



33. Aargang N<sup>o</sup> 23

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. December 1933

## ER KØREPLANEN MERE TEORI END PRAKSIS?

Vi pegede i Bladets sidste Nr. paa, at Køreplanen giver Indtryk af at være udarbejdet paa en saadan Maade, som ikke alene afviger fra hidtidige Praksis i saa Henseende, men som ogsaa giver Rum for den Betragtning, at de forskellige særlige Togarter er at betragte som een stor Dispensering fra de almindelige Regler og det baade for saa vidt angaar Køretider og Belastninger. Vi illustrerede dette ved nogle Eksempler og skal i Dag yderligere pege paa selve Vejledningen ved Brug af Tjenestekøreplanen.

De allerførste Linier i dennes Tekst siger nemlig, at de mellem Stationsnavnene anførte Bogstaver A6—F, der betegner Stigningsforholdene paa de forskellige Strækninger, sammen med Træktabellerne paa Køreplanens Side 6 og 7 angiver det Antal Vognladninger, vedkommende Lokomotiv under almindelige Forhold skal fremføre. I Afsnittet »Regler for Togenes Belastning og Størrelse« hedder det i Stk. 1: »For at finde det Antal Vognladninger, som skal kunne fremføres i et bestemt Tog paa en given Strækning med et bestemt Lokomotiv, søges det til den givne Strækning svarende Bogstav. Derefter opsøges i Træktabellen, der indeholder Lokomotivets Litra, det til hint Bogstav og Togets Art svarende Tal. Dette Tal angiver det Antal Vognladninger, som under almindelige Forhold kan forlanges indlemmet i Toget«; i Tilslutning til disse 2 Bestemmelser

indeholder Køreplanen, som bekendt, hele to Sider Træktabeller. Da selve Tjenestekøreplanen altsaa giver Regler for, hvorledes man finder ud af Togbelastninger m. m., og da f. Eks. 1. Distrikts Hverdagskøreplan kun indeholder ganske enkelte af de i de to fornævnte Regler og i Træktabellerne angivne Togarter, kan man ikke komme uden om vor Paastand om vel megen Teori og lovlig lidt Praksis.

Vi vil nu se en lille Smule paa Stk. 2 i Afsnittet: »Regler for Togenes Belastning og Størrelse«.

I dette Stk. er det bestemt, at der ved Beregningen af, hvor tungt et Tog er, hvor mange Vognladninger det vejer, skal anvendes de i Køreplanen opførte Tabeller over Vognenes Vægt. Der er imidlertid den ikke uvæsentlige Gene ved disse Tabeller, at de ikke angiver Vognenes rigtige Vægt, men i mangfoldige Tilfælde adskilligt mindre. Om dette finder Sted, fordi de, der udarbejder Køreplanen, ikke har Anelse om Vognenes virkelige Vægt, eller om det sker, for at Togene i givet Tilfælde kan overbelastes 2 Gange — først den her nævnte skjulte Overbelastning og dernæst den i Køreplanen tilladte — ved vi ikke, men det er saa heldigt, at der med Hensyn til Vognenes Vægt findes endnu en Haandbog; nemlig »Fortegnelse over Driftsmateriellet«, og i denne er den anførte Taravægt ganske anderledes nær den virkelige Vægt, end Tilfældet er med den i Køreplanen anførte, og det er denne sidste Taravægt, som er paamalet Vognene.

Vi anfører her nogle Eksempler:

Litra	Vogn Nr.	Tarevægt i H. t. Drifts-materiellet	Virkelig Tara-vægt	Vogn-lad-ning	Paamalet Taravægt i H. t. Kørepl.
IVK	20007	ca. 9 400	9 560	1,0	0,7
»	20081	»	9 810	1,0	0,7
»	20102	»	9 420	0,9	0,7
»	20175	»	9 750	1,0	0,7
P.J.R.	13951	ca. 8 400	8 400	0,8	0,7
QEB	34181	» 9 000	8 700	0,9	0,8
QR	36169	»	8 600	0,9	0,8
QRB	36522	» 10 000	9 960	1,0	0,8
ZB	99567	» 11 700	11 110	1,1	0,7
»	99585	» 9 900	10 120	1,0	0,7

Det fremgaar heraf, at alle disse 10 Vognes virkelige Vægt er  $\frac{1}{3}$  højere end den, de skal beregnes til, og saa er dette endda ikke Yderpunkterne; der findes Vogne, hvor Forskellen mellem, hvad de vejer, og hvad de skal regnes til, er 0,5 Vognladning. Et Tog bestaaende af f. Eks. 40 Tuborg- eller Carlsbergvogne vil altsaa veje 15—20 Vognladninger mere, end Lokomotivføreren faar opgivet.

