N^o 6

20. Marts 1942

42. Aargang

REGULERINGSTILLÆGET

Det blev ikke til Overenskomst denne Gang. Regeringen kunde ikke strække sig længere end til en Forhøjelse af Reguleringstillæget med $1\frac{1}{2}$ Portion, og det mente Tjenestemandorganisationerne ikke at kunne erklære sig tilfreds med. Ligesom Arbejderne har maattet respektere Forligsnævnets Kendelse, der kun gav dem lidt over Halvdelen af, hvad de havde ønsket, saaledes maa ogsaa Tjenestemændene nu tage Regeringens Beslutning om de $1\frac{1}{2}$ Portion til Efterretning.

Finansministeren indledede Forhandlingen den 5. ds. med at omtale vort Lands Stilling, der fremdeles er prekær. Den økonomiske Situation er ingenlunde bedre end i Fjor. Ved Regeringens intensive Bestræbelser er det dog i den sidste Halvdel af 1941 i det væsentligste lykkedes at standse Prisstigningerne, i hvert Fald er der sket en effektiv Ændring paa dette Omraade. Man var naturligvis fuldt klar over, hvor vanskelige Forholdene kan være for Tjenestemændene; men den Omstændighed, at der var gennemført en Lov om Lønstop, ved hvilken den mellem Arbejdernes og Arbejdsgivernes Organisationer i 1939 truffne Aftale om Lønregulering efter Pristallets Bevægelser faktisk blev sat ud af Kraft samt den nys afsagte Kendelse af Arbejds- og Forligsnævnet, maatte uanset Tjenestemandslovens Bestemmelser have Betydning for, hvilke Tillæg man kunde give Tjenestemændene. Ministeren pegede paa, at de voksne mandlige Arbejdere fra 1. Marts har faaet et Tillæg paa 5 Øre pr. Time, hvad der med fuld Beskæftigelse — 2400 Timer — giver 120 Kr. pr. Aar. Det var derfor hans

Tro, at Tjenestemændene vilde erklære sig tilfreds med Regeringens Tilbud om $1\frac{1}{2}$ Portions Forhøjelse af Reguleringstillæget i Stedet for de 3 Portioner, vi efter Loven havde Krav paa. Det var ligesom i Fjor Meningen, at dem, der oppebærer Reguleringstillæget af laveste Sats skulde have $1\frac{1}{2}$ Portion à 96 Kr. i Stedet for à 84 Kr. som normalt. Desuden skal det midlertidige Tillæg paa 168 Kr. pr. Aar til alle gifte fremdeles udbetales. Dette vil for den langt overvejende Del af Tjenestemændene betyde en Forbedring paa 144 Kr. pr. Aar, og da der i Fjor blev vist Samfundssind og Forstaaelse af vort Lands økonomisk vanskelige Situation derved, at der gaves Afkald paa $3\frac{1}{2}$ Reguleringstillægsportion — hvad Samfundet burde paaskønne og for hvilket Regeringen udtalte sin Anerkendelse — ventede Finansministeren samme Forstaaelse ogsaa i Aar.

Tjenestemændenes Repræsentanter fremhævede, at det vilde være rimeligt, at vi fik de 3 Portioner, vi efter Loven har Ret til. Udgifstallet er steget med 1 369 Kr. siden 1939; men den store Part af Tjenestemændene har hidtil kun faaet en Forbedring paa 624 Kr. og vil med 3 fulde Portioner nu kun komme op paa en samlet Forhøjelse af Reguleringstillæget paa 912 Kr. Det Dyrtidstillæg, Lønarbejderne har faaet, 40 Øre pr. Time, giver imidlertid med fuld Beskæftigelse (der for meget betydelige Grupper af Tjenestemændene er 2496 Timer pr. Aar og ikke 2400 Timer pr. Aar som af Finansministeren anført) 998 Kr., og der kan ikke være nogen Anledning til, at Tjenestemændene skulde have en mindre Forbedring,

end Arbejderne har faaet; Dyrtidens Byrder maa de i hvert Fald bære paa lige Fod. Som Følge deraf kunde Organisationerne ikke give Finansministerens Tilbud om en Regulering paa 1½ Portion deres Tilslutning. De ugifte Tjenestemænd under 40 Aar er særligt vanskelig stillet, idet de kun faar ⅓ Reguleringstillæg og saaledes kun har faaet en Forbedring paa 208 Kr. siden 1939. De burde have ½ Reguleringstillæg.

Finansministeren protesterede mod, at der kun skulde være givet en Forbedring paa 624 Kr. Det var i 1939 en udtrykkelig Aftale, at den Reguleringstillægsportion, Tjenestemændene egentlig skulde have afgivet, men fik Lov til at beholde, skulde regnes med, dersom Udgiftstallet atter gik op; og den maa ikke glemmes nu ved Beregningen af de opnaaede Forbedringer. Han beklagede, at det ikke var muligt at komme til Enighed med Tjenestemændene; men det var under de foreliggende Forhold ikke muligt at strække sig videre. Hensynet til Samfundets Økonomi og dels til Nævnskendelsen for Privaterhvervenes Arbejdere gjorde, at Tjenestemændene maatte nøjes med de 1½ Portion; herom var der fuld Enighed i Regeringen. Det maatte heller ikke overses, at Udgiftstallet kun er 5 Kr. inde i det Interval, som betinger den 3. Portion. Med blot disse faa Kroner mindre i Udgiftstallet, vilde den ene af de Portioner, Tjenestemændene ønsker, af sig selv være faldet bort.

