

Nº 17

5. September 1940

40. Aargang

MØRKLÆGNING, FORSINKELSER, TJENESTEFORDELINGER

Sidste Vinter havde vi endnu ikke stiftet Bekendtskab med Mørklægningsforanstaltningerne, men kun hørt om dem fra Udlandet, og det blev fortalt os, at Kørsel under saadanne Forhold var i ganske usædvanlig Grad ubehagelig for Lokomotivpersonalet. Man hørte f. Eks., at det engelske Lokomotivpersonale over for Jernbaneselskaberne havde gjort gældende, at eventuelle Uheld under Mørklægningen ikke burde straffes, naar der da ikke ligefrem var Tale om aabenbar Pligtforsømmelse.

Alt dette vidste vi, da ogsaa vort Land i April Maaned blev mørklagt, og vi anstillede allerede den Gang forskellige Betragtninger: om Lokomotivbelysningen, selvlysende Afstandsmærker, Lys i de fremskudte Signaler, ensartet Sigbarhed af Hovedsignalerne om Natten m. v. Det har været os en Glæde at kunne konstatere, at der fra vor Administrations Side er vist fuld Forstaaelse over for de herskende Vanskeligheder; man har gjort et betydeligt Arbejde for at faa Afskærmningen af Hovedsignalerne indrettet saaledes, at de skulde kunne ses paa en efter Forholdene passende Afstand; Ønsket om Ibrugtagelse af de fremskudte Signaler er ligeledes blevet hørt, i 1. Distrikt er de alle taget i Brug, i 2. Distrikt er Foranstaltningen paabegyndt og kan ventes gennemført i nær Fremtid. Hvad Lokomotivbelysningen angaar eksperimenteres der for Tiden med en anden Afskærmning af Frontlanterne, og der er allerede nu Enighed om at gaa bort fra det Forhold, vi har gjort saa stærk Indsigelse mod, nemlig at benytte øverste Lanterne paa

de Maskiner, som har Aga-Lys i nederste Lanterne; man vil sikkert nu komme ind paa en Ordning, saa det altid er nederste Lanterne, der skal bruges.

Lokomotivpersonalet er taknemlige for de gennemførte Forbedringer og særligt for Genbenyttelsen af de fremskudte Signaler; men enhver af os ved, at den forestaaende Vinter med lange og mørke Aftener vil blive endnu haardere for det togfremførende Personale, end den hidtil forløbne Mørklægningsperiode har været. Paa Formandsmødet i Fredericia blev der f. Eks. klaget over, at Lyset i Hovedsignalerne ret ofte er slukket, og det blev sagt, at Aarsagen hertil er, at der anvendes Solarolie i Lygterne i Stedet for Petroleum. Vi har ligeledes hørt om Signaler, hvor det øverste Lys var saa utydeligt, at Personalet troede, der var „Kør“, hvilket dog ikke var Tilfældet. Noget saadant er naturligvis dobbelt uheldigt under de nuværende Forhold, og det er let at forstaa, at Lokomotivtjenesten under saadanne Tilstande bliver strengere og strengere. Det vil derfor være rimeligt ikke blot at henstille, at Belysningsforholdene i Signalerne stadigvæk passes paa det nøjeste, men ogsaa at forvente, at der med Hensyn til det rent tjenstlige vises Forstaaelse af Forholdene.

Vi skal f. Eks. pege paa, at der paa Københavns Godsbanegaard findes et Opslag om, at der i Mørklægningsperioden ikke bliver lempet Kul paa Tenderne i Remiserne. Vi ved ikke, hvorfra Gb. Depot har faaet Bemyndigelse til at træffe en saadan Bestemmelse, det er jo

nemlig ca. 25 Aar siden, det blev fastslaaet, at Lokomotivfyrbøderne er fritaget for Kullempning i Remiserne, og at dette Arbejde skal udføres ved Depoternes Foranstaltning, og hvad enten der er Mørklægning eller ikke, er det jo dog saaledes, at de Kul, der skal til for at fremføre Toget, ogsaa skal være til at faa fat i; som Følge deraf maa Lokomotivfyrbøderne selv lempe frem, naar ikke de kan naa flere Kul. Dette maa de gøre paa Stationerne, og det er ikke noget Nyt, saadan har det altid været, men det er en absurd Tanke fra Gb. Depots Side, at det er lettere for Lokomotivfyrbøderne at lempe Kullene i Mørke, end det er for Remisepersonalet. Rette Vedkommende vil forventelig ogsaa nu give Depotet Besked paa, at ligesom vi alle er indforstaaet med, at Togene skal fremføres saa normalt som gørligt, saaledes maa ogsaa Forberedelserne fra Depoternes Side tilstræbes at være normale. I Stedet for at ophøre med Kullempning i Remisen skulde der tværtimod være lempet særligt mange Kul frem, saa Lemping paa de mørklagte Stationer i videst mulig Udstrækning kan undgaas.

Vi staar nu igen over for nye Tjenestefordelinger, og der er da paany Anledning til at henlede Opmærksomheden paa de ofte betydelige Forsinkelser, som forekommer. Det har vist sig, at det ret jævnlige ikke er muligt at bringe Togene frem til køreplansmæssig Tid. Persontogene har ikke saa sjældent Forsinkelser paa 1 Time og mere, men for Godstogenes Vedkommende drejer det sig ofte om helt op til 3—4 Timer. Noget saadant bør der tages Hensyn til, naar Kørselsfordelingerne bliver tilrettelagt. Det er jo ikke saaledes for det kørende Personale, at vi kan gaa hjem, naar vor planmæssige Arbejdstid er Slut; vi maa blive paa vor Post, til vi naar vort Bestemmelsessted. Dette er Personalet fuldt indforstaaet med, og de forstaa naturligvis ogsaa, at Forholdene er saaledes, at det ikke kan hjælpe noget at gøre Vrøvl over de stadige Forsinkelser og Overskridelser af Tjenestetiden; men de gør samtidigt gældende, at man bør vise Forstaaelse heroverfor og tage Hensyn hertil, naar der opstilles Tjenestefordelinger, og dette Synspunkt deler vi fuldt ud. Ja, det er jo saaledes, at Tjenesten under de nuværende Forhold forlænges, selv om Togene kan fremføres rettidigt; thi de normale Forberedelses- eller

Afslutningstider strækker naturligvis saa langt fra til, naar det drejer sig om Klargøring af Maskiner i den mørklagte Periode, hvor der i mange Remiser praktisk talt ikke er til at se en Haand for sig.

Der vil derfor være god Anledning til, at der fra Distrikternes Side vises Forstaaelse over for de Vanskeligheder, Mørklægningen og de betydelige Forsinkelser medfører for Lokomotivpersonalet. Enhver af os ved, at Jernbanetjenesten i det hele taget er blevet besværliggjort for samtlige dens Udøvere, men vi tør sikkert uimodsagt hævde, at de Forhold, som følger med Mørklægningen, lægger det største Pres paa dem, der fremfører Togene, Lokomotivpersonalet, og det vil være rimeligt, at der tages Hensyn hertil, naar Tjenesterne for den kommende Vinter nu snart skal tilrettelægges.

FORMANDSMØDE I FREDERICIA

Paa sidste Kongres blev der givet Tilsagn om Afholdelse af et Møde med samtlige Afdelingsformænd, for saa vidt der i indeværende Kongresperiode fremkom Problemer af væsentlig større Beskaffenhed end de sædvanligt forekommende — det var særligt den forventede Lønningslovsrevision, der tænktes paa. Forholdene har ganske vist bevirket, at Spørgsmaalet om Lønrevision maa anses for at være udskudt, men Tiden, vi lever i, har paa adskillige andre Omraader rejst Problemer, som har haft en gennemgribende Indflydelse paa vore Medlemmers Forhold. Standsningen af Motordriften med paafølgende Fjernelse af saa godt som samtlige Motorførere fra deres egentlige Gerning er vel et af dem, som diskuteres mest, og da der fra forskellige Sider fremkom Ønsker om en samlet Drøftelse med Hovedbestyrelsen, besluttede denne sig til alligevel at afholde Formandsmøde. Dette fandt Sted i Fredericia fra Tirsdag den 20. August om Eftermiddagen til Onsdag den 21. August om Middagen. Hovedbestyrelsen og samtlige Afdelinger (52) var repræsenteret, saa Forsamlingen bestod af ialt 62 Repræsentanter. Lokomotivfører E. Martinsen, Kb., valgtes til Ordstyrer.