Det er dog ikke alene dem, der har udarbejdet Køreplanen, som ser lovlig teoretisk paa det; og saa Stationerne tager »mærkværdigt« paa forskellige Ting. Til Trods for at Betegnelsen »K 15«, »K 15«, »K 18«, o. s. v. betyder, at de paagældende Tog maa belastes med indtil 15 henholdsvis 18 Vognladninger, saa er det ikke nogen Sjældenhed, at saadanne Tog overbelastes, og Stationerne stiller sig altid mærkværdig uforstaaende overfor de Bemærkninger, Lokomotivføreren fremsætter. Svar som »Aah hvad, med en saa dygtig Lokomotivfører spiller det jo ingen Rolle«, eller »Vi har ikke tilstrækkeligt Antal Vognlitra til at kunne sammensætte Toget med det foreskrevne Antal Pladser uden at komme op paa en højere Belastning«, er dem, man almindeligvis faar, og om dem begge gælder, at Lokomotivpersonalet ikke kan tage dem for gode Varer. Naar Køreplanen angiver en Maksimumsbelastning, er det vel ikke Meningen, at Stationerne eller Distrikternes Togkontorer skal kunne betragte Bestemmelsen som noget teoretisk, noget der intet som helst Hensyn bør tages til.

Vi ønsker ogsaa at henlede Opmærksomheden paa Holdetiderne. Hvor irriterende er det ikke for Lokomotivføreren at fremføre et Tog, som har  $\frac{1}{2}$  Minuts Ophold paa Stationerne, men som paa de fleste Stationer benytter  $\frac{1}{4}$  eller  $1\frac{1}{2}$  Minut, fordi der er baade Gods og Post; men det er endnu mere irriterende at

holde for længe paa en Station, hvor det er ganske absolut unødvendigt. Hvem af Lokomotivpersonalet kender ikke følgende Billede: Stationsbestyreren staar og kigger spændt paa Stationsuret, indtil det med Sikkerhed kan fastslaaes, at Viseren nu er nær ved det fulde Minut, derefter tages de 2—3—4 Skridt hen til Afgangssignallampen, som tændes, og efter et eller andet Antal Sekunder gives der fra Togføreren Side Signal til Afgang. Paa denne Maade vil der uvægerligt medgaa  $\frac{1}{4}$  Minut til det paagældende Ophold, men det, at et Tog har  $\frac{1}{2}$  Minuts Ophold, betyder, at *Toget skal afgaa* til det givne Klokkeslet. Et halvt Minut er nu engang 30 Sekunder, og det maa være saadan, at dette ikke alene gælder for Køretiderne, men ogsaa for Holdetiderne, altsaa ikke alene for Lokomotivpersonalet, men ogsaa for Holdetiderne.

Vi maa altsaa kræve, at Køreplanen bliver en ærlig Køreplan, som kan overholdes baade med Hensyn til Belastninger, Maksimalhastigheder og Holdetider; thi een Ting er afgjort: Kan Distrikter, Stationer og Togpersonale betragte Køreplanen mere eller mindre teoretisk, for Lokomotivpersonalet bliver den endog i høj Grad Praksis. Jo mere teoretisk de øvrige nævnte tager paa Køreplanens forskellige Bestemmelser, jo strengere Praksis bliver de for Lokomotivpersonalet, og det kan vel ikke være Hensigten, at dette Personale er det eneste, for hvem Køreplanen skal være Praksis.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### Bremsebetjeningen.

I frisk Erindring om Toguheldet i Eskildstrup paa Falster kan man ikke stærkt nok beklage Bremsebetjeningen i Togene. Der er mange Maader at oprangere et Godstog eller et blandet Tog paa.