Ministeren vilde ikke være med til en særlig Ændring for de ugifte under 40 Aar, ligesom han afviste en Forhøjelse af Honorarer og Bestillingstillæg. Derimod vilde han efter Tjenestemændenes Henstilling forlænge den i Fjor gennemførte Bestemmelse om, at Personer over 60 Aar under visse Forhold kan faa Lov til at beholde fuldt Reguleringstillæg, selv om de har opgivet egen Lejlighed og egen Husførelse og derfor egentlig skulde ned paa ⅔ Tillæg. Endvidere vilde han gaa med til en Forbedring af de særlige Ydelser, hvorfor han fremsatte Forslag om en Forhøjelse af disse, selv om en saadan egentlig ikke skulde foretages ved 1½ Portions Forhøjelse af Reguleringstillæget. Paa dette sidstnævnte Punkt gav Tjenestemændenes Forhandlere Tilslutning til det fremsatte Forslag og udtalte deres Tak, fordi Finansministeren havde vist Forstaaelse af Forholdene for dem som i Tjenestens Medfør maa opholde sig

uden for deres Hjemsted. Vi henviser herom til den følgende Artikel.

Naar Protokollen over Forhandlingen foreligger, skal vi som sædvanlig bringe den her i Bladet, saa Finansministerens forskellige Motiveringer for Regeringens Stilling kan læses i deres Helhed. Loven om Reguleringstillæget for det kommende Finansaar blev den 12. ds. behandlet i Rigsdagen og gjordes samme Dag færdig i begge Ting.

I Praksis vil Lønforbedringen medføre, at Reguleringstillæget fra og med 1. April for alle gifte med Lønninger eller Pensioner under 1 500 Kr. vil blive forhøjet med 9 Procent, saa dette + det særlige Tillæg udgør ialt 98 Procent. Gifte med Lønninger eller Pensioner mellem 1 500 Kr. og 4 500 Kr. vil alle faa en og samme Forhøjelse nemlig 144 Kr. pr. Aar. Da samtlige Medlemmer af vor Organisation har Grundløn og Alderstilling under 4 500 Kr., vil de gifte saaledes alle faa en Forbedring paa 12 Kr. pr. Md.

Ordningen, der i Realiteten betyder, at vi i Stedet for ialt 20 Portioner Reguleringstillæg efter Tjenestemandsløven skal have 15 Portioner plus det særlige Tillæg paa 168 Kr., skal tages op til Revision i Oktober Maaned, saaledes at der, hvis der er sket Ændringer i Lønforholdene for Privaterhvervenes Arbejdere, ogsaa kan foretages saadanne for Tjenestemændene. Sker der derimod ingen Ændringer for Arbejderne, skal ogsaa vi beholde baade det særlige Tillæg og de 15 Portioner hele Finansaaret ud.

FORHØJELSE AF EMOLUMENTERNE

Som omtalt i Artiklen foran fremsatte Finansministeren ved Forhandlingen den 5. ds. Forslag om Forhøjelse af de særlige Ydelser. Ministeren erklærede sig indforstaaet med, at alle Ydelserne reguleres paa Grundlag af de nugældende Satser, uanset at der for nogle af disse for et Par Aar siden blev bevilget en ekstraordinær Forhøjelse, udover hvad Forandringen i Reguleringstillæget berettigede til.

Efter Tjenestemandsløvens Bestemmelser skal de særlige Ydelser, naar Reguleringstillæget er over den for Udgiftstal 2427—2842 gældende Størrelse, reguleres med 1 Portion for hver 2 Portioner, hvormed Reguleringstillæget stiger eller falder. I Fjor, da Reguleringstillæget steg 3½ Portion, blev Emolumenterne regu-

leret 2 Portioner, hvilket altsaa svarede til, hvad vi vilde have faaet med 4 Portioner Reguleringstillæg. Da vi i Aar kun faar forbedret Reguleringstillægget med 1½ Portion, skulde vi saaledes efter Lovens strenge Bogstav ingen Ændring have i de særlige Ydelser. Ministeren var imidlertid klar over, at nogen Forbedring var nødvendig. Han tilbød derfor 1 Portions Forhøjelse paa Timepenge, Kørepenge, Natpenge m. v., medens han for Dagpengene, Natstillæg til disse samt Tillæg for 1. og 2. Dag foreslog en noget større Forhøjelse, idet det er en Kendsgerning, at de egentlige Rejsediæter for udkommanderet Personale i lang Tid har været for smaa.

Tjenestemændenes Repræsentanter gav som nævnt Finansministerens Forslag deres fulde Tilslutning og bragte ham Organisationernes Tak.

For vore Medlemmers Vedkommende vil Forandringen forme sig saaledes:

| | Lokomotiv- og Motorførere | | | Lokomotivfyrbødere | | |
|------------------------------|---------------------------|------------|---------|--------------------|------------|---------|
| | Nugældende Sats | Forhøjelse | Ny Sats | Nugældende Sats | Forhøjelse | Ny Sats |
| | Kr. | Kr. | Kr. | Kr. | Kr. | Kr. |
| Fulde Dagpenge | 7,80 | 0,80 | 8,60 | 6,80 | 0,80 | 7,60 |
| Nattillæg til fulde Dagpenge | 3,80 | 1,00 | 4,80 | 3,70 | 1,00 | 4,70 |
| Tillæg for 1. og 2. Dag .. | 3,30 | 0,60 | 3,90 | 2,70 | 0,60 | 3,30 |
| Nedsatte | | | | | | |
| Dagpenge | 6,50 | 0,50 | 7,00 | 6,00 | 0,50 | 6,50 |
| Timepenge | 0,48 | 0,02 | 0,50 | 0,38 | 0,02 | 0,40 |
| Kørepenge | 0,31 | 0,03 | 0,34 | 0,25 | 0,02 | 0,27 |
| Natpenge | 0,50 | 0,03 | 0,53 | 0,35 | 0,02 | 0,37 |

NORMERINGSLOVEN

Forslag til Normeringslov for næste Finansaar blev den 5. Marts forelagt i Folketinget. Finansministeren oplyste ved Forelæggelsen, at Finansministeriet har tilstillet samtlige Administrationsgrene en Skrivelse om, at Forslag til Oprykninger m. v. maa begrænses mest muligt under Hensyn til de ekstraordinære Forhold. Nye Tjenestemandstillinger maa kun oprettes, hvor det er absolut paakrævet paa Grund af Ændringer i Arbejdet. Oprykninger maa kun ske, hvor den paagældendes Arbejde er blevet afgørende forandret, medens Oprettelse af Stillinger, der kun tilsigter bedre Avancement, er udelukket.

