



Nº 12

20. Juni 1943

43. Aargang

URAFSTEMNINGEN

Samtidigt med dette Nummer af vort Blad udsendes Materialet til den af Kongressen for en Maaned siden enstemmigt besluttede Urafstemning i Spørgsmaalet om Dansk Lokomotivmands Forenings Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund.

I flere tidligere Artikler har vi behandlet Emnet om Organisationens Stilling til de organiserede danske Arbejders store, betydningsfulde Centralorganisation. Vi har nævnt, at Forslag om vor Tilslutning til D. s. F. var fremme baade i 1919 og 1930, og vi kan i Dag tilføje, at en Kammerat, som for nylig har studeret det ved vor Forenings 25-Aars Jubilæum udsendte Jubilæumsskrift, har gjort os opmærksom paa, at man allerede paa Delegeretmødet i 1910 under Chr. Christensens Formandsskab har været inde paa Tanken om Lokomotivmændenes Indmeldelse i de Samvirkende. Der hængik dog en Snes Aar, inden Forslaget kom til Realitetsbehandling i den Forstand, at Organisationens Ledelse satte ind paa at faa Sagen løst.

I 1919 var det nogle jyske Afdelinger, som foranledigede Spørgsmaalet sat paa Dagsordenen for Kongressen — eller Delegeretmødet, som det dengang hed — men siden da har det egentlig været paa Gødsbanegaarden, Initiativet har været i Henseende til at rejse Kravet om Indmeldelse i D. s. F. I 1930 var det baade Lokomotivførerafdelingen og Lokomotivfyrbøderafdelingen paa Gb., som opfordrede Hovedbestyrelsen til at tage Sagen op til Un-

dersøgelse og Løsning, og i 1939 var det som bekendt Gb. Lokomotivfyrbøderafdeling, der havde indsendt Forslaget til Kongresbehandling. Ja, det bør tilføjes, at de københavnske Lokomotivfyrbødere — som var utilfredse med, at Indmeldelsen ikke gik i Orden i 1930 til Trods for, at ca. 60 pCt. af Medlemmerne havde stemt herfor — ikke har ladet Tilslutningstanken ligge i de mellemliggende 9 Aar. I Oktober 1932 tilstillede Afdeling 2 nemlig Hovedbestyrelsen en Opfordring til at tage Sagen op paany.

Selv om det saaledes officielt er Københavnerne, der i de sidste Omgange har været dem, som har foranlediget Spørgsmaalet om Indmeldelse i De samv. Fagforbund rejst til Debat, er det dog langt fra Tilfældet, at Jyderne har glemt deres Tilslutningsønske fra 1919. Baade de afholdte Afdelingsmøder og Stemningen paa vor sidste Kongres viste tilfulde, at der fremdeles er varm Interesse for Sagen vest for Storebælt. Naar Kammeraterne dér ligesom synes at have taget lidt mere roligt paa Spørgsmaalet, skyldes det formentlig, at de er gaaet ud fra, at vor Opmarch i Rækken af Organisationer indenfor D. s. F. var en naturlig Ting, der før eller senere nok skulde finde sin Løsning, idet en god Sag jo praktisk talt altid gaar i Orden, naar Tidens Fylde er inde, og det maa den vel siges at være nu.

Gennem vore tidligere Artikler er Medlemmerne bekendt med, at Dansk Politiforbund beskæftiger sig med Spørgsmaalet om Indmeldelse i D. s. F., men Politiet og vi er ikke de eneste

Tjenestemænd, for hvem dette i Øjeblikket er aktuelt. Dansk Fængselsforbunds Kongres vedtog samme Dag som vi at sende Forslaget om Indmeldelse til Urafstemning, og den 22. Maj vedtog Telefonstandens Centralorganisations Kongres det samme. Det sidstnævnte Sted bebrejdede man endog Hovedbestyrelsen, at et Indmeldelsesforslag ikke var paa Dagsordenen; desuagtet vedtoges en Resolution, som paalægger Hovedbestyrelsen at virke for Sagens snarlige Løsning.

Indenfor et Tidsrum af 10 Dage har 3 Tjenestemand-Organisationskongresser — vor egen indbefattet — saaledes udtalt sig for Nødvendigheden af en Sammenslutning med den øvrige Arbejderbevægelses forskellige Organisationer. Dette er en Understregning af, hvad der bestandig er fremholdt baade her i Bladet, ved Møderne i Afdelingerne og paa Kongressen: at den Tid, som kommer, vil stille store Krav til Arbejderklassens og Tjenestemændenes Sammenhold, og at det gælder om at styrke dette efter yderste Evne.

Enhver, der følger med i Tidens Spørgsmaal, maa indrømme, at De samvirkende Fagforbund i de senere, vanskelige Aar paa fortjenstfuld Maade har staaet Vagt om Arbejderklassens Interesser. Der opnaaedes i Aarene før Krigen forskellige Fremskridt. Tænk f. Eks. blot paa Ferieloven, der sikrer alle danske Arbejdere en vis Ferie med Løn. Tænk ogsaa paa, hvorledes Dyrtiden vilde have faaet Lov til at forringe Lønningernes Realværdi i langt højere Grad, end Tilfældet har været, hvis de Samvirkende ikke havde været i Stand til med den Kraft og Myndighed, det giver at repræsentere 95 pCt. af de organiserede danske Arbejdere og Tjenestemænd, at træde op mod de Nedsæringsønsker, der har været fremme fra forskellig Side.

Det er en uomtvistelig Kendsgerning, at De samvirkende Fagforbund har været baade Arbejderklassen og Tjenestemændene til Gavn. Der er vel ingen, som er i Tvivl om, at der, naar Krigen er forbi, forestaar meget svære Tider for hele det danske Folk. Af Erfaring ved vi, at den arbejdende Klasse da vil komme ud for en haard Modvind. Vi ved ogsaa, at der ingen Steder er en saadan Kærlighed til Tjenestemændene, at man blot eet eneste Øjeblik skulde tænke paa at give dem bedre Forhold end den store Skare af Arbejdere i Privatindu-

strien. Vi ved, at deres Kaar bliver det Grundlag, hvorpaa vore Forhold skal opbygges. Det er derfor, alle vi, som med Alvor ser Fremtiden i Møde, siger til vore Kammerater: Slut Rækkerne endnu tættere sammen end hidtil. Styrk og udbyg Sammenholdet, saa alle danske Arbejdere og Tjenestemænd danner een fast, modstandsdygtig Blok. Dette vil ogsaa være til Gavn for vore Medlemmer.

Idet vi i øvrigt henviser til, at det væsentligste af den Tale, hvormed Formanden anbefalede Kongressen at vedtage Indmeldelsesforslaget, bringes andetsteds i Bladet, henstiller vi indtrængende til alle Medlemmerne, at de nøje gennemtænker Spørgsmaalet. Gør man dette, føler vi os forvisset om, at alle alvorligt tænkende giver Indmeldelsesforslaget sin Tilslutning.

Indmeldelsen er med stort Flertal vedtaget af Kongressen, den anbefales enstemmigt baade af den fratraadte og af den nyvalgte Hovedbestyrelse. Bidrag Du nu dit til, at Kongressens Beslutning føres ud i Livet. *Stem Ja* paa Stemmesedlen og bidrag til, at dine Kammerater gør det samme, saa Vedtagelsen kan ske med et for Lokomotivmændene værdigt Flertal.