Administrationen i Distrikterne og Sektionerne gaar Haand i Haand for at søge Personalet udnyttet i saa stor Udstrækning som vel muligt, hvor der kan spares underordnet Personale, skal der spares, dette er Administrationens forløsende Ord; dette sker paa efterfølgende Maade: Man indsætter nogle 4 akslede Personvogne eller E Vogne, saaledes at disse Bremsere kan udgøre det for 2 Mand pr. Vogn i Togene.

Ja, man maa unægtelig sige, at der blev sparet paa Personalet, men naar man samtidigt ser, hvorledes et saadan Godstog — ja, man trækker paa Smilebaandet — for f. Eks. indsætter i enkelte Tog

Bremsebetjeningen saaledes, at de to bageste Vogne i Toget er 2 Stk. 4 akslede Personvogne foran disse en E Vogn og ca. 35 Godsvogne, hvoraf der er en Bremse betjent mellem Lokomotivet og Persondelen i Toget.

Naar man tager i Betragtning, at det ofte blæser med en Sidevind, saa kan Togpersonalet overhovedet ikke høre Signalerne, som bliver afgivet fra Lokomotivet. Under en saadan Situation er Lokopersonalet henvist til altid at kunne holde med sit Lokomotiv alene, men der gives Tilfælde, hvor det kan være vanskeligt, idet Banestrækninger, hvor der findes hakket Terræn, kan blive vanskeligt at holde et Tog ind til en Station, naar Togpersonalet ikke kan høre de afgivne Signaler. Det er klart, at den større Hastighed, Togene skal gennemføres med, skaber en Utryghedsfølelse hos Lokopersonalet, som er til stor Skade for dette Personale. Man ser da ogsaa nu, at Lokof. i stort Tal maa holde op i en tidlig Alder — nemlig paa den forcerede Tjeneste, der bydes Personalet; det er indlysende, at man her staar over for et Problem: Hvad kan der gøres for at hjælpe Personalet? Ja, da ligger Svaret meget nær: At man fra Regering og Administration faar vedtaget den gennemgaaende Godstogsbremse.

Det er et saa berettiget Krav, som Hovedbestyrelsen for D. L. F. gentagne Gange har stillet Forslag om. Havde man haft en gennemgaaende Bremse i Toget paa Gedserbanen, vilde et saadant Uheld ikke være indtruffet, og den store Udgift til Reparation af Lokomotivet og Materiale kunde have været sparet; heldigvis kom ingen Mennesker til Skade, men hvor let kunde der ikke have været sket en større Ulykke paa Personalet.

Man skal da fra det samlede Lokopersonale henstille til Hovedbestyrelsen, at det maa være en af de første Opgaver, der maa søges gennemført, saaledes at Personalet kan komme ind under mere betryggende Forhold under Tjenestens Udførelse.

*Lokoføreren.*

\*

### Studie- og Oplysningsarbejdet.

Vintermaanederne er nu inde. Rundt omkring i Landet er Organisationer og Foreninger, i Forstaaelse af Tidens Krav til Arbejderne, alt begyndt at bruge den paatvungne Indendørsfrihed til at samle Medlemmerne i Studiekredse og til Foredragsaftener.

Paa vor sidst afholdte Kongres blev det vedtaget at nedsætte et Landsudvalg til at organisere Studie- og Oplysningsarbejdet indenfor vor Organisation, og igennem Medlemsbladet har man erfaret, at der virkelig ogsaa er nedsat et Udvalg paa 3 Mand, og at dette Udvalg har faaet Navn af »Foredrags- og Besøgsudvalg.

Nu maa man vel være berettiget til at antage, at dette Udvalg har beskæftiget sig med ovenfor omtalte Kongresvedtagelse, og ligeledes at man saa igennem Medlemsbladet var blevet underrettet om, hvorledes Studie- og Oplysningsarbejdet var blevet organiseret — altsaa ordnet helhedsmæssigt — indenfor »Dansk Lokomotivmands Forening«.

Imidlertid har man indtil nu spejdet forgæves efter denne Underretning, og dette foranlediger mig til at spørge, om det ikke snart var paa Tide, at man fik lidt Besked om, hvilke Foredrag, der tænkes afholdt i Vinterens Løb; under hvilke Former, man kan forvente Tilskud til eventuelt oprettede Studiekredse indenfor Afdelingerne; og hvad og hvor de Besøg gælder, som Udvalget har planlagt.