For Statsbanernes Vedkommende foreslaas der i 6. Lønningsklasse oprettet 5 nye Stillinger

som „Stationsledere“, hvorhos der i 13. Lønningsklasse foreslaas oprettet 6 nye Stillinger som „Haandværkerformænd“.

For saa vidt angaar de Stillinger, vore Medlemmer har særlig Interesse i, Lokomotivførere, bibeholdes Normeringstallet 1000 uforandret, men der foreslaas en saalydende Tilføjelse:

„Saa længe et Antal Stillinger som Motorfører af 1. Grad og Motorfører af 2. Grad holdes ubesat af Hensyn til Indskrænkning i Motorkørselen, vil der kunne have et tilsvarende Antal Lokomotivførere udnævnt ud over Bevillingen.“

I Bemærkningerne til Lovforslaget er der hertil knyttet følgende Motivering:

„Som Følge af Krigsforholdene har Motor-driften paa Statsbanernes Linier uden for S-Banen nu været indstillet i længere Tid, medens Behovet for Lokomotivførere samtidig er steget stærkt. Vel er Damptogskørslen for Persontog gaaet noget ned, men samtidig er Godstogskørslen steget, og den sparsommere Persontoggang samt Mørklægningen gør det umuligt at opnaa lige saa mange Kilometer pr. Tjenestetime. Under Hensyn til disse Forhold har man med Tilslutning af Lønningsraadet og Folketingets Lønningsudvalg foretaget en midlertidig Ombytning af Motorførerstillinger med Lokomotivførerstillinger, og man søger herved den fornødne Lovhjemmel til Ordningen, hvorved man bemyndiges til ud over Bevillingstallet for Lokomotivførere at udnævne et saa stort Antal Lokomotivførere, som svarer til det Antal Motorførerstillinger, der holdes ubesat.

Naar Motorkørslen igen kommer i Gang, vil det tilstedeværende Overskud af Lokomotivførere snarest blive afviklet ved Standsning af Udnævnelse til Lokomotivførerstillingen, og indtil fuld Udligning har fundet Sted maa som en rent midlertidig Foranstaltning det fornødne Antal Lokomotivførere gøre Tjeneste som Motorførere.“

I denne Forbindelse er der Anledning til at oplyse Læserne om, at Normerings- henholdsvis Styrketallene for de 3 nævnte Kategorier pr. 1. Marts d. A. stiller sig saaledes:

| | Normativ | Styrke |
|-----------------------|----------|--------|
| Lokomotivførere | 1 000 | 1 150 |
| Motorførere I | 180 | 49 |
| Motorførere II | 110 | 51 |
| Ialt | 1 290 | 1 250 |

LØNSKATTEN

Loven om Bidrag til Arbejdsfordelingsfonden — Lønskatten, som det populært kaldes — bortfalder som bekendt med Udgangen af denne Maaned. For en Ordens Skyld gør vi dog opmærksom paa, at dette ikke er ensbetydende med, at der ikke ved Lønudbetalingen den 1. April foretages nogen Afkortning. Tjenestemændene har nemlig hele Tiden betalt dette Bidrag bagud.

Loven traadte i Kraft 1. Juni 1940. Vort første Bidrag afkortedes imidlertid pr. 1. Juli 1940, men beregnedes for det den 1. Juni udbetalte Beløb, og da Bidragssatserne ændredes fra og med 1. April 1941, svarede vi ligeledes først pr. 1. Maj Bidrag af den nye Størrelse, saaledes at vi nu til April skal betale Beløbet for Marts Maaned.

Vi har fundet det rigtigst at bringe denne lille Meddelelse, for at der ikke skal opstaa Misforstaaelser ved den kommende Lønudbetaling.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Tidens Spørgsmaal.

Mørklægningen har nu snart varet et Par Aar. De af Mørklægningen følgende Ulemper under Arbejdets Udførelse er noget, det kniber svært med at vænne sig til, og er derfor for Jernbanemændene stadig ubehagelige. Desværre er der ikke megen Udsigt til, at det snart vil ændre sig. Krigen raser nu over det meste af Kloden, og noget Lyspunkt er ikke til at øjne. Selvfølgelig bærer vi alle det Haab i os, at den holdt op hellere i Dag end i Morgen, men som sagt tyder intet derpaa, og vi maa vel indrette os paa de bestaaende Forhold endnu nogen Tid fremover.

De Ulemper, der kæmpes med under Arbejdets Udførelse, er for os Jernbanemænd vel kun smaa i Forhold til de direkte i Krig værende Landes, men trods dette kan man jo godt forsøge at komme om ved Arbejdet paa den bedste og mest hensigtsmæssige Maade. Vort Blad har ofte skrevet om bedre Lys i Signaler, i Remiser og i Kulgaarde. Mange Ændringer til det bedre er ogsaa gennemført. Jeg vil dog gerne have Lov til at fremdrage endnu et Spørgsmaal, nemlig Tilrettelæggelsen af Tjenesten paa døgnbetjente Rangermaskiner, af hvilke der kører en Del Landet over. Paa disse Maskiner er Tjenesten i Almindelighed inddelt saaledes, at man løser af Kl. 6,00, Kl. 14,00 og Kl. 22,00, hvad der kan være udmærket om Sommeren, men efter min Formening ikke er særligt hensigtsmæssigt om Vinteren.