VI OG DE SAMVIRKENDE FAGFORBUND

Paa Kongressen blev det henstillet, at Formandens Forelæggelsestale i Sagen om Indmeldelse i D. s. F. blev trykt, saa alle Medlemmerne kunde blive bekendt med den. Dette Ønske imødekommes herved, idet vi paa Grundlag af det af Kongressens Protokolførere optagne Referat (Soph. Jensen taler ikke efter Manuskript) bringer Hovedlinierne i Talen:

„Naar vi i Hovedbestyrelsen mener, at Øjeblikket nu er kommet, hvor denne Sag maa løses, har det naturligvis sin Forklaring. Næmlig en objektiv Bedømmelse af Forholdene baade nu og i Fremtiden.

De samv. Fagforbund har i endog meget høj Grad været i Stand til at varetage Arbejderklassens Interesser, og dette ikke blot for saa vidt angaar selve Lønningerne. Ogsaa naar det drejer sig om den sociale Lovgivning har D. s. F. øvet sin Indflydelse. Jeg nævner eksempelvis Ulykkesforsikringsloven samt Ferieloven m. m.

Erindrer man sig dette og samtidig gør sig klart, at Tjenestemændene næppe kan opnaa mere end Arbejderne opnaar gennem De samvirkende Fagforbund, kan det ikke være svært at træffe en Afgørelse. Af vort Lands organiserede Arbejdere er 95 pCt., d. v. s. ca. 550 000, tilsluttede D. s. F., kun 5 pCt. staar uden for. Da Lokomotivmændene jo ikke plejer at ønske sig henregnet til de Minoriteter, som ikke begriber Sammenholdets Betydning, er der her en Anledning til at gøre Instrumentet „de Samvirkende“ stærkere og til at tage Del i den Udgift, et saadant Instruments Vedligeholdelse koster.

Vi har ikke villet være Snyltere. I Konflikt-situationer har Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund derfor heller aldrig savnet vor Støtte. Men vi kan ikke fortsat hænge og svæve frit i Luften. Dersom nogen er i Stand til at tro, at vi udenom De samvirkende Fagforbund skulde kunne opnaa mere, end Arbejderne opnaar gennem deres Tilslutning til denne store og stærke Sammenslutning, er jeg bange for, at man en skønne Dag vil vaagne af en uhyggelig Drøm.

Det foreliggende Spørgsmaal er en meget alvorlig Sag, der ikke alene gælder Lokomotivmændene af i Dag, men ogsaa — og det i særlig Grad — gælder den unge Lokomotivmand, som kommer. For dem maa vi gøre vor Forening saa stærk som overhovedet muligt. Stærke maa vi være, saa vi staar velrustet til den Dag, hvor store Opgaver maa og skal løses. Danmark bliver Dag for Dag fattigere, og naar en Dag det store Regnskab skal gøres op, maa vi være parat og forstaa Sammenholdets Betydning; thi vi Tjenestemænd skal nok til den Tid komme til at yde vort Bidrag. Stærkt maa Sammenholdet være ikke alene indadtil, men ogsaa udadtil. Vi bør derfor gennemføre Indmeldelsen i De samvirkende Fagforbund nu. Vi kommer ikke som en svag, men som en økonomisk stærkt underbygget Organisation. Lad os ikke komme krybende i Nøden, men melde os *nu* og med ret Ryg tilslutte os Landets øvrige Arbejdere.

Jeg anmoder sluttelig Tillidsmændene om, at man ude i Afdelingerne Landet over tager fat paa Opgaven, saa den kan løses, og Sagen afsluttes paa en for Lokomotivmændene værdig Maade.“

I Tilslutning til Formandens Slutbemærkning henstiller vi, at alle interesserede Kammerater

Landet over hjælper med til Opnaaelse af et Resultat, der baade viser henvend 100 pCt. Stemmedeltagelse og en stor Majoritet for Indmeldelsen.

SOMMERKØREPLANEN

Da vi i vort Blad for d. 20. Marts omtalte de da gennemførte Køreplansændringer oplystes samtidigt, at Generaldirektoratet, i hvert Fald for den sjællandske Kystbane, bebudede en mindre Udvidelse i Tiden fra 1. Juni og saa længe Ferietrafiken varede.

Den egentlige Sommerkøreplan foreligger nu og er traadt i Kraft fra 1. ds. Den indeholder nogen Udvidelse i Forhold til de senere Maa-neders Trafik. Ganske særligt vil det glæde mange, mange Mennesker, at der i den egentlige Ferietid (19. Juni—28. Aug.) er indlagt et helt nyt gennemkørende Togpar mellem København og Aarhus, Tog 55, med Afg. Kh. Kl. 13,45, Ank. Ar. Kl. 22,06 og Tog 50 med Afg. Ar. Kl. 7,35, Ank. Kh. Kl. 15,40. I samme Tidsrum indlægges der paa Fyn et Hurtigtog i Forbindelse med Tog 9 paa Sjælland. Saa længe sidstnævnte Hurtigtog løber, vil hverken Tog 23 eller 25 standse paa Fyn; sjællandske rejsende til f. Eks. Odense, Tommerup eller Middelfart maa derfor i dette Tidsrum benytte enten Tog 9 eller et senere Persontog — 29 — paa Fyn.

Generaldirektoratet oplyser, at denne Forøgelse af Forbindelsen mellem Landsdelene, hvor der i Ferietiden bliver 5 Overfarter over Storebælt pr. Dag, er tilvejebragt for at aflaste Morgeneksprestogene *fra* henholdsvis Afteneksprestogene *til* København. Vi føler os som sagt sikker paa, at det rejsende Publikum vil hilse denne Forbedring med Glæde.

I Forbindelse med Indlægningen af disse nye Tog sker der en Ændring m. H. t. Færge-Adgangsbilletterne. Disse har hidtil kun været forlangt til de Færger, som overfører Togene 23 og 25 henholdsvis 58 og 60, men i Tiden 19. Juni—23. August vil der ogsaa blive krævet Adgangsbilletter til de Færger, som overfører Togene 9, 49 og 55 henholdsvis 50 og 52. Dette er et Forhold, som vore Medlemmer, af hvilke en stor Del jo har været henvist til at benytte andre Færger end Eksprestogsforbindelserne, bør være opmærksomme paa.

GENERALFORSAMLING I DE SAM- VIRKENDE FAGFORBUND

De samvirkende Fagforbund har for nylig afholdt ordinær Generalforsamling, hvilket finder Sted hvert 3. Aar. En af dem, som ved denne Lejlighed repræsenterede Dansk Jernbaneforbund, har i sidste Nummer af „Jernbane-Tidende“ givet en Omtale af Drøftelserne. Han anstiller forskellige Betragtninger, af hvilke vi tillader os at bringe nedenanførte Uddrag.

Netop nu, da Spørgsmaalet om Lokomotivmændenes Interesse i at indmelde sig i de Samvirkende er et højst aktuelt Emne, tjener disse Betragtninger som en udmærket Illustration. Det i den gengivne Artikel nedlagte vil ganske sikkert være vejledende for adskillige af vore Medlemmer.

„For en Tjenestemand kan det ligge nær at spørge, ja, men hvilken Interesse kan vi nu have i de Spørgsmaal, „private Arbejdere“ (som er vor gængse Betegnelse for Ikke-Tjenestemænd) drøfter paa D. s. F.s Generalforsamling. Men enhver Tvivl om Med-Interesse svinder, naar først man staar i Mødesalen. Den kammeratlige Tone, der ligger i Luften, den Naturlighed, hvormed vi som Tjenestemænd modtages af Arbejdere fra alle Lejre, viser, at vi her staar blandt Kammerater, og at der ikke er Gran af Forskel paa Jernbanemanden, Haandværkeren eller Arbejdsmanden. Og en mulig Rest af Tvivlen svinder, naar Beretningen aflægges og diskuteres. For de allerfleste Sagers Vedkommende og til det overvejende Antal af Talernes Anker og Beklagelser, kan vi nikke genkendende og sige, at saadant har vi det ogsaa hos os.