Thi jeg tillader mig at betragte det som givet, at Udvalget paa nuværende Tidspunkt har planlagt Rammerne for Vinterens Arbejde, og at det skyldes en Fejltagelse, at Medlemmerne ikke allerede er gjort bekendt med den udarbejdede Plan.

*Svend Stenkvist,  
Gb.*

### MONELMETAL

Monelmetal er en Naturlegering og har sit Navn efter sin Opfinder, Præsidenten for det internationale Nikkel-Kompagni i New York, *Ambrose Monel*. Det bestaar af 67 pCt. Nikkel, 28 pCt. Kobber og 5 pCt. andre Bestanddele (Jern, Mangan, Kulstof og Silicium), men indeholder ikke Zink, Tin eller Antimon. Dette lyse nikkellignende Metal fremstilles af en i Kanada i store Mængder forekommende Erts, den saakaldte Monelerts, som forarbejdes ved Ristning, gentagne Smeltninger og Raffineringer. Betegnelsen Naturlegering betyder, at Metallet forekommer i sin Egenart i Naturen som f. Eks. Kobber. Mange Forsøg er gjort paa at fremstille Monelmetal ad kunstig Vej, d. v. s. ved at legere et Metal af ovennævnte Stoffer, men det har hver Gang vist sig, at det indvundne Metal ikke paa langt nær besidder de gode Egenskaber som det naturlige Monelmetal, og Grunden menes at ligge i Forskel paa Temperaturen ved flydende Kobbers og Nikkels Overgang til fast Form.

I 1884 opdagedes Monelerts i Kanada og blev først bearbejdet for at udvinde Kobber og Nikkel og senere for at udvinde et helt nyt Metal, der som nævnt fik Navnet Monelmetal. Dets Anvendelse i Industrien gik kun meget langsomt, da det som de fleste nye Frembringelser mødtes med stor Skepsis, og ogsaa efter Datidens Bearbejdningsmaader var behæftet med Vanskeligheder baade ved Smeltning, Valsning, Drejning og Boring, som maa føres tilbage til Naturlegeringens fysikalske Egenskaber.

Med de vedvarende stigende Krav, der nu stilles til den enkelte Maskines Ydedygtighed, forøges Kravet til Materialerne, som anvendes. Drejer det sig kun om større Styrke, staar der mange Arter Specialstaal til Raadighed. Men stilles der samtidig Krav om Modstandsdygtighed mod ydre Paavirkning, mod Paavirkningen af Luft, Vand eller Syre, saa er Udvalget af brugelige Metaller betydelig indskrænket. Tilbage er da kun de forskellige Messing- og Bronzearter og de til særligt Brug fremstillede Nikkelstaalarter. Kommer der til disse Krav tillige Fordringer om stor Styrke ved høje Temperaturer, saa viser der sig en stor Mangel blandt de til Raadighed staa-

ende Metaller og Legeringer. Her gør Monelmetallet særlige Egenskaber sig bemærket. Medens almindeligt Messing eller Bronze ved en Temperatur af 400 Grader har Brudgrænse ved kun 8 kg/mm<sup>2</sup>, har en valset Monelmetalstang ved samme Temperatur sin Brudgrænse ved 60 kg/mm<sup>2</sup>. Nedenstaaende Tabel viser Brudgrænsen for almindeligt Staal, Skibsbronze og Monelmetal ved forskellige Temperaturer:

Temperatur	Alm. Staal	Skibsbronze	Monelmetal
0 Grader	50 kg/mm <sup>2</sup>	42 kg/mm <sup>2</sup>	74 kg/mm <sup>2</sup>
100 —	50 —	41 —	72 —
200 —	52 —	38 —	70 —
300 —	54 —	29 —	66 —
400 —	42 —	10 —	62 —
500 —	23 —	2 —	50 —
600 —	14 —	—	31 —
700 —	6 —	—	16 —
800 —	—	—	10 —

Almindeligt Staal har omtrent samme Brudgrænse indtil 300 Grader, hvorefter den falder hurtigt, medens Skibsbronze straks ved Temperaturstigning viser en faldende Tendens, som tiltager meget stærkt ved 250 Grader. Den sidste Spalte viser, at Monelmetal ved 700 Grader har en Styrke, der i mange Tilfælde er tilstrækkelig. Monelmetal er til lige sejgt og strækbart som Staal, og mod kemisk (opløsende) Paavirkning er det Kobber og Bronze langt overlegent.