Organisationens Formand, Soph. Jensen, indledede Mødet ved at mindes de forulykkede Jernbanemænd, til Minde om hvem Mindelun-

den i Mødebyen Fredericia er indstiftet. Han omtalte derefter de tre Lokomotivførerudmeldelser pr. 1. August d. A. Som tidligere kort berørt her i Bladet har der været nogen Uro i Struer, det er dog ikke Organisationen som saadan, der har været Utilfredshed med, men udelukkende visse lokale Forhold; vi skal eksempelvis anføre Uddrag af Breve fra de udtraadte til Organisationens Formand:

„Vi tillader os at sige dig og den øvrige Ledelse af D. L. F. vor bedste Tak for de af Eder til Organisationen fremskaffede Goder af alle Arter, samt for den Højnelse D. L. F. har naaet. Du bedes overbringe Hovedbestyrelsen denne vor Tak.“

„Som Slut paa den af os med dig førte Korrespondance beder vi dig og dine Medlemmer af Hovedbestyrelsen endnu engang modtage vor alvorlige og oprigtige Tak for de Goder, som vi vedblivende kan nyde godt af.“

Disse Uddrag er jo tydelige nok. De utilfredse har da ogsaa vedblivende hævdet, at de agtede og ærede D. L. F. Ikke desto mindre er de udtraadt af vor Organisation, og det netop i en Tid, hvor man fra alle øvrige Sider indenfor vort Folk søger at knytte alle tidligere modstridende Opfattelser sammen, saa det danske Folk kan udgøre et samlet Hele.

Den omfangsrige Korrespondance i det paagældende Spørgsmaal blev gennemgaaet. I Debatten om Spørgsmaalet deltog H. Guldager, K., O. Løvborg, Str., N. Voldby, Ro., M. Henriksen, Gb., O. M. Sørensen, K., L. P. Dyhr, Ar., S. R. Mortensen, Gb., A. Knudsen, Rd., og V. Heftholm, Fh. Fra alle Sider gav man Tilslutning til Hovedbestyrelsens Handlemaade; en i Spørgsmaalet fremsat Resolution blev vedtaget.

Mødet gik derefter over til en Drøftelse af Motorførernes Forhold. Formanden gav her en indgaaende Redegørelse.

Umiddelbart efter Krigsudbruddet i September 1939 nødvendiggjorde Brændselssituationen en Række Ændringer i Toggangen, særligt gik det ud over Motordriften. Det blev hævdet, at man havde faaet 77 Motorførere overtallige. Forholdet blev dengang bragt i Orden paa fuld tilfredsstillende Maade. Det blev fastslaet, at overkomplette Motorførere skulde anvendes til

Lokomotivførertjeneste i videst muligt Omfang; endvidere blev der skabt Grundlag for en Deling af den resterende Motortjeneste, for saa vidt Afdelingerne ønskede saadan Deling foretaget.

Som Følge af Begivenhederne den 9. April i Aar skærpedes Situationen yderligere, saa samtlige Motorførere, alene med Undtagelse af de som er beskæftiget i Københavns Nærtrafik, blev overtallige. Problemet var denne Gang adskilligt vanskeligere; men det lykkedes ogsaa nu at komme til en Ordning, idet det er aftalt, at Motorførerne skal benyttes til Lokomotivførertjeneste, saavidt dette overhovedet er gørligt, og da fortrinsvis i Rangertjenesten. De *kan* i givet Tilfælde benyttes som Lokomotivfyrbødere, men kun hvis der ikke kan skaffes Lokomotivfyrbødere eller Aspiranter til den paagældende Tjeneste, og hvis saadant forekommer, skal de Motorførere med lavest Lokomotivmandsanciennitet udtages først.

De ændrede Forhold har — i hvert Fald for en Tid — ogsaa standset Forfremmelser og Forflytninger indenfor Lokomotivpersonalet. Som Følge deraf har en Del af vore Medlemmer maattet se et længe næret Ønske om Forflyttelse til den By, hvor de har deres Familie boende, skudt ud i det uvisse. Det er imidlertid lykkedes Organisationen at faa gennemført en Ordning, saa en Del af disse Kammerater midlertidig kunde komme til den ønskede By. Betingelsen har dog i Almindelighed været Overtallighed paa det egentlige Stationeringssted og Mulighed for Anvendelse paa det tilflyttede Sted. De paagældende faar ingen Godtgørelse for denne midlertidige Forflyttelse; de maa være forberedt paa at blive tilbagekaldt til det egentlige Stationeringssted, hvis der bliver Brug for dem dér, og de faar vedblivende Lønningen udbetalt dér.

Motorførernes Anvendelse i Damplokomotivtjenesten har medført forskellige Spørgsmaal ude omkring fra Afdelingerne. Et Sted blev Liniaturen udvidet med et Sæt Personale; en Motorfører mente saa, at han maatte kunne komme i fast Linietur som Lokomotivfører, idet den Lokomotivfører, som stod for Tur til at rykke fra Reserven op i Liniaturen, var yngre i Bundanciennitet end vedkommende Motorfører. Dette kunde ikke lade sig gøre; Lokomotivførerne maa naturligvis stadigvæk være de først berettigede til Lokomotivførertjenesten.

Ved et andet Depot havde man lavet en Tur, i hvilken de overtallige Motorførere beskæftigedes dels som Lokomotivførere og dels som Lokomotivfyrbødere. Det er i dette Tilfælde hævdet, at Motorførerne maa have Eneret paa denne Tur, saa Lokomotivførerne fra de andre Ture ved Depotet ikke kan stemme sig i denne Tur. Vi maatte meddele, at den nævnte Opfattelse maatte bero paa en Misforstaaelse. Ved Turvalgene bør Lokomotivførerne have Adgang til at stemme over samtlige Lokomotivførertjenester, altsaa ogsaa den her omtalte Tur, for saa vidt saadant ønskes. Motorførerne ved det paagældende Depot har ligeledes været utilfredse med, at nogle af dem blev anvendt til Lokomotivfyrbødertjeneste, medens yngre Kolleger ved andre Depoter blev anvendt til Lokomotivførertjeneste. Dette er der ikke noget at gøre ved, og det er i og for sig ikke noget Nyt, for saa vidt Princippet angaar, idet ældre Lokomotivfyrbødere ved et Depot jo saa ofte har maattet se yngre Kolleger ved et andet Depot gøre Lokomotivførertjeneste, medens de selv maatte køre som Lokomotivfyrbødere.

Det er blevet spurgt, hvem der skulde bestride Lokomotivførergerningen, hvis en Motorfører og en Lokomotivfyrbøder kommer til at forrette Linietjeneste sammen, og Lokomotivfyrbøderen er ældst i Anciennitet. I saadant Tilfælde er det Lokomotivfyrbøderen, der skal være Lokomotivfører. Dette er ikke noget Nyt, men har været gældende og praktiseret, lige saa længe vi har haft Motortjeneste. I et Tilfælde, hvor en Motorfører I og en Motorfører II har kørt sammen, men hvor den sidstnævnte var ældst i Anciennitet, har de 2 Mand da ogsaa selv fundet ud af, at 2. Grads Motorføreren skulde være Lokomotivfører.

Under Hensyn til sidstnævnte Forhold har visse Motorførere ment, at det saa var Motorføreren, som skulde være Lokomotivfører, hvis der indtraf Tilfælde, hvor en Motorfører blev sat til Lokomotivfyrbødertjeneste og kom til at køre sammen med en Lokomotivfører med lavere Bundanciennitet. En saadan Opfattelse er ikke rigtig; Lokomotivføreren er udnævnt Lokomotivfører og kan ikke sættes til Lokomotivfyrbødertjeneste, fordi der visse Steder er overtallige Motorførere, og det maa i denne Forbindelse ikke glemmes, at mange af Motorførerne selv er Skyld i, at de ikke er blevet

Lokomotivførere. Nogle af dem kunde have været dette for længere Tid siden, og naar de har set deres Interesse i at forblive i Motorførerstillingen, skal Lokomotivførerne selvsagt ikke undgælde derfor. Man maa imidlertid være opmærksom paa, at Betjeningsforhold som her omtalt: En ældre Motorfører og en yngre Lokomotivfører, eller en yngre Motorfører og en ældre Lokomotivfyrbøder til at køre sammen, bør søges undgaaet fra Depotledelsernes Side, herved vil eventuelle Gnidninger kunne undgaaes.

Hvad angaar det anciennitetsmæssige Forhold mellem Motorførerne indbyrdes, har vi bestemt, at de, som efter Ønske midlertidigt og uden Godtgørelse er forflyttet til andre Depoter med Motorførere, maa gaa ind mellem deres Kammerater i Henhold til deres Lokomotivmandsanciennitet. Det er blevet hævdet, at noget saadant er forkert; man har henvist til, at en fast forflyttet Mand jo altid er yngst i et Aar, og at en Mand ved almindelig midlertidig Forflyttelse (Udstationering) overhovedet ingen Anciennitet medtager til Udstationeringsdepotet, hvorfor man har fundet det urimeligt, at de, som ved de nu gennemførte Forskydninger har faaet et Ønske opfyldt, ogsaa skulde opnaa Fordele i anciennitetsmæssig Henseende. Grundlaget for vor Afgørelse har imidlertid været, at ingen af Motorførerne er beskæftiget ved deres normale Arbejde, de er alle beskæftiget ved noget, som skulde være unormalt for dem, og de stedfundne godtgørelsesfrie, midlertidige Forflyttelser er ligeledes noget unormalt. Som Følge deraf er der heller ingen Grund til at anvende de normale forflyttelses-anciennitetsmæssige Betragtninger paa nogle af dem. Det er tværtimod rimeligt, at de alle behandles ens.

