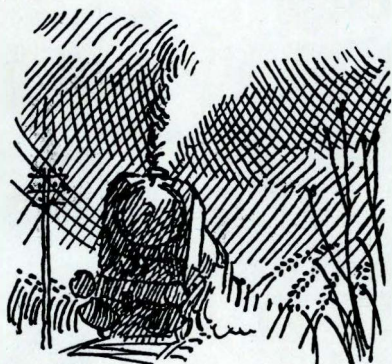




16

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

20. AUGUST 1966 – 66. ÅRGANG

16

Indhold:

Bagvendt udvikling	2
Franco-Crosti-kedlen	3
Oversigt over elektrisk transmission på dieselektriske lokomotiver ..	7
SR & SIR	11
Lukkeloven	12
Uheldsforsikringen	14
Damernes Dag	16

Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 9-16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Der er i mange virksomheder et godt samarbejdsforhold mellem ledelse og personale. Man har erkendt det nyttige heri og søger derfor ad den vej at nå til de gunstigste resultater på de produktionsmæssige og økonomiske områder; men selv om man optræder som samarbejdspartnere, er man trods alt også forhandlingsmodparter. I jernbaneetaten vil man også gerne stå for at være samarbejdsvillige, men det er rigtigst at modificere betragtningen noget, og begrundelsen herfor er de forskelligheder, der ligger i ledelsen for en privat- og en statsvirksomhed.

Der er større personlig handlefrihed for ledelsen i den private virksomhed, medens ledelsen i statsvirksomheden for det første er ansvarlig overfor og afhængig af skiftende politisk styrke i regering og folketing og dernæst er belemret med et kontoriusseri og en række regler, som udelukker handlefrihed til hurtig stillingtagen i selv ret små forhold. Hele systemet er dermed gennemsyret af en ånd, som især for jernbanevæsenets vedkommende under dettes driftsøkonomiske trængsler betyder en snæver fravigelse af »økonomiliniien« i den hidtige kamp for at nedbringe et voksende driftsunderskud. At man vil have det fjernet er selvfølgelig og ligetil, og vi håber så sandelig også at have været medvirkende til dette gennem årene på en fornuftig måde. Til gengæld er det jævnligt svært for personalet at få den rette del af udviklingens forløb. Gennem menneskealdre har det været anerkendt at lokomotivpersonalets tjeneste ikke blev lagt helt op til den generelle norm, dels fordi sikkerhedstjeneste kræver meget af sin mand, og dels fordi tilfældige forsinkelser kan imødegås inden for normen uden at give overtid. Med de af udviklingen flydende arbejdstidsnedsættelser contra sparebestræbelserne er man imidlertid af anden opfattelse i administrationen, idet man bevidst lægger tjenestetiden på normen, så de tilfældige forsinkelser giver megen overtid, der senere må erstattes. Med andre ord lyder det fra vore folk: Administrationen betragter den generelle månedsnorm som en minimumsregel og ikke som den er – en maximumsregel. Den overtid, som oparbejdes, skal jo også erstattes plus procenttillæg eventuelt ved kontant godtgørelse, og spørgsmålet er, om der ligger nogen reel besparelse i denne tjenestetidsafvikling. Der kan tvivles herpå. Imidlertid er det væsentlige den omstændighed, at personalet ingen arbejdstidsforkortelse får med den anlagte praksis, og det er stik imod udviklingen.

Franco-Crosti-kedlen

Damplokomotivet har gennem hele sin lange udviklingshistorie bevaret sit præg af en yderst simpelhed i konstruktion, der med en heraf følgende robusthed i den daglige drift har været forudsætningen for dets anvendelse som jernbanens foretrukne fremføringsmiddel i så mange år, og derved skabt grundlaget for den moderne massetrafik.

Men samtidig må vi jo erkende, at damplokomotivet ud fra sit princip er belastet med en temmelig alvorlig mangel, nemlig den lave termiske virkningsgrad, der især skyldes det store tab af kalorier, der indeholdes i de gennem skorstenen udstrømmende forbrændings- og spildedampsprodukter.

Man har da også gennem hele damplokomotivets udvikling søgt at råde bod på dette vanskelige problem, der først og fremmest bestod i at udnytte dette varmetab i en forøgelse af kedlens ydeevne.

Ganske vist har man også søgt andre veje i senere perioder ved at indføre et drivmaskineri med en større termisk virkningsgrad; men i begyndelsen gjaldt det dog først og fremmest om at investere sådanne forbedringer, at driftsomkostningerne kom til at stå i et rimeligt forhold til de dengang gældende lave brændselspriser; de tilsligtede besparelser skulle derfor opnås med så enkelte midler som muligt, en opfattelse, der gennem tiderne har haft den største betydning for bevarelsen af damplokomotivet som fremføringsmiddel.

Som bekendt har navnlig anvendelsen af spildedampen til forvarmningen af fødevandet vundet stor praktisk betydning, idet der her, trods de af konstruktionsprofilen dikterede pladsforhold, lykkedes at finde frem til virkeligt effektive

anlæg; disse skal dog ikke her beskrives nærmere, blot skal det lige nævnes, at der skelnes mellem 2 systemer: den indirekte virkende overfladeforvarmer, hvor en del af spildedampen fra hovedmaskineriet ledes til en beholder (som regel i cylinderform), der i lighed med en kondensator er forsynet med et rør-system, hvorigennem fødevandet cirkulerer; fødevandet kan på denne måde fra den om rørene strømmende damp tilføres en temperatur som regel omkring 90° – 95° under forudsætning af rene varmeovergangsflader. Det andet system kaldes det direkte virkende, idet spildedampen her kommer i umiddelbar kontakt med fødevandet i en udluftet blandingsbeholder, hvorfor dette system også kaldes blandingsforvarmere.

Går vi derimod over til at betragte udnyttelsen af det ret betydelige varmetab, der forårsages af den gennem skorstenen undvigende spildegas, hvis temperatur gennemsnitlig ligger omkring 350° C, viser det sig, at her har vi at gøre med langt mere komplicerede forhold, som skyldes de høje varmegrader.

Anlæg af denne art, hvor spildegassen anvendes til fødevandsforvarmning, har længe været kendt som en integrerende del i de store stationære kedelanlæg, og det var derfor nærliggende at prøve nogen tilsvarende på damplokomotivet, så meget mere som spildegassens varme også står til rådighed under afspærring og således ophæver spildedampforvarmerens afhængighed af lokomotivmaskineriet.

Et fælles kendetegn for disse første forsøg i denne retning var brugen af røggammeret som stedet, hvor »Economiseren«, som spildegasforvarmeren også kaldes, blev anbragt. Men som følge af

den ret betydelige vægt, et sådant anlæg kom til at antage, hvis det overhovedet skulle have nogen effekt set i relation til den givne kedelydelse, blev grænsen for den tilladte vægtforøgelse af lokomotivet hurtigt nået med det resultat, at det hele anlæg som oftest blev underdimensioneret.

Dette forhold var vel til at løse, især når talen var om nykonstruktioner; men den væsentligste grund til, at disse røggammerforvarmere ikke fik succes i den daglige drift, var ulempen ved den ret store mængde kedelstensslam, der som følge af den høje temperatur brændte sig fast på de stærkt ophedede varmeovergangsflader, hvortil kom aflejringen af den i røggassen indeholdte tjære på anlæggets gas-side, hvorved der dannedes et stærkt varmeisolerende lag, når tjæren forbandt sig med den i røggammeret værende aske. Alt dette taget i betragtning vil man forstå, at anlæggets effektivitet blev nedsat, samtidig med at en rensning af hedepladerne i sig selv var en besværlig affære.

En mere avanceret konstruktion blev efter forslag af den forhåndenværende rigsbaneproveanstalt i Gruewald, Berlin, sidst i 20'erne forsøgt indført i et af de kendte lokomotiver af 39-serien (tidligere Litra P 10).

Det var et anlæg, der, som fig. (1) viser, bestod af et rørslangesystem lagt ind i røgrørene på samme måde som overhedeelementerne; rørene var således forbundet med hinanden via 2 vandfordelingskamre, at den for varmeudvekslingen gunstigste gennemstrømningshastighed blev opnået. Men forsøget gennemførtes uden at man ville ændre overhederens størrelse, hvis hedeplade i forvejen kun var beregnet til at give en

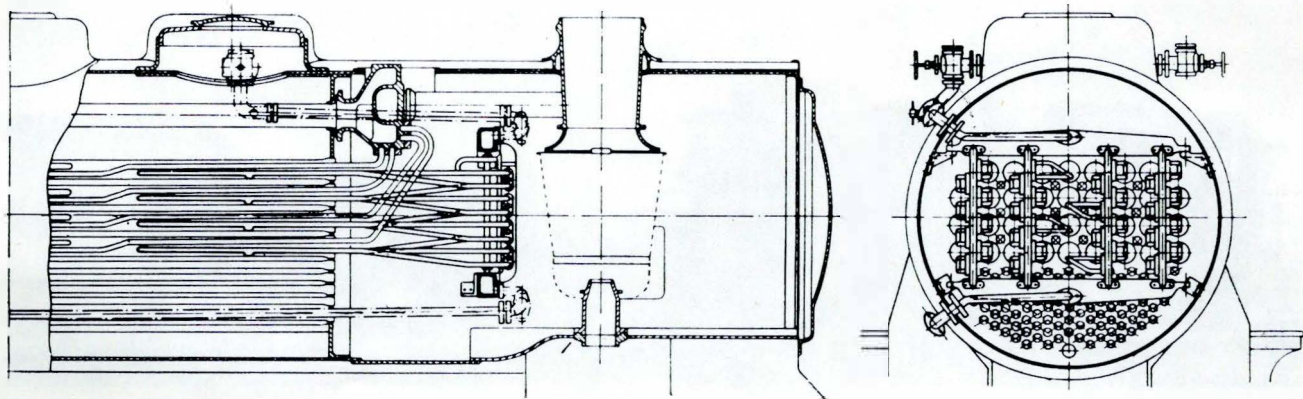


Fig. 1. Røggasforvarmer.