For at fastslaa Monelmetallets Modstandsdygtighed mod kemisk Paavirkning i Sammenligning med andre Metaller er der foretaget mange Forsøg. Til disse benyttedes Stænger med ensartet Overflade og samme Tværsnit af de Metaller, man vilde prøve og sammenligne, og lagde dem i 45 Dage i en Svovlsyreopløsning paa 1.29 pCt. Tager man Vægttabet som Maal for de forskellige Metalleres Modstandsdygtighed overfor Syrens Paavirkning og sætter

blødt Staals Modstandsdygtighed til 100, saa er den for 5 pCt. Nikkelstaal 44, for udglødet Monelmetal 0,585 og for haardt Monelmetal 0,847. Mod Paavirkning af Søvand og saltholdig Luft er Monelmetal ikke ømfindelig, og ingen Dannelse af Rust eller Ir finder Sted. I Fagkredse kaldes Monelmetal ofte slet og ret »den syrefaste Legering«. Dets Vægtfylde er 8,9.

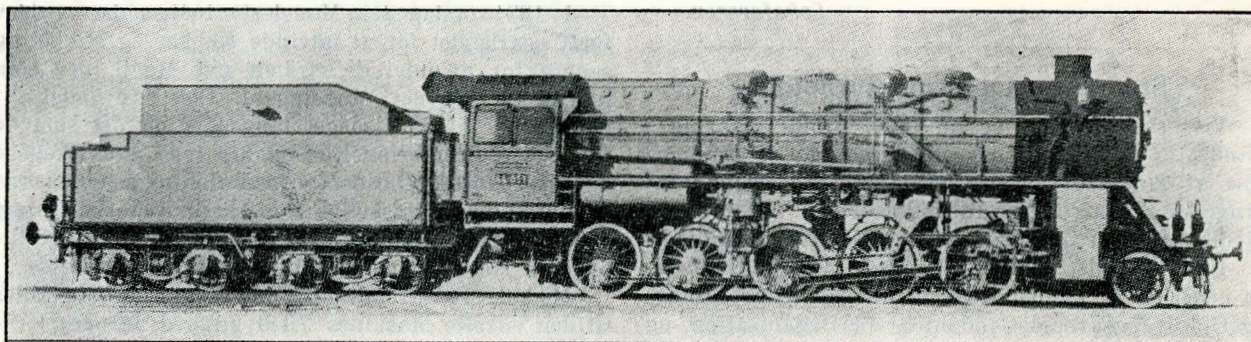
Monelmetallets fortræffelige Egenskaber, dels stor Styrke, som det ogsaa beholder i udstrakt Grad ved høje Temperaturer, og dets Modstandsdygtighed mod kemisk Paavirkning har givet det et stort Anvendelsesomraade, og det bruges særligt, hvor Betingelserne under Driften er meget vekslende. I Kraftmaskiner bruges det meget til Dampmaskiner, Stempelmaskiner med meget høj Dampetemperatur samt til Oliemotorer. I den kemiske Industri har det fundet stor Anvendelse til Beholdere, Destillationsapparater o. s. f. I Skibsbyggeriet anvendes Monelmetal i udstrakt Grad i Kondensatorer, da det saa godt som ikke paavirkes af Søvand.

Det kan forarbejdes paa alle Maader: støbes, smedes, vals, loddes og svejdes. Smeltepunktet er 1360 Grader, men den bedste Støbning faas ved 1550 Grader. Til Smedning er den bedste Temperatur ca. 1100 Grader. Den mekaniske Forarbejdning fordrer samme Kraftanvendelse som blødt Staal.

*cresc.*

### FEMKOBLEDE GODSTOGS- LOKOMOTIVER TIL 80 KILOMETER KØREHASTIGHED

De tyske Rigsbaner har ifølge »The Locomotive« fra Firmaet Henchel u. Sohn modtaget 2 Stk. 1 E Kompound-Lokomotiver, beregnet til at fremføre Godstog med en Hastighed af 80 Klm./Tim. Kedlen



Kompond Godstogslokomotiv.