Ved Drøftelserne med Administrationen har vi gjort det muligt, at Motorførere, der har Ønske derom, kan stemme sig i Tur som Lokomotivfyrbødere — naturligvis kun ved Turvalgene —, men vi har i et foreliggende Tilfælde bestemt, at en saadan Motorfører saa ikke kan blive taget ud af Tur til eventuel Lokomotivførerafløsning, førend hans Anciennitet i Turen berettiger ham dertil. Derimod har Motorførere i Reserven Førsteret til Lokomotivførerafløsninger, selv om der ved det paagældende Depot findes ældre Lokomotivfyrbødere i Strækningsturene.

For saa vidt angaar de forholdsvis faa Motorførere, som ikke er lokomotivmandsuddannede, men er overgaaet fra Trafiktjenesten, har der været visse Vanskeligheder og vil muligvis fremdeles komme saadanne; men det maa have i Erindring, at vi ikke dér er i Stand til at ordne Forholdene inden for de Felter, der nu engang er vore Medlemmers Arbejdsomraade, idet de paagældende jo skal beskæftiges ved Tjenester, som ordinært udføres af andre Organisationers Medlemmer. De ældste af disse Motorførere har ønsket at blive beskæftiget ved Togførertjenester. Dette kan kun i ringe Grad lade sig gøre, dels fordi der er Overtallighed inden for selve de udnævnte Togføreres Omraade, og dels fordi det hævdes, at de Motorførere, som ikke definitivt vil søge tilbage til Togtjenesten, men vedblivende ønsker at være „Lokomotivmænd“, ogsaa maa betragtes som saadanne og saaledes ikke kan paaberaabe sig anciennitetsmæssige Rettigheder inden for Togpersonalet. Det er dog Hovedbestyrelsens Haab, at vi maa kunne faa ordnet ogsaa de her omtalte Medlemmers Forhold paa en nogenlunde tilfredsstillende Maade.

Alle de udfoldede Bestræbelser for at skaffe Beskæftigelse til Motorførerne har ikke alene grebet ind paa disses Omraade, men har tillige virket i høj Grad generende paa vore ældre Lokomotivfyrbødere. En stor Del af dem var hidtil beskæftiget i Ranger afløsertjenesten, som de har maattet forlade, og det maa siges, at de i Virkeligheden allesammen har vist god Forstaaelse af, at Situationen har krævet visse Ændringer. Dette bør ogsaa Motorførerne forstaa; thi ved en nøje Prøvelse af Forholdene er der egentlig kun Grund til at være tilfreds med det opnaaede.

I Tilslutning til Formandens Redegørelse fremsattes der fra Afdelingsformændenes Side forskellige Udtalelser. Følgende deltog i Debatten:

J. E. Christensen, Tdr., F. Stokholm, Hgl., L. P. Dyhr, Ar., O. Hollænder, Næ., J. H. Pedersen, Fa., A. Knudsen, Rd., J. Hestbæk, Hg., K. Christensen og N. Voldby, Ro., C. A. G. Jensen, Fa., samt O. Løvborg, Str.

Flere af Talerne erklærede sig enige i, at ikke blot Motorførerne, men ogsaa Lokomotivfyrbøderne er ramt haardt af den foreliggende Situation, ja nogle hævdede, at Lokomotivfyrbøderne er dem, det er gaaet haardest ud over,

idet de ikke alene har faaet deres tjenstlige Forhold forringet, men tillige har maattet se Forfremmelsesudsigterne udskudt.

Fra Motorførernes Side blev det i særlig Grad betonet, at de maatte ønske Bundancienniteten respekteret i alle Forhold. Man var utilfreds med, at Motorførerne fortrinsvis skulde anvendes ved Rangertjenesten; de overtallige burde anvendes paa lige Fod med Reservens Lokomotivførere, og det blev kritiseret, at Lokomotivførerne havde faaet Adgang til at udvide Reserverne, saa der blev ledige Pladser i Rangerturene, som Motorførerne saa skulde besætte; endelig blev det henstillet, at den automatiske Oprykning snart blev gennemført. Fra anden Side blev det betonet, at Motorførerne selv maatte sørge for at bevare deres Bundanciennitet, nemlig ved at søge Lokomotivførerforfremmelse, naar deres Karens-tid er udløbet og vel at mærke uden nogen som helst Klausul med Hensyn til Stationeringssted. Endvidere blev det understreget, at den Omstændighed, at der var blevet Overtallighed af Motorførere, naturligvis ikke skulde kunne medføre, at Lokomotivførere blev sat til Lokomotivfyrbødertjeneste. Endelig blev det meddelt, at der i Næ. var forekommet Tilfælde, hvor en ældre Lokomotivfyrbøder og en yngre Motorfører forrettede Tjeneste sammen paa Strækningen, og Distriktet havde da beordret, at Motorføreren skulde være Lokomotivfører.

I Formandens Gensvar til det fremkomne pegede han paa, at den Omstændighed, at Lokomotivførerreserverne nogle Steder udvides, ikke med Rimelighed kan danne Grundlag for et Krav fra Motorførerne om, at hele Lokomotivførerreserven skal tage Del i Ranger afløsningen sammen med Motorførerne; ja visse Steder har Motorførerne ikke engang selv kunnet enes om at besætte de ledige Pladser i Rangerturene fast. Han understregede, at Motorførerne, og ganske særligt de, som kunde have været Lokomotivførere for kortere eller længere Tid siden, ikke nu kunde pukke paa deres Bundanciennitet; de maa ikke glemme, at Lokomotivførerne har maattet tage Ubehageligheder, de selv har ønsket sig fritaget for. Hovedbestyrelsen bestræber sig for at gøre Ret og Skel til alle Sider. Dette bør alle forstaa.

Det fra Næstved omtalte Betjeningsspørgsmaal er urigtigt anordnet; i det givne Tilfælde

var det Lokomotivfyrbøderen, der skulde have været Lokomotivfører, men som allerede anført bør Depoterne bestræbe sig for, at saadanne Tilfælde undgaas.

Der fremkom følgende Forslag:

I.

Det foreslaas, at Bundancienniteten gøres gældende i alle Forhold.

J. H. Pedersen, Fa., V. Nygaard Pedersen, Str.,
F. Stockholm, Hgl., L. P. Dyhr, Ar.

II.

Formandsmødet udtaler sin Anerkendelse af Hovedbestyrelsens Arbejde for Tilrettelægnin- gen af Motorførernes Forhold under de ekstra- ordinære Forhold. Ordstyreren.

Forslag I afvistes af Ordstyreren, idet For- mandsmødet ikke havde Kompetence til at træffe Beslutning i saa Henseende.

Forslag II *vedtoges* med alle Stemmer mod 1.

Udover det hidtil omtalte fremkom der paa Mødet Kritik over forskellige Forhold, og det henstilledes til Hovedbestyrelsen at have sin Opmærksomhed henvendt paa disse. Vi skal anføre:

Beklagelse over at Kørselsfordelingerne saa at sige ændres hver Maaned, at Depoternes Baderum stadig ikke kan benyttes, (dette er endnu mere paatrængende, efter at man i ud- strakt Grad er gaaet over til Anvendelse af Briketter), og at der visse Steder ikke blev fore- taget Kullempning i Remiserne i Mørklægnings- perioden. Der ønskedes længere Forberedelses- og Afslutningstider under Mørklægningsperio- den; endelig pegedes der paa det ubehagelige i, at Signalerne tit er slukket, hvilket tildels har sin Aarsag i, at der ofte anvendes Solarolie i Lygterne.

Mødet sluttede med et af Forsamlingen be- svaret „Leve D. L. F.“.

**KENDT SVENSK TILLIDSMAND
AFGAAR**

Den 4. August fyldte Lokomotivfører Hj. Molin, Stockholm, 60 Aar, og i Henhold til de svenske Aldersgrænsebestemmelser afgik han med Pension fra og med 1. September.

Med Molin forlader en af de Mænd, der har betydet mest for vort svenske Broderforbund, de aktives Rækker. Svensk Lokomotivtidende udtaler, at udover den afdøde Kammerat N. J.