temperatur på omkring 350° C; det var derfor heller ikke i dette tilfælde muligt på basis af de eksisterende pladsforhold at få en så stor hedeblade, at en for formålet relevant temperaturforøgelse af fødevandet kunne opnås. Men tanken var rigtig, så vidt som det frie gennemstrømningsareal for røggassen netop helst skal aftage af hensyn til varmfaldet i retning af røggkammeret, et forhold, der er lige modsat røgrørskedlens normale udformning, der af konstruktive grunde viser et forøget gennemstrømningsareal. Varmedevkslingsforholdet skulle således rent teoretisk blive forbedret, ligesom forøgelsen af varmedevklingen havde en gunstig indflydelse på strømningshastigheden, hvorved afsætning af vandblærer og dermed korrosion på rørsystemets vandside blev nedsat.

I begyndelsen af 30'erne lykkedes det imidlertid den italienske lokomotivkonstruktør Franco (*1873 †1936) at fremkomme med en løsning, der med eet slag ikke alene bragte en virkelig forbedring af røggasforvarmerprincippet til veje med hensyn til den tilsigtede afhjælpning af de ovenfor beskrevne vanskeligheder, men tillige skabte muligheden for en aflastning af lokomotivkedlen.

Hans idé gik ud på at opdele den til vandets fordampning krævede hedeblade i 2 enheder, hvoraf den ene, røggasforvarmerkedlen, har til opgave at levere vandets »vædskevarme«, og den anden, lokomotivkedlen, derfor kun skal tage sig af den egentlige fordampning. Differencen mellem vandets temperatur ved dets indtræden i lokomotivkedlen og fordampningstemperaturen vil således blive mindre, hvad der for lokomotiv-

kedlens vedkommende er ensbetydende med nedsatte varmespændinger.

Som fig. (2) viser, valgte man efter Ing. Franco's forslag en for formålet særligt egnet maskine nemlig et 2 cyl., 2C, våddampcompoundlokomotiv af serie 670 med oliefyring, en omstændighed der muliggjorde en omvendt position af kedlen, så førerpladsen i lighed med et el-lokomotiv kunne anbringes forrest i kørselsretningen.

I stedet for den oprindelige med normal trækkrog og buffere forsynede olie- og vandtender, der altså var tilkoblet lokomotivets røggkammerende, anbragte Franco på tenderens undervogn en i forhold til lokomotivkedlens hedeblader vel afstemt røgrørskedel, der med et flexibelt rør var bragt i forbindelse med lokomotivkedlens røggkammer; se fig. (3).

Denne røgrørskedel, der altså fungerede som fødevandsforvarmer, placeredes således, at dens øverste punkt lå lavere end den laveste vandstand i lokomotivkedlen; man undgik på denne måde en fordampning af fødevandet – dog havde man, hvis der på grund af en svigtende vandtilførsel alligevel opstod en fordampning, anbragt 2 sikkerhedsventiler øverst på forvarmerkedlens dampdom.

Med denne opdeling af hedebladen i 2 enheder gøres det muligt i endnu mere udpræget grad, end der opnåedes med den tidligere omtalte konstruktion, se fig. (1), at tilpasse kedelrørens dimensioner og antal de ændringer i gasvolumet, der opstår som følge af den fremadskridende afkøling af røggassen, så at en forbedring af varmedevklingen gøres mulig. Af samme grund, hvad Franco gennemførte ved senere konstruktioner, kunne den egentlige kedelhedeblade

– den udviklede dampmængde taget i betragtning – formindskes i tilsvarende grad, hvorved det samlede varmfald røggas-kedelvand kunne hæves henved 100° C, målt i røggkammeret, hvad der jo også er til fordel for opnåelsen af en højere overhedningstemperatur.

Et sådant røggasforvarmeranlæg vil naturligvis i sammenligning med de gængse spildedampforvarmere betyde en væsentlig større konstruktiv og kapitalkrævende indsats, der derfor kun kan retfærdiggøres i forbindelse med en høj pris på brændslet.

Men netop på baggrund af denne situation kunne Franco finde interesse for sit projekt, da de italienske statsbaner i stor udstrækning var henvist til at indføre udenlandske kul for lokomotivdrift.

Det i fig. (3) viste lokomotiv, der efter ombygningen fik seriebetegnelsen 672, blev i løbet af 1936 overtaget af de italienske statsbaner og underkastet indgående prøver; for at nå til et tilfredsstillende sammenligningsgrundlag foretog man tilsvarende prøver med et lokomotiv af 670-serien, der forøvrigt var forsynet med overheder.

Af disse forsøg fremgik da også, at der ved en hastighed på 70 km/t ved samme togmodstand kunne opnås en forbedring af kedelvirkningsgraden fra 71–86 % og en sænkning af kulforbruget pr. HK-time fra 1.18 kg–0.97 kg svarende til en procentvis besparelse på 17.8. Ved kørsel under acceleration af persontog steg denne besparelse yderligere til 22.2 %.

Det var da ganske naturligt, at man tilskyndet af disse resultater lod et større antal af denne lokomotivserie ombygge,

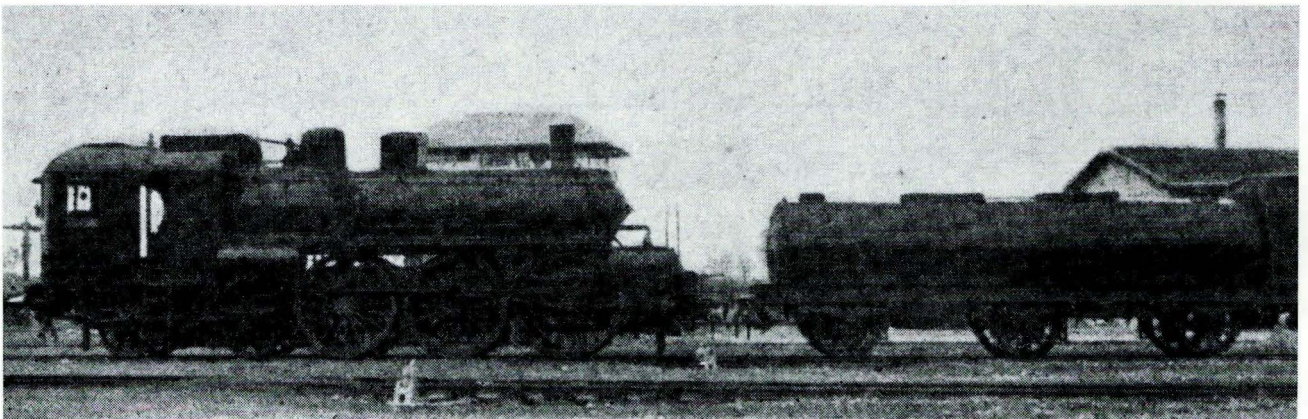


Fig. 2. Hurtigtogslokomotiv gruppe 670 fra Italienske Statsbaner.

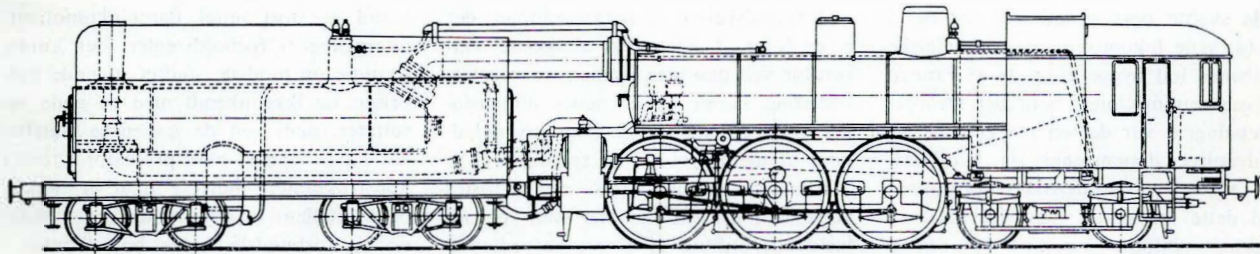


Fig. 3. Schematisk tegning af lokomotivgruppe 670 fra Italienske Statsbaner.

