farebremsning eller en Fuldbremsning, om Toget er langt eller kort, om der er mange eller faa Bremsvogne i Toget, saa faar Fyldestødet dog altid den rigtigt tilpassede Længde. Selv Højden af det tilstedeværende Hovedluftbeholdertryk kommer ind under Førerbremseventilens Virksomhed, idet Fyldestødet bliver længere ved lavere Hovedluftbeholdertryk og tilsvarende kortere ved højere Hovedluftbeholdertryk. Under Fyldestødsklinkens Betjening behøver Lokomotivføreren kun at indlede Fyldestødet med et enkelt, kort Tryk paa Fyldestødsklinken, og kan saa slippe den uden at Førerbremseventilens automatiske Arbejde afbrydes. Paa den anden Side skader det ikke, at han holder Fyldestødsklinken optrykket længere end nødvendigt, thi Fyldestødet holder alligevel op rettidigt.

Med en af de gamle Førerbremseventiler synker Hovedledningstrykket oftest under Normaltrykket, saa snart Førerhaandtaget efter et Fyldestød og en stor Fyldning er drejet fra Fyldestillingen til Kørestillingen, saafremt Lokomotivføreren ikke først finder en vanskelig opnaaelig Mellestilling mellem Fyldestillingen og Kørestillingen. I Modsætning hertil holder den automatiske Førerbremseventil Hovedledningstrykket lidt over Normaltrykket efter et Fyldestød og tilpasser lidt efter lidt Hovedledningstrykket til Normaltryk. Dette foregaar saa langsomt, at



Billede 2. Førerhaandtagets Stillinger.

der ikke vil forekomme skadelig Overladning i de forreste Vogne og Bremsen træder ikke i Virksomhed. Denne Trykregulering giver først en større Trykforskel i Hovedledningens forreste og dens bageste Ende, og jo større Forskellen er, desto større bliver Fyldeluftstrømningen i Hovedledningen, hvorved Togget fyldes hurtigt og Bremsens Løsen fremskyndes. Størrelsen af den forbigaaende, supplerende Trykhøjelse er umiddelbart afhængig af Fyldestøds Længde og saaledes af Luftbehovet. Derud fra, og ud fra Førerbremseventilens nøjagtige Tilmaaling af det paakrævede Fyldestøds Længde opnaas de korteste Løsetider som overhovedet er mulige.

Farebremsning.

En Farebremsning foretages ved at dreje Førerhaandtaget hen i Farebremsestillingen. I denne udluftes Hovedledningen hurtigt gennem en stor Udstrømningsaabning. Bremsens Løsen efter en Farebremsning gennemføres ved at lægge Førerhaandtaget i Kørestillingen eller ogsaa i en Stilling indenfor Driftsbremseområdet, i hvilke Fyldningen kan foregaa med eller uden Fyldestød.

Fyldning af Tog.

Naar et Tog skal fyldes for at oplades eller for at løse Bremsen, og Fyldeprocessen indledes med et Fyldestød, kan det forekomme, at Hovedledningstrykket, der straks efter Fyldestødet bliver over 5 Atm., synker under 5 Atm., fordi Hjælpeluftbeholderne i Toget optager mere Luft end Førerbremseventilen indlader. Under disse Omstændigheder kan man tilføre Hovedledningen mere Luft ved at trække i Overladningsventilens Ring, idet Gennemgangsarealet for Fyldeluften i Førerbremseventilen bliver større derved og foranlediger større Lufttilførsel til Hovedledningen.

Særstilling 1. (Forspandsstillingen.)

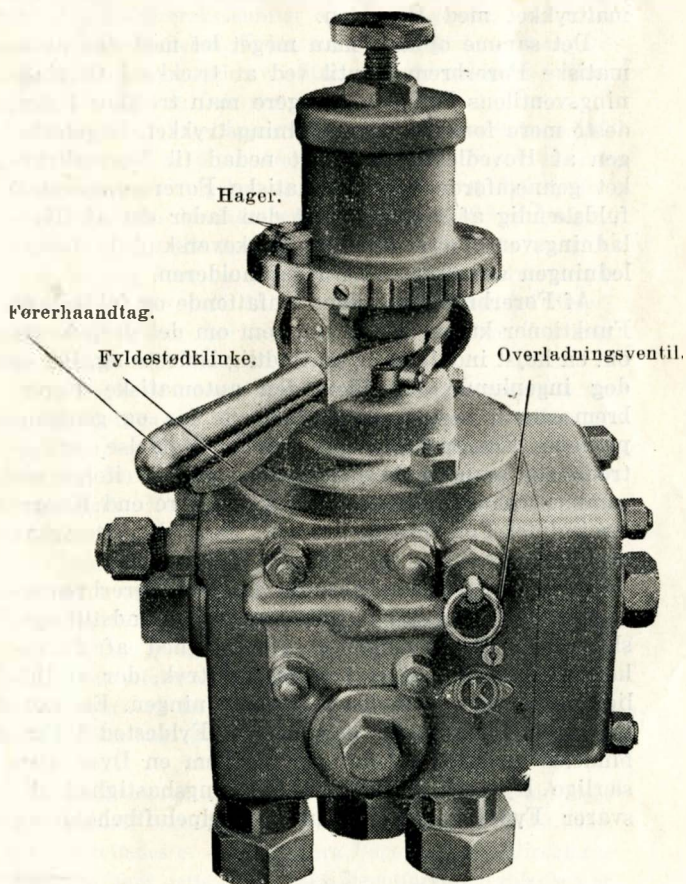
Bruges der Forspandsmaskine for et Tog, lægges Førerhaandtaget paa den bageste Maskine i Forspandsstillingen, som faas ved at løfte den første Hage op og skyde Førerhaandtaget frem i det der-værende Hak. Forspandsstillingen svarer nøjagtig til Midtstillingen paa den gamle Drejglider-Førerbremseventil, og bruges under Tæthedsprøve.