*Lokomotivets Dimensioner:*

Cylinderdiameter (Højtryk) .....	420 mm	Hedeflade i Fyrkassen .....	22,2 m <sup>2</sup>
Cylinderdiameter (Lavtryk) .....	680 mm	Hedeflade i Rørene .....	203,0 m <sup>2</sup>
Slaglængde .....	660 mm	Overhedeflade .....	125,0 m <sup>2</sup>
Drivhjulsdiameter .....	1440 mm	Adhæsionsvægt .....	100,0 t
Fast Hjulafstand .....	7400 mm	Tomvægt .....	105,0 t
Total Hjulafstand .....	9650 mm	Tjenestevægt .....	115,0 t
Risteflade .....	4,7 m <sup>2</sup>	Maksimalhastighed .....	80 Klm./Tim.

er bygget af Specialstaa til et Damptryk af 25 Atm., og Dampen overhedes til 430 Grader. Der findes 2 Højtryks- og 2 Lavtryks-cylindre, saa Dampen udføres sit Arbejde i 2 Trin. Ved dette Damptryk, den store Overhedning og Kompoundvirkningen regnes med en Ydelse, der er 10—15 pCt. større end almindelige 1 E-Lokomotiver. Ristefladen er 2,27 m<sup>2</sup>, og Hedefladen er i Fyrkassen 22,2 m<sup>2</sup>, deri medregnet Hedefladen paa de i Fyrkassen anbragte Nicholsons Vandkamre.

Cylindrenes Diameter er for Højtryk 420 mm og for Lavtryk 680 mm, og da de koblede Hjul kun er 1440 mm, faar Lokomotivet ved Maksimalhastigheden et Omdrejningstal paa omtrent 300.

Tenderen løber paa 4 Aksler og kan rumme 10 Tons Kul og 32 Kubikmeter Vand. I tjenestefærdig Stand vejer denne 74 Tons og hele Lokomotivet 189 Tons, hvorved det er det sværeste Lokomotiv, der løber paa de tyske Jernbaner. Det først leverede af disse Lokomotiver har sin særlige Interesse derved, at det er det 22000. Lokomotiv, som udgaar fra nævnte Lokomotivfabrik.

*Mr. Steam.*

#### FRA DET VAADE ELEMENT

Jeg sender dig, o Røgrænder, fra mit vaade — kolde — et lille Pluk af det, der har været paa mine Kroge. Vi er af eet Blod, du og jeg; men du er jo paa det tørre, og af denne Grund kan det maaske have Nyhedens Interesse for dig at vide, hvorledes Tingene tager sig ud fra det Vaade, hvor vi jo ikke har særligt Anlæg for at blive varme og komme i Ekstase.

Vi er ikke spo—r imponerede af de Munk'ske Lyntog, de faar ingen Betydning (paa vore skæve Baner med de mange Kurver og Hastighedsnedsættelser) for ret mange Jyder, vi gaar, naar vi skal til København, ombord i en af D. F. D. S. Baade om Aftenen og gaar til Køjs ved sædvanlig Sengetid. Næste Morgen vaagner vi i Hovedstaden udhvilede, som havde vi ligget i vor Mors Dragkisteskufler, rigtig oplagte til at forrette vore Ærinder, og saa om Aftenen, naar vi er trætte, mætte og satte, gaar vi til Køjs igen og vaagner næste Morgen friske og oplagte til at bestille noget igen: det er kun dem i de sydlige, der maa døje ondt paa »Dafutteren«, for Lyntogene her faar jo nok den obligate Time i Fredericia; thi, der kan temmelig sikkert ikke være tale om at stikke et Spor gennem Taulov til Syd fra Broen, det er jo ingen Ingeniøroppgave. — Sporet skulde bare lægges oven paa Jorden og indhegnes —, og det koster jo heller ikke rigtig noget, Entreprenørerne arbejder endnu paa Broen; det er meget bedre at vente noget længere, saa kan det maaske komme til at koste noget mere at lave Forbindelsen direkte til Syd. Bare vi havde nogle bedre Forbindelser og en meget større Rejschastighed med Togene herovre i Hovedlandet, lad saa dem »lyne«, der er nødt til det, vi napper vores Nattesøvn i Stedet, og de Rejsende fra Udlandet kan jo, hvis de ikke er tilfredse, rejse en anden Vej. — saa er den klaret.