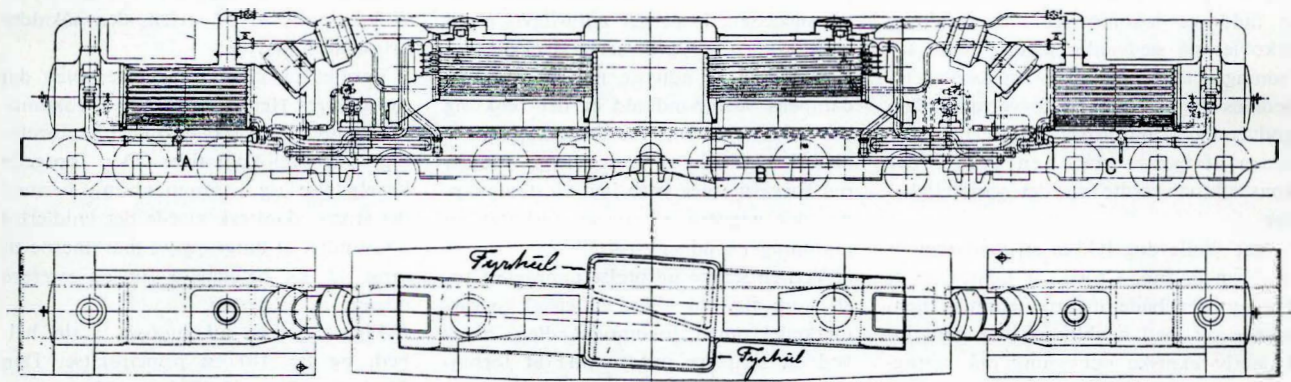


Fig. 4. Belgisk lokomotiv efter Francos retningslinier.

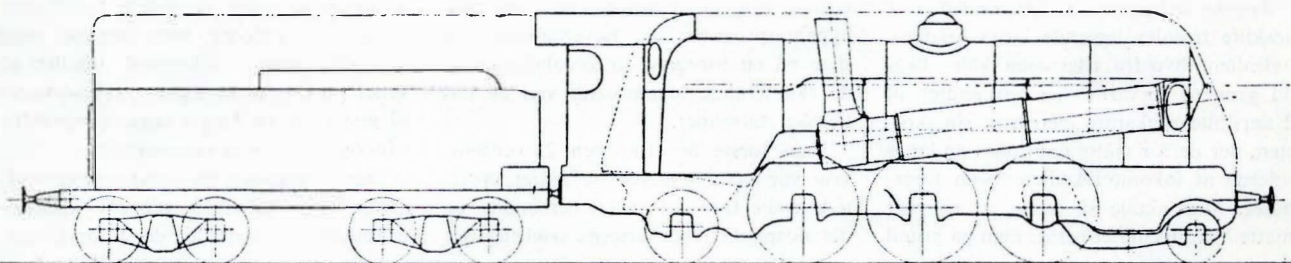


Fig. 5. Placering af røggasforvarmeren ved siden af kedlen.

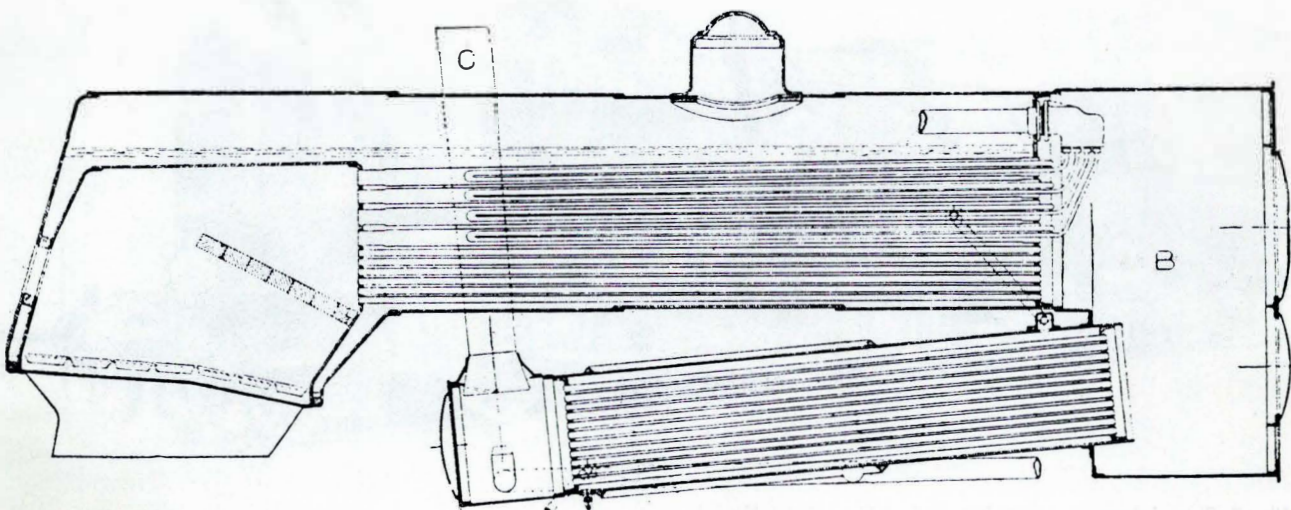


Fig. 6. Placering af røggasforvarmeren under kedlen.

ja de skabte også grundlaget for det i fig. (4) viste lokomotiv, som de belgiske statsbaner lod bygge efter de af Franco angivne retningslinier. Som det fremgår af tegningen, var det en maskine af ret usædvanlige dimensioner og karakteristisk ved den symmetriske opbygning. Med dette lokomotiv blev der målt en maximal spildgastemperatur på knap 200° C og en fødevandstemperatur på 160° C ved fuld belastning.

For også i dette ombygningsprogram at inddrage lokomotiver med tenderen tilkoblet på sædvanlig måde, måtte tilledningen af spildegassen fra lokomotivkedlens røggaskammer til forvarmerkedlen nødvendigvis udformes på en fra 672-serien afvigende måde, en opgave der konstruktivt voldte en del vanskeligheder.

Det skulle dog lykkes en medarbejder til Franco, Ing. Crosti, at udarbejde et forslag, der både i varmeteoretisk henseende og med henblik på den rent lokomotiv-tekniske opbygning må betragtes som yderst vellykket.

Fig. (5) viser det første lokomotiv med denne specielle »Franco-Crosti«-kedel.

Forvarmerkedlen er her opdelt i 2 adskilte tromler liggende langs lokomotivkedlen, hvorfra røggassen ledes bagud gennem forvarmerens rørbundter til 2 særskilte røggamre med hver sin skorsten, der derfor måtte anbringes op langs siderne af lokomotivkedlen foran førerhuset. Man skulle så mene, at udsynet måtte blive hæmmet heraf; men på grund

af formindskelsen af røggasvolumet, der er en følge af den stærkt aftagende temperatur ved passagen gennem forvarmerkedlerne, kunne skorstenenes dimensioner gøres så små, at de ikke gav anledning til ulemper i denne retning.

Et karakteristisk træk ved Crosti's konstruktion er tillige den svagt nedadgående stilling af forvarmerkedlerne. Fødevandet, der tilføres disses nederste punkt, får således ved den stigende temperatur en tendens til at løbe i modstrøm til røggassen, hvad der naturligvis er til gunst for en forøget varmeudveksling.

For også at udnytte noget af spildegampens varme-indhold er der omkring det koldeste sted af forvarmerkedlerne – altså i nærheden af skorstenene – uden om forvarmerens svøb lagt en dampkappe, der gennem et rør er tilsluttet en afgrening på udgangsøret.

Ved en senere udførelse anbragte Crosti, som fig. (6) viser, en enkel forvarmerkedel under lokomotivkedlen, hvorved en simplere udformning af forbindelsen mellem lokomotivkedlens røggaskammer og forvarmerkedlen blev muligjort en udformning, der også i stor udstrækning fandt anvendelse i det ombygningsprogram, der hovedsageligt tog sigte på en forøgelse af kedelydelsen af de eksisterende lokomotiver ved de italienske statsbaner.

I de første år efter den 2. verdenskrig var man indenfor de nyligt oprettede tyske forbundsbaner, der endnu på det tidspunkt trods krigens ødelæggelser

besad et stort antal damplokomotiver, interesseret i forholdsregler, der kunne dæmme op mod de stadigt stigende kulpriser, og ikke ukendt med de gode resultater, man ved de italienske statsbaner havde opnået med professor Crosti's konstruktioner, indledte man et samarbejde mellem lokomotivfabriken i Milano og forbundsbanernes hovedkontor i München, hvor man på grundlag af professor Crosti's planer gennemkonstruerede et forvarmeranlæg tilpasset kedlen på et lokomotiv af 52-serien, den såkaldte krigslokomotivtype.

Baseret på disse forarbejder blev det overdraget Henschelværkernes lokomotivafdeling i Kassel at fremstille foreløbigt 2 prøvelokomotiver. Den forøgede kedelydelse og i sammenhæng hermed det større akseltryk gjorde det imidlertid nødvendigt at omgruppere maskinerne til serie 42, en betegnelse for en sværere udgave af 52-serien.

Fig. (7) viser lokomotivet i sin helhed, og fig. (8) en principskitse. Den fik betegnelsen 42.9001 og 02.

Da man ønskede at bibeholde den egentlige kedels dimensioner, var det derfor nødvendigt at opdele forvarmerkedlen i 2 enheder, hver forsynet med 104 stk. røgrør, hvorimod antallet af kedel- og overhederrøgrør formindskedes til gunst for en højere røggastemperatur i lokomotivkedlens røggaskammer.