Engström har ingen udført et saa maalbevidst og uselvvisk Arbejde for Opbygningen af Svensk Lokomotivmandsforbund som netop Hj. Molin. Han blev Sekretær i Forbundets første Hoved- bestyrelse (1908), og allerede Aaret efter blev han Formand, en Post han beklædte til 1924. Naar han dengang traadte tilbage, var det, for- di en Kongres vedtog, at Formandshvervet skulde bestrides af en af de faste Tillidsmænd paa Forbundskontoret. Han vedblev at være Medlem af Hovedbestyrelsen indtil 1935 og har i en meget lang Aarrække været de sven- ske Lokomotivmænds Repræsentant i Tjeneste- tidsnævnet. Han har ligeledes i flere Perioder været Medlem af Nordisk Lokomotivmands Forbunds Sekretariat; i en Periode var han dette Forbunds Sekretær.



Hj. Molin.

En stor Del af vore Medlemmer vil kende Molin dels fra Deltagelse i vore Kongresser som Repræsentant for vor svenske Broderorganisa- tion, dels fra Kongresserne inden for Nordisk Lokomotivmands Forbund; alle, som lærte ham at kende, lærte ogsaa hurtigt at sætte Pris paa den gode Kammerat. Paa 60 Aarsdagen var Molin Genstand for Hyldest baade fra sin egen Organisations og fra samarbejdende Organi- sationers Side.

Med en forsinket Lykønskning slutter vi op i Rækken af de mange Gratulanter og bringer tillige vor hjerteligste Tak for udmærket Sam- arbejde i en Række Aar. Molin kan nyde sit Otium i Bevidstheden om et godt og frugt- bringende Arbejde, gennem hvilket han ogsaa har vundet sig mange Venner.



JUBILÆUMSKONGRES I FINSK LOKOMOTIVMANDSFORBUND

Lokomotivmandsforbundet i Finland afholdt Kongres den 6.—8. Juli, og da det netop var 20 Aar siden, Organisationen blev stiftet efter Finlands Selvstændighed, var Kongressen tilrettelagt som en Jubilæumskongres. Broderorganisationerne i de skandinaviske Lande var indbudt. Paa Grund af Forholdene var det ikke vor Organisation muligt at lade sig repræsentere, derimod var Svensk Lokomotivmandsforbund repræsenteret ved Sekretær Sjöberg og Ombudsman Nordin, og det i det følgende anførte refererer sig til de to Kammeraters Referat i vort svenske Broderorgan.

Da der var Krigstilstand i Landet, kunde det ske, at Lokomotivpersonale, som kørte ud paa en Tur, ikke kom hjem før end 4—5 Dage efter, og det behøver ingen nærmere Forklaring, at der i den Tid har været særdeles haarde Tjenester, men det meddeles dog, at Tjenestetidsreglerne ikke var sat ud af Kraft; 48 Timersugen blev opretholdt i Princippet, og Overtid blev udlignet paa sædvanlig Maade.

Gennem Landsafstaaelsen til Rusland maatte ogsaa en ikke ringe Del af de finske Statsbaner afstaa, hvilket medførte, at det paa disse Strækninger stationerede Personale med kort Varsel maatte forflyttes til andre Dele af Landet. Efter det paa Kongressen oplyste er det for Lokomotivpersonalets Vedkommende lykkedes at foretage disse Forskydninger paa en saadan Maade, at Personalet stort set alle har kunnet anvendes, selv om Baneomraadet, og dermed Trafikken, er blevet mindre. Medvirkende hertil har bl. a. ogsaa været, at en hel Del Lokomotivmænd i Alderen op til 40 Aar har været indkaldt til en vis Tids Militærtjeneste. Kongressen diskuterede bl. a. dette sidste Forhold, og der blev nedsat et 4-Mandsudvalg, som skulde henvende sig til Regeringen med Anmodning om, at Lokomotivpersonalet fritoges for disse Ekstra-Indkaldelser. Deputationen havde tilfredsstillende Resultat af sin Henvendelse, idet der blev givet Tilsagn om, at Lokomotivpersonalet snarest skulde blive fritaget for den Ekstra-Værnepligtjeneste.

Forbundets mangeaarige Formand, H. Pyhäluoto, blev enstemmigt genvalgt. Til Hovedbestyrelsen nyalgtes Rigsdagsmand, Lokomotivfører Peltonen fra det mellemste Finland.

Ved en i Anledning af 20 Aars Jubilæet afholdt Festlighed fik forskellige Medlemmer som Tak for deres Arbejde for Organisationen tildelt et Udmærkelsestegn i Guld. Ogsaa Gæsterne var der tænkt paa. Det svenske Lokomotivmandsforbund fik saaledes som Tak for udmærket Samarbejde i de 20 Aar overrakt et smukt Stykke Billedskærerarbejde forestillende en Bonde, der pløjer sin Mark.

De to svenske Kammerater, som deltog i Kongressen, havde ventet at finde mismodige og nedtrykte Kolleger i Finland, men de blev glade, da de saa, at der hverken herskede stærkt Mismod eller natsort Pessimisme. Selvfølgelig er Krigens

svære Tid ingenlunde gaaet sporeløst hen over den finske Befolkning, men alle var nu besjælede af en Vilje: hurtigst muligt at faa alt det, Krigens har slaaet itu, ind i normal Gænge igen. Vi giver her Udtryk for Haabet om, at disse Bestræbelser maa krones med Held.

OPLYSNINGSARBEJDETS FORSKELLIGE OPGAVER

Sociale Problemer.

Den økonomiske Ordning i Samfundet er et levende Væsen, fostret af Sædvaner og Skikke, men først og sidst bygget op paa den Retsbevidsthed, som kaldes Ejendomsretten. Bevidst eller ubevidst bygger det enkelte Individ paa denne Ret, selv om han eller hun aldrig har set anden Ejendom end den Jord, der er i Urtepotten i Vinduet.

Et Folk kan skifte Forfatning i Stat og Kommune, uden at der sker større Forandringer, men selve det indre Væsen i Forfatningen lader sig ikke nær saa let omforme. Man vil maaske spørge: Hvorfor søger man da at omforme Tingene? Der har jo eksisteret rige og fattige altid, og saadan vil det vedblive at være, saafremt man ikke arbejder for en Udjævning af Forholdet. Det skal indrømmes, at mange dygtige og forstaaende Mennesker har taget dette Spørgsmaal op, og at det ogsaa til Tider har set ud som, det vilde lykkes; men forskellige Tildragelser har vist sig at kunne stoppe eller i hvert Fald delvis stoppe en saadan Udvikling i Samfundet. Der kunde peges paa mange Ting i den Forbindelse: en Ting som ofte nævnes — og som oftest med Held — er Ordet Overproduktion. Man mener, at der som Helhed produceres mere, end der er Brug for. Der har dog næppe nogensinde været Overproduktion. Forholdet er jo det, at Lønningerne for det store Flertals vedkommende holder sig paa et ikke alt for højt Stade, deraf følger igen, at Købeevnen ikke staar i Forhold til Varemengden. De bedrestillede køber ikke mere, end de har Brug for, medens den mindrebemidlede ikke kan købe saa meget, som han egentlig skulde bruge, heraf kommer det tilsyneladende Overskud af Varer, men Virkeligheden er, at Købeevnen er svigtende.

Spørgsmaalet har derfor en psykologisk Side, som ingenlunde maa undervurderes.

Vi, der saa nogenlunde har Dagen og Vejen, som man siger, synes, at Tingene i Grunden er til Dels upaaklagelige. Vi glemmer ofte, at der er mange, som maa løftes op til samme Niveau, for at en Udjævning af de ulige Forhold kan gennemføres. Sagt med andre Ord betyder dette, at man maa lære at forstaa Værdien af de Goder man har, førend man mister dem; thi selv om Verdens Rigdom blev udjævnet ved en mindre uretfærdig Fordeling, vilde Spørgsmaalet ikke være løst, med mindre Menneskene forstaa at vurdere de Goder, der erholdes saavel i økonomisk som i fysisk og aandelig Henseende.

Et historisk Eksempel skal i denne Forbindelse nævnes: Ejeren af et Bomuldsspinderi i Skotland Ro-

bert Owen (1771—1858), søgte at bane Vej for et ideelt Samfund. For dem, som intet kender til Socialreformatoren Owen og hans Virksomhed, skal kortelig oplyses, at Hovedpunkterne i hans Lære gik ud paa, at det er Menneskenes Karakter, som bestemmer deres Handlinger, at Karakteren er et Produkt dels af medfødte Anlæg og dels af de Forhold, hvorunder der leves, samt at Hovedpunktet i menneskelig Opdragelse til gode Samfundsborgere ubetinget maa være Næstekærligheden.