Bare vi klarer den ligesaa godt med at undgaa Trykluftbremserne nu, de har jo kørt og hoppet og danset i Fredericia og Eskildstrup; det vilde være trist, om det skulde ske, for saa sker der jo aldrig noget mere, og det er nu rart med lidt Afveksling en Gang imellem.

Vi frygter det værste og haaber det bedste.

Med Hilsen og Haandslag.

Pilk.

Vist er det fra det vaade Element, det er da vandet, og saa er det vist taget med Trawl, siden der er kommen saa meget Bundfald med — havde Pilken været brugt, var det sikkert blevet sorteret noget bedre.

Venligst Casper.



#### HOVEDBESTYRELSESMØDET den 29. og 30. November 1933.

Alle tilstede.

##### *Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.*

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

##### *Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.*

Paa Forslag af Motorførererkredsen vil Motorførerne i Hg. fra og med 1. Januar 1934 blive flyttet fra Sjællands Motorførerafdeling til Københavns Motorførerafdeling. I Sagen angaaende 1<sup>1</sup>/<sub>6</sub> Aaret ved Pensionsberegningen er der paany rettet Henvendelse til Finansministeren. Den paa Kongressen truffne Beslutning angaaende udstationeredes Hjemsendelse efter een Maanedes Forløb er beskrevet for Generaldirektoratet, som dog har afslaaet at imødekomme vort Ønske, idet noget saadant vilde stride mod Forudsætningerne for Tjenestemandens Lovs Bestemmelser om nedsatte Dag- og Timepenge. Finansministeriet og Lønraadet har tiltraadt, at en Motorfører II med personligt Tillæg i Henhold til Tjenestemandens Lovs Overgangsbestemmelser sikres mod Lønnedgang ved Forfremmelse til Togfører; den paagældende faar fra 1. Marts 1934 et personligt Tillæg paa 120 Kr. Den paa sidste H. B.-Møde behandlede Sag angaaende personligt Tillæg til en gammel Pensionist er undersøgt, men der er intet at gøre; de paagældende Tillæg er udtrykkeligt bevilget under den Forudsætning, at det var til økonomisk daarligt stillede Pensionister, og den Pensionist, Sagen drejede sig om, kom ikke ind under dette Begreb. Kongressens Beslutning angaaende Afskaffelse af Rangerkvitteringer er beskrevet for Generaldirektoratet. Der er behandlet 2 Sager angaaende Godtgørelse for dobbelt Husførelse; i den ene er skaffet vedkommende et noget større Beløb, end Distriktet udbetalte straks, i den anden kunde der intet udrettes, da den paagældende havde faaet det Beløb, der almindeligvis udbetales, naar Udgifterne er dokumenterede. Spørgsmaalet om, hvor vidt de nye Regler for Anciennitetsberegning (Ordre A., Side 112 c) ogsaa gælder for tidligere Motorførere, udnævnt til Lokomotivførere inden Juli 1933, er forelagt Gene-

raldirektoratet. Der foreligger med Mellemrum Sager angaaende Anciennitetsforhold, idet Distrikterne ikke i alle Tilfælde vil beregne Ancienniteten for en Lokomotivmand, der har opnaaet Anciennitetsforbedring, efter vedkommendes nye Plads i Rækken; fornylig har 2. Distrikt ikke villet lade en Lokomotivfyrbøder, som havde faaet forbedret sin Anciennitet, gaa op til Lokomotivførerprøven sammen med de Kolleger, han staar imellem; Sagen er bragt i Orden. Et overfor Generaldirektoratet fremsat Ønske om Ændring i Turvalgreglerne, saa der ved større Turændringer kan foretages nye Turvalg, er imødekommet.