Særstilling 2.

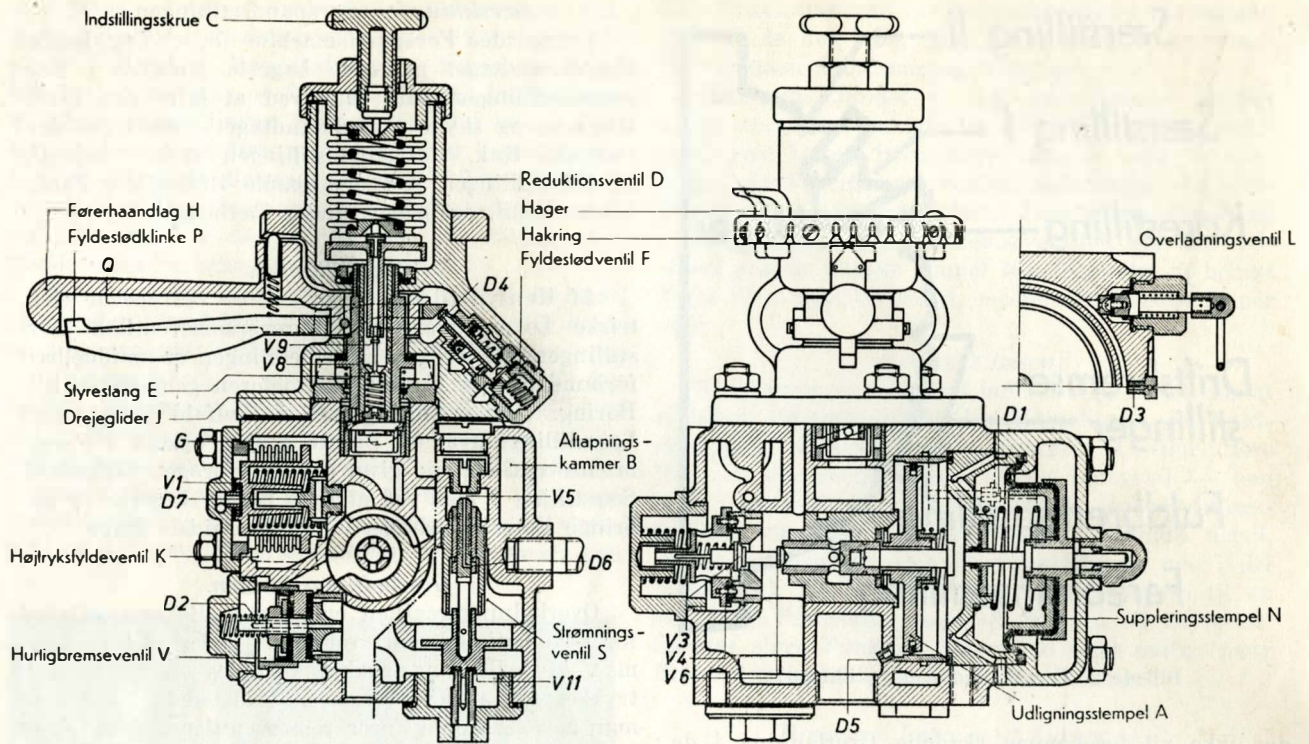
Af Hensyn til visse Forskrifter vedrørende elektriske Lokomotiver, har Førerbremseventilen Særstillingen 2, i hvilken Hovedledningen er umiddelbart forbunden med Hovedluftbeholderen gennem en lille Boring. Denne Stilling kan i Nødfald bruges som Løsestilling, hvis en Defekt skulde opstaa i Førerbremseventilen, og giver derved forøget Sikkerhed. Særstilling 2 faas ved at løfte begge Hagerne og anbringe Førerhaandtaget under den sidste Hage.

Overladningsventilen.

Overladningsventilen er en stor Bekvemmelighed for Lokomotivføreren. Overtages et overladet Tog, saa maa Hovedledningstrykket forhøjes over Normaltrykket for at løse Bremsen fuldstændig. Det maa man med de gamle Førerbremseventiler udføre ved at indstille Reduktionsventilen til højere Hovedledningstryk. For senere at komme ned paa det normale Hovedledningstryk maa Reduktionsventilen forsigtigt og



Billede 3. Knorrs fuldautomatiske Førerbremseventil »G«.



Billede 4. Snit-Billede af Førerbremseventilen.

indenfor et længere Tidsrum reguleres ned til Normaltrykket med Haanden.

Det samme opnaar man meget let med den automatiske Førerbremseventil ved at trække i Overladningsventilens Ring. Jo længere man trækker i den, desto mere forhøjes Hovedledningstrykket. Reguleringen af Hovedledningstrykket nedad til Normaltrykket gennemfører den automatiske Førerbremseventil fuldstændig af sig selv, idet den lader det af Overladningsventilen fremkaldte Trykoverskud i Hovedledningen strømme ind i Tidsbeholderen.

Af Førerbremseventilens omfattende og fuldkomne Funktioner kunde det se ud, som om det drejede sig om en højt indviklet og ømfindtlig Indretning. Det er dog ingenlunde Tilfældet; den automatiske Førerbremseventil bestaar af forholdsvis faa og gennemprøvede Konstruktionsdele. Dens Størrelse er — trods sin omfattende Præstationsevne — ifølge sin sammentrukne Bygningsform ikke større end Knorr-Drejeglides-Førerbremseventilen, som det fremgaar af Billedet 3.