Den i fyrkassen frembragte røggas (1) bliver efter passagen gennem lokomotivkedlens rør ledet til de 2 forvarmer-
(Fortsættes)

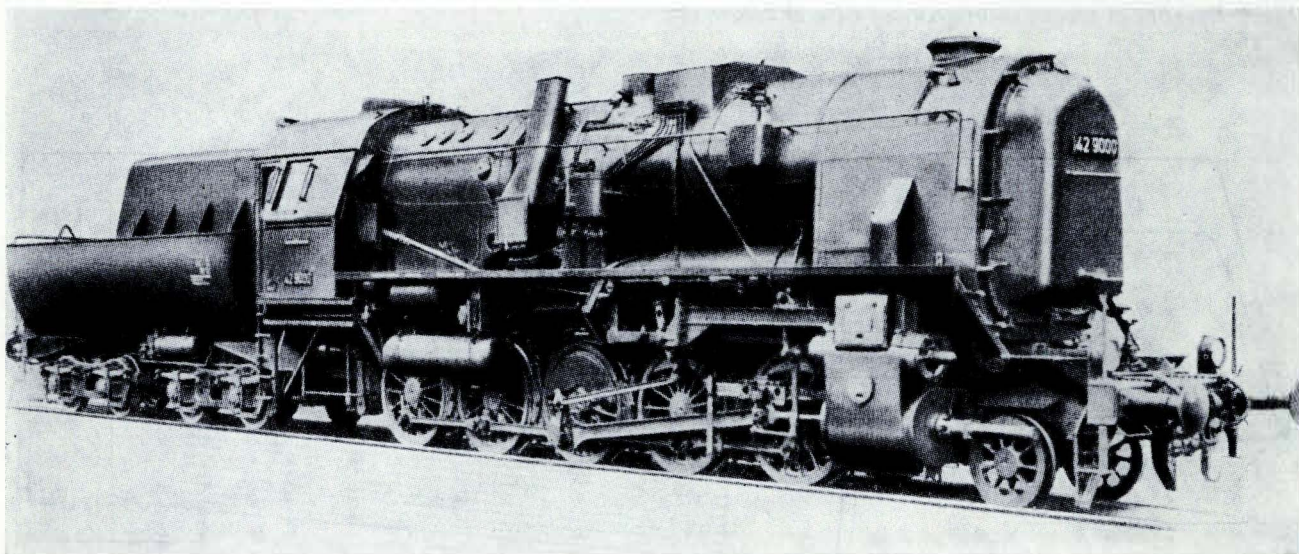


Fig. 7. Tysk lokomotiv 4290 bygget hos Henschel i Kassel.

P 2 C-D MY og MX MY II	ingen. afbryder for omløbsledningen til FSR spoler.
	P 2 (C-D) danner sammen med P 4 (C-D) og S 24 (C-D) under en kobling en omløbsledning til FSR spoler (J-K, L-M).
P 2 E-F MY I og MX	slutter til P 2 og P 4 spoler, holder under en nedkobling 3-1, P 2 og P 4 spoler magnetiseret, selv om P 1 og P 3 (E-F) afbrydes først, når S 24 spole bliver magnetiseret, hvorved S 24 (A-B) falder ud, afbrydes P 2 og P 4 spoler.
MY II	afbryder omløbsledningen til kalibreringsspolen, se under PTR)C-D).
P 2 G-H MY I MX MY II	som P 1 (G-H). ingen. som P 2 (E-F) på MY I og MX.
P 3 A-B MY I og MX MY II	som P 1 (A-B). afbryder for omløbsledningen til WS (A-B) spole i transduktoren.
P 3 C-D MY I og MX MY II	ingen. som P 1 (C-D).
P 3 E-F Alle	som P 1 (E-F).
P 3 G-H MY I	slutter en omløbsledning til FSR spole, hvorved FSR spole får sin normale indkoblingsværdi uafhængig af FSD

N-P MY I og MY II	ingen.
MX	slutter til kalibreringsspolen (se FSR (G-H)).

FSD Feltsvækningstidsrelæ

FSD er på MY I tidsforsinket 10–12 sek., d.v.s. at FSD magnetiseres, og dens bikontakter skifter først efter nævnte tidsrum, hvorimod udkoblingen ikke er forsinket. FSR spolen på MY I vil stadig i de 10–12 sek., det varer inden FSD skifter sine bikontakter, få sin holdestrøm 595–645 volt over FSD (C-D). Volten skal igen inden for de 10–12 sek., medens FSD (C-D) er inde, være steget til 720–730 volt, som nu er værdien af FSR spolens holdestrøm.

FSD (A-B)	slutter, derved udskydes en del af 10 000 ohm modstanden til FTR spolen, således at FTR spolens indkoblingsværdi nu ændres til 965 volt. Hvis FSD (A-B) svigter, vil indkoblingsværdien for FTR spolen være 1000–1010 volt.
» (C-D)	afbryder, og der indskydes en del mere af 10 000 ohm modstanden til FSR spolen, derved ændres som ovenfor holdestrømmen til 720–730 volt.

På MX og MY II er tidsforsinkningen af FSD kun 2,5 sek. og gælder kun (A og B) kontakterne, medens (C) kontakten skifter straks. I de 2,5 sek. vil over (C) kontakten, som slutter straks, og (B) kontakten, som endnu ikke er afbrudt, blive etableret en forbindelse til ORS spolen, som derved bliver magnetiseret. Efter 2,5 sek. forløb vil (B) kontakten blive afbrudt og ORS spolen igen strømløs. Samtidig slutter (A) kontakten til FS spole, der nu bliver magnetiseret.

FSR Feltsvækningsrelæ

Efterhånden som banemotorernes hastighed forøges, vil den modelektromotoriske kraft i banemotorerne stige, og der skal nu større spænding (volt) til at sende amperene igennem banemotorerne. Kort sagt større hastighed = større modstand = større spænding. På grund af hoveddynamoens særlige opbygning vil, når voltene stiger, amperene falde og omvendt, idet hoveddynamoens effekt er konstant, d.v.s. Amp. · Volt er altid det samme i de for-

skellige kontrollerstillinger. Da spændingen på hoveddynamoen ikke må stige ubegrænset, foretages visse ændringer med banemotorerne for at ned-sætte modstanden over hoveddynamoens (feltsvækning, omkobling til parallel og endelig feltsvækning igen) til dette brug har vi FSR, FTR og PTR. Nu først FSR.

På MY I er relæet et rent spændingsrelæ med indfaldsværdi 920 volt (ved 39 km/t og 95 km/t).

På MX og MY II er relæet et kombineret spændings- og strømrelæ med følgende indfaldsværdier i stilling 8.

MX 970 volt og 950 amp. (44 km/t og 120 km/t).

MY II 980 volt og 1300 amp. (39 km/t og 108 km/t).

Indfaldsværdierne i øvrige stillinger over stilling 4 er afhængige af bestemte forhold mellem spænding og strøm, der tidligst indtræder ved hastigheder større end eller lig med nævnte hastigheder.

Når FSR spolen har nået sin indfaldsværdi, vil dens bikontakter skifte som nedenfor.

FSR (A-B)

MY I slutter til FS og FSD spolerne.

MX og MY II slutter til FSD spolen, Og på MY II vil FS og FSD spolerne i tilfælde af jordslutning blive holdt inde over FSD (A) og GR (A-B).

FSR (C-D)

MX og MY II slutter og forbereder til TR spolen, derved sikres, at feltsvækningen er inde, inden TR spolen kan få sin magnetiseringsstrøm.

FSR (E-F)

MX og MY II slutter, derved ændres FSR spolens udfaldsværdi
MX 620 volt og 1500 amp. (39 km/t og 108 km/t).
MY II 700 volt og 1800 amp. (33 km/t og 95 km/t).

FSR (G-H)

MX og MY II afbryder til kalibreringsspolen. Under en nedkobling vil kalibreringsspolen være magnetiseret et øjeblik, medens FSR (G-H) er sluttet, og indtil

Parallelkontakterne

P 1, P 2, P 3 og P 4 bikontakter har følgende stilling og betydning, når ovennævnte relæer er magnetiseret.

P 1 A-B

Alle afbryder under en opkobling S 24 spole (S 13 blev afbrudt, da FS C-D) faldt ud, derved sikres at S 13 og S 24 afbryder i den rigtige rækkefølge under en opkobling.

P 1 C-D

MY I afbryder under en opkobling omløbsledningen til FSR spole, når udfaldsværdien 500–525 er nået, vil FRS spole blive strømløs og deraf også FSD og FS (C-D) vil afbryde til S 13 spole, og selve opkoblingen kan nu begynde.

MX

ingen.

MY II

afbryder omløbsledningen til SF spole, således at under kørsel i parallel vil WS (J-K), når denne falder ud, afbryde for SF spole.

P 1 E-F

Alle slutter og forbereder til indkobling af P 2 og P 4 spoler, hvilket sker, når S 24 (A-B) slutter.

P 1 G-H

MY I slutter en omløbsledning til BF spole. WSS (A-B) dermed virkningsløs i kørsel med parallel.

MX

ingen.

MY II

slutter til LRC spole.