Owen bekæmpede med stor Dygtighed sine Arbejders mindre gode Tilbøjeligheder. Han oprettede Skoler for Børnene og Hjælpekasser for de syge. Han skaffede dem alle Underholdning af lødigt Art i deres Fritid. Han lærte Familierne klog Sparsommelighed o. s. v. Owens svage Side var maaske, at han foragtede alle Religioner og fornægtede Troen paa Lovens Magt, her gav han maaske kun lidt, men tog meget; thi eet er at være som han: uegennyttig, opfyldt af Menneskekærlighed med Evne til at gøre alt godt for andre og dermed mene, at alle Mennesker kunde opdrages til at vise Velvillie mod hverandre, et andet er at være moden til at modtale alt dette. Skuffelserne udeblev da heller ikke. De flittige arbejdede for de mindre flittige, de udygtige lod de dygtige trække Læsset, Kvæulanterne fik Magten over de fredssommelige.

Dette beviser imidlertid ingenlunde, at Ideologien i Owens Lære er forkert. Hans Forsøg paa at indføre ideelle Tilstande har ikke været helt forgæves, f. Eks. er Hovedhjørnestenen i al kooperativ Bevægelse i Dag Owens Grundtanke.

Vi gør alle klogt i at dygtiggøre os til Fremtiden saavel socialvidenskabeligt som psykologisk; thi Tiden, der engang kommer, vil kræve en Samfunds-ideologi, som hjælper dem, der har det mindre godt, op til et bedre socialt Niveau. Dette Spørgsmaal er derfor af stor Betydning indenfor de Opgaver, som maa varetages i Oplysningsarbejdets Tjeneste.

P. Sessing.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Rangertid for Tog efter Ankomst til København H.

Det Lokomotivpersonale, der ankommer til Kh. med Tog fra Nord- eller Kystbanen, har i denne Sommer været ude for meget væsentlige Overskridelser af Rangertiderne.

I Rangerplanen er angivet Rangertider paa 20 à 25 Min., hvilket vil sige, at Maskinen efter denne Tids Forløb skulde passere Post L., som danner Grænsen mellem Trafik- og Maskinafdelingen. Imidlertid har det ikke været nogen Sjældenhed, at ovennævnte Tider, i Særdeleshed paa Søndage, har været overskredet med indtil en Time, i enkelte Tilfælde endog mere.

At et saadant Forhold paa mange Maader er uheldigt vil være indlysende for de fleste. Naar Maskinafdelingen tilrettelægger dels et Maskinløb

og dels en Tjenestefordeling for Lokomotivpersonalet, er det naturligvis under den Forudsætning, at bl. a. Rangerplanen kan overholdes; i modsat Fald kan det betyde, at der maa træffes andre Dispositioner, saasom fremskaffes anden Maskine, hvilket ofte betyder øget Forbrug af Brændsel, der skal skaffes Personale til Udveksling af Maskiner, og der paalægges Lokomotivpersonalet en ret stor Overskridelse af Tjenestetiden indenfor den enkelte Dag.

En ikke ringe Del af denne Ekstra-Rangertjeneste foregaar i den mørklagte Del af Døgnet, hvor Personalet ikke engang kan se Togmaskinens Skorsten, langt mindre de Vogne, der skal omrangeres. Det er derfor ikke underligt, at Lokomotivpersonalet nu, da vi gaar ind til de særlig mørke Nætter, begynder at reagere, saa meget mere som de undertiden har staaet 8 à 9 Timer paa Maskinen.

En Togmaskine bør i Almindelighed ikke benyttes til Stationsrangering og absolut ikke under de nuværende Forhold, hertil bør kun anvendes de til dette specielle Formaal byggede Rangerlokomotiver.

Hvor skal man nu søge Aarsagen til, at Togmaskiner i saa udstrakt Grad finder Anvendelse ved Stationsrangering efter Ankomst med Tog?

Maskinafdelingen kan næppe have nogen Interesse heraf, idet det som nævnt kun skaber Forstyrrelser til alle Sider indenfor denne Afdeling. Tilbage bliver derfor kun at søge Aarsagen indenfor selve Ledelsen af Københavns Hovedbanegaard, der jo nok kan være mere interesseret, og jeg vender mig derfor til Dem, Hr. Stationsforstander, i Haabet om, at De vil faa mit lille Indlæg at se.

De er sikkert stærkt optaget af Deres Gernings forskellige Omraader, saa der af den Grund maaske ikke er levnet Dem megen Tid til at deltage i Ordningen af Forhold som her paaapeget. Men jeg ved, at saavel Deres Rangerpersonale som Lokomotivpersonalet særlig i de mørke Timer har et haardt Arbejde af vanskelig Karakter.

De skulde ved Lejlighed overbevise Dem herom ved en mørk Aften at ledsage et Tog efter Ank. ud til Nærtrafik- eller Belvedereomraadet og dér deltage i Rangeringen, eller De kunde tage Plads paa Toglokomotivet under Rangerbevægelserne — der vilde muligvis falde nogle Knubs af formedelst Sammenstød med Vogne, som var usynlige i Mørket; dette er Lokomotivpersonalet efterhaanden blevet fortrolig med; en og anden bærer vel endog Mærker heraf, — det vilde da sikkert gaa op for Dem, at Lokomotivpersonalet efter 8 à 9 Timers Strækningstjeneste ikke kan føle sig særligt oplagt til at tiltræde Deres Ekstra-Tjeneste.

Vi ved jo alle udmærket godt, Hr. Stationsforstander, at det pynter paa et Regnskab, naar der kan opvises Besparelser. De kan for Sommerens Vedkommende notere Besparselsen af en Rangermaskine. Reelt eksisterer denne Besparelse dog ikke, idet de langt dyrere Togmaskiner udenfor deres Plan har udført Arbejdet for den manglende Rangermaskine.

Der er vel næppe Brug for en Rangermaskine begge de nævnte Steder, men der findes jo en Transversal, som forbinder Nærtrafikområdet med Belvederepladsen, det vilde derfor ikke være forbundet med større Besvær at lade en Rangermaskine skifte Arbejdsplads efter Behov.

Jeg har nu henledt Hr. Stationsforstanderens Opmærksomhed paa et Forhold, der bør ændres. De burde maaske i Deres videre Overvejelser tage Deres Næstkommanderende med paa Raad. Forhaabentlig vil De da i sidste Instans komme til det Resultat, at det dog trods alt var det fornuftigste at lade en lille brændselsbillig Rangermaskine overtage den Del af Rangertjenesten, som rettelig tilkommer den og ikke Togmaskinerne.

Skulde Resultatet af Overvejelserne imidlertid blive negative, vil det jo nok blive nødvendigt at vende tilbage til det her fremdragne Forhold, thi Toglokomotivpersonalet kan ikke være tjent med vedblivende at udføre den Slags Overarbejde.

M. Henriksen,
Lokomotivfører, Gb.

ETKAMMERBREMSEN

Da vi staar overfor Indførelsen af Trykluftbremsen ved Statsbanerne, vil det være paa sin Plads at omtale Trykluftbremsens Indretning og Virkemaade. Med det efterfølgende er det Hensigten at give en Forklaring paa Etkammerbremsens Princip uden at komme ind paa konstruktive Enkeltheder; senere vil der følge en detailleret Beskrivelse af Styreventiler.

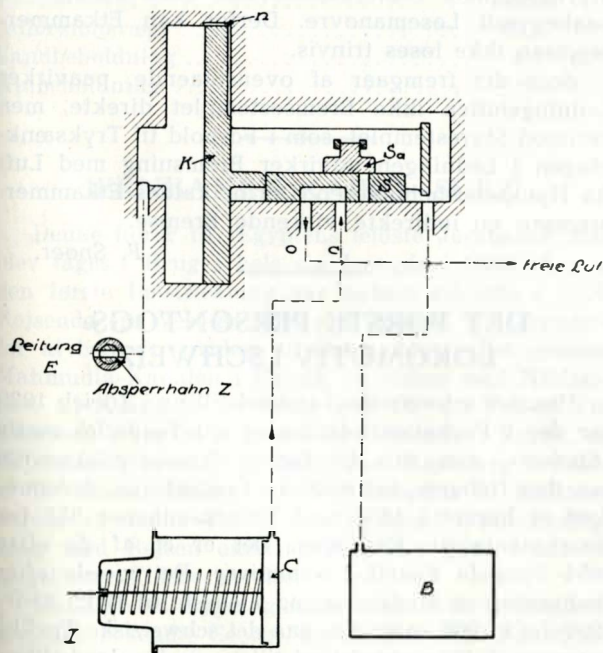


Fig. 1. Løsestillingen.