Reduktionsventilen har sin Plads i Førerbremseventilens Overdel og kan indstilles med en Indstillingskrue. Den frembringer i Afhængighed af Førerhaandtagets Stilling et bestemt Luftryk, der af Udligningsventilen indlades i Hovedledningen. En særlig Hjælpeluftbeholder er under et Fyldestød i Forbindelse med Hovedledningen gennem en Dyse. Den særlige Hjælpeluftbeholders Fyldningshastighed tilsvarende Fyldningshastigheden i Hjælpeluftbeholderen

paa den forreste Vogn i Toget, og benyttes under Brømsens Løsen med Fyldestød til at afpasse Fyldestødet Længde. Den herunder virksomme »Højtryksfyldeventil« tvinges, naar det drejer sig om korte Tog, yderligere til Afkortning af Fyldestødet ved Hjælp af en strømningssafhængig Ventil.

Det Luftryk, som fremkommer i Tidsbeholderen i Forhold til Fyldestødet Længde, virker paa et Stempel, som supplerer Paavirkningen paa Udligningsventilen. Derved forhøjes Fyldetrykket, indtil Tidsbeholderens Tryk er faldet, ved at Luften er undviget gennem en Dyse. Under en Driftsbremning overtager den særlige Hjælpeluftbeholder den Rolle, som Udligningsbeholderen har paa den gamle Drejeglides-Førerbremseventil, idet den indenfor et bestemt Tidsrum nedsætter Ledningstrykket.

Knorr-Førerbremseventilen »C« er som Følge af sin fuldstændig automatiske Virkemaade egnet for Tog af alle Størrelser, fra enkelt kørende Motorvogne til langt ud over de sædvanlige Togstørrelser. Dens Ydeevne viser sig bedst paa lange Tog, fordi de største Vanskeligheder for en sikker og let Betjening af Bremsen forekommer dér.

Foruden den her omtalte automatiske Førerbremseventil »C« bygger Knorr-Bremse-Aktieselskabet to forenklede Udføringsformer »A« og »B«, som udfører Førerbremseventilens noget enklere Opgaver under Fremførelse af middelstore og smaa Tog.

Ved F. Spøer.



TIL OPLYSNINGSUDVALGENE

Da Vinterens Studiearbejde nu tildels maa være afsluttet, gøres de lokale Oplysningsudvalg opmærksom paa, at der omkring 1. April maa være tilsendt undertegnede følgende:

1. Beretning om de iværksatte Oplysningsarbejders Art. Deltagernes Antal og Navne, samt Antal Undervisningstimer,
2. Regnskab,
3. Den ikke forbrugte Del af det til Raadighed stillede Beløb indsendes til Hovedkassereren.

P. U. V.
 P. Sessing
 Torbenfeldtvej 37,1
 Brønshøj, København

**HOVEDBESTYRELSESMØDE
 DEN 22. OG 23. FEBRUAR 1938**

Alle til Stede.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Protokollen over sidste Møde oplæstes og godkendtes uden Debat.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.

Formanden redegjorde for de siden sidste Hovedbestyrelsesmøde behandlede Sager, hvoraf følgende anføres her:

Ved Aarsskiftet er der som sædvanligt udvekslet Hilsner med Organisationer og Personer, med hvem vor Forening staar i venskabeligt Samarbejde.

Kort før Jul udsendtes 1. Aargang af D. L. F.s Lommebog. Den har efter det oplyste vakt Tilfredshed hos Medlemmerne.

Der er opnaaet Overenskomst med Generaldirektoratet, saaledes at nyansatte Lokomotivmænd fra og med 1. Januar d. A. faar hele deres Kontingent, altsaa ogsaa de 2 Kr. til Feriehjemmet, afkortet paa Lønlisten.

I en gennem længere Tid behandlet Sag angaaende Beregning af Timepenge i Stedet for Kørepenge i visse Tilfælde har Generaldirektoratet nu foreslaaet en Nyordning. Denne er drøftet med de øvrige interesserede Organisationer, som er enedes om at foreslaa visse Ændringer, naar Sagen kommer til Forhandling.

Et Sæt Lokomotivpersonale maatte fortsætte med deres Tog udover den Station, hvortil de planmæssigt skulde have kørt, idet der intet Afløserpersonale var. De kom herved ind paa »fremmed Strækning« og mente sig berettiget til Timepenge i Stedet for Kørepenge. Distriktet afslog dette, men efter at vi havde beskrevet Sagen overfor Generaldirektoratet, gik den i Orden.

Generaldirektoratet har foreslaaet en Ændring i Ordren

om Beregning af Udstationeringsgodtgørelse. Forslaget er tiltraadt.

Nogle Afdelinger har fremsendt Anmodning om Oprykning i højere Stedtilfølggruppe. De paagældende Sager er videreeksperderet til C. O., der atter har oversendt dem til Lønningsraadet; men Stedtilfølgrevisionen i Aar er som meddelt i sidste Nummer af vort Blad bortfaldet.

Nogle lokale Sager angaaende Beregning af Udkommandogodtgørelse, Overtidsbetaling e. l. har været behandlet.

Der er i Skrivelse til Generaldirektoratet fremsat Forslag om en saadan Forøgelse af Motorførerantallet, at Reservetjenesten for Motorturene kan udføres af Motorførere.

Nyborg Lokomotivfyrbøderafdelingens Generalforsamling fremsender en Tak for det opnaaede Resultat med Hensyn til Motoruddannelse af samtlige Lokomotivfyrbødere.

Ved en Drøftelse med Generaldirektoratet er man enedes om Indordning i Anciennitetsrækken af nogle fra Motorførerstillingen forfremmede Lokomotivførere. Den ene tog Lokomotivførerforfremmelse, saasnart Karenstiden var udløbet, og kom derfor ind paa sin gamle Plads i Rækken; de to andre kunde have været Lokomotivførere for flere Aar siden; i Henhold til de gældende Bestemmelser kunde de derfor ikke komme ind paa deres tidligere Plads i Anciennitetsrækken, men placeredes efter deres Dato for Udnævnelsen til Lokomotivførerstillingen.