P 2 A-B

Alle afbryder for S 24 spole (under en nedkobling fra 3–1 sikrer P 2 (A-B) at S 24 spole først bliver magnetiseret, når P 2 spole bliver strømløs, S 13 spole vil da være magnetiseret, da dette sker, når P 1 og P 3 bliver strømløs. S 13 og S 24 spolers magnetisering er dermed sikret i den rigtige rækkefølge under en nedkobling).

LRC

Effektregulatoren LRC benyttes for at opnå en bedre igangsætning af toget.

Så længe LRC spolen er strømløs, vil magnetiseringsstrømmen til hoveddynamoen kun gå over 80 amp. sikringen, de små modstande, og de to LRC kontakter ÷.

LRC spolen vil tidligst kunne blive magnetiseret i stilling 3 sammen med CV ventilen, en betingelse er dog, at LRS kontakten i forbindelse med kraftstemplet i dieselregulatoren eller en af de nedenfor nævnte bikontakter slutter. Når LRC spolen bliver magnetiseret, afbrydes de to LRC kontakter (E-F og G-H), og magnetiseringen til hoveddynamoen vil først nu gå igennem magnetiseringsregulatoren.

LRC vil indtil kørercontrolleren igen drejes ned under stilling 3 blive holdt inde over sin egen bikontakt.

- | | |
|-------|---|
| MY I | I stilling 3 eller derover, når LRS slutter (LRS er en kontakt, der er indbygget i dieselmotorregulatoren, denne slutter, når kraftstemplet i dieselmotorregulatoren bevæger sig et bestemt stykke opad). |
| MX | I stilling 3 eller derover, når LRS-FS (E-F)-P 4 (G-H) eller i stilling 3 med en udkoblet banemotor over COR (L-M). |
| MY II | I stilling 3 eller derover, når LRS-P 1 (G-H) eller P (G-H) slutter. |

OLS

Overbelastningsafbryderen OLS er en kontakt, der ligesom LRS kontakt er indbygget i dieselmotorregulatoren, og afhængig af kraftstemplet. Når OLS slutter dens bikontakt slutte til ORS spole.

ORS

Minimumbelastningsspolen ORS er ligeledes som OLS indbygget i dieselmotorregulatoren; dens opgave er f.eks. ved hjulslipkobling 2-3, nedkobling 3-1 eller i øvrigt når dens spole bliver magnetiseret, at indskydes mest mulig modstand i magnetiseringsregulatorens strømkreds (går mod sit minimumsfelt). Hoveddynamoen får nu minimum af magnetiseringsstrøm = lille strøm og spænding.

FS (N-P) på MX eller FS (E-F) på MY II er faldet ud, indkoblingsværdien løftes herved for at forhindre en pendling som følge af den ved nedkoblingen opståede højere spænding og lavere strøm.

FTR

Opkoblingsrelæet FTR er som FSR på MY I et spændingsrelæ, hvis indkoblingsværdi er 965 volt; når dette er nået vil

A-B slutte til TDB og TR spolerne.

GR Jordslutningsrelæ

GR er en sikring mod beskadigelse af de elektriske dele i højspændingskredsen. GR har sin +-ledning i forbindelse med modstandene i shuntfeltkredsen og normal ingen ÷, kun hvis der sker en overgang til stel i højspændingskredsen, f.eks. hoveddynamoen, en af banemotorerne, et feltsvækningsrelæ, et hjulslipsrelæ eller andet, vil GR spolen få ÷ og blive strømførende.

Under start kan GR blive strømførende, hvis et lampested eller andet i lavspændingskredsen er defekt, da høj- og lavspændingskredsen i denne periode er koblet sammen, men en sådan jordslutning er ikke farlig for kørslen. Husk derfor altid efter en opstartning af dieselmotoren at kontrollere meldelampen for jordslutningen.

A-B

MY I

MX

MY II

C-D

MY I

MX og MY II

- | |
|---|
| slutter og tænder meldelampen. |
| slutter og holder FS spolen magnetiseret, hvis FS (J-K) er sluttet. |
| slutter og holder FSD spolen magnetiseret over FSD (A), når denne er sluttet. Over FSD (A) holdes også FS spolen magnetiseret. |
| slutter, og over en 500 Ω modstand holdes FS spolen magnetiseret, hvis der køres i et koblingstrin med feltsvækning. Hvis der ikke køres med feltsvækning, er strømmen gennem spolen ikke stærk nok til at magnetisere FS spolen. |
| slutter og tænder meldelampen. |

- E-F afbryder til ER spolen, køres der med kørerkontrolleren
 Alle i stilling 1-4 eller 7 og 8, vil dieselmotoren køre ned i tomgang, hvorimod dieselmotoren vil stoppe, hvis der køres i stilling 5 eller 6, da det her kun er DV ventil, der er magnetiseret, når ER spolen og dermed ER bikontakter bliver afbrudte.
- G-H afbryder for magnetiseringen til SF og BF spolerne,
 Alle hvorved magnetiseringen og belastningen tages fra hoveddynamoen og banemotorerne.

Endvidere findes en tilbagestillings trykknop og en nødafbryder for GR.

GS Startkontakter

Når GS spolen bliver magnetiseret, vil de to GS kontakter i højspændingskredsen slutte og derved danne et kredsløb fra batteriet + 400 amp. sikring - GS kontakt \pm - hoveddynamoens anker og startfelt - GS kontakt \pm og batteriet \div .

Så længe de 2 GS kontakterne i højspændingskredsen er sluttet, vil GS bikontakt

- (A-B) afbryder forbindelsen til S 13 og S 24 samt P 1, P 2, P 3 og P 4, dermed er sikret, at hvis de 2 GS kontakter i højspændingskredsen ikke afbryder, når forbindelsen til GS spole afbrydes, kan lokomotivet ikke køre. Blandt andet ingen magnetisering, da såvel S 13 (G-H), S 24 (G-H) og P 4 (E-F) er afbrudt til SF spole, og alle S 13, S 24, P 1, P 2, P 3 og P 4 kontakter i højspændingskredsen er afbrudte.

IS Startomskifter

IS har blandt andet til opgave at sikre, lokomotivet ikke kan køre, medens IS står på start. I denne stilling er der kun forbindelse over IS (A-B) til GS spolen. Over de fire andre IS omskiftere er følgende forbindelser afbrudte; disse forbindelser slutes over forskellige bikontakter, når IS drejes på drift.

- IS (A-B) Sluttes i start over startknappen til GS spole.
 » (C-D) Magnetventilen DV i dieselregulatoren.
 Alle I modsætning til AV, BV og CV magnetventilerne i dieselmotorregulatoren, der giver + omdrejninger, giver DV magnetventilen \div 160 omdrejninger, når den er magnetiseret, d.v.s. DV ventilen påvirker den roterende bøsning i dieselmotorregulatoren i en nedadgående retning, dette bevirker, at når DV ventilen alene er magnetiseret, vil der over den roterende bøsning blive dannet en forbindelse, således at olien fra hastighedsstempet løber tilbage til oliesumpen, derved stopper dieselmotoren.
- » (E-F) slutter til shuntfeltafbryderen SF
 Alle Batterifeltkontakter BF
 Koblingsrelæ TR
- MY I endvidere hjulslipshjælperelæ AWS
 Feltsvækningskontakter FS
- MX og MY II endvidere feltsvækningstidsrelæ FSD
- IS (G-H) Serieafbryderne S 13 og S 24
 Alle Parallelaafbryderne P 1, P 2, P 3 og P 4
 Over MCO til COR
 Samt på MY II til COR I
- » (I-K) Dieselmotorrelæet ER.
 Alle Når forbindelsen til ER spolen er afbrudt, vil ER bikontakterne foran AV, BV og CV magnetventilerne være afbrudt og dermed ingen opregulering af dieselmotoren; er DV ventilen magnetiseret, sker som under (C-D). På MY II har ER relæet en ekstra bikontakt (G-H), der i modsætning til NVR (E-F) på MY I slutter til alarmhornet, således at på MY II, hvis NVR (A-B), FPC (C-D) eller GR (E-F) foran ER relæet afbrydes, vil der lyde en alarm, en eller flere kontrollamper vil tænde, afhængig af ovennævnte bikontakter, og om DV ventilen er magnetiseret.

Tyk luft over Atlanten

Den internationale organisation for civil luftfart har for nyligt truffet en afgørelse, der allerede har fremkaldt skarpe protester fra de luftkaptajner, der fører de store passagerfly over Nordatlanten, mellem Europa og USA.

Indtil nu har det været en regel, at 4-motorers jettfly skulle følge ruter med 215 km's indbyrdes afstand. Denne tvungne afstand mentes at yde tilstrækkelig sikkerhed for kollisioner mellem de hurtige kæmpe-maskiner.

Og denne afstand er nu blevet reduceret til 160 km, fordi der simpelthen er for mange maskiner i luften. Der er ikke plads til så store sikkerhedsmarginer, som der tidligere var.

Meddelelsen herom gives af det franske ugeblad, *L'Express*, der skriver, at i »myldretiden«, d.v.s. omkring kl. 16, befinder ca. 20 jettfly sig over Atlanterhavet mellem Europa og New York, i samme højde og flyvende med samme fart (ca. 900 km i timen).