Hvor stærk Interesse har vi ikke i Redegørelsen for D. s. F.s Lønforhandlinger og disse Resultater, der dannede Grundlaget for vore Lønforhandlinger. Med udelt Interesse lyttede vi til Diskussionen om Overarbejde og om Arbejdstidens Beregning, naar der indtræffer Flyvvarsler under Arbejdet; begge Spørgsmaal omfattes med største Interesse ogsaa blandt Tjenestemænd.

Et af Mødets mest aktuelle Spørgsmaal: Lønstop og Prisstop, der debatteredes meget indgaaende, er jo heller ikke ukendt fra vore egne Møder. Og det kunde konstateres, at der ikke paa dette Omraade er ringeste Uoverensstemmelse mellem os og Landets øvrige Ar-

bejdere. Den Ensartethed, hvormed de forskellige Love om Lønstop, Reguleringstillæg o. s. fr. er bragt til Anvendelse paa baade Tjenestemænd og Ikke-Tjenestemænd gennem Statens Indgreb, har yderligere understreget Samhørigheden mellem Tjenestemænd og Arbejdere. Det kan da ogsaa tages som Bekræftelse heraf, at to Tjenestemandorganisationer for Tiden har Spørgsmaalet om Indmeldelse til Urafstemning, nemlig Dansk Lokomotivmands Forening og Dansk Fængselsforbund.

Med særlig Interesse fulgte Tjenestemandrepræsentanterne den Del af D. s. F.s Formands Beretning, der angik Fremtiden. Ogsaa her har vi samme Ønsker — især hvad Grundlaget for Lønreguleringen angaar. D. s. F. har i den sidste Tid ført en Kampagne for, at ikke alene den øjensynlige Prisstigning, men ogsaa Vareforringelsen skulde tages i Betragtning ved Beregningen af Prisniveauet. Ganske de samme Synspunkter blev i Foraaret fremført af Tjenestemændenes Repræsentanter, da man drøftede Finansministeriets Forslag til et nyt Udgiftstal for Tjenestemændene.

De Bestræbelser, der udfoldes fra D. s. F.s Side for at fremskaffe en Ordning, hvorefter der automatisk sker en Regulering af Lønningerne i Forhold til Prisniveauet, kan faa stor Betydning for Tjenestemændene, og især paa Baggrund af de sidste Aars mere eller mindre tilfredsstillende Reguleringstillægsforhandlinger, og med Tanken om den nu siddende Lønkommission kan dette Arbejde forventes vor Opmærksomhed.

Med det nu gennemførte Børnetillæg i Erindring noterede man sig den kategoriske Afstandtagen overfor enhver Form for Løn efter Familie- eller Forsørgerforhold, Mødet saa klart gav Udtryk for. Og lige saa vel som Tjenestemændene er imod, at denne Form for Aflønning skal være fremtidig, er alle øvrige Arbejdere enige i, at man ikke vil have den videreført indenfor Arbejderkredse.“

Ikke sandt! Dette er som talt helt og fuldt ud af vore Hjerter, og det er vel at mærke ikke skrevet som en Agitationsartikel til vort Blad, men som et Referat til Jernbane-Tidendes Læsere. Enhver maa indrømme, at det her anførte ogsaa kan dække vore Synspunkter. Der er Samhørighed mellem De samvirkende Fagforbunds øvrige Medlemmer og os. Giv derfor Indmeldelsesforslaget din Ja-Stemme.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Stem Ja.

Naar Spørgsmaalet om Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund blev forelagt Kongressen 1939 paa Foranledning af Gb. Lokomotivfyrbøder Afdeling, beror det sikkert ikke paa en Tilfældighed, at det netop var en Lokomotivfyrbøderafdeling, der fremsatte Forslaget. Det maa nemlig staa enhver Lokomotivfyrbøder klart, at en Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund utvivlsomt vil faa stor Betydning for den yngre Lokomotivmand i den Tid, som kommer. Ikke alene lønmæssigt, men ogsaa moralsk. Lad være, at for den ældre Lokomotivmand kan Indmeldelsen maaske ikke faa nogen større Indflydelse paa de Kaar, denne faar i den Tid, han er ved Statsbanerne, men dette Forhold alene bør den ældre ikke nøjes med at tage i Betragtning, naar Beslutningen skal tages. De ældre bør være med til at sikre de yngres Fremtid. Lokomotivmændene maa tænke paa de, der følger efter. Tænke paa, at Lokomotivfyrbøderne sammen med Lokomotivførerne ønsker at udbygge vor Organisation, ønsker at vor Ledelse er repræsenteret dér, hvor de Spørgsmaal, der gælder for saavel Arbejdere som Tjenestemænd, afgøres. Derfor bør alle Lokomotivmænd give deres fulde Tilslutning til Indmeldelsen i De samvirkende Fagforbund og derved i Handling vise, at vi staa solidarisk med andre Lønmodtagere, som allerede er repræsenteret i de Samvirkende. Naar Urafstemningen kommer, og Stemmesedlen skal udfyldes, stemmer vi alle, yngre som ældre, Ja for Indmeldelsen i D. s. F.

E. E. Jensen,
Lokomotivfyrbøder, Vg.

KUNZE-KNORR-BREMSEN

Godstogsbremsen.

Det er en kendt Sag, at Etkammerbremsen ikke kan løse trinvis, fordi der under Bremsens Løsen ikke kan blive større Tryk i Hjælpeluftbeholderen end i Ledningen; der mangler en Kraft, hvormed Bremsens Løsen kan afbrydes, og en tilsigtet lettere Bremsning kan faas og opretholdes.

En anden Ejendommelighed ved Etkammerbremsen er, at den kan udmattes, hvis den ikke bruges paa rette Maade. Dette kan ikke lade sig gøre med Kunze-Knorr-Bremsen, da Hjælpeluftbeholderen (B-Kammeret) under en Løsemanøvre fyldes hurtigere end Bremsecylindere tømmes; det vil altsaa sige, at naar Bremsen efter en Bremsning løses, saa er Hjælpeluftbeholderen parat til en ny Bremsning, og dette saavel naar den løses trinvis, som naar den løses paa een Gang.

Vedføjede Tegning viser Kunze-Knorr-Bremsen skematisk i Bremsstillingen.

Nederst ses den vandret liggende Cylinder, der ved en Mellemvæg er delt i to Kamre C og B. C er Bremsecylindere og virker paa samme Maade som

Bremsecylindere paa Etkammerbremsen. B er som nævnt Hjælpeluftbeholderen. Den er, som Tegningen viser, delt i to Kamre A og B ved Hjælp af forskydeligt Stempel, A-B-Stemplet. B-Kammeret er den egentlige Hjælpeluftbeholder og indeholder Bremsluften. A-Kammeret indeholder en Luftmængde, der har den Opgave at udøve et Tryk paa A-B-Stemplet og paa Gliderkammersiden af Styrestemplet i Styreventilen. Mellem A-Kammeret og Gliderkammeret er der uafbrudt Forbindelse, der er altsaa altid samme Tryk i Gliderkammeret som i A-Kammeret. Der findes ogsaa en lille Luftbeholder (ses ikke paa Tegningen), som med en Rørledning er tilsluttet A-Kammeret. Den har den Opgave at forøge A-Kammerets Rumfang.