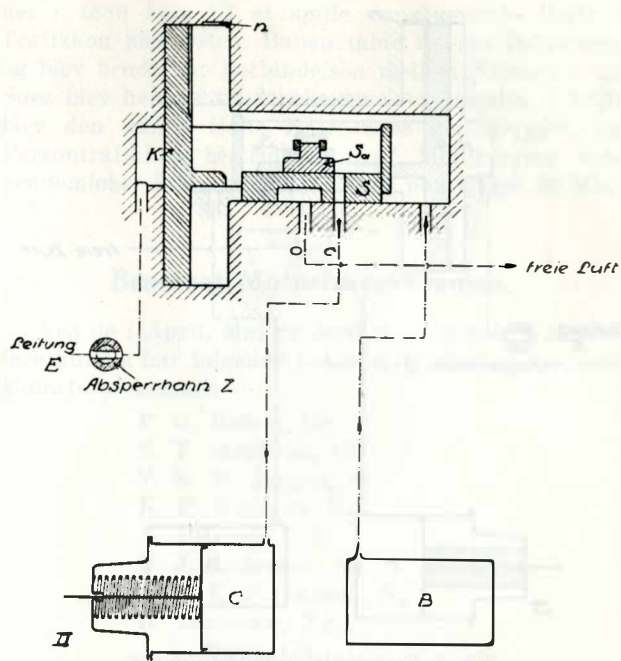


Fig. 2. Bremsstillingen.

Etkammerbremsens karakteristiske Dele er Styreventilen og Hjelpeluftbeholderen. Sidstnævnte er den lokale Kraftkilde for Bremsningen, da den indeholder Bremseluften. Styreventilen er et Organ, der under Paavirkninger af Trykket i den gennemgaende Ledning og Trykket i Hjelpeluftbeholderen danner de tilsigtede Forbindelser mellem Ledningen, Hjelpeluftbeholderen, Bremscylinderen og Atmosfæren.

De vigtigste Dele i Styreventilen er Styrestemplet, Hovedglideren og Tringliden. I nogle Styreventiler findes ingen Tringlider, men en Tringventil. Hovedglideren er det egentlige Fordelingsorgan, som i de to Stillinger, i hvilke den er i Funktion (Løse- og Bremsstilling), forbinder Bremscylinderen med Atmosfæren (ved Løsen) eller Hjelpeluftbeholderen med Bremscylinderen (ved Bremsning). Tringliden er et Hjelpeorgan, der under Bremsning indvirker paa Forbindelsen mellem Hjelpeluftbeholderen og Bremscylinderen, idet den ved trinvis Sænkning af Ledningstrykket aabner for Bremseluften Trin for Trin og fremkalder en tilsvarende trinvis Stigning i Bremscylindertrykket.

Naar Bremsen fyldes med Trykluft (oplades), kommer Tryklufften fra Maskinen gennem Ledningen E ind i Stempelkammeret og trykker Styrestemplet K til højre, hvorved Styreventilen bringes i Løsestillingen, Fig. 1. I denne er der gennem Kanalen n udenom Stemplet Forbindelse til Gliderkammeret (med Hovedglideren Sa) og Tringliden S og til Hjelpeluftbeholderen B, hvorved der i Ledningen, Stempel- og Gliderkammeret og Hjelpeluftbeholderen bliver et Lufttryk paa 5 Atm.

Bremscylinderen C er gennem Kanalen c i Gliderspejlet og Hulrummet i Glideren S samt Kanalen o i Forbindelse med fri Luft, hvorved en

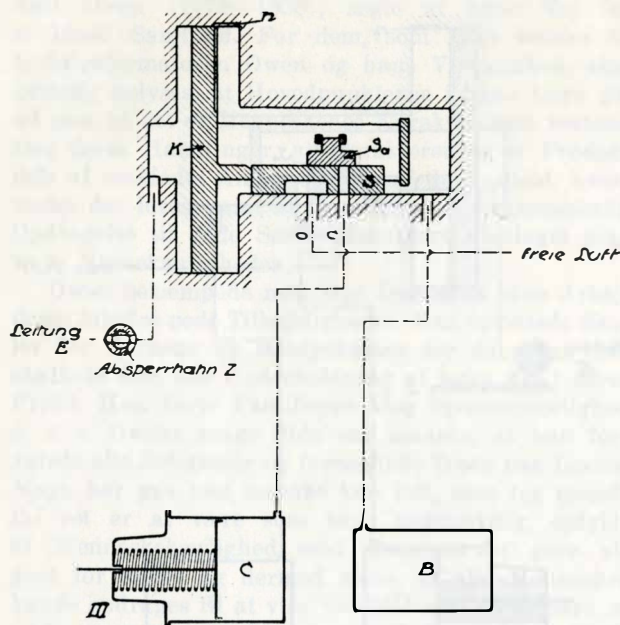


Fig. 3. Bremseafslutningsstillingen.

Skruefjeder bliver i Stand til at trykke Bremsestempelt til Hvilestillingen. Paa Styrestemplet findes en Stempelstang, med hvilken *Sa*-Glideren under Stemplets Bevægelser bringes til at glide ovenpaa *S*-Glideren, og *S*-Glideren bringes til at glide paa Gliderspejlet. *Sa*-Glideren er i uafbrudt Forbindelse med Stempelstangen og følger alle dens Bevægelser, hvorimod *S*-Glideren først bringes med, naar Fremspringet paa Styrestemplet eller Fremspringet paa Enden af Stempelstangen paavirker Glideren. Der er altsaa en vis Frigang mellem Styrestemplet — Stempelstangen og *S*-Glideren.

Fuldbremning.

Naar Ledningstrykket sænkes tilstrækkeligt — paa Maskinen, ved Nødbremning eller paa anden Maade — saa følger Trykluften i Hjælpe-luftbeholderen kun saa langsomt med hen imod Ledningen gennem den snævre Kanal *n*, at der hurtigt bliver Overtryk paa Stemplets Gliderkammerside. Et lille Overtryk paa Stemplet er tilstrækkeligt til, at det gaar til venstre og lukker Kanalen *n*. *Sa*-Glideren følger straks med, og kort efter, naar Overtrykket paa Stemplet er stort nok til at overvinde den større Gnidningsmodstand mellem *S*-Glideren og Gliderspejlet, tager Stempelstangen *S*-Glideren med, hvorved den kommer til at indtage Bremsestillingen, Fig. 2. Luft fra Hjælpe-luftbeholderen strømmer nu gennem Gliderkammeret og Kanalen *c* i Hovedglideren ind i Bremsecylinderen og fremkalder Bremsning. Et Trykfald i Ledningen paa 1,5 Atm. er nok til Fuldbremning, hvorved forstaas, at den i Hjælpe-luftbeholderen magasinerede Bremsluft fordeles ligeligt i Bremsecylinderen og Hjælpe-luftbeholderen. Fuldbremning giver et Lufttryk i Bremsecylinderen paa ca. 3,5 Atm., og samme Tryk vil der saa være i Hjælpe-luftbeholderen.

Driftsbremning.

Naar Driftsbremning paabegyndes (indledes), skal Trykket i Ledningen sænkes ca. 0,5 Atm., altsaa til 4,5 Atm. Der vil derved paa Styrestemplets Gliderkammerside opstaa et Overtryk paa 0,5 Atm., og dette omstyres til Bremsestillingen. Luft fra Hjælpe-luftbeholderen stømmer saa til Bremsecylinderen, og naar Trykket i Hjælpe-luftbeholderen derved er sunket til lidt under 4,5 Atm., bliver der Overtryk paa Styrestemplets Ledningsside. Et svagt Overtryk er tilstrækkeligt til at overvinde Gnidningsmodstanden mellem Tringliden *Sa* og Hovedglideren *S*, og forårsager at Styrestemplet og Tringliden gaar til højre og standses ved Styrestemplets Anslag imod Hovedglideren. I Bremsecylinderen er der nu et vist Bremsetryk, som oprettholdes i den i Fig. 3 viste Stilling, Bremseafslutningsstillingen, saalænge Trykket i Ledningen er uforandret. En svag Sænkning i Ledningstrykket er nu tilstrækkelig til at forhøje Bremsetrykket, da det kun er Tringliden, der skal omstyres; Hovedglideren staar i Bremsestillingen, og Bremsvirkningen kan saa forhøjes Trin for Trin ved ganske smaa Trykfald i Ledningen.

Bremsens Løsen.