Piloterne hævder, hedder det videre i det franske blads artikel, at den nye afstandsregel betyder en forringelse af passagerernes sikkerhed. Det forekommer piloterne uforsvarligt at formindske afstands-kvotaen, såfremt man ikke samtidigt forbedrer navigations-apparaturet ombord.

Lige siden 1955 har de amerikanske civilflyvningsmyndigheder tilskyndet den elektroniske industri til at finde på et system, der kunne udelukke luft-kollisioner.

Det amerikanske firma *McDonnell Aircraft Corporation* har konstrueret et apparat, der er i stand til automatisk at udregne afstanden til et fly, forsynet med samme apparat, og til at beregne det teoretiske kollisionspunkt og styre udenom – også automatisk.

Men apparatet har den fejl, at det lader sig influere af radio- og radar-signaler, enten fra jorden eller fra en anden maskine. Luftfartselskaberne har hidtil ikke ment at kunne have tillid til dette varslingsudstyrs effektivitet.

Australien et asiatisk land –

Den nye australske ministerpræsident *Harold Holt*, der overtog sit embede efter den meget respekterede, men noget enerådige *Robert Menzies*, har i et interview med en tysk journalist erklæret, at Australien nu

må handle og tænke som det, det er: *et asiatisk land*. Medens *Menzies* i sin politik holdt sig tæt til England, også handelsmæssigt, ser den tidligere handelsminister *Harold Holt* det som sin opgave at placere Australien i andre asiatiske landes bevidsthed som en vigtig og målbevidst *handelspartner*.

Allerede nu er Japan den største aftager af australsk produktion og et af de vigtigste indkøbssteder for australske konsumenter. Udenrigspolitisk vil ministerpræsident *Harold Holt* i særlig grad holde sig til USA, og en af følgerne af denne indstilling er, at den australske deltagelse i krigen i Vietnam ikke, som hidtil, skal indskrænke sig til opstilling af frivillige enheder i Sydvietnam: fra nu af vil også værnepligtige blive sendt af sted som støtte for de andre landes styrker under opgøret med Viet Cong.

SR & SIR

SPØRGSMÅL OG SVAR

Et plantog har afg. kl. 8,00. Et arb. tog slutter sit arbejde kl. 7,59 på samme station. De kører over samme strækning. Skal plantoget underrettes om krydsningen med arb. toget?

Hvis der svares ja, kan der ses bort fra næste spørgsmål.

De samme 2 tog, men nu er arb. toget forsinket 6 min. Hvordan så med krydsningen?

Svar:

Ved toppassering forstås i henhold til SR § 4, punkt 3: »Samtidig tilstedeværelse på en togfølgestation – togpasseringsstationen – af et arbejdstog inden for dets arbejdstid og et tog (plantog, særtog eller hjælpetog) i samme eller modsat køreretning, når sidstnævnte tog før ankomsten til eller efter afgang fra stationen befarer samme spor, som arbejdstoget har befaret eller skal befare«.

Hvis arbejdstogets arbejdstid slutter kl. 7,59, og plantoget skal afgå kl. 8,00, er togene *ikke* samtidig tilstede inden for arbejdstogets arbejdstid, og der er derfor *ikke* tale om nogen togpassering, hvorfor plantoget *ikke* skal underrettes om arbejdstoget.

I det nævnte tilfælde med 6 minutters forsinkelse af arbejdstoget, må plantoget naturligvis afvente arbejdstogets ankomst, men der bliver heller ikke i dette tilfælde tale om underretning af plantoget om togpassering, idet den ordinære afslutning af arbejdstiden (kl. 7,59) fortsat er gældende.

Lukkeloven

12

I denne artikel fortæller *Erik Stubtoft*, hvor diskussionen om en ændring af lukkeloven bør finde sted.

På en konference fornylig har en kreds af socialdemokratiske kvinder diskuteret en række forbrugerproblemer, herunder også lukkeloven. Som afslutning på sine drøftelser vedtog konferencen en udtalelse, hvori man bl.a. påpegede, at ved en kommende lovrevision bør lukkeloven udformes, så den tilgodeser forbrugernes interesser.

Der gik ikke mange dage, før Handels- og Kontorfunktionærernes Forbund lod høre fra sig i form af en udtalelse, hvori der bl.a. siges, at de socialdemokratiske kvinder ikke har ret til at udtale sig på HK's kvindelige medlemmers vegne.

Hvem er så forbruger?

En sådan meningsudveksling kan give anledning til mange tanker om lukkeloven og om – ja, om, hvem der egentlig er forbruger. Man kan vel spørge, om en forbruger kan være socialdemokratisk kvinde, eller om en forbruger kan være kvindeligt medlem af HK? Man kan jo selvfølgelig også spørge, om en socialdemokratisk kvinde kan være medlem af HK? Og endelig – nej, det vil vi ikke spørge om, men det kan da også tænkes, at en forbruger både er det ene og det andet.

Problemet er ikke så let og ligetil, som både den ene og den anden part til tider gør det, og det ser ud til, at de fleste har svært ved at prioritere deres egen placering. Skal man være forbruger, HK-medlem eller socialdemokratisk kvinde i en given diskussion? Problemet bliver ikke mindre ved, at det unægteligt ser ud til, at mange ikke gør sig klart, at skal forbrugersagen løses, bør vi ikke kun betragte hunkønnet som forbrugere – men betragte familien som forbrugere!

Lukkeloven er et forbrugerproblem.

Den diskussion, der gang på gang opstår om, hvorvidt lukkeloven bør ændres eller ej, viser ganske tydeligt, at den lov er et problem. Det er vel nok den »forbrugerlov«, der i de senere år har givet anledning til den største offentlige debat.

Forbrugerkooperationen, til dels støttet af Forbrugerrådet, har krævet den nuværende lukkelov fra 1950 taget op til revision. Handelsministeren har energisk – med kraftig støtte af HK og de mindre detailhandlere – modsat sig en revision.

I sit krav om en lovrevision henviser forbrugerkooperationen til, at de udearbejdende kvinder og enligstillede mænd har indkøbsvanskeligheder under den nuværende lov. Det samme gælder ægtefæller, der

ønsker at købe ind i fællesskab. Butiksstrukturen, levestandarden og vareudbuddet er undergået kraftige ændringer siden 1950. En stor butik kræver betydelige investeringer, og disse investeringer udnyttes dårligt under den nuværende lov, idet der er et alt for stærkt pres på butikken i få af ugens timer og en dårlig udnyttelse i de øvrige timer.

Lukkeloven er et medarbejderproblem.

Argumenterne mod en lovrevision går ud på, at forskudt arbejdstid kun bør accepteres på områder, hvor det er absolut påkrævet for at opretholde livsvigtige samfundsfunktioner. Derudover mener f.eks. HK, at omkostningerne ved længere åbningstid – og dermed forskudt arbejdstid – vil stige uforholdsmæssigt og give sig udslag i højere varepriser.

Dette synspunkt afvises imidlertid af forbrugerkooperationen. Man siger, at man tværtimod er overbevist om, at en bedre udnyttelse af de kostbare anlæg vil give en rentabilitetsforbedring til gavn for konkurrenceindsatsen og medføre lavere prisansættelser.

Flere oplysninger efterlyses!

Som det bemærkes, er det ikke mangel på argumenter, der præger diskussionen, blot kunne man ønske sig, at de diskuterende parter ville bruge flere faktiske oplysninger i debatten til gengæld for stadige gentagelser af standpunkter. Der mangler f.eks. lidt tal i kroner og ører på de argumenter, der fremføres.

Forbrugeren bør diskutere med . . .

I øvrigt er der noget bemærkelsesværdigt i den omstændighed, at det er organisationer og foreninger, der diskuterer. Det ville vel være rimeligt, om forbrugeren – hr. og fru Nielsen – blev deltager i denne diskussion. Det drejer sig dog både om familiens løn, mulighederne for at bruge den på fornuftig måde og de sociale perspektiver, en ændring af lukkeloven indebærer.

. . . og bør bruge forbrugerkampagnen til det!

I *forbrugerkampagnen* vil en diskussion om lukkeloven være en naturlig ting at bringe frem. Her vil problemerne blive gennemgået og forbrugerne selv få lov at tale med. Og her vil alle synspunkter blive vejret og fundet for lette eller overvægtige. Det synes helt naturligt, om man i såvel den ene som den anden samfundsgruppe benytter det bogmateriale – 500 sider forbrugerstof – som udsendes i forbindelse med forbrugerkampagnen, til at danne baggrunden for såvel debatten om lukkeloven som de mange andre forbrugerproblemer, vi støder på hver dag. Tal med AOF om det . . .

Erik Stubtoft.



Forbunds-
formand
Henry Gran.

Butiksfaget skal ikke være skifteholds-fag

Butikskoncernerne vil gerne have åbningstiden forlænget, men den nugældende lukkelov er god nok, mener forbundsformand *Henry Gran*, HK. Butiksfunktionærerne og de almindelige forretningsdrivende er helt enige i dette synspunkt, og det er i høj grad muligt for forbrugerne med den nuværende ordning at få deres behov dækket. Eller er det koncernernes tanke med en ændring at få forbruget skruet kunstigt op? Formentlig ville det blive en kostbar sag – gennem aften- og natarbejde – at sætte butiksfunktionærernes og butiksindehavernes normale tilværelse over styr.