A-B-Stempelstangen ender i en lang Slidse, som giver Plads for en Tap, der er fastgjort paa en Bremsstang. Paa A-B-Stempelstangen er der foruden A-B-Stemplet anbragt et lille Stempel L, der for en Del ophæver Trykluftens Kraft paa A-B-Stemplets A-Side og samtidig er Pakdaase mellem A-Kammeret og Atmosfæren.

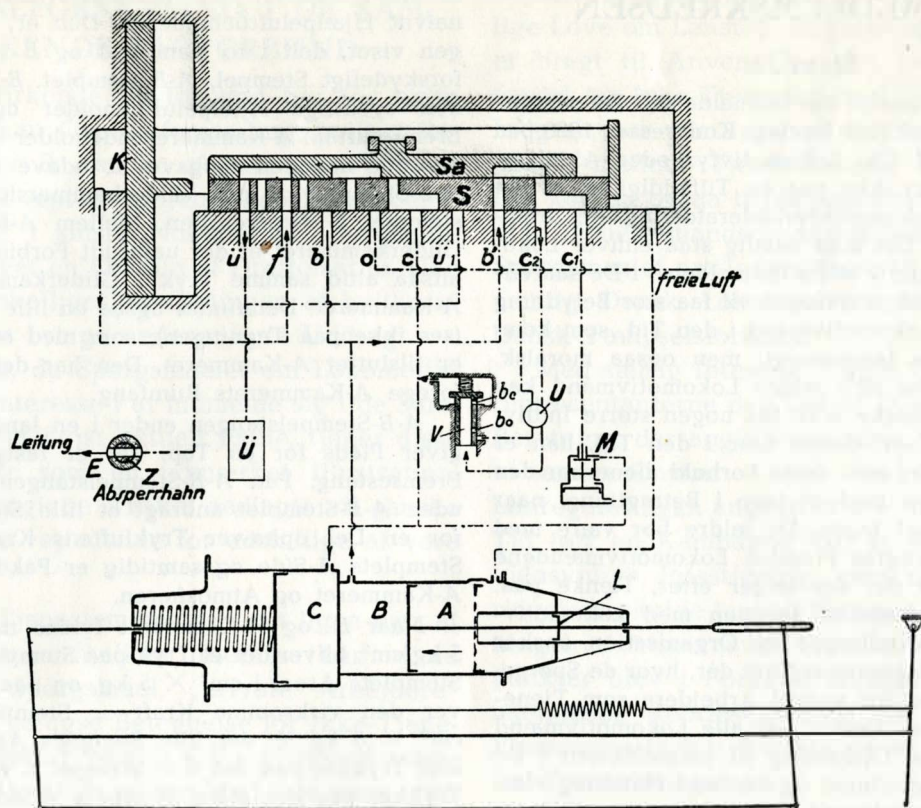
Naar B- og A-Kammeret fyldes til et Tryk af 5 kg/cm², bliver der et Tryk paa Stemplets B-Side = Stemplets Areal i cm² × 5 kg, og paa A-Siden bliver den virksomme Kraft = Stemplets Areal i cm² × 5 kg ÷ det lille Stempels Areal × 5 kg, idet Trykket paa det lille Stempel L virker modsat Trykket paa det store Stempels A-Side.

Hvis man, for at bruge nogle Tal, tænker sig, at A-B-Stemplets Areal er 100 cm², og det lille Stempels Areal er 20 cm², saa bliver der paa B-Siden et Tryk af 500 kg og paa A-Siden et Tryk af 500 kg ÷ 100 kg = 400 kg. Kraftpaavirkningen paa B-Siden vil da være 100 kg større end den effektive Kraftpaavirkning paa A-Siden, og dette har til Følge, at der under Bremsens Løsen, hvor der ingen Forbindelse er mellem A- og B-Kammerne, og hvor den fra Ledningen indstrømmende Luft i B-Kammeret skyder A-B-Stemplet til højre, vil opstaa et større Lufttryk i A og dermed paa Styrestemplets Gliderkammerside, end der er i Ledningen.

Det er dette Overtryk i A i Forhold til Trykket i Ledningen, der sætter Kunze-Knorr-Bremsen i Stand til at løse trinvis. I Virkeligheden er Stemplernes Areal saaledes, at Trykket i A bliver 7,2 pCt. større end i B.

Paa Cylinderen sidder en Styreventil med Styrestempel, Hovedglider S og Tringlider Sa, som det kendes fra Etkammerbremsen; Sa-Glideren følger ogsaa her alle Stemplets Bevægelser, medens S-Glideren først følger med, naar Stemplet har bevæget sig et Stykke. Fyldekanalen, som er i Etkammerbremsens Styreventil, findes ikke her, da Fyldningen foregaar gennem Kanaler i Gliderne og Gliderspejlet.

Saa er der Ventilen M, som har den Opgave at fremkalde en hurtig og let Begyndelsesbremsning. Endvidere er der V-Ventilen. Den har et fladt Sæde, og en Ventilspindel, der er udformet som et hult Stempel, der slutter lufttæt og kan bevæges op og ned i Ventilhuset. I Stemplet



Kunze-Knorr-Godstogsbremsen i Bremsstillingen.

findes to Sideboringer *bc* og *bo*. Naar *V*-Ventilen er lukket mod sit Sæde, er der gennem Boringen *bo* Adgang for Luften til Atmosfæren gennem en tilsvarende Boring i Ventilhuset og Omstillingshanen *U*, saafremt Lastvekslen staar paa „Læsset“. Naar Lastvekslen staar paa „Tom“, er denne Forbindelse til Atmosfæren afbrudt. Ved aaben *V*-Ventil er der gennem den øverste Boring *bc* Forbindelse mellem Rummet under Ventilen og Rummet over Ventilen, og derfra til Bremscylinderen.

Omstillingshanen *U* har to Stillinger „Tom“ og „Læsset“. Der findes i Omstillingshanens Told tre Gennemstrømningskanaler for Luften, den ene er en kredsformet Udsparring, de andre er ulige store Boringer, som krydser hinanden. *Z*-Hanen er den sædvanlige Afspærringshane.

Der findes ogsaa et Kammer *Ü*. Dette optager ved hver Begyndelsesbremsning fra Ledningen en Luftmængde, der er lidt større end den Luftmængde, som af Styrestemplet skydes ind i Ledningen.

Styrestemplet med Glidere kan indtage fire Stillinger:

1. Løsestillingen, i hvilken Bremsen oplades eller løses.
2. Bremsstillingen, i hvilken Bremsning indtræder, og Bremsstrykket stiger.
3. Bremseafslutningsstillingen, i hvilken Bremsstrykkets Stigning afbrydes, og det opnaaede

Bremsetryk opretholdes, saa længe Ledningsstrykket er uforandret.

4. Løseafslutningsstillingen, i hvilken Bremsens Løsen afbrydes, og det tilbageværende Bremsetryk opretholdes, saalænge Ledningstrykket er uforandret.

Løsestillingen.

Naar Bremsen oplades, strømmer Tryklufften fra Hovedledningen gennem Afspærringshanen *Z* ind i Stempelkammeret og trykker Styrestemplet og begge Gliderne til højre til Løsestillingen. I denne Stilling gaar Tryklufften gennem Kanalen *f* og Kanaler i Gliderne og Gliderspejlet ind i *B*-Kammeret og trykker *A-B*-Stemplet til Løsestillingen.