Det er kun faa Mennesker beskaaret at kunne

sove paa Forskud, derfor maa en Mand, der skal rangere en hel Nat, nødvendigvis have nogen Søvn og Hvile, umiddelbart inden han gaar paa Arbejde. Naar der skal afløses Kl. 22,00, maa han oftest gaa hjemmefra ved 21-Tiden, det vil sige, at han maa „tørne ud“ Kl. ca. 20,00; men da han næppe har kunnet lægge sig til Hvile førend ved 18-Tiden, hvor det jo er almindelig Spisetid i Hjemmene, betyder det, at han maaske kun har faaet et Par Timers Hvile. Det er her, jeg vil pege paa, om det ikke var bedre, hvis man paa Døgnmaskinerne inddelte Tjenesten med Afløsning Kl. 24,00, 8,00 og 16,00.

Den ovenomtalte Mand, der lægger sig til Hvile Kl. ca. 18,00, vil uvægerligt faa en meget værdifuldere Hvile og Søvn, hvis han først skal vækkes ved 22-Tiden for at kunne møde til Tjeneste Kl. 23,45.

Mennesker er Gud ske Lov ikke ens indrettet, og der er vel nogle, som mener, at den nuværende Inddeling er den bedste, men man skal ogsaa huske paa, at i Øjeblikket har vi den saakaldte Sommer-tid, saa naar vi løser af Kl. 6,00, er Klokkeren i Virkeligheden kun 5 efter dansk Normaltid.

Det kunde være rart at høre, hvad andre mener om dette Spørgsmaal. Jeg har kun gjort disse Betragtninger, fordi Mørklægningen skærper Kravene, og det er vel ogsaa saadan de fleste Steder i Landet, at Tempoet stadigt kræves opretholdt af Hensyn til Toggangen. Det bør dog bemærkes, at dersom vi skal ind paa en Ændring af nævnte Art, bør Stationspersonalet helst være med. Det vilde være uheldigt for begge Parter, hvis vi havde forskellige Afløsningstider, og Spørgsmaalet vilde selv-sagt gaa lettere igennem, hvis der var almindelig Enighed om det.

S. Suneson.

Saavidt os bekendt har der tidligere været Tilfælde med Afløsningstid Kl. 24,00. Dengang var der Utilfredshed med at skulle paa Arbejde ved 23-Tiden for at kunne afløse Kl. 23,45, hvorfor Afløsningstiden blev ændret til Kl. 22,00, men der kan jo være sket Ændringer i Opfattelserne paa dette Omraade.

Red.

Takken, vi fik!

Det sidste Aars Tid har der været en Del Forfremmelser og en Mængde Forflytninger inden for vor Medlemsrække, hvilket selvfølgelig maa være glædeligt og hilses med Tilfredshed for dem, der staar for Tur og i mange Aar har ventet en Forfremmelse. Dette skyldes vel nok for en stor Del Krigen og saa den automatiske Oprykning fra Motorfører til Lokomotivfører. Hvad denne sidste angaar, tror jeg, at Hovedbestyrelsen har gjort et Kæmpearbejde for at faa gennemført den, og det er jo næsten lykkedes at faa alle Motorførere over i Lokomotivførernes Rækker.

Man undres kun over, at vor ærede Hovedbestyrelse ikke, da nu det store Arbejde med den automatiske Oprykning skulde præsteres, havde tænkt paa at tage Hensyn til de Medlemmer, der,

da Tidspunktet for den aut. Oprykning forelaa, allerede havde været ude for et Par Forflyttelser, nemlig først til en 2. Grads og saa en 1. Grads Motorførerplads, som Hovedbestyrelsen faktisk havde drevet dem ud i.

I Maj 1937, da det Hold, jeg var paa, var færdig paa Skolen, var der ialt 18 Motorfører II-Pladser ledige i Ar., Vg. og Str., men inden for D. L. F.s Rækker var der kun 16 motoruddannede Lokomotivfyrbødere, og alle fik vi af Hovedbestyrelsen kraftig Opfordring til at søge disse Pladser, som selvsagt ikke var en Forfremmelse af den Art, man i 18—20 Aar havde higet efter. Der var endda Tale om at tvangsforflytte os, hvis vi ikke søgte de paagældende Pladser.

Nu var man kommet ud i dette med Opslagspladser og bunden for et Aar. Det viste sig senere, at flere af os efter vor Anciennitet kunde være forfremmet til Lokomotivfører faa Maaneder efter. Da det uheldige 2. Grads Aar var overstaet, var der ingen Udsigt til, at der skulde udnævnes Lokomotivførere; derimod var der en Del Opslagspladser til 1. Grads Motorfører. Vor Anciennitet til vort oprindelige Hjemstedsdepot blev desværre derved forspildt, idet vi maatte holde os til Opslagspladser. Saa kom Krigen og senere den aut. Oprykning, som satte en Bom for de Motorførere, der ikke var naaet at komme hjem til deres Hjemstedsdepot. Dermed ødelagdes for disse enhver Chance for at komme „hjem“ i en uoverskuelig Fremtid, idet selv den alleryngste Lokomotivfyrbøder ved Depotet i Tilfælde af Forfremmelse til Lokomotivfører var et Aar forud til Hjemstedsdepotet for os, der ikke naaede at komme hjem. — Det er min og flere andre Medlemmers Mening, at Hovedbestyrelsen har gjort sig skyldig i en himmelraabende Uretfærdighed over for os.

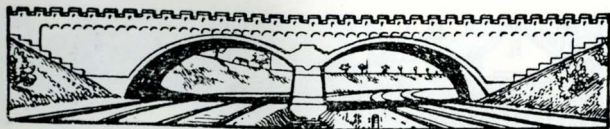
Struer, i Februar 1942.

Lokomotivfører C. Olesen.

Det maa bero paa en Erindringsforskydning hos C. Olesen, naar han paastaar, at der, da hans Karénstid som Motorfører II den 1. Juli 1938 var udløbet, ikke var Udsigt til, at der skulde udnævnes Lokomotivførere. Der blev nemlig udnævnt 8 saadanne i Tiden 1. Juli—1. September samme Aar; f. Eks. udnævntes H. C. C. L. Nielsen, der blev Motorfører II samtidig med Olesen, til Lokomotivfører 1. Juli 1938, netop den Dato hans Karénstid udløb.