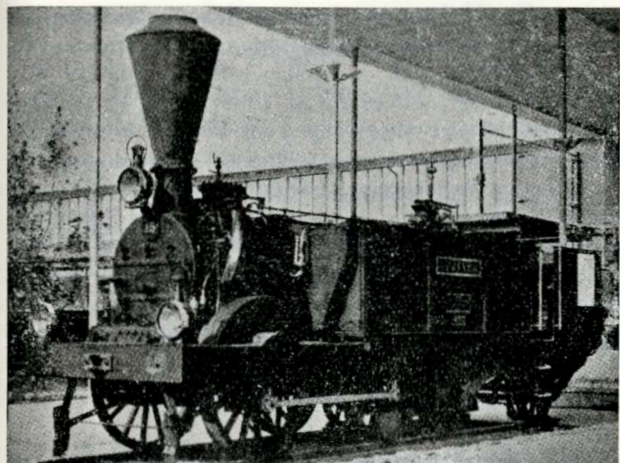
For at løse Bremsen forhøjes Ledningstrykket noget over det Tryk, der er i Hjælpe-luftbeholderen; Ledningstrykket trykker saa Styrestemplet og Hovedglideren til højre til Løsestillingen, Fig. 1, og Bremsen løses helt. Med Etkammerbremse kan Bremsvirkningen altsaa forhøjes trinvis, men ikke formindskes trinvis. Naar Ledningstrykket hæves for at løse Bremsen, omstyres Styrestemplet som ovenfor sagt til Løsestillingen, og da der under Løsen aldrig kan blive større Tryk i Hjælpe-luftbeholderen end i Ledningen, kan Beholdertrykket paa Styrestemplets Gliderkammerside ikke standse en paabegyndt Løsemanøvre. Derfor kan Etkammerbremsen ikke løses trinvis.

Som det fremgaar af ovenstaaende, paavirker Ledningsluften ikke Bremsestempelt direkte, men derimod Styrestemplet, som i Forhold til Tryksænkningen i Ledningen udvirker Bremsning med Luft fra Hjælpe-luftbeholderen. Derfor kaldes Etkammerbremsen en indirekte virkende Bremse.

F. Spøer.

DET FØRSTE PERSONTOGS- LOKOMOTIV I SCHWEIZ

Paa den schweiziske Landsudstilling i Zürich 1939 var der i Forhallen udstillet et B 1-Tenderlokomotiv »Speiser«, som var det første Persontoglokomotiv paa den tidligere Schweiziske Centralbane. Lokomotivet er bygget i 1857 med Fabriksnummer 353 fra Maschinenfabrik Esslingen. Det er et af de efter 1854 byggede *Egerth*-Lokomotiver. Det gjorde efter Ombygning og Modernisering Tjeneste til 1902, hvorefter det i 1903 anbragtes paa det schweiziske Trafikmuseum. I 1914 var det udstillet paa Landsudstillingen i Bern.



Det første schweiziske Persontogslokomotiv.

Forinden Udstillingen i Zürich blev det ombygget til sin oprindelige Skikkelse, bl. a. blev Førerhuset, Pufferne, den normale Skruekobling og Trykluftbrensen fjernet, og primitive Stød- og Koblingsindretninger i den oprindelige Byggeform anbragt. Ligeledes blev den lange slanke Skorsten erstattet med den paa Billedet viste Gnistfangerskorsten, som den brugtes i Lokomotivets første Aar.

Da Lokomotivet afleveredes fra Fabrikken i 1857 havde det følgende Dimensioner:

Cylinderdiameter	360 mm
Slaglængde	560 »
Drivhjulsdiameter	1 530 »
Løbehjulsdiameter	910 »
Kedeltryk	7 at
Ristestareal	0,9 m ²
Hedeflade	76,87 »
Tomvægt	25,25 t
Tjenestevægt	33,66 »
Adhæsvægt	19,2 »
Vandbeholdning	4,6 m ³
Kulbeholdning	1,0 t

JERNBANEN KAIRO—SUEZ

Denne hører til Ægyptens ældste Jernbaner. Den blev taget i Brug i hele sin Længde i 1858 efter at den første Delstrækning var aabnet allerede i 1854. Rejsende fra Vest-Europa, som indtraf i Alexandria for at befordres videre til Østen, blev sejlet gennem Mahmudia-Kanalen i Baade, og videre med Nildampere til Kairo — en Rejse paa 16—20 Timer. Fra Kairo til Suez befordredes de Rejsende i Vogne, og Rejsegodset bragtes til Suez paa Kamelryg i Løbet af 20 Timer. Rejsen fra Southampton til Kalkutta varede ad denne Vej 6 Uger og betød i Sammenligning med Rejsen omkring Kap det gode Haab en meget stor Tidsbesparelse.

Ved Banens Bygning medvirkede Robert Stephenson, den bekendte Georg Stephensons Søn. Banen løb gennem Ørkenen langs den anlagte Rejsevej og tiltog i Betydning indtil Suez-Kanalen efter at være aab-

net i 1889 kom til at spille en afgørende Rolle i Trafikken paa Østen. Banen tabte nu sin Betydning og blev brudt op; Forbindelsen mellem Nildeltaet og Suez blev henvist til Jernbanen over Ismalia. I 1930 blev den gamle Bane Kairo-Suez genopbygget, og Persontrafikken bestrides nu af Motorvogne, som gennemløber Strækningen, 144 km, paa 1 Tim. 20 Min.

Bestaaet Motorførereksamen.

Ved de i April, Maj og Juni d. A. afholdte Motorførerkursus har følgende Lokomotivfyrbødere bestaaet Motorførereksamen:

P. O. Rohde, Gb.
 S. T. Stenkvist, Gb.
 V. E. M. Jensen, Str.
 K. F. Nielsson, Kø.
 A. Petersen, Gb.
 P. J. Andersen, Ab.
 C. C. P. H. Larsen, Ng.
 H. Sørensen, Ng.
 J. C. Buus, Gb.
 S. A. Thomsen, Ro.
 K. H. M. Christiansen, Gb.
 E. L. J. E. Justesen, Rd.
 C. G. J. Loving, Ro.
 V. F. Ø. Falkenskov, Hg.
 A. C. Jørgensen, Kø.
 K. E. S. Dinesen, Ng.
 C. E. Johansen, Gb.
 R. D. R. Petersen, Gb.
 S. V. Andersen, Fa.
 A. C. V. Fricke, Kø.
 E. V. Villumsen, Gb.
 S. R. Mortensen, Gb.
 P. E. Larsen, Gb.
 L. A. Frydenlund-Jensen, Kø.
 J. L. Nielsen, Ro.
 H. H. Nielsen, Gb.
 A. Andersen, Ro.
 N. J. Karlsen, Gb.
 S. E. Christensen, Næ.
 O. P. Jørgensen, Gb.
 M. Kristensen, Fa.
 O. E. Henriksen, Gb.
 J. F. Honoré, Str.
 K. V. Sørensen, Gb.
 H. P. M. B. Hansen, Gb.
 C. E. Dalbro, Vg.
 B. A. K. Jensen, Gb.
 N. Martinsen, Gb.
 L. H. Pedersen, Fa.
 G. A. H. Johansen, Ar.
 S. A. Nielsen, Gb.
 E. R. Pedersen, Kb.
 H. C. Sprogø, Fa.
 P. G. Møller, Pa.
 H. T. Stenkvist, Gb.
 S. P. G. Nielsen, Rd.

Bestaaet Motorførereksamen ændrer *ikke* den indbyrdes Rækkefølge i Lokomotivfyrbødderrækken.



Jubilæum.



Fredag den 20. September kan Lokomotivfyrbøder K. O. Petersen, Roskilde, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Det hører jo heldigvis til Sjældenhederne, at Lokomotivfyrbødere fejrer 25 Aars Jubilæum. For K. O. Petersens Vedkommende er Aarsagen den, at han var paa Værkstedet nogle Aar, forinden han gik over til Lokomotivtjenesten. Han begyndte ved Værkstederne i Aarhus d. 20. September 1915, og blev i December s. A. forflyttet til Struer og var der, til han den 1. Juli 1924 blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Skelde.

Efter Ansøgning blev K. O. P. forflyttet til Holstebro 1. November 1924, derfra maatte han i et Par Aar til Struer for endelig at komme til Roskilde d. 1. September 1929.

Jubilaren er en god og trofast Kollega og Organisationsfælle, som Roskilde Lokomotivfyrbøder Afdeling er glad for at have i sine Rækker. Han er tillige en god agtet medansat, som ved sin rolige og noble Optræden har skabt sig mange Venner, blandt dem han kommer i Berøring med. Paa Jubilæumsdagen vil der sikkert blive givet Udtryk herfor af mange. Roskilde Afdeling siger dig Tak for godt og trofast Samarbejde i den forløbne Tid og ønsker dig til Lykke paa Dagen og Held og Lykke i Fremtiden.

K. J. C.

Dansk Jernbaneforbund

har afholdt Kongres. Forretningsfører Th. Pedersen genvalgte med Akklamation. Forbundets tidligere mangeaarige Forretningsfører, Landstingsmand Ch. Petersen, den ene af Forbundets Sekretærer, C. F. W. Poulsen samt pens. Banearbejder N. C. Madsen, Kh., og Pakhusformand L. C. Jensen, Aarhus, blev udnævnt til Æresmedlemmer.