Ved samme Drøftelse enedes man om Placering af en fra Lokomotivførerstillingen efter Ønske nedrykket Motorfører.

Motorførerne i Ar. havde ønsket at gennemføre Turvalg og Turbesættelser efter Lokomotivfyrbøderanciennitet i Stedet for Motorføreranciennitet og har forespurgt, om noget saadant var tilladeligt. Vi har maattet meddele, at den paatænkte Fremgangsmaade er i Strid med de gældende Ordre og derfor ikke kan lade sig gennemføre.

Forskellige lokale Sager vedrørende Turbesættelse er afgjort; den ene af disse drejede sig om et Depot, hvor 3 »ældre« Lokomotivfyrbødere gik Reserve til Lokomotivfører tjeneste. Da der ikke længere var tilstrækkelig Aflosertjeneste til dem alle 3, krævede den ældste af de paagældende, at han først og fremmest skulde have forefaldende Afløsning. Vi udtalte i Anledningen, at Personalet i Reserven betragtes som lige gamle og derfor paa lige Fod maa dele forefaldende Tjeneste.

Fra nogle Afdelinger har foreligget Sager drejende sig om Lokomotivførere eller Lokomotivfyrbødere til Afløsning i Motorturene. Vi har afgjort disse Sager derhen, at denne Afløsning bør deles paa passende Maade, saa de motoruddannede uden Hensyn til Kategorier kan vedligeholde deres Indsigt i Motorvæsenet.

En »ældre« Lokomotivfyrbøder har hævdet, at han paa et Depot, hvortil han er forflyttet efter Ansøgning og derfor er yngste Mand i 1 Aar, kun er yngst med Hensyn til at komme i Tur, men ikke naar det drejer sig om Afløsning for Lokomotivførere. Meddelt, at vedkommende i det første Aar, han er ved Depotet, er yngst i enhver Henseende og derfor ikke kan gøre Krav paa Lokomotivfører afløsertjeneste.

Generaldirektoratet havde tænkt sig at lade det hidtidige Ms.-Personale sortere under Næ. Depot, men vi henstillede, at der oprettedes et »Vordingborg Depot«. Generaldirektoratet har tiltraadt dette Synspunkt. Depotforstanderpladsen er besat.

Nogle fra forskellige Afdelinger indsendte Tvivlsspørgsmaal med Hensyn til Forstaaelse af Tjenestetidsreglerne er afgjort og besvaret.

Med Centralværkstedet i Kh. føres der stadigvæk Drøftelser om forskellige Velfærdsforanstaltninger paa E-Maskinerne.

Visse Steder i 2. Distrikt har Togmaskiner, naar de er benyttet som Rangermaskiner, kun været betjent af een Mand. Sagen har været Genstand for Drøftelse med Generaldirektoratet og 2. Distrikt, og der er opnaaet Enighed om, at Togmaskiner, ogsaa naar de anvendes til Rangering, normalt skal være tomandsbetjent, dog saaledes at Eenmandsbetjening maa være tilladt i Nødstilfælde og for korte Perioder, hvor det kniber med at skaffe en 2. Mand.

I Skrivelse til Generaldirektoratet har Organisationen fremsat Beklagelse over, at Fredericia St. ikke vilde overholde Ordren angaaende eenmandsbetjente Lokomotivers og Motorvognes Ledsagelse paa Maskinafdelingens Sporomraade. Generaldirektoratet har udsendt en Rettelse til den paagældende C-Ordre, saa der ikke mere skulde være Uoverensstemmelse mellem Praksis og den reglementariske Forskrift.

Foranlediget ved Beklagelser fra Aarhus har vi forespurgt Generaldirektoratet, hvorfor der ikke paa Strækningen Aarhus — Randers er Udkørselssignaler paa samtlige Stationer, saaledes som det er Tilfældet mellem Aarhus og Nyborg. Generaldirektoratet meddeler, at det paa Strækninger uden Linieblok eller hvor man ikke paaregner at ville installere Linieblok, ikke er almindeligt at opstille Udkørselssignaler, hvis der ikke findes modgaende Sporskifter i Togvejen.

Paa Grund af Pensionering, Dødsfald eller Ønske om Fritagelse for Hvervet er der i forskellige Byer sket Omskiften af Kørelærere ved Lokomotivfyrbøderaspiranternes Uddannelse eller af Medlemmer til Signalkommissioner.

Den efter Storstrømsbroens Ibrugtagelse skete Udvidelse af Personaleantallet i Næstved har nødvendiggjort Gennemførelse af Forbedringer i Lokaleforholdene dersteds. Ved en lokal Besigtigelse er der med Distriktet opnaaet Enighed om visse Forandringer.

Lokaleforholdene for det i Vordingborg stationerede Lokomotivpersonale har heller ikke været helt tilfredsstillende. Distriktet har deltaget i en Besigtigelse og givet Løfte om at forsøge en Bedring af Forholdene.

Den tidligere rejste Sag angaaende Velfærdsforanstaltninger i Gødser er nu saa vidt fremskredet, at der er opnaaet Enighed om Modernisering af Vaskerummet og visse Forandringer med Hensyn til Badeværelse. Arbejdet forventes udført i indeværende Finansaar.

Der er med 2. Distrikt ført Drøftelse angaaende Vaskerums- og Badeforhold i Aalborg. Distriktet har givet Løfte om at stille sig velvillig over for Personalets Ønsker.

Det Lokomotivpersonale, som tiltræder deres Tjeneste ved Perron i Fredericia, har beklaget sig over, at de maa gaa paa Perronen i al Slags Vejr og ofte i temmelig lang Tid. Ved en Besigtigelse, hvori Distriktet og de interesserede Afdelinger har deltaget, er der opnaaet Enighed om Anbringelse af Skure, saa Personalet har et Sted, hvor de kan være i Læ i den Tid, de afventer et Togs Ankomst.