Det fremgaar imidlertid af det i Bladet for den 5. Marts indeholdte Referat af Hovedbestyrelsens sidst afholdte Møde, at man allerede er opmærksom paa det i Artiklen paapegede Forhold; men der kan i hvert Fald ikke være Tale om nogen himmelraabende Uretfærdighed over for den ærede Indsender, der i øvrigt heller ikke i Øjeblikket har nogen Forflyttelsesansøgning i Kraft.

Red.



DOBBELTKONTRAVENTILEN

Vore trykluftbremsede Lokomotiver og Tendere kan som bekendt bremses med tre forskellige Bremsere: den indirekte Brems (Tryklufttogsbremsen med Styreventiler), Vakuumbremse (med V-T-Ventilen) og Hjælpebremsen (med Hjælpebremsehanen). Ingen af disse Bremsere har sin egen Bremscylinder; de anbragte Bremscylindre er fælles for alle tre Bremsere. Naar der paa P- og S-Maskinerne findes to Bremscylindre (paa Maskinen), saa er det, fordi Pladsforholdene egner sig bedre for to mindre end for én stor Bremscylinder.

Hver af Bremserne har til at føre Bremseluften til Bremscylindrene fra henholdsvis Styreventilen, V-T-Ventilen eller Hjælpebremsehanen sin egen Ledning, indtil Ledningerne mødes og tilsluttes hinanden for til sidst at udgøre en enkelt Bremsledning til Bremscylinderen.

Deraf følger, at der maa være Indretninger, som kan spærre Forbindelserne mellem de tre Bremsledninger og holde dem tæt lukket, saaledes at Bremseluften fra f. Eks. Hjælpebremsen ikke kan trænge ind i Ledningen fra Styreventilen eller V-T-Ventilen. Dette opnaas ved Hjælp af Dobbeltkontraventilerne, hvoraf der findes tre paa Maskinen og én paa Tenderen.

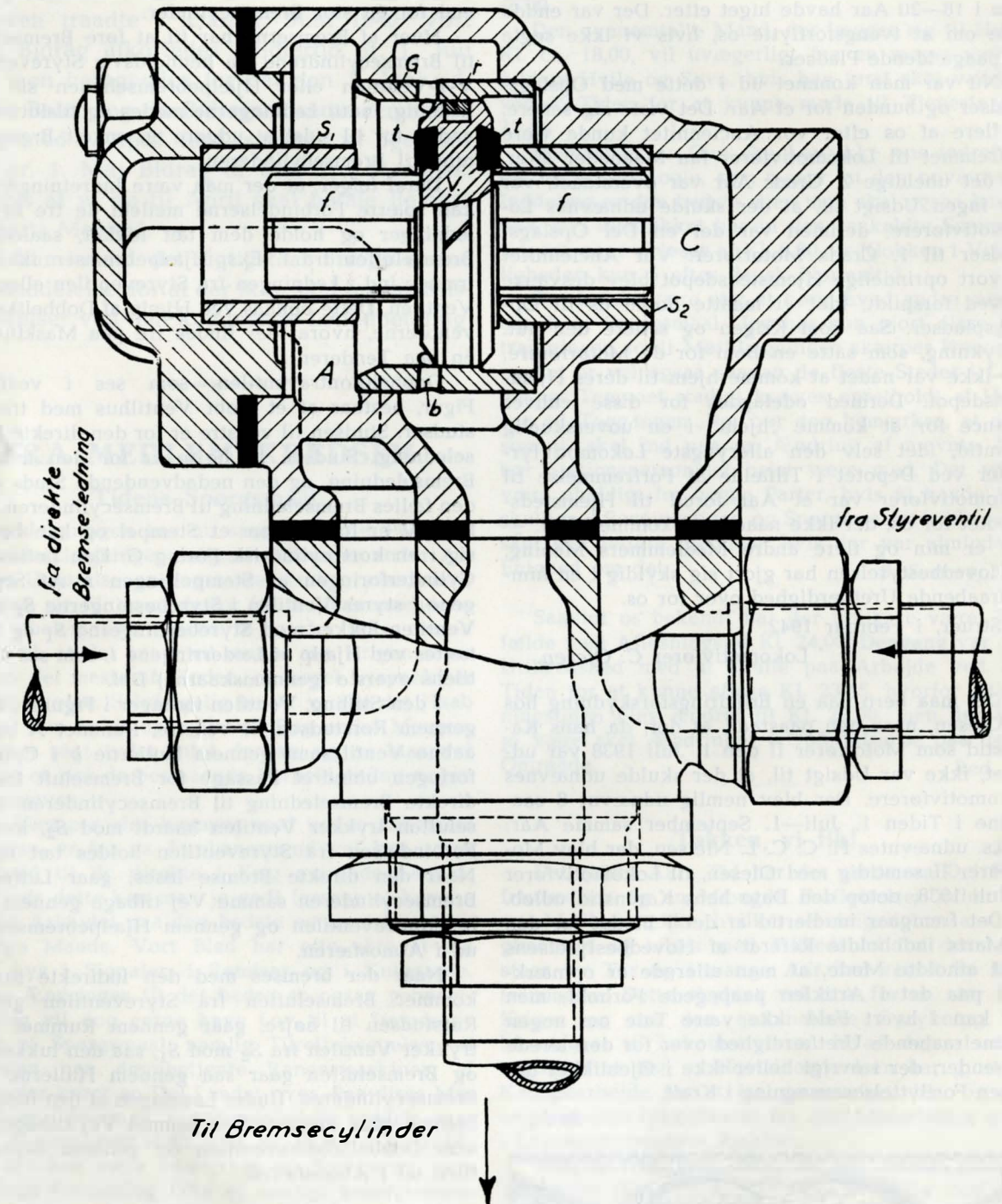
Dobbeltkontraventilen, som ses i vedføjede Figur, bestaar af et støbt Ventilhus med tre Rørstudser. Studsen til venstre er for den direkte Bremsledning, Studsen til højre er for den indirekte Bremsledning, og den nedadvendende Stud er for den fælles Bremsledning til Bremscylinderen. Ventilen *V* er formet som et Stempel og kan bevæge sig i en kort cylindrisk Føring *G*. Den tættes mod Cylinderforingen af Stempelringen *r*. Af Styreflignen *f* styres Ventilen i Styrebønsningerne *S*₁ og *S*₂. Ventilen lukker mod Styrebønsningerne *S*₁ og *S*₂ og tættes ved Hjælp af Læderringene *t*, som ses i Ventilens øverste (gennemskaarne) Del.