I Løsestillingen gaar *A-B*-Stemplet saa langt til højre i Cylinderen, at der gennem en Kanal i Cylinderveggen bliver Forbindelse udenom Stemplet mellem *B*- og *A*-Kammeret, hvorved *A*-Kammeret og Gliderkammeret fyldes til et Tryk af 5 kg/cm² (ses punkteret i Billedet). Samtidig fyldes den omtalte lille Luftbeholder. Bremscylinderen er gennem Kanalerne *c* og *o* i Forbindelse med Atmosfæren.

Bremsstillingen.

Hvis man for at bremse nedsætter Trykket i Ledningen 0,5 kg/cm², gaar Styrestemplet med begge Glidere til venstre og indtager Bremsstillingen, i hvilken Forbindelsen mellem *B*-Kammeret og *A*-

Kammeret og mellem Bremsecylindern og Atmosfæren er afbrudt. *B*-Luft strømmer da til Bremsecylindern gennem Kanal *b*, begge Gliderne, Kanalen *c1* og *M*-Ventilen og tillige gennem Kanalen *c2*, *U*-Hanan og *V*-Ventilen. Der opnaas gennem *M*-Ventilen øjeblikkeligt et Bremsetryk i Bremsecylindern af 0,6 kg/cm², hvorved *M*-Ventilen lukkes. Saa snart denne er lukket, har man opnaaet det saakaldte første Bremseafsnit.

Luftstrømmen fra *B* til Bremsecylindern fortsætter gennem *U*-Hanan og *V*-Ventilen og vedbliver indtil Trykket i *A* og Gliderkammeret er sunket lidt under Ledningstrykket, hvorved Ledningstrykket skyder *Sa*-Glideren til Bremseafslutningsstillingen.

Trykfaldet i *A* fremkommer ved, at *A*-Luften paa Grund af det synkende Tryk i *B* trykker *A-B*-Stemplet i Retning mod *B*-Kammeret, hvorved *A*-Rummet bliver større og *A*-Trykket tilsvarende mindre.

Der er saa opnaaet et bestemt Bremsetryk, hvis Størrelse altid vil staa i et bestemt Forhold til Ledningstrykket. Ved at gentage denne Manøvre kan man forhøje Bremsetrykket i meget smaa Grader, indtil Ledningstrykket er sænket til 3,5 kg/cm². Saa har man en Fuldbremning — *vel at mærke paa en tom Vogn*. Fuldbremning paa en tom Vogn er opnaaet, naar Trykket i *B* og *C* er lige store og kaldes andet Bremseafsnit. Fuldbremning paa en læsset Vogn (Lastafbremning) omtales senere.

Bremseafslutningsstillingen.

Naar Trykket i *B* under Bremsning er sunket saa meget, at det procentvis større Tryk i *A* og Gliderkammeret er sunket lidt under Ledningstrykket, saa gaar Styrestemplet til højre med *Sa*-Glideren og standser, naar den støder mod *S*-Glideren. Den staa saa i Bremseafslutningsstillingen, i hvilken *Sa* spærrer Forbindelsen mellem *B* og Bremsecylindern. Naar Luftstrømmen fra *B* til Bremsecylindern ophører, saa lukkes *V*-Ventilen af Belastningsfjederen, der virker ovenpaa Ventilen.

Der er nu opnaaet et bestemt Bremsetryk, som opretholdes saa længe, Ledningstrykket ikke bliver større eller mindre.

Løseafslutningsstillingen.

Har man foretaget en Bremsning, der bremser Toget mere, end det var tilsigtet, forhøjer man Trykket lidt i Ledningen, hvorved Gliderne omskiftes fra Bremseafslutningsstillingen til Løsestillingen; der strømmer saa *C*-Luft ud i det fri, og Ledningsluft strømmer ind i *B* og driver *A-B*-Stemplet til højre, hvorved Trykket forhøjes i *A* og Gliderkammeret. Naar Trykket i Gliderkammeret derved kommer til at overstige Trykket i Ledningen, gaar Styrestemplet med *Sa*-Glideren til venstre og standses af *S*-Glideren og bliver saa staaende i Løseafslutningsstillingen, hvor *Sa* spærrer Forbindelsen mellem Ledningen og *B*-Kammeret og mellem Bremsecylindern og Atmosfæren. Saa er Bremsegraden blevet

mindre ved, at der er sluppet Luft ud af *C* og Ledningsluft ind i *B*. Paa den Maade kan Bremsen løses Trin for Trin, indtil den er helt løs.

Det fremgaar heraf, at der ved Hjælp af *A-B*-Stemplet dannes et Overtryk i *A* og Gliderkammeret i Forhold til Ledningstrykket, der muliggør, at Bremsen kun løses i et bestemt Forhold til Stigningen i Ledningstrykket.

Det fremgaar ogsaa, at *A*-Luften kun udvider sig under Bremsning og trykkes sammen under Bremsens Løsen. *A*-Luften bruges ikke som *Bremseluft paa tomme Vogne*.

Lastafbremning.

A-Luften bruges derimod til Lastafbremning, d. v. s. den bruges til at forhøje det tilstedeværende Bremsetryk, saa der paa en læsset Vogn fremkommer et Bremsetryk, der er saa stort, som det maa være i Forhold til Vognens Egenvægt plus Lasten.

Af det foran skrevne fremgaar det, at det højeste Bremsetryk med den egentlige Bremsecylinder *C* opnaas, naar Trykket i *B* og *C* er lige stort, og naar denne Udligning er indtraadt, er der samme Tryk over *V*-Ventilen, som der er under den, og saa lukkes *V*-Ventilen af Belastningsfjederens Tryk. *B*-Luften har saa, naar Lastvekslen staa paa „Læset“, fri Passage ud i Atmosfæren gennem *V*-Ventilens nederste Boring *bo* og den tilsvarende Boring i Ventilhuset samt den kredsformede Udsparring i Omstillingshanen. Derved tømmes *B*-Kammeret, og det medfører, at *A-B*-Stemplet gaar yderligere til venstre og griber med Slidsen paa Enden af Stempelstangen om den omtalte Tap, der er anbragt paa en Bremsstang, og *A*-Kammeret virker da som Bremsecylinder.

A-Luften bruges altsaa som *Bremseluft paa en læsset Vogn*, men den opbruges ikke. Naar der paa ny kommer Ledningsluft i *B* for at løse Bremsen, trykkes *A-B*-Stemplet til højre til Løsestillingen, og *A*-Luften er i Behold. En paabegyndt Bremsning med *A*-Kammeret kan ikke standses, da *B*-Kammeret uvægerligt tømmes fuldstændigt, naar Trykket ikke er større i *B* end i *C*, og Lastvekslen staa paa „Læset“. Det sammenlagte Bremsetryk for begge Cylindre er ca. 5 kg/cm². Dette kaldes det tredje Bremseafsnit.

Det er omtalt, at der i Omstillingshanen er to Boringer, som forbinder *B* og *C*, en stor og en mindre, der krydser hinanden, foruden den kredsformede Udsparring. I Stillingen „Læset“ er den store Boring indskudt, og man opnaar derved den procentvis samme Bremsetrykstigning paa læssede som paa tomme Vogne.

(Paa vedføjede Tegning er Kunze-Knorr-Godstogsbremsen kun vist i Bremsestillingen. I Dansk Lokomotiv Tidende Nr. 8, 9, 10, 11, 12 og 13, 1925, findes en fyldigere Beskrivelse med Billeder af Enkeltdelene. Etkammerbremsen findes i Nr. 17, 1940, og *G-P*-Vekslen i Nr. 11 1941.)

F. Spær.



En Kammerat lægger op.