En Sag angaaende Forbedring af de Værelser, Struer-Personalet faar anvist i Esbjerg, er oversendt til de 4 Jernbaneorganisationers Velfærdsudvalg til videre Behandling.

Afd. 1 har ønsket Sidesejlene paa Rangermaskinerne anbragt indvendig i Stedet for udvendig. Ved Henvendelse til Distriktet er der opnaaet Tilsagn om Gennemførelse af bemeldte Ønske.

Nyborg og Aalborg Afdelinger har faaet Tilsbud til Afholdelse af Foredrag.

Gennem Arbejdernes Oplysnings Forbund er bestilt nogle Eksemplarer af »Den danske Fagbevægelses Historie indtil 1880«. Naar Værket udkommer, vil det blive udsendt til Læseværelserne.

Vor Organisations Registrering gennem Foreningsregistret er fornyet indtil 1948. Herved er Organisationens og Dansk Lokomotiv Tidendes Navn samt officielle Mærke i det paagældende Tidsrum beskyttet mod Efterligninger.

I nogle Auditørsager er der fra Organisationens Side ydet de anklagede Bisidderassistance.

Fra Fredericia forelaa Beklagelse over, at der anvendtes Ekstraarbejdere til Lokomotivfyrbødertjeneste under Kørsel mellem Middelfart og Fredericia. Efter Organisationens Henstilling har Distriktet ændret Forholdet.

Ved en Drøftelse med Generaldirektoratet og 2. Distrikt har vi ønsket oplyst, hvorledes Forholdene med Hensyn til Thisted Depot vilde stille sig, naar Oddesundbroen er taget i Brug. Der er Udsigt til, at en tilfredsstillende Ordning kan opnaas. Naar det med Sikkerhed kan overses, hvor meget Personale, man kan bevare i Thisted, og den nye Kørselsfordeling er udarbejdet, bliver der antagelig en Drøftelse med Personalet.

»Julestjernen« og »Gyvelholm« har hver faaet et Tilsbud paa 25 Kr.

Desuden er der i Perioden siden sidste Hovedbestyrelsesmøde behandlet en Række Sager vedrørende mere personlige eller rent lokale Forhold som f. Eks. Forflyttelsesønsker, Sygefradragssager o. l.

Formandens Meddelelser godkendtes.

Punkt 3. Meddelelser fra de sløvende Udvaly.

I Anledning af Auditor Aage Andersens Fratræden 1. Januar har Statsbanernes og Privatbanernes Organisationer afholdt en Afskedsfest for ham, hvorhos der blev overrakt ham en Gave (et Maleri). Auditøren var meget taknemlig for den ham viste Opmærksomhed og har senere fremsendt en hjertelig Tak.

De 4 Jernbaneorganisationer har i Fællesskab over for Generaldirektoratet fremsat Anmodning om Forandringer i den i Fjor gennemførte Ordning med Hensyn til Søbaderejser. Endvidere er der fremsat Ønske om Ændringer i Bestemmelserne vedrørende Tjenestemænds Ret til Pladsbestilling i Lyntogene.

Centralorganisationen har forhandlet med Regeringen angaaende Forhøjelse af Reguleringstillæget. Resultatet forudsættes tilstrækkeligt bekendt baade gennem tidligere Meddelelser i nærværende Blad og gennem Dagspressen.

Den i Fjor gennemførte Udligningsskat vil sandsynligvis medføre visse Forandringer med Hensyn til den faktiske Skatteydelse i de forskellige Kommuner. Da Skatten og Udligningsfonden imidlertid endnu ikke har været i fuld Virksomhed efter de derom gældende Bestemmelser og Forudsætninger, har Regeringen fundet det urigtigt i Aar at foretage den for 3 Aar gældende Gruppering af Byerne inden for Stedtilægssatserne, Forholdet kunde allerede næste Aar være ændret; som Følge deraf har Finansministeriet foreslaaet, at Stedtilæggsrevisionen udsættes til næ-

ste Aar. Dette er tiltraadt af samtlige Tjenestemandsorganisationer.

Fra Nordisk Lokomotivmands Forbund foreligger Regnskab for Administrationsfonden for 1937. Balancen var 8 556,94 Kr. Vor Organisations Andel til Administrationsfonden i 1938 udgør 1 557,90 Kr.

Punkt 4. Meddelelser fra Hovedkassereren.

Hovedkassereren fremlagde en Røgnskabsoversigt for Aaret 1937. Balancen var Kr. 677 347,29, hvilket for hele Aaret er lig med en Formuefremgang paa Kr. 2 242,59. For Hovedkassens Vedkommende er der overført Kr. 7 216,74 til Reservefonden.

Det kritiske Udvalg meddelte, at det intet havde at bemærke til Regnskabet, som derefter godkendtes.

Punkt 5. Budgetter for Hovedkassen og D. L. T.

De udarbejdede Budgetter blev forelagt og gennemgaaet samt efter Foretagelse af enkelte Ændringer godkendt.

Punkt 6. Behandling af foreliggende Sager.

Under Hensyn til, at der nu er mere end 20 Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere i Næstved, har disse to Kategorier ønsket at oprette selvstændige Afdelinger. Forretningsudvalget har været betænkeligt, men da der ikke foreløbig er Udsigt til Indskrænkninger i Antallet af Damplokomotivpersonalet i Næ. anbefales det nu, at det fremsatte Ønske imødekommes. Det vedtoges at oprette 2 nye Afdelinger fra og med 1. April d. A.; disse faar Nr. 3 og 4.