I den Stilling, Ventilen indtager i Figuren, er der gennem Rørstudsen til venstre, Rummet *A* og den aabne Ventil samt gennem Hullerne *b* i Cylinderforingen uhindret Passage for Bremsluft fra den direkte Bremsledning til Bremscylinderen. Bremseluften trykker Ventilen haardt mod *S*₂, hvorved Forbindelsen fra Styreventilen holdes tæt lukket. Naar den direkte Brems løses, gaar Luften fra Bremscylinderen samme Vej tilbage gennem Dobbeltkontraventilen og gennem Hjælpebremsehanen ud i Atmosfæren.

Naar der bremses med den indirekte Brems, kommer Bremseluften fra Styreventilen gennem Rørstudsen til højre, gaar gennem Rummet *C* og trykker Ventilen fra *S*₂ mod *S*₁, saa den lukker tæt, og Bremseluften gaar saa gennem Hullerne *b* til Bremscylinderen. Under Løsningen af den indirekte Brems gaar Bremseluften samme Vej tilbage gennem Dobbeltkontraventilen og gennem Styreventilen ud i Atmosfæren.

Paa den til Lokomotivpersonalet udleverede Tegning „Trykluftdele paa Damplokomotiver“ (101) kan

Dobbeltkontraventil.



man let følge Bremseluftens Vej til Bremsecylindrene og Dobbeltkontraventilernes Funktioner.

Indirekte Bremsning.

Under Bremsning med den indirekte Bremse paa Maskinen gaar Bremseluften fra Styreventilen 7 først gennem G-P-Hanen 10. Derefter gennem den vandret liggende Dobbeltkontraventil 11, som lukker mod Ventil sædet til venstre og spærrer Bremseledningen fra Hjælpebremsehanen; gaar derfra videre og gennem den vandrette Dobbeltkontraventil 12, der ogsaa lukkes til venstre og spærrer derved Bremseledningen fra V-T-Ventilen, og fortsætter til Bremsecylinderen. Paa Tenderen gaar Bremseluften fra Styreventilen 107 gennem G-P-Ventilen 110 og den lodret staaende Dobbeltkontraventil 111, som den lukker mod det nederste Ventil sæde, saa Ventilen spærrer Vakuums- og Hjælpebremseledningen, og gaar saa til Bremsecylinderen.

Vakuums- og Trykløftbremning.

Naar Maskinen og Tenderen vakuums- og trykløftbremses, d. v. s. at der bremses med Trykløft og Bremsen manøvreres med Vakuums, saa gaar Bremseluften fra V-T-Ventilen 21 til Maskinens Bremsecylinder gennem Dobbeltkontraventilen 12, som derved lukker paa Ventil sædet til højre og spærrer den indirekte Bremseledning, og videre til Bremsecylinderen. Samtidig gaar der Bremseluft fra V-T-Ventilen gennem den lodret staaende Dobbeltkontraventil 11a, som saa lukkes mod det øverste Ventil sæde, hvorved Hjælpebremseledningen spærrer. Bremseluften fortsætter gennem Afspærringshanen 26 og den tynde Forbindelsesslange mellem Maskinen og Tenderen til Dobbeltkontraventilen 111, som derved lukkes mod det øverste Ventil sæde og spærrer den indirekte Bremseledning, og videre til Bremsecylinderen.

Direkte Bremsning.

Fra Hjælpebremsehanen 17 gaar Bremseluften for at bremse paa Maskinen gennem Dobbeltkontraventilen 11, som den lukker til højre og spærrer den indirekte Bremseledning; videre gennem Dobbeltkontraventilen 12, der lukkes til venstre, saa Vakuums- og Trykløftbremseledningen spærrer, og derfra til Bremsecylinderen. Endvidere gaar Bremseluften gennem Dobbeltkontraventilen 11a, som lukkes nedad og spærrer Vakuums- og Trykløftbremseledningen, og derfra samme Vej til Tenderens Bremsecylinder som Vakuums- og Trykløftbremseluften.

Det skal dog bemærkes, at alle Dobbeltkontraventiler paa Maskinen og Tenderen i Virkeligheden er anbragt vandret, saaledes at Ventilen kun aabner og lukker i vandret Retning.

F. Spøer.



Meddelelse fra Landsoplysningsudvalget.

Da Vinterens Oplysningsarbejde nu nærmer sig sin Afslutning, anmodes Afdelingerne om i første Halvdel af April at indsende til undertegnede Regnskab samt en kort Oversigt over Oplysningsarbejdets Art. Der maa ligeledes gives Oplysning om Arbejdet har været tilsluttet andre Kategorier, eller om det har været lokalt.

Afdelinger eller enkelte Personer, der har deltaget i Korrespondanceundervisning, og som endnu ikke har indsendt Postbevis, maa for at faa $\frac{2}{3}$ af Beløbet refunderet indsende det fornødne omkring 1. April.

Skulde der vise sig Vanskeligheder ved at faa Regnskabet ordnet til ovennævnte Tid, bedes dette meddelt inden 15. April.

P. U. V.
P. Sessing,
Torbenfeldtvej 37¹, Brønshøj,
København.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for al Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Asmund Henriksen,
Fredericia.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mand, Lokomotivfører Jacob Olsens Død og Begravelse.

Lis Olsen,
Aarhus.

Min hjerteligste Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mand, pens. Lokomotivfører M. V. Petersens Død og Bisættelse.

Martha Petersen og Børn,
Helsingør.