Ved Forhandling med 2. Distrikt er der opnaaet en tilfredsstillende Ordning i Spørgsmaal om Besættelse af Tur M 31 i Ar. (MX Turen), naar den køres med Damp. En Sag angaaende Turbesættelse i Kø. er behandlet og afgjort. Ved Cirkulære er Afdelingerne erindret om Kongressens Beslutning m. H. t. Ringture. 2. Distrikt mente at kunne anordne Fridage paa fremmed Depot, men har, efter at Organisationen gjorde Indsigelse, ændret sit Synspunkt. Tjenestefordelingen i Kalundborg har været til Behandling; en Reserve efter Kørsel er fjernet af Turen. Ved Forhandling med 2. Distrikt er det lykkedes at faa en Ordning paa Motorturen i Tønder, saa der ikke mere findes Damp og i denne Tur. Paa vor Henstilling har Generaldirektoratet tiltraadt, at hvis Motorførere anvendes til Lokomotivførertjeneste, maa der saa vidt muligt ikke medgives dem Remisearbejde som Lokomotivfyrbødere. Paa given Anledning har vi meddelt Generaldirektoratet Navnene paa 89 Lokomotivførere paa Gb. og 21 Lokomotivførere paa Kk., som er villige til i Overgangstiden at udføre Togførertjeneste i den nye Nærtrafik ved København; saa vidt vides, vil der i første Omgang blive Tale om 10 Pladser, hvortil vil blive udtaget 8 Motorførere II og 2 Lokomotivførere. Foranlediget ved jævnlige Klager over, at der anordnes mere end 195 Timers Tjeneste for Personale i Rangerture, er Sagen beskrevet for Generaldirektoratet. Der er fremsat Krav om Fastsættelse af Forberedelses- og Afslutningstider for MX'erne og MQ'erne, endvidere er der anmodet om Forhandling angaaende Fastsættelse af Tid til Motorføreres Togførertjeneste. Forskellige Beklagelser over manglende Lokomotivførere har bevirket, at der er udsendt Cirkulære om, hvorledes Lokomotivførertallet beregnes. Betydningen af en nøjagtig Statistik over den af Lokomotivfyrbødernes udførte Lokomotivførertjeneste er indskærpet, endvidere er det foranlediget, at Statistiken udvides til ogsaa at omfatte Motorførernes Lokomotivførertjeneste. I Skrivelse til Generaldirektoratet er fremsat Anmodning om, at Fyrgravene i Fa.'s nye Remise bliver af en passende Længde og Dybde. En Vaskekumme i Lunderskov vil blive flyttet fra Remisen ind i Skabsværelset. Da det saa ud til, at 2. Distrikt vilde gennemføre forskellige Velfærdsforanstaltninger i Ab. uden at tage fornødent Hensyn til Lokomotivpersonalet, har vi maattet nedlægge Protest, hvorefter der er givet os Løfte om en tilfredsstillende Ordning. Vi har anmodet om, at Familierne faar Adgang til at benytte Badeanstalten i Hg. Der er rykket for en Afgørelse m. H. t. forskellige Velfærdsforanstaltninger paa Motorvogne. Spørgsmaalet om den nødvendige Pasning af de automatiske Varmekedler paa MX-Lokomotiverne er drøftet med 2. Distrikt, som har meddelt, at Depoterne

skal klargøre disse Kedler, som iøvrigt skal passe sig selv under Kørslen. Vi har behandlet et Par Sager angaaende Anvisning af fælles Soveværelse til flere udstationerede; der er intet til Hinder for en saadan Disposition. En Sag angaaende Flytning af venstre Vinduesvisker paa P-Maskinerne er henvist til Velfærdsudvalget. Antallet af Undervisningstimerne til de to Motorkursus er udvidet med 12 Timer til hvert Kursus; Kursus I fra 60 til 72 Timer; Kursus II fra 72 til 84 Timer. 40 Lokomotivfyrbødere, der har søgt om at blive Motorføreraspiranter, har været til psykoteknisk Prøve; Resultatet heraf er blevet, at de 34 vil blive indkaldt til Motorudannelse. 3 af de resterende 6 havde tilstrækkeligt Antal Points til at have bestaaet Prøven, men deres Farvesans var ikke i Orden. En Sag angaaende Motorføreres Assistance ved Godsindlæsning er for Tiden Genstand for Behandling mellem Motorførerkredsen og 2. Distrikt. I Anledning af