Enghave Motorførerafdeling (Elektroførerne) har ønsket at gennemføre et Kursus evt. en Foredragsrække om Trykluftbremsen og andre Indretninger i de elektriske Tog. Under Hensyn til, at Statsbanerne jo kun giver Elektroførerne en kortvarig Uddannelse, vedtoges det at afholde Udgifterne ved Lokaleleje og Lærerkrafter til et saadant Kursus.

Fra Frederikshavn Lokomotivfyrbøderafdeling foreligger en Sag angaaende Turbesættelse: Den 1. Januar kom en nyudnævnt Lokomotivfyrbøder til Frederikshavn og kom straks i Tur, idet der var Plads ledig. Den 1. Februar kom endnu en nyudnævnt Lokomotivfyrbøder til Frederikshavn, og da den paagældende i Henhold til sin Plads i det paagældende Eksamenhold skal anbringes højere oppe i Anciennitetsrækken end den pr. 1. Januar ansatte Kollega, har han (den pr. 1. Februar ansatte) ønsket at trænge den tidligere ansatte Kollega ud af Tur.

Hovedbestyrelsen vedtog, at den d. 1. Januar ansatte Lokomotivfyrbøder ikke kan trænges ud af Tur. Selv om ham, som ansattes den 1. Februar, placeres højere oppe i Anciennitetsrækken og dermed ved Turvalg skulde kunne opnaa større Turretigheder, er det en fast Regel, at man skal være i Tur, forinden man kan gøre fuld og uindskrænket Brug af sine Turvalsrettigheder.

Brande Afdelinger anmoder om Tilskud til en Velfærdsforanstaltning, Lokomotivførerne og Lokomotivfyrbøderne i Fællesskab tænker paa at anskaffe. Der bevilgedes et Tilskud paa 50 Kr.

Et Forslag om at ændre Motoruddannelsen, saaledes at Uddannelse i den elektrificerede københavnske Nærtrafik bortfaldt, drøftedes. Henvistes til Formanden og Sekretærens Behandling.

Punkt 7. Eventuelt.

Forskellige mindre Forhold drøftedes.

E. K.

LANTERNEN

Den aarlige Stiftelsesfest afholdes Torsdag den 7. April i Kødbyens Selskabslokaler. Program samt Indtegningslister er ophængt paa Opholdsstuerne.

Bestyrelsen.

TAKSIGELSER

Tak for Opmærksomheden paa min 25 Aars Jubilæumsdag.

T. H. Petersen,
Lokomotivfører,
Køge.

Dansk Lokomotivmands Forening, 1. Distrikt og Lokomotivførernes Sangforening bedes hermed modtage min hjerteligste Tak for den store Opmærksomhed, de viste ved min kære Mand, pens. Lokomotivfører H. H. Hansens Bisættelse.

Martha Hansen,
Bastrup Skole,
Vassingerød.

Hjertelig Tak til Lokomotivpersonalet paa Falster for udvist Deltagelse ved vor lille Piges Begravelse.

Anton Christensen og Hustru
Gedser.

FOREDRAG OM KNORR BREMSEN

Indenfor Lokomotiv- og Motorpersonalet ved Fredericia Maskindepot er der i denne Vinter oprettet en Studiekreds i Maskinlære. Denne Kreds havde formaaet Ingeniør Hansen, 2. Maskinsektion, til at afholde et Foredrag om Hildebrand Knorr Bremsen, hvortil tillige andre Lokomotivmænd, der var Medlem af en Studiekreds, havde Adgang.

Ingeniøren forklarede indgaaende Bremsens forskellige Dele, saavel paa Lokomotiver og Motorvogne som paa Person- og Godsvogne. Han gav ved Tegninger og Skitser Deltagerne en klar Fremstilling af Bremsens forskellige Dele og dens Virkemaade.

Ledelsen af Studiekredsen fremsatte for Ingeniør Hansen Ønsket om at faa et tilsvarende Foredrag for det samlede Lokomotiv- og Motorpersonale. Dette gik Ingeniøren beredvilligt ind paa, dog saaledes at et Foredrag for en større Forsamling maatte være en Oversigt over Bremsens Virkemaade, hvorefter der saa kunde rettes Forespørgsler.

Ingeniør Hansen afholdt dette Foredrag den 21. Februar for en Forsamling paa over 50 Lokomotiv- og Motor-mænd, der fra først til sidst fulgte Ingeniørens Foredrag med Interesse. Efter Foredraget blev der fra flere af Deltagerne rettet Forespørgsler, som Ingeniøren besvarede.

Personalet ved Fredericia Maskindepot har været særdeles tilfreds med den Imødekommenhed, der her er vist os af Ingeniør Hansen, som har ofret en Del af sin Fritid for at gøre Personalet delagtig i sin Viden om Knorr Bremsen. Det er jo af stor Betydning, at Personalet har indgaaende Kendskab til Trykluftbremsen, naar denne i en nær Fremtid bliver indført som almindelig Togbremse.

Personalet ved Fredericia Maskindepot bringer Ingeniør Hansen en hjertelig Tak for de to afholdte Foredrag.

Deltager.

FRA FINLAND

I Finland er der for nylig blevet nedsat en Kommission, som i de kommende Par Aar skal gennemgaa Lønforhold m. v. for samtlige Statens Tjenestemænd og fremsætte Forslag til en ny Lønningslov.

Som naturligt er har Personalet ønsket at blive repræsenteret i den paagældende Kommission, der bestaar af 9 Medlemmer, og Regeringen gik med til, at der kom een Personalerepræsentant i Kommissionen. 9 Organisationer indstillede i Fællesskab 5 Navne, som Regeringen kunde vælge imellem. Denne udpegede derefter Formanden for det finske Lokomotivmands Forbund *Pyhäluoto* til at indtræde i Kommissionen, hvor han altsaa kommer til at repræsentere samtlige finske Statstjenestemænd.