Efterlysning.

Fra Lokomotivpersonalets Bogsamling i Fredericia er bortfjernet „Teknikkens Vidunder“, 2 Bind, og 1 Bind af „Knud Rasmussens Grønlandsfærd“. Bøgerne bedes snarest tilbageleveret.

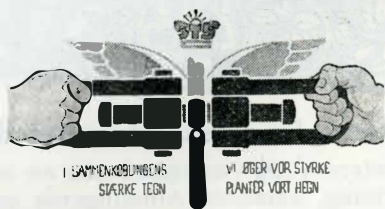
S. K. Th. Nielsen.

HUSK

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

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

Meld Dem ind i



Statsbanepersonalets priv. gens. Hjælpekasse (Vejlekassen), som ledes af Jernbaneorganisationerne.

Stiftet 1873, statsanerkendt og statskontrolleret. Udbetaler ved Død omgaaende 650—560 Kr. (regnet efter Indmeldelsesalderen).

Kontingent 1 Kr. maanedlig, som fradrages paa Lønninglisten, Kontingentfrihed for gamle Medlemmer. Yderligere Forbedringer under Udarbejdelse og kan snart ventes.

Nemmeste Form for Forsikring. Ingen Ulejlighed ved Opkrævning, Forflyttelse, Forfremmelse, Navneforandring, Pensionering m. v.

Ca. 14 000 Medlemmer, — udbetalt ca. 4 $\frac{1}{3}$ Million Kr. — opsparet Formue ca. 2 $\frac{1}{2}$ Million Kr. med en aarlig Rente paa ca. 110 000 Kr.

Optagelsesbegæring indsendes portofrit som Tjenestebesøg til:

Forretningsskriveren for Hjælpekassen,
Københavns Hovedbanegaard.



Udnævnelse fra 1.—3.—42:

Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere (min. Udn.):

- H. Jørgensen, Sønderborg, i Padborg.
- P. Eriksen, Fredericia, i Kolding.
- W. Petersen, Fredericia, i Kolding.
- H. M. Jørgensen, Fredericia, i Kolding.
- E. Dyrberg, Frederikshavn, i Aalborg.
- P. S. Brøndum, Aarhus, i Langaa.
- S. H. Broe, Aarhus, i Langaa.
- O. Nielsen, Herning, i Herning.
- H. N. Skibby, Fredericia, i Odense.
- K. J. A. Holm, Esbjerg, i Esbjerg.
- A. M. C. Axelsen, Aarhus, i Aalborg.
- A. H. Boysen, Tønder, i Tønder.
- I. M. Engedal, Padborg, i Padborg.
- K. K. Jørgensen, Viborg, i Viborg.
- K. G. V. Karlsen, Aarhus, i Brande.
- K. Tegtmejer, Struer, i Glyngøre.
- A. V. Vendt, Fredericia, i Padborg.
- P. M. Frandsen, Fredericia, i Padborg.
- A. C. Knudsen, Skern, i Brande.
- C. A. Jespersen, Aalborg, i Aalborg.
- J. E. Lysholm, Randers, i Aalborg.
- C. F. Jensen, Tønder, i Tønder.
- S. A. T. Petersen, Aarhus, i Padborg.
- J. A. Povlsen, Fredericia, i Herning.
- L. J. Andersen, Københavns Godsbg., i Brande.
- J. E. S. Rohde, Esbjerg, i Esbjerg.

Genansættelse fra 1.—4.—42:

Pensioneret Lokomotivfyrbøder N. Nielsen, Brande, er genansat som Lokomotivfyrbøder i Brande.

Afsked:

Lokomotivfører H. C. Gleerup, Aarhus, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—5.—42 (min. Afsked).

Lokomotivfører J. Lavgesen, Fredericia, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—5.—42 (min. Afsked).

Dødsald:

Pens. Lokomotivfører M. V. Petersen, Helsingør, den 23.—2.—42.



Hovedbestyrelsen.

I Stedet for Motorfører P. Jensen og Lokomotivfyrbøder C. A. Jespersen, som begge er overgaaet til Lokomotivførerstillingen, er Motorfører Aage Hansen, Rosenhaven 7, Valby, henholdsvis Lokomotivfyrbøder A. J. N. Jensen, Ørnevej 10, Fredericia, indtraadt i Hovedbestyrelsen.

Lokomotivførerafdelingerne.

Fredericia Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: S. K. T. Nielsen, Købmagergade 39, 2.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne.

Assens Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: E. E. F. L. Andersen, Damgade 5.

Fredericia Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: W. B. Jensen, Nymarksvej 30, 1. th.

Skern Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: N. O. V. Pedersen, Nygade 20.

Glyngøre Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: O. C. Bruun, Bolig 7 A.

STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER

| Sl.-Paalster | J7L-F7A | Nye Bøger. |
|--------------|---------|--|
| 19303 | 18859 | Bunnick, Diet van: Chauffør Maes i Ilden. |
| 19304 | 18860 | Nesna, Hans: Hollands Skæbnetime. |
| 19305 | 18862 | Gudme, Peter de Hemmer: Nærorienten og Stormagtskampen. |
| 19307 | 18852 | Klitgaard, Mogens: Elly Petersen. |
| 19308 | | Reynolds, Quentin: De sårede klaga ej. |
| 19311 | | Eriksson, Arvid: Sejre og Nederlag paa Europas Slagmarker. |
| 19312 | | Øste, Alfred: U. S. A. og Verdenssituationen. |
| 19313 | 18868 | Kristiansen, Kristian: Hvem skal Havren binde. |
| 19314 | 18870 | Martel, Jean: Dolores. |

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i December Maaned 1941 samt i Tidsrummet April—December 1941 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1940 i runde Summer.