Kongressen vedtog en Resolution, der opfordrer til fortsat Samarbejde med den øvrige Fagbevægelse, og som tilsiger Støtte til Arbejdet for Samling af alle loyale Borgere i vort Land i Bestræbelserne for Bevarelse af vor nationale Selvstændighed. For saa vidt angaar det lønmæssige og Tjenestemændenes Vilkaar i Forhold til den øvrige Del af Befolkningen hed det i Resolutionen:

„Kongressen udtaler overfor Hovedbestyrelsen Ønsket om, at de betydelige Spørgsmaal, som Organisationen under Hensyn til de herskende ekstraordinære Forhold har fundet nødvendigt at stille i Bero — saaledes Spørgsmaalet om almindelig Lønrevision, Ændringer i Pensionsloven samt Feriens Udvidelse — maa blive taget op til fortsat Behandling, saasnart Mulighed derfor er til Stede. Under Hensyn til de stadig stigende Priser paa Livsfordenheder paalægger Kongressen iøvrigt Hovedbestyrelsen at være opmærksom paa Udviklingen og drage Omsorg for, at Tjenestemandslønningerne ikke forringes i Forhold til den øvrige Befolknings Levefod.“

»Statsbanepersonalets Ulykkesforsikring« og »Uheldsforsikringsforeningen for de danske Statsbaners Personale« sammensluttes.

Foreningen „Statsbanepersonalets Ulykkesforsikring“ har besluttet at indstille sin Virksomhed fra 1. December 1940 og udsender derfor i disse Dage en Meddelelse til hvert enkelt af sine Medlemmer om, at deres Forsikring ophører fra nævnte Dato, og en Opfordring til at fortsætte deres Forsikring ved fra samme Dato at tegne den i „Uheldsforsikringsforeningen for de danske Statsbaners Personale“.

Vi anbefaler de af Dansk Lokomotivmands Forenings Medlemmer, som maatte have forsikret sig i den Forening, der nu opløses, til straks at besvare denne Opfordring bekræftende. Uden at der sker nogen Afbrydelse og under samme Vilkaar som hidtil vil de da opnaa fremtidig at have deres Uheldsforsikring tegnet i den af de fire Jernbaneorganisationer ledede Uheldsforsikringsforening.



Forflyttelse fra 1.—9.—40:

Lokomotivmester I A. E. Jensen, Padborg, efter Ans. if. Opslag til Gedser.

Lokomotivmester II E. C. L. Pedersen, Struer, efter Ans. if. Opslag til Næstved.

Afsked:

Lokomotivfører C. M. Høier, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. G. af Alder med Pension fra 31.—10.—40 (min. Afsked).

Lokomotivfører J. Hansen, Aalborg, efter Ans. p. G. af Alder med Pension fra 30.—11.—40 (min. Afsked).



Foreningen af Pensionister ved De Danske Statsbaner.

Den aarlige Generalforsamling, der skulde have været afholdt den 22. Maj, afholdes nu Torsdag den 17. Oktober 1940 Kl. 14 i Studenterforeningen, København (Indgang fra Vestre Boulevard) med den tidligere bekendtgjorte Dagsorden.

Under de givne Forhold kan det naturligvis ikke blive under de oprindelig planlagte festlige Former, men lad os alligevel haabe paa et godt Samvær.

København, den 22. August 1940.

P. B. V.
C. Wolf.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Juli Maaned 1940 samt i Tidsrummet April—Juli 1940 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1939 i runde Summer.

	Juli Maaned		1940	
	1940	1939	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	7 130 000	9 170 000		2 040 000
Gods- og Kreaturbefordring	6 330 000	3 790 000	2 540 000	
Postbefordring	470 000	660 000		190 000
Andre Indtægter	560 000	530 000	30 000	
Indtægter i alt	14 490 000	14 150 000	340 000	
Driftsudgifter	12 160 000	11 040 000	1 120 000	
Driftsoverskud	2 330 000	3 110 000		780 000
Afskrivning	650 000	610 000	40 000	
Forrentning	1 320 000	1 230 000	90 000	
Statens Tilskud til Driften	÷360 000	÷1 270 000	910 000	

	April—Juli		1940	
	1940	1939	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	19 950 000	26 850 000		6 900 000
Gods- og Kreaturbefordring	20 420 000	14 910 000	5 510 000	
Postbefordring	2 400 000	2 580 000		180 000
Andre Indtægter	2 170 000	2 210 000		40 000
Indtægter i alt	44 940 000	46 550 000		1 610 000
Driftsudgifter	46 000 000	40 920 000	5 080 000	
Driftsoverskud	÷1 060 000	5 630 000		6 690 000
Afskrivning	2 580 000	2 440 000	140 000	
Forrentning	5 120 000	4 800 000	320 000	
Statens Tilskud til Driften	8 760 000	1 610 000	7 150 000	

D. S. B. Juli 1940.

I Forhold til Juli 1939 er Personbefordringsindtægten gaaet ned med ca. 2 040 000 Kr., medens Gods-befordringsindtægten er steget med ca. 2 540 000 Kr.

Naar der trods de fra 1. Juli forhøjede Takster er Nedgang i Personbefordringsindtægten, skyldes dette den betydelige Nedgang i Rejsernes Antal, som allerede havde vist sig i April Kvartal, og som særlig i Feriemaaneden har givet sig et stort Udslag, ikke mindst paa Langvejsrejserne.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca. 340 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 1 120 000 Kr. Stigningen skyldes forøgede Lønnings- og Brændselsudgifter.

I de forløbne Maaneder af indeværende Driftsaar er Statens Tilskud til Driften steget med godt 7 Mill. Kr. sammenlignet med det tilsvarende Tidsrum i Fjor.

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 8 aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.
Postkonto 20 541.

Køb Deres

Forbrug af **Manufakturvarer** hos

CARL CHRISTENSEN's Efterfølgere
CROME & GOLDSCHMIDT - VIBORG

Hans Albrechtsen

HERREEKVIPERING

Viborg

Gode Varer. Rimelige Priser.

Cigarforretningen „Phønix“

P. ANDERSEN

Mathiasgade 21 - Telefon 544

Vellagrede Cigarer - Tobakker og
Cigaretter i alle kendte Mærker

Støt vore Averterende!

CYCLECOMPAGNIET A/S

TELF. 1229

GRAVENE 10 - VIBORG

H. TRUE

LÆDERHANDEL

Vestergade Nr. 7-9

VIBORG

Alt i Tryksager -

Papirvarer - Stempler

JENS THOMSENS EFTF.

T. Bak Larsen. Telf. 922

Køb Deres Fisk

hos **Chr. Dons**

Telf 1550 - 1551

A. Hartvig — „Viola“

Telefon 1541 - Viborg - Gravene 7c

Altid friske Blomster, Kranse og Dekorationer
til billigste Priser

MØBLER Egen Fabrik - derfor billigst!

Viborg billigste Møbelmagasin - **A. HESHE**

Emil P. anbefaler

Kaffe-Frokost - 1.65 Kr.

KONDI TORI Emil P
Mathiasgade 76

HUSK

Carl Sørensens

Frisør-Salon

4 Mands Betjening Teatret

Det er en Selvfølge

at lade vaske i **Hartvigsens Vaskeri**
Store Pederstræde 8 - Tlf. 696

Husk Valdemar Mikkelsen

Altid billigst i Glas og Porcelæn m. m.

Besøg „Torvecafeen“! Telf. 332

Byens bedste Smørrebød og største Snaps

Drik

**Bryggeriet „Odin“s
Produkter**

Gør Deres Indkøb hos

D. L. F.s Annoncører i Viborg

Ode nse

AKTIESELSKABET

SKANDINAVISK GUMMI-COMPAGNI

REGNFRAKKER

Støt vore Annoncører!

Langaa

Møbel- og

Ligkisteforretning

Tlf. Langaa 77 - Randers 1062
A. TRUESEN - LANGAA

Optaget

LAWAETZ POULSEN

Telefon 14

Kolonial - Isenkram

Kalundborg

N. JENSENS SØNNER

SNEDKERMESTRE - Kalundborg - Telf. 280

Køb Deres Møbler hos Fagmanden;
han yder Dem den bedste Garanti.

Leverandør til Feriehjemmet.

OPTAGET

Er Lyset i Uorden

da ring til Kalundborg 520

Kjær Christensen
aut. Installatør

Leverandør til Feriehjemmet

Kalundborg

Plantemargarine

Altid fineste Kvalitet

Hver Dag friskkærnet

Kalundborg Margarinefabrik
TH. A. JØRGENSEN

Chr. Jepsen

Stort Udvalg i moderne Ure
Briller og Barometre
Reparationer udføres

Telefon 600

Vilh. Nielsen og Søn

Slagtermestre

Kød- og Paalægsforretning

Cordilgade 10

Telefon 173. Kalundborg.

Leverandør til Feriehjemmet.

H. Hansen har det

Monter Deres Hjem Ira

H. Hansens Møbelforretning

Kordilgade 54

Telf. 149

- MÆGTIGT TÆPPELAGER -