Med Udgangen af denne Maaned udtæder Lokomotivfører C. S. Thygesen, Nyborg, af de aktive Lokomotivmænds Rækker.

I mere end 40 Aar har C. T. øvet sin Gerning paa Lokomotivet, altid venlig og nobel i sin Færd. Fra sin tidligste Ungdom interesserede Thygesen sig for Organisationsarbejdet, var ogsaa en Periode Medlem af Hovedbestyrelsen; men det er dog særlig for hans Indsats som Afdelingsformand for Nyborg Lokomotivfører Afdeling, vi her vil bringe en hjertelig Tak. Det er ikke mange, der saaledes som C. T. har haft Energi til igennem mange Aar at virke som Afdelingsformand.

Der falder jo undertiden drøje Hug af til Tillidsmanden, men C. T. har ved sin rolige og dog myndige Optræden altid forstaaet at sætte Tingene paa deres rette Plads.

Tak for disse mange Aars Indsats som Formand for Nyborg Lokomotivfører Afdeling du brave Kammerat. Vi ønsker dig og din Familie et langt og lyst Otiem.

C. S.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

O. S. Petersen,

Lokomotivfører, Randers.

Min bedste Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

A. R. L. Jacobsen, Nyborg.

Hjertelig Tak for Opmærksomheden ved mit Jubilæum.

M. P. Petersen, Nyborg.

Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum d. 31. Maj.

Johs. Nielsen, Lokomotivfører,
Struer.

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, Lokomotivfører A. Schmidts Død og Begravelse. Tak til alle Afdelinger for de smukke Kranse. En særlig Tak til Aarhus for Fanevagten og til Herning Afdeling for de trofaste Besøg og Hilsener under det lange Sygehusophold.

Paa Børns og egne Vegne

Nielsine Schmidt, Herning.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Jernbanelæge, Frøken H. Reinhard, Frederiksborggade 19, København, er bortrejst fra den 22. Maj til 22. Juni d. A.

Hendes Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge, Fru Helga Bast, Palægade 3, Telf. Palæ 2346.

Konsultationstid: Kl. 13—14 samt Tirsdag Kl. 18—19.

Jernbanelæge H. P. T. Ørum, Sortedamsdosseringen 23, København, er bortrejst fra den 25. Juni—6. August d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Lægerne Agner Jensen og Th. Tingmann, Refsnæsgade 46, St., Telefon Nora 7545.

Konsultationstid: Kl. 12—13, Fredag Kl. 18—19.

Det jysk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek.

Bibliotekets ordinære Generalforsamling afholdes i Bibliotekets Lokale paa Hovedbanegaarden i Aarhus, Opgang F, Onsdag d. 30. Juni 1943 Kl. 17 med Dagsorden:

1. Beretning om Bibliotekets Virksomhed.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
3. Valg af Bestyrelsesmedlemmer i H. t. Statutterne.
4. Eventuelt.

Det reviderede Aarsregnskab for 1942/43 vil være fremlagt i Bibliotekets Lokale i Tiden fra d. 13.—20. Juni til Eftersyn for Bibliotekets Interessenter.

Bestyrelsen.



Sabotage i Tønder Remise.

Natten til den 1. Juni trængte revolverbevæbnede, maskerede Mænd ind i Statsbanernes Lokomotivremise i Tønder. De tvang de 2 vagthavende Remisearbejdere ind paa Opholdsstuen, hvor disse blev bundne og lukket inde, hvorefter Sabotørerne gik ud i Remisen og foretog nogle Sprængninger, ved hvilke der skete Skade paa flere af de henstaaende Lokomotiver. Drønene fra Sprængningerne var saa kraftige, at de blev hørt over det meste af Tønder By, men Beboerne troede, det var ilanddrevne Miner, som sprængtes.

Det lykkedes den ene af de bundne Remisearbejdere at komme saa meget løs, at han pr. Telefon kunde tilkalde Hjælp. Politiet blev straks tilkaldt og indledede en Undersøgelse, om hvis Resultat der endnu intet foreligger.

Schwellkoks-Generatorer paa en Privatbane.

Viborg—Faarup—Mariager-Banen har ladet et af sine dieselektriske Lokomotiver ombygge til Generatordrift med Schwellkoks, der er et Affaldsstof ved Fabrikation af Brunkulsbriketter, som Brændsel. Forsøgskørsler skal have givet et udmærket Resultat, idet der med det nye Brændstof opnaas 80—85 pCt. af den Kraftudvikling, som tidligere opnaaedes med Olie.

Statsbanerne udgiver eget Blad.

Det er Meningen, at Statsbanerne fra og med 1. Oktober d. A. vil udgive et Blad, som skal udkomme hver 14. Dag og i første Række have til Opgave at styrke Forbindelsen og Forstaaelsen mellem Administrationen og Personalet samt mellem de forskellige Tjenestemandsgupper indbyrdes. Det er endvidere Tanken at bringe Meddelelser om Udnævnelser, Forflyttelser o. s. v. i Bladet.

Overkontrolør A. Ohmeyer, der nu redigerer Dansk Jernbaneblad, hvilket Blad samtidigt indgaar, skal overtage Redaktionen af det nye Statsbaneblad.

„D. S. B.“ og „S. J.“ overtager Øresundsarten.

De Danske Statsbaner og de Svenske Statsbaner har aftalt i Fællesskab at overtage Dampskibsselskabet Øresund, dog saaledes at sidstnævnte Selskab fremdeles bibeholder Sejladsen mellem København og Klampenborg, hvorimod de store Baade, som sejlede paa København—Malmø og København—Helsingborg overgaar til de 2 nævnte Statsbaner.

20 Dages Hæfte for at genere en Togfører.

En Repræsentant, som under en Rejse mellem Haderslev og Vojens generede Togføreren derved, at han sagde til en Medrejsende, at denne ikke skulde efterkomme Togføreren Anmodning om at flytte nogen Bagage, som stod i Vejen for de rejsendes Bevægelsesfrihed, er ved Retten blevet idømt 20 Dages Hæfte, som dog blev gjort betinget.

Fængselsstraf for Overfald paa en Overportør.

2 Ekstraarbejdere paa Godsbanegaarden blev af den Overportør, under hvem de arbejdede, bebrejdet, at de havde forladt Arbejdet og var gaaet paa Beværtning, hvorfra de vendte spirituspaavirket tilbage. Overportøren forlangte, at de skulde fortsætte Arbejdet i lige saa lang Tid, som de havde været fraværende.

De 2 Mand overfaldt Overportøren og er nu hver idømt 4 Maaneders Fængsel.

Dansk Motorvogn til Rumænien.

Maribo—Torrig-Banen, der som bekendt er i Likvidation, som iøvrigt snart er afsluttet, regner med at kunne sælge Banens Motorvogn til Rumænien.

Paakørt af S-Tog.

Et Ægtepar, som var kommet med et Tog fra Helsingør, vilde paa Østerport Station gaa over Sporene. I det samme kom der et S-Tog fra Nørreport. Manden opdagede Faren i sidste Øjeblik og fik skubbet sin Kone tilbage, saa hun faldt om paa Perronen og slog sig alvorligt, men dog kom fri af det indkørende Tog, derimod blev Manden selv paakørt og kvæstet saa haardt, at han døde 1 Uges Tid senere.

Tyr afsporer et Motortog.

En Tyr, som en Aftenstund var brudt ud fra sin Fold, begav sig mellem Køge og Ringsted ud paa Banelegemet. Da et Motortog kom kørende i Mørket, satte Tyren sig „til Modværge“ med det Resultat, at den blev dræbt paa Stedet, medens Motorvognen blev afsporet og væltede ned i en Grøft ved Siden af Banen.