De finske Lokomotivmænd har selvfølgelig været glade for, at deres Formand er valgt som Enerepræsentant for samtlige Statens Tjenestemænd. Da der endvidere er opnaaet betydelige Forbedringer paa Forfremmelsesområdet, idet Antallet af Lokomotivførere i Aar forhøjes med 250, og Lokomotivfyrbøderantallet ligeledes forøges med 250, hvorved ialt 500 Aspiranter vil opnaa Ansættelse, er det forstaaeligt, at vore finske Kolleger, som ellers i nogle Aar har følt, at de levede i en Trængselsperiode, nu ligesom ser lidt lysere paa Forholdene. De 500, der nu opnaar Lokomotivfyrbøderansættelse, har næsten alle været Aspiranter i op mod 10 Aar.

DET SJÆLLAND-FALSTERSKE
BIBLIOTEK

Et nyt Fremstød.

Biblioteket, der for faa Aar siden flyttede fra Istedgade 3 til Statsbanernes Administrationsfløj Bernstorffsgade 16, 2., fik herved Lokaler der bedre passede til Formaalet, og som bl. a. muliggjorde, at man kunde byde Medlemmerne den Fordel, at de, der personligt indfinder sig selv kan udtage sig Bøger i Reolerne. (Iøvrigt gør man opmærksom paa, at ethvert Medlem forud skriftligt kan lade sig notere for indtil 4 Bøger, som man særligt ønsker. Saadanne Anmodninger vil blive imødekommet i den Rækkefølge, hvori de er fremsat.)

Nu har Biblioteket foretaget et nyt og betydningsfuldt Fremstød, der vil komme interesserede Medlemmer tilgode, nemlig Udgivelse af et nyt og helt moderne Katalog, hvorved Medlemmerne fritages for besværligt at udsøge sig Bøger efter de tidligere 2 Kataloger med tilhørende 6 a 7 løse Tillæg. Man har altsaa hele Bogbeholdningen samlet i ét Katalog og — hvad der er det vigtigste — dette er nu saaledes inddelt, at man let og bekvemt finder sig til Rette med Hensyn til hvilken *Art* Litteratur, man søger. Vi skal saaledes nævne, at der i Kataloget findes særlige Afsnit for:

Almindelig Prosalitteratur. Ungdomsbøger. Børnebøger. Bøger paa Vers. Dramatisk Litteratur. Bøger paa fremmede Sprog (med et Afsnit for hvert Sprog). *Faglitteratur* (med særligt Afsnit for de forskellige Fag) for Eksempel: *Folkeminder, Folkedigtning o. l. Geografi og Rejser. Historie. Kunst. Naturkundskab. Samfundskundskab og Politik. Sprog- og Litteraturkundskab.*

Man behøver herefter ikke mere som hidtil netop at kende *Forfatternavnet* paa den Bog eller den Litteratur, man søger. I videst mulig Forstand vil man ud fra det *Emne*, der interesserer én, let kunne finde den eller de Bøger, man ønsker.

Det er i Virkeligheden — i al Beskedenhed sagt — en gennemgribende Revolution i Adgangen til Bibliotekets rette Benyttelse, der herved er gennemført. Dette er naturligvis ikke sket uden et meget betydeligt og grundigt Forarbejde, der har strakt sig over lang Tid, og som tillige med selve Fremstillingen af det nye Katalog har medført store Udgifter for Biblioteket. Herpaa har man imidlertid gennem adskillige Aar forberedt sig ved økonomisk Opsparing.

Biblioteket rummer nu ialt 35 000 Eksemplarer og 21 000 særlige Værker, blandt hvilke findes mange Bøger af ældre og nyere Litteratur af høj litterær Værdi.

Gang paa Gang har Biblioteket gjort Medlemmerne opmærksom paa de Værdier, der findes bl. a. i den ældre Litteratur, og navnlig har man gjort opmærksom paa dette under de stedse stigende Krav om *nye* Bøger.

Man søger saa vidt mulig at tilfredsstille disse Krav, men dertil kræves ofte dyre Anskaffelser i flere Eksemplarer af nye udkomne Bøger, der erfaringsmæssigt senere hen, naar den første Efterspørgsel er ophørt, faar Lov til at staa urørt i Hyldeerne. Biblioteket gør derfor indtrængende opmærksom paa, at Institutionen *ikke* er og ikke kan være en Læsekreds i den Forstand, at Medlemmerne udelukkende kan faa *nye* Bøger, og man har saa meget mere Grund til dette, som Biblioteket netop i Kraft af sin store værdifulde Samling ogsaa af ældre Litteratur virkelig kan byde sine Medlemmer Læsestof, hvis Værdi rækker langt ud over Dagen og Vejen. Det nye Katalog skulde nu paa afgørende Maade gøre denne Bibliotekets Ydeevne indlysende for Læserne. Man beder derfor Medlemmerne modtage Kataloget, som *gratis* vil blive leveret dem i Løbet af et Par Uger, ikke som et almindeligt kedeligt Optryk af tidligere Kataloger, men som et Værk der afgørende bryder med det tidligere System og for første Gang giver Adgang til paa let og overskuelig Maade at »kigge ind ad Bibliotekets Vinduer«, ja ind paa Boghyldeerne, hvor det for den, der har aaben Sans og Sind for god Læsning, viser sig, at der ligger Værdier ikke mindst i den *ældre* Litteratur, som man hidtil beklageligvis er gaaet upaaagtende forbi.

Hermed være det nye Katalog anbefalet til almindelig Interesse og til et grundigt Studium.

Bestyrelsen.