| | December Maaned | | 1941 | |
|--|-------------------|-------------------|------------------|------------------|
| | 1941 | 1940 | Forøgelse | Formind. |
| Personbefordring | 9 860 000 | 7 270 000 | 2 590 000 | |
| Gods- og Kreaturbefordring | 9 350 000 | 7 860 000 | 1 490 000 | |
| Postbefordring | 740 000 | 660 000 | 80 000 | |
| Andre Indtægter | 580 000 | 480 000 | 100 000 | |
| Indtægter i alt | 20 530 000 | 16 270 000 | 4 260 000 | |
| Driftsudgifter | 14 770 000 | 12 980 000 | 1 790 000 | |
| Driftsoverskud | 5 760 000 | 3 290 000 | 2 470 000 | |
| Afskrivning | 600 000 | 640 000 | | 40 000 |
| Forrentning | 1 220 000 | 1 320 000 | | 100 000 |
| Statens Tilskud til Driften | ÷3 940 000 | ÷1 330 000 | | 2 610 000 |

| | April—December | | 1941 | |
|--|--------------------|--------------------|-------------------|-------------------|
| | 1941 | 1940 | Forøgelse | Formind. |
| Personbefordring | 78 480 000 | 57 710 000 | 20 770 000 | |
| Gods- og Kreaturbefordring | 88 160 000 | 69 440 000 | 18 720 000 | |
| Postbefordring | 5 770 000 | 5 550 000 | 220 000 | |
| Andre Indtægter | 5 450 000 | 4 730 000 | 720 000 | |
| Indtægter i alt | 177 860 000 | 137 430 000 | 40 430 000 | |
| Driftsudgifter | 129 880 000 | 111 190 000 | 18 690 000 | |
| Driftsoverskud | 47 980 000 | 26 240 000 | 21 740 000 | |
| Afskrivning | 5 400 000 | 5 800 000 | | 400 000 |
| Forrentning | 11 470 000 | 11 820 000 | | 350 000 |
| Statens Tilskud til Driften | ÷31 110 000 | ÷8 620 000 | | 22 490 000 |

Indtægten af *Personbefordringen* er i Forhold til December 1940 steget med ca. 2,6 Mill. Kr.

Indtægten af *Godsbefordringen* er i Forhold til December 1940 steget med ca. 1,5 Mill. Kr.

og forskellige *andre Indtægter* er i Forhold til December 1940 steget med ca. 180 000 Kr.

Alt i alt er *Driftsindtægterne* steget med ca. 4,3 Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 1,8 Mill. Kr. Stigningen skyldes i det væsentlige forøgede Lønnings- og Brændselsudgifter.

Hvis man regner med en tilsvarende ekstraordinær Afskrivning som i 1940, bliver det samlede Resultat af Driften samt Afskrivning og Forrentning, at der var et Underskud i December Md. 1940 paa ca. 320 000 Kr. og i 1941 et Overskud paa ca. 670 000 Kr.



Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

A/S „MONTANA“

Kul - Koks - Cinders - Briketter

Møntergaarden, Møntergade 19

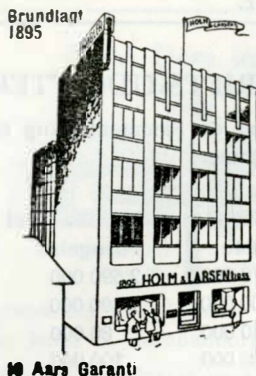
Telef. 9246 — — — Statstelef. 150

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.



**Der er en Del Folk
i faste Stillinger**

som udelukkende køber Deres Møbler i det anerkendte
Møbelfirma **HOLM & LARSEN**

Skandinaviens største Møbelmagasin. Vort Firma, grundl. 1895,
yder Dem den største Garanti og borger for reel Behandling.

KREDIT

kan indrømmes fra 20 Kr. pr. Md. Brugte Møbler tages i Bytte.

HOLM & LARSEN A/S

St. Nikolajvej 8 — C. 71 55 — Nora 71 29

Kuranstalt for: **Klokken og Inhalatorium**

Forkølelssygdomme - Hals-, Strube- og Luftrørskatar.
Bronchitis og Asthma — hos Voksne og Børn.

Kronprinsessegade 22 — Aabent Kl. 9—15 — Telefon Palæ 7



Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 København K. Tlf. Byen 4195

Skanderborg

Koloniallageret

Adelgade . Skanderborg

Øjvind Olsen - Ingeniør

Statsanerkendt Installatør af Lys og Kraft
Adelgade 77, SKANDERBORG, Telf. 211

Festgaverne finder De som sædvanlig
bedst og billigst hos **OTTO REPIEN**

Skanderborg. Tlf. 234

Næstved

Alle gaar til Byens bedste Indkøbssted for
ALT INDENFOR MANUFATUR

J. V. Larsens Eftf. Tlf. 26 (2 Lin.)

Fr. Brandt Kolonial og Delikatesser

KUL OG KOKS

Telefon Næstved 71

N. Juel Petersen

Næstved

GLARMESTER
Telefon 158

Viborg

Køb Deres

Forbrug af

Manufakturvarer hos

CARL CHRISTENSEN's Efterfølgere
CROME & GOLDSCHMIDT — VIBORG

IMPORTØREN A/S CYKLER
Vestergade 15

Alt i Kolonial **FRIS**
Vestergade 4 - Telefon 19

Det store Udvalg i **OST**
er hos **M. Bach, Vestergade 1**

Møbler — Tæpper — Gardiner
viborg boligmontering

v. GUNNAR MARTHINSEN — TELEFON 339

Foto-Magasinet - Mathiasgade 60 - Telf. 1096

Vi har alt til

Foto - Kino - Projektion

Kranse og Blomster

selvfølgelig **HVASS-NIELSEN**
Telefon 14 - Viborg

Undertøj og Strømper

saa **TRIKOTAGEHUSET**
Mathiasgade 30 . Telefon 917

Husk at besøge

FRUGT-LAGERET

Bedste Varer, rimelige Priser!

Knud Moeslund, Gravene 7b, Viborg, Telefon 1512

Skotøjsforretningen

Vestergade 13. J. P. Jensen

Den rigtige Vare. — Den rigtige Pris