Nakskov—Rødby-Banen skal betale Erstatning.

I Bladet for 20. Februar d. A. meddelte vi bl. a., at Enken efter en Mand, som i April Maaned 1942 var faldet af Toget paa Nakskov Station og blev dræbt, havde krævet 15 700 Kr. i Erstatning, idet hun gjorde gældende, at Banen maatte have Ansvaret for Ulykken.

Landsretten har nu afsagt Dom i Sagen. Banen maa ifølge denne paatage sig Ansvaret, men da den dræbte selv havde udvist Uforsigtighed, skal Banen kun betale $\frac{2}{3}$ af Begravelsesudgifterne og Erstatning for Tab af Forsørger. Beløbets Størrelse vil senere blive fastsat af en Kommission.

Fængselsstraf for Overfald i Toget.

En 20-aarig Smedesvend, som paa Maribo Station var gaaet op i et Tog og havde uddelt Lussinger, fordi man ikke vilde give ham Cigaretter (omtalt i Bladet for 20. April d. A.) er nu blevet idømt 60 Dages Fængsel, af hvilke de 30 Dage er en betinget Dom, han i Forvejen havde.



Udnævnelse fra 1.—6.—43:

Motorfører II (Elektrofører) til Lokomotivfører:

- N. C. Hansen, Enghave, i Brande.
- S. A. Knudsen, Enghave, i Brande.
- O. T. Hansen, Enghave, i Brande.

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører:

- N. J. Karlsen, Kbhavns Godsbgd., i Herning.
- S. E. Christensen, Næstved, i Padborg.
- O. P. Jørgensen, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.

Lokomotivfyrbøder til Motorfører II (Elektrofører):

- V. Jordan, Kbhavns Godsbgd., i Enghave.
- C. A. Müller, Kbhavns Godsbgd., i Enghave.
- V. Wedel, Kbhavns Godsbgd., i Enghave.

Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:

- V. P. V. Rasmussen, Struer, i Herning.
- C. C. Dalby, Struer, i Glyngøre.
- B. F. Flink, Aarhus, i Frederikshavn.
- H. Melohn, Kalundborg, i Kalundborg.
- L. K. V. M. Pedersen, Nyborg, i Assens.
- N. M. Jensen, Struer, i Esbjerg.
- W. J. Rasmussen, Nyborg, i Slagelse.
- S. B. Jensen, Korsør, i Korsør.
- O. Larsen, Aarhus, i Padborg.
- A. Hauschildt, Kbhavns Godsbgd., i Roskilde.
- E. P. Schjødt, Aarhus, i Roskilde.
- E. O. Nielsen, Aarhus, i Roskilde.
- F. I. Nielsen, Aarhus, i Gedser.
- M. Hornbæk, Aarhus, i Gedser.
- V. A. F. Hansen, Fredericia, i Gedser.
- K. O. C. Nielsen, Nyborg, i Gedser.
- S. A. G. Hermann, Fredericia, i Gedser.
- T. R. Henriksen, Aarhus, i Gedser.
- F. H. B. Kristiansen, Aarhus, i Gedser.

Overgang til anden Stilling af Helbredshensyn fra
1.—6.—43:

Lokomotivfører L. Jensen, Haderslev, efter Ans. til Motorfører II (Elektrofører), Enghave.
Lokomotivfører O. Jørgensen, Korsør, efter Ans. til Haandværker, Korsør Mdt.

Tilladelse til at bytte Tjenestested fra 1.—6.—43:
Lokomotivfyrbøderne E. K. Larsen, Glyngøre, og H. E. Lorentzen, Aarhus.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—6.—43:
Lokomotivførerne:
C. O. Nielsen, Nykøbing Fl., til Kbhavns Godsbgd.
N. K. Spøer, Brande, til Næstved.
H. E. C. Jørgensen, Padborg, til Korsør.
H. N. Jensen, Brande, til Nykøbing Fl.
K. E. J. Ramkilde, Padborg, til Haderslev.

Lokomotivfyrbøderne:
A. V. Christensen, Glyngøre, til Kbhavns Godsbgd.
K. E. H. F. Nielsen, Gedser, til Kbhavns Godsbgd.
C. L. Knudsen, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.
E. R. Rasmussen, Gedser, til Kbhavns Godsbgd.
V. H. Jensen, Struer, til Aarhus.
P. S. Rasmussen, Randers, til Aarhus.
K. R. Olsen, Viborg, til Aarhus.
O. P. Jensen, Frederikshavn, til Aarhus.
E. W. Andersen, Randers, til Aarhus.
S. C. S. Pedersen, Padborg, til Nyborg.
E. E. F. L. Andersen, Assens, til Nyborg.
S. W. Kristensen, Viborg, til Fredericia.
E. C. Madsen, Nyborg, til Fredericia.
A. C. Pedersen, Gedser, til Nyborg.
O. Bregnum, Gedser, til Brande.
H. T. H. Jensen, Gedser, til Brande.
S. E. A. Munksgaard, Brande, til Struer.
G. O. Larsen, Herning, til Brande.
J. P. M. Nielsen, Esbjerg, til Randers.
S. K. K. Olesen, Brande, til Viborg.
T. R. Petersen, Slagelse, til Randers.
B. L. Nielsen, Gedser, til Brande.
N. H. B. Madsen, Gedser, til Viborg.

Afsked:
Lokomotivfører C. Andersen, Vejle H., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—7.—43.
Lokomotivfører T. V. J. Hoppe, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—7.—43.
Lokomotivfører C. V. Petersen, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—8.—43.
Lokomotivfyrbøder P. H. B. Jensen, Næstved, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed fra 31.—5.—43.

Dødsald:
Lokomotivfører A. W. P. Schmidt, Herning, den 12.—5.—43.

Dødsald blandt Pensionister:
Pens. Lokomotivfører P. Mammen, Fredericia, den 19.—4.—43.
Pens. Lokomotivfører C. H. Lysholm, Langaa, den 24.—4.—43.
Pens. Lokomotivfyrbøder T. E. V. J. Madsen, Helsingør, den 23.—4.—43.

Ordensdekoration:

Lokomotivfører C. S. Thygesen, Nyborg, er af H. M. Kongen under 13.—5.—43 udnævnt til Dannebrogsmænd.

Paaskønnelser:

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste Tak over for Lokomotivfører J. J. Viberg, Københavns Godsbgd., i Anl. af, at han den 21.—12.—42 paa Tureby Station ved god Agtpaagivenhed og snarraadig Optræden fik et Tog standset i Tide, hvorhos der er udbetalt ham en Dusør paa 50 Kr.

Generaldirektoratet har udtalt sin Tak og Paaskønnelse over for Lokomotivfører A. V. G. Jensen, Aalborg, i Anl. af, at han den 15.—12.—42 paa Hjørring Station udviste god Agtpaagivenhed og Snarraadighed, hvorhos der er udbetalt ham en Dusør paa 50 Kr.
Generaldirektoratet har udtalt sin Tak og Paaskønnelse over for Lokomotivfører V. F. Schophuus, Brande, i Anl. af, at han den 15.—12.—42 paa Hjørring Station udviste god Agtpaagivenhed og Snarraadighed.

Rettelse til
Adressefortegnelsen

Lokomotivfyrbøderaidelingerne:

Korsør Aid.: Kassererens Adresse rettes til: Nygade 34, 1.

Esbjerg Aid.: Formandens Navn og Adresse rettes til: K. H. Petersen, Knudsgade 10.

Kong Christian den IX's Understøttelsesfond.