De butiksåbningstider, vi har i dag, er sammen med weekend-ordningen indført i 1950. Med weekend-ordningen blev de nye åbningstider dengang – og med rette – betegnet som et folkegode eller et socialt gode, og der var ikke mange, der var imod, at disse goder blev indført på trods af, at arbejdstiden for andre lønmodtagere dengang var længere og fritiden mindre.

I dag, hvor der er kortere arbejdstid, og hvor selvbetjeningsbutikkerne letter indkøbsbesværet, og hvor køleskabe i hjemmene gør det muligt at foretage større indkøb og dermed færre indkøbstore, er det meningsløst at påstå, at folk ikke har tid til at købe ind, og det er meningsløst at påstå, at butikkerne lukker, når folk har fri. Hvis der er butikker, der lukker før kl. 20 om fredagen, er det i hvert tilfælde ikke lukkelovens skyld, ej heller er det lukkelovens skyld, hvis en del butikker om lørdagen lukker allerede kl. 12 eller kl. 13.

Kommercielle og kontante årsager.

Skifteholdsarbejde bør kun indføres, hvor det er ubetinget nødvendigt, af livsvigtige årsager eller af andre tvingende nødvendige grunde. At arbejde på skift er en arbejdsform, som man af menneskelige grunde bør begrænse mest muligt, ødelæggende som den vil være for familielivet, og jeg er ikke blevet overbevist om rigtigheden af at inddrage butiksfagets udøvere under denne usunde arbejdstidsform.

Jeg tror heller ikke på, at det virkelig er af hensyn til forbrugerne, når stordetailhandelen ønsker denne åbningstid indført. Vi er jo alle forbrugere. Også butiksfunktionærerne er forbrugere, og de almindelige forretningsdrivende, som heller ikke ønsker en udvidet åbningstid, lever jo da af at sælge til forbrugerne. Jeg –

og min organisations butikksmedlemmer – tror, at ønsket om at holde åbent flere aftener om ugen og om lørdagen efter kl. 14 er dikteret af kommercielle og kontante årsager. Vi tror, at vi alle kan nå at købe ind, og vi véd tilmed, at vi næsten alle – om vi blot har råd – er forsynet med de varige forbrugsgoder, som butikskoncernerne hævder, at vi ikke har tid til at købe. Vi tror tilmed, at de familier, som endnu i dag ikke har de varige forbrugsgoder, som man »skal« have, enten ikke vil have disse goder eller ikke har råd til at købe dem. Årsagen er i hvert fald ikke, at de pågældende ikke kan nå at købe ind inden for de nuværende åbningstider.

Butikskoncerner ledes fra skrivebordet.

Spørger man de forretningsdrivende, som – stik imod de store butikskoncerners ledelser – synes, at det er længe nok at holde åbent til kl. 19 om fredagen, om årsagen til, at de ikke udnytter lovens åbningstider fuldt ud, svares der, at der ingen handel er efter kl. 19, og det samme egentlig gælder i tiden mellem kl. 13 og kl. 14 om lørdagen. Vore butikksmedlemmer har samme opfattelse.

Er det egentlig ikke lidt ejendommeligt, at de nævnte grupper inden for butikshandelen kan se så forskelligt på samme sag. Forklaringen er måske den, at butikskoncernerne ledes fra et skrivebord, mens den almindelige forretningsdrivende og butiksfunktionærerne selv må lægge ryg – og fødder – til en lang arbejdsdag. De kan ved selvsyn konstatere, hvornår der er handel, og hvornår salget ebber ud.

Skal forbruget presses op?

Når man fra anden side vil hævde, at handelen ikke ville være uddøende henimod lukketid på de nævnte tidspunkter, hvis folk vidste, at butikkerne havde åbent til langt ud på aftenen, er dette muligvis rigtigt. Men det er ikke noget bevis, thi hvis forretningerne holdt åbent hele døgnet, ville der også være en vis handel hele døgnet. Men ville det ikke være at skruer udviklingen tilbage? Og det kan dog ikke være meningen!

Jeg tror, at en forlænget – eller en forskudt åbningstid kun kan være udsprunget af ønsket om at presse forbruget endnu højere op. Ja, højere end behovet er. Med andre ord ud fra ønsket om at skabe et kunstigt behov. Dertil behøver butiksfunktionærerne – og ej heller butiksindehaverne – ikke at afgive deres normale tilværelse. Det ville blive dyrt i mere end én forstand.

Uheldsforsikringen

Protokol over ordinært repræsentantskabsmøde mandag den 25. april 1966
kl. 16,00 i »Folkets Hus«, Enghavevej 40, København.

14

Dagsorden:

1. Protokol fra repræsentantskabsmødet 1965.
2. Beretning og regnskab for driftsåret 1965.
3. Lovændringer.
4. Valg i h.t. vedtægtens § 10.
5. Fastsættelse af lønninger m.v.
6. Eventuelt.

Repræsentantskabets formand, Egon Rasmussen, konstaterede, at mødet var lovligt indvarslet i overensstemmelse med foreningens vedtægter § 12 og oplæste dagsordenen.

Formanden bød derefter repræsentantskabets medlemmer velkommen og rettede en særlig velkomst til de indbudte gæster. Samtlige repræsentanter var tilstede med undtagelse af håndværker Hans Jensen, der havde sendt afbud med lovligt forfald.

Til mødets sekretær valgtes lokomotivfører E. Greve Petersen.

ad punkt 1. Protokol over repræsentantskabsmødet 1965 godkendtes.

ad punkt 2. Forretningsfører P. Madsen aflagde følgende beretning:

Jeg skal som sædvanlig fremsætte nogle bemærkninger til det i forbindelse med indkaldelsen til repræsentantskabsmødet udsendte materiale.

Vort medlemstal er i sidste regnskabsår steget fra 9311 til 9438 medlemmer, en fremgang på 127. Jeg kan derfor igen oplyse, at dette tal er det største i foreningens historie. Fremgangen er dog ikke så stor som sidste år, hvor den var på 206 medlemmer, men statsbanernes personalestyrke taget i betragtning, må det siges at være et godt resultat, som så igen viser, at vore akkvisitører gør et stort arbejde for at tegne nye medlemmer, og det er vi i styrelsen meget glade for. Det kan bl.a. også tilføjes, at vi siden regnskabsårets begyndelse og til nu har fået ca. 100 nye medlemmer, så det nye år tegner lyst på dette område.

Der har også i afvigte år været omtegnet et stort antal policer til større og bedre forsikringer, hvilket også er glædeligt, fordi helt gamle og små forsikringer ikke er meget værd i vor tid. Disse omtegninger giver selvsagt større præmieindtægt, men det giver naturligvis også større erstatninger, hvilket vil fremgå af regnskabet, men det er alligevel til fordel for foreningen.

Skadesager

Også i år har vi kunnet afgøre de fleste sager med udbetaling af dagpengeerstatninger. Afgørelse af sagerne på denne måde er til fordel for både medlemmer

og forening. Det er altid trist, når der skal udbetales døds- eller invaliditetserstatninger – ikke så meget for foreningen, men for de medlemmer, hvis førlighed bliver nedsat.

Samtlige skadesager har været forelagt skadeudvalget, som har godkendt afgørelserne.

Afviste sager

Det er kun meget få sager, vi har måttet afvise, ialt 17 af de 530 sager, der har været til behandling.

I enkelte tilfælde skyldes det, at de pågældende ikke har været medlemmer eller har forhøjet forsikringen under en sygdomsperiode forårsaget af et uheld, og så har de ment, at de straks skulle have udbetalt erstatning efter den forhøjede forsikring. Jeg har sagt det før, men vil gentage, at der ikke kan udbetales forhøjet erstatning midt under en sygdom. Det er altid den forsikring, der er gældende ved uheldets indtræden, der får virkning, indtil sagen om dette uheld er afsluttet. Anden afgørelse er i strid med forsikringsbestemmelserne. Men som sagt, det er meget få sager, vi ikke har kunnet anerkende, de allerfleste sager er afviklet i bedste forståelse med forsikringstageren.

Voldgiftsretten

Voldgiftsretten har ikke været i funktion i afvigte år.

Der blev på sidste repræsentantskabsmøde fremsat ønske om at få at vide, hvor mange uheld der skete uden for tjenesten. Vor sekretær lovede at føre statistik over sådanne uheld, og vi kan oplyse, at 25,8 pct. af samtlige uheld er sket uden for tjenesten. Dette tal har naturligvis givet styrelsen anledning til forskellige overvejelser, men dette skal jeg gøre nærmere rede for under punktet: Lovændringer.

Regnskabet

Året 1965 viser atter en støt fremgang for Den gensidige Uheldsforsikrings-Forening, hvilket tydeligt fremgår ved en sammenligning med regnskabet for 1964.

Regnskabets vigtigste indtægt, indbetalte præmier, udgør i 1965 322.055,67 kr., en stigning på 19.611,55 kr.

Renter af obligationsbeholdningen 46.833,89 kr. udviser et fald i forhold til sidste år på ca. 2.200 kr. Dette skyldes, at vi i årets sidste halvdel har indkøbt obligationer, hvor vi har måttet betale renter til indkøbsdagen. Denne post vil derfor vise en stigning til næste år.