Vi har gerne villet bringe ovenstaaende Meddelelse fra Biblioteket. Det er en betydelig Indsats, det nu snart 90 Aar gamle Bibliotek her har ydet. Vi skal tilføje, at Vilkaarene for at blive Medlem er saa rimelige, at det maanedlige Kontingent kun er fra 70 Øre til 1 Kr., alt efter de ansattes Lønnings-Indtægt. (Der betales intet Indskud.)

En af Bibliotekets Fordele er den Ordning, at det saavel for udenbys som for københavnske Medlemmer ikke er nødvendigt personligt at indfinde sig til Boghytning. Bøgerne bliver *gratis* hentet paa Tjenestestedet og i byttet Stand atter bragt tilbage dertil. Biblioteket modtager gerne Indmeldelser af nye Medlemmer. Vi kan tilføje den praktiske Bemærkning, at Bibliotekets økonomiske Evne til at

tilfredsstillte Læserne jo ganske naturligt vokser ved en øget Tilgang af Medlemmer, der gør det muligt at foretage yderligere Indkøb af ønskelig Litteratur.

Red.



Udnævnelse fra 1.—3.—38:

Motorfører H. J. S. P. Søndergaard, Viborg, til Lokomotivfører, Glyngøre (min. Udn.).

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—3.—38:

Lokomotivfører O. K. Pedersen, Brande, til Nyborg.
Lokomotivfører V. K. Nielsen, Glyngøre, til Brande.

Dødsfald blandt Pensionister:

pens. Lokomotivfører H. I. Rasmussen, Aarhus, den 31.—1.—38.

pens. Lokomotivfører N. P. V. Madsen, København, den 20.—2.—38.

pens. Lokomotivfører H. H. Hansen, Lillerød (forh. Kbhvns Godsbgd.), den 2.—3.—38.

pens. Lokomotivfyrbøder C. C. Degn, Esbjerg, den 15.—2.—38.



Optaget som ekstraordinære Medlemmer:

Pens. Lokomotivførere:

pr. 1.—2.—38:

C. H. Nissen, Dalgasvej 2, Viborg.
H. L. P. Møller, Sjællandsgade 1 c, Viborg.

pr. 1.—3.—38:

H. Jensen, Christianslundsvej 36, Nyborg.
Haandværker J. P. V. Jørgensen, Vejlegade 8, Aarhus.



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
**Herre-
og Drengeskjorte**
til Byens mindste
Priser.

Støt dansk Industri!



J. J. Nielsen - Danmarksgade 54

Største Lager i

fikst og solidt Fodtøj

Telefon: 1844

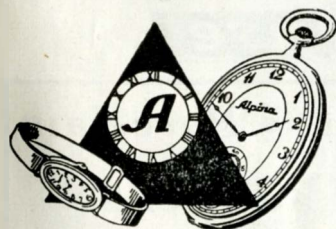
Absolut bedste Udførelse

Valdemar Christensen,

Arden - Telf. 42.

Uhrmager - Guldmed - Optik.

1. Kl.s Reparationsværksted.



Alpina
Schweitzer-Precisionsuhr

M. J. Madsen

Uretablisement

Bispensgaard 1

Tlf. 992.

Tlf. 992.

Kompagnihuset

Aalborg.

(Forretningen grundlagt 1892).

La France

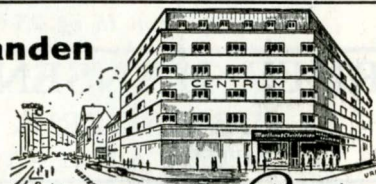
Boulevarden 1. Aalborg. Tlf. 1305.

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

Tjenestemanden

køber hos

Skræderi og
Lingeri



Mathinus Christensen

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—16.

Postkonto 20 541.

Steentoft — Skotøj

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

CAFE FÆRGEGAARDEN

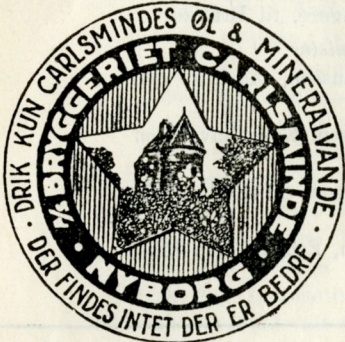
Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlang den hos Deres Købmand.



RICHARD LEHN

I. Kl. Herreekviperi. - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

Tlf. 79

Fineste Mejeriprodukter!

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

ALLIANCE

BAGERI & CONDITORI

Tlf. 136 Nørregade Tlf. 136

— P. C. PETERSEN —

Fotograf

I. Westergaard

14, Kongensgade 14.

Fotografer i alle Størrelser til rimelige Priser.

FORLANG KAFFE

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

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

KJOLER OG OVERTØJ

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 besørjes

P. JAKOBSEN

ved Slottet Telefon 171

Transport med Ligbil besørjes overalt i Danmark.

— HUSK —

G. Christensen

Østervoldgade 65, Telefon 238.

Aut. Vand- og Gasmester samt statsaut. Elektroinstallatør

Støt vore Annoncører!

C. Knackstredt

Telefon 550

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

Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Butiksleje, derfor billigste Priser.

Husk!

Søren Jensen

Oste- og Fedevareforretning.

E. Amtofts Kiosk

Telefon 778

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

NYBORG KULIMPORT

& Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

WERNER HANSEN

URMAGER & GULDSMED

MELLEMGADE 11 — TLF. 530 — NYBORG

Hotel Royal

Koncert & Solistoptræden

Otto Trasbo

Godtfred Petersens

Købmandshandel, Strandvejen,

bringes i Erindring.

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

Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods

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

Odense

Isenkram • Glas • Porcelain

Chr. J. Hey = Odense

Telefon 539 = 2312 — — Vestergade 5

Roskilde

ALFRED PETERSEN

Handelsgartner

Største og ældste Kranseforretning Kranse besørjes overalt

Tlf. 65. 7 Jernbanegade 7 Tlf. 65.

RESERVERET