REGNSKAB FRA 1. APRIL 1942 TIL 31. MARTS 1943

<i>Indtægt.</i>	Kr. Ø.
Beholdning fra Regnskabsaaret 1941—42	114. 58
Udtrukne Obligationer	2 100. 00
Indbetalte Bidrag	82. 00
Modtagne Gaver	245. 00
Indvundne Renter:	Kr. Ø.
af Obligationer	1 122. 50
af Bankbog 80973	16. 73
	1 139. 23
	3 680. 81
	Kr. Ø.
<i>Udgift.</i>	
Indkøbte Obligationer	2 044. 52
Udbetalte Understøttelser, 15 Portioner à 100 Kr.*)	1 500. 00
Portoudgifter	11. 72
Ny Bankbog	0. 50
Beholdning den 31. Marts 1943	124. 07
	3 680. 81

*) Understøttelserne er udbetalt til: Enken efter en Undermaskinmester, Enken efter en Banarbejder, Enken efter en Lokomotivfører, Enken efter en Haandværker,

Enken efter en Ledvogter, Enken efter en Overportør, Enken efter en Trafikassistent, Enken efter en Jernbanepakmester, 2 Overportører, en Lokomotivfyrbøder, en Banearbejder, en pens. Depotarbejder, en pens. Banenæstformand, en Datter af afdød Togfører.

STATUS DEN 31. MARTS 1943

Beholdninger.	Kr.	Ø.
Beholdning i den danske Landmandsbank	124.	07
Obligationer ifølge forrige bogført for		
Regnskab til paalyden- Kr. Ø. Kr. Ø.		
de Værdi	25 200. 00	23 829. 75
heraf udtrukket	2 100. 00	1 809. 00
	23 100. 00	22 020. 75
og indkøbt	2 100. 00	2 044. 52
herefter Beholdning	25 200. 00	24 065. 27
		24 065. 27
		24 189. 34

Gæld.	Kr.	Ø.
Fondets Kapital:		
Obligationer bogført for	19 960. 02	
paa Bankbog	39. 98	
	20 000. 00	
Obligationer bogført for	4 105. 25	
		24 105. 25
Beløb til Disposition		84. 09
		24 189. 34

København, den 31. Marts 1943.

KNUTZEN.

/N. Roed,
Skr.

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag. Kasse- og Obligationsbeholdning var til Stede.

København, den 10. Maj 1943.

L. Thorup.

C. Wieth.




DANSK ELEKTROKUL INDUSTRI

Klingseyvej 6, Kbhvn.
Telefon Damsø 3132



Brundlant 1895

HOLM & LARSEN

10 Aars Garanti

Der er en Del Folk i faste Stillinger

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

Skandinavens 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

Roskilde

Roskilde og Omegns Fællesbageri's Produkter anbefales

UDSALG:

Ringstedgade 2	Telf. 1162	Skt. Hansgade 3	Telf. 779
Ringstedvej 12	Telf. 1219	Helligkorsvej 19	Telf. 1995
Kamstrupsti 6	Telf. 401	Algade 53	Telf. 1321

CENTRALCAFEEN

Hyggelige Selskabslokaler

Telf. Roskilde 181 1. Kl.s Køkken

Struer

Skal Pengene forslaa, **L. PEDERSEN - Struer** til **L. P.** maa De gaa. **Manufaktur og Herreekvipering**

Næstved

I. V. LARSENS EFTF. A/S

PETER ANDERSEN

● **Barberforretningen**

Jyllandsgade 9
anbefales
Ærb.
GUSTAV JENSEN

M. JOHANSEN

N. Jensens Handelsgartner!
Telefon 27.
Signerede Kranse i smagfuld Ud-
styrelse. — Friske, afskaarne
Blomster i stort Udvalg

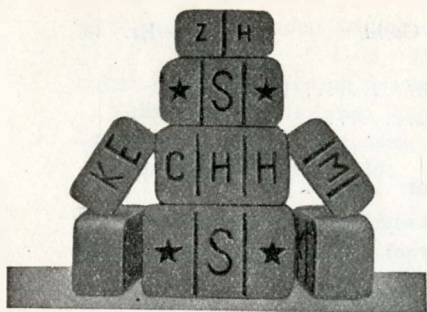
N. Juel Petersen

Næstved GLARMESTER
Telefon 158

LEDIG

NÆSTVED KULIMPORT

Carl Severinsen A/S



Westfalske
Stenkulbriketter
er de bedste.

En Del af de i Westfalen producerede Mærker.



Søborg Vognfjeder-Fabrik

Brdr. Christensen
Vangedevej 235 - Telefon Søborg 189 og 1160

Alt i Luksus-, Last- og Waggonfjedre
Reparationer leveres omgående
Forchromede Kofangere og Bagagebærere

Indr. Varem.

^/s „REFFO“ Struer.

KEDELRENSNINGSVÆDSKEN „REFFO“

Opløser gammel Kedelsten,
Hindrer Nydannelser af Kedelsten.

Tlf. 145. Leverandør til de danske Statsbaner. Tlf. 145

Købler & Krogh ^/s

Farveri — Kemisk Tøjrensning — Gardinvaskeri.

Kontor og Fabrik: Dortheav. 8, Kbhvn. NV. Tlf. 11158-11198-12209

Indlev.: Jorekø Passage. Indg. Vimmelskafte 42 og Skindergade 35.
Telefon Byen 2595

VOGNFABRIKKEN SCANDIA A/S
RANDERS

JERNBANEVOGNE AF ENHVER KONSTRUKTION
SÆNKSMEDEGODS GASGENERATORER

AKTIESELSKABET

NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER

KØBENHAVN F.

Kabelværk • Traadværk • Valseværk

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS.

Holmens Kanal 5.
Telefon 211.

København K.
Telefon 211.

^/s FRICHS, AARHUS

JERNKONSTRUKTIONER OG BEHOLDERE
JERN-, STAAL- OG ALUMINIUM-STØBEGODS
PRESSEARBEJDE OG SMEDEGODS



1. Kl. Befjening „Herdis“ Salonen

Billigste
Priser

Vejlevej 40
Telef. 1207

Specialitet: Permanentbølgning
Byens hurt. og behag. Haartøringsapparater

Fredericia Missionshotel

anbefales

30 Værelser
Hyggelige Selskabslokaler

Telefon 55 og 398
R. RASMUSSEN

Vesterbros Glarmesterforretning

Rullegardiner - Malerier- Raderinger - Metalrammer
alle Størrelser - Ruder isættes - Alt til rimelige Priser

Telefon 1512

Det bedste I CYKLER OG RADIO

V. Petersen, Jyllandsgade 22
Telefon 1033 - Fredericia

Bogtrykkeriet, Egumvej 5. • A. PETERSEN

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
FESTSANGE TELEGRAMMER

^/s Fredericia Ny Tømmerhandel

Vesterdalsvej . Telf. 800

Træløst — og alt til Selvbyggere

Fredericia Teater

RESTAURANT OG
SELSKABSLOKALER

MARIUS RASMUSSEN
Telefon 588



Fredericia Mejeri, Gothersgade Nr. 14.

Anbefaler sig med 1. Kl.s Mejeriprodukter.

Køb Gulvtæpper, Gardiner og Sengeudstyr i Taarnborg.

BEMÆRK: Gratis Gardinophængning.

Fredericia største elektr. Damp-Fjærrenseri Anlæg.

JENS CHR. NIELSEN, Telefon 716.

Alt i Herreekvipering

Ougaard & Jensen,
Telefon 332. Danmarksgade 25.