Derimod viser renten af bankbeholdningen en stigning på 6.505,94 kr., da vi det meste af året har haft større likvide beholdninger end sidste år. Den samlede renteindtægt for giro og bank udgør 8.967,36 kr.

Den samlede fremgang i indtægterne udgør 23.845,65 kr. og udgør ialt 377.856,92 kr.

På udgiftssiden er udbetalte erstatninger steget med 11.566,50 kr. til ialt 107.911,00 kr.

Udbetalte lægehonorarer m.m. er faldet med ca. 900 kr. til 3.069,40 kr.

Den samlede administrationskonto viser en stigning på 10.423,64 kr. til ialt 114.775,97 kr.

I forhold til sidste år er følgende poster steget:

Styrelse og medhjælp	6.584,33 kr.
Intern administration	7.722,32 kr.
Depotafgift, kurtagage	230,50 kr.
Repræsentation m.m.	995,42 kr.

Følgende poster viser en mindre-udgift:

Tryksager	1.864,98 kr.
Indmeldeshonorarer	3.752,80 kr.

I de øvrige poster er der kun ringe forskydninger.

Til reservefonden er henlagt 39.223,10 kr.

Til kursreguleringsfonden er henlagt 47.697,50 kr., da der atter i år har været kurstab på fondsbeholdningen.

Herefter er der overført 65.179,95 kr. til bonusfonden.

Driftsregnskabet balancerer med 377.856,92 kr.

Status

Pr. 1. januar 1966 udgør aktiverne en obligationsbeholdning med en nominel værdi 1.291.000 kr., en forøgelse i forhold til sidste år med 244.000 kr. Beholdningens samlede kursværdi andrager 869.817,50 kr. Som omtalt under regnskabet har der atter i år været et ikke ubetydeligt kurstab, men jeg vil gentage, hvad jeg sagde sidste år: Da vi ikke forventer at skulle sælge af beholdningen, vil disse kurstab ikke fremkomme, efterhånden som obligationsbeholdningen udtrækkes. Jeg mener stadig, der ligger en skjult reserve i dette tal.

Den samlede bankbeholdning var på 61.641,59 kr. og den samlede kassebeholdning udgør 23.340,42 kr.

Foreningens samlede aktiver udgør 954.799,51 kr., således at der ved sammenligning med sidste år er en formuefremgang på 104.403,05 kr.

Ser vi på passivside er grundfonden uforandret 200.000 kr. Reservefonden er steget med 39.223,10 kr. til 444.111,34 kr.

Bonusfonden er forøget med 65.179,95 kr. til 210.688,17 kr.

Skadesreservefonden uforandret 100.000 kr.

Kursreguleringsfonden er som tidligere nævnt anvendt til nedskrivning af fondsbeholdningen.

Balance for 1965 slutter herefter med 954.799,51 kr.

Efter anmodning fra trafikkontrollør G. Kragballe redegjorde forretningsføreren for styrelsens lønninger.

På forespørgsel fra overtrafikassistent O. H. Jensen oplyste forretningsføreren, at stiftelsen af Semen A/S var nær forestående.

Trafikkontrollør G. Kragballe udtalte ønsket om en koordinering af jernbanemændenes forsikringsforeninger, selvom opgaven hermed var besværliggjort med den nye overenskomst mellem Forsikringsagenturforeningen og Forsikringsselskabet »Danmark«.

Beretningen blev herefter enstemmigt godkendt.

ad punkt 3. Foreningens sekretær E. Greve Petersen forelagde styrelsens forslag til ændring af vedtægternes §§ 2, 6, 7, 9, 10, 15, 17, 21 og 24 samt forslag til ændring i »Almindelige forsikringsbetingelser« § 12 og forslag til sammenlægning af Fareklasserne I og II til Fareklasse IV og ændring af Fareklasse III til Fareklasse V ved nytægning af fremtidige forsikringer og ændring af nugældende forsikringer.

Gennemførelsen af samtlige forslag er betinget af Forsikringsrådets godkendelse.

Med tilføjelse heraf blev samtlige forslag enstemmigt vedtaget.

ad punkt 4. Følgende blev valgt:

Til forretningsfører, P. Madsen – til styrelsen E. Greve Petersen og Hans Jensen. Til stedfortræder for styrelsen E. Svendsen – til kasserer P. From Hansen. Til formand for repræsentantskabet, Egon Rasmussen – næstformand for repræsentantskabet, S. Suneson. Til revisor, Helge Hansen – revisorsuppleant, Børge Aanæs. Til skadeudvalget, S. Suneson og N. J. Olsen – suppleant til skadeudvalget, E. Madsen. Til formand for voldgiftsretten, overkirurg dr. med. Hans Wulff – til voldgiftsretten, E. Madsen og O. H. Jensen (nyvalg). Til suppleanter for voldgiftsretten, H. P. Pedersen og G. Kragballe (nyvalg).

Som foreningens medlem af bestyrelsen for Jernbanemændenes kooperative forsikringsfond valgtes P. Madsen.

ad punkt 5. De årlige lønninger blev nedreguleret i forhold til den fremtidige præmieindtægt.

ad punkt 6. Ingen begærede ordet.

Mødet hævet.

Knive i køkkenet

Til rækken af knivbrædtfabrikanter har *Fiskars* fra Finland nu sluttet sig med en serie køkkenknive, skeer og saks, i god kvalitet og smuk formgivning.

Ny er ophængningsmekanikken, idet man har udskiftet den almindelige tavle med kroge eller magneter til et lamelsystem, der kan bygges større, efterhånden som knivbestanden vokser. Man er altså ikke tvunget til at købe hele sættet på en gang, men kan samle det efterhånden som behovet vokser. Der hører ikke mindre end nitten forskellige redskaber til sættet, men mindre kan gøre det, og flere af knivene overlapper hinandens områder. Lamelsystemet er godt og fortjener et par gode ord med på vejen og hele arrangementet er så nydeligt udstyret, at det er værdigt at lægge på et gavebord, ikke mindst ved et bryllup.

Der er udsigt til hovedrengøring

Det er såmænd ikke for at være specielt ondsksfulde, at vi nævner ordet hovedrengøring i dette nummer, men vi kom til at tænke på *børster*.

Måske ved De, at det gamle ord om nye koste fejer bedst ikke kan overføres til børsterne.

De er nemlig altfor bløde i hårene, så længe de ikke er slidt ned.

Så trænger Deres afsæbningsbørste til fornyelse, er det *nu*, De skal købe den, så den kan nå det faste, korthårede stadium, når slaget skal slås. . .

Og inden De falder på knæ for at gå i gang med panelerne, så husk, at gummihandsker er udmærkede til at skåne hænderne med, vel at mærke, hvis man ikke har dem på for længe ad gangen. Tyve minutter er maksimum, så trænger huden til frisk luft igen.

Det kan nok blive lidt besværligt at have med at gøre, for hvad når man på tyve minutter?

Derfor et par ord om *Kerodex*, den kemiske handske, som er en temmelig utraditionel form for »handske«.

Det er en creme på tube (pris ca. 5 kr.) som smøres på hænderne, *inden* man begynder på arbejdet. Den dækker effektivt, er nem at anvende og tåles også af de sarte.

Kan De ikke komme uden om en afvaskning af mur- eller træværk med salmiakspiritus, kan De i hvert fald komme hurtigt over den ved i stedet for klud at anvende en stor skumgummisvamp. Den er fugtig længe, kommer godt ind i dørfyldninger m.m. og er nem at have med at gøre. Men *bagefter* skal den kasseres.

Hyldeborter er ved at komme på mode igen. Måske fortrinsvis i sommer- og landhuse. Sødter ser det ud, men en anelse besværligt er det. Især når man får revet dem i stykker og skal lappe her og hisset.

Ikke mere om hovedrengøring – så onde er vi heller ikke.

Det grønne hjørne

Har De have med jordbærplanter, har De sikkert på dette tidspunkt konstateret, at stiklingerne har taget godt fat og vokser støt og roligt.

Næste gang, De kigger til dem, så sig højt og tydeligt – til planterne altså – at man regner et halvt pund bær pr. plante for normal høst! Det så det ikke ud til, at alle planter viste sidste jordbærsæson. . .

Rødgrød med fløde

Mon ikke det lige kan nås at fortælle, at fløde på frugtgrød er udmærket og mindst ti gange så lækker som den lidt tyndbenede sødmælk, der fås i Karolinelandet Danmark.

Ved De, hvad der er endnu bedre og ikke dyrere?

Sødmælk med piskefløde.

Bare én deciliter piskefløde gør underværker i en halv eller trekvart liter sødmælk. Og jo federe mælken er, des længere rækker den. Eller gør den?

Fiskars fiskekniv har takket rygside, beregnet til at fjerne skæl med. Den anden side bruges til at skære fisken ud med, og den buede knivspids anvendes ved rensning af denne. Læg ikke fingrene imellem! Den er skarp. . .

Gaffelkniven til at skære med, både i ost, pølse, æg og tomater. Den tvedelte spids fanger det afskårne så godt som nogen gaffel og overflødiggør pålægsgaflen. Læg mærke til fordybningen i skaftet, som gør det nemt at få fat i kniven, når den hænger på sin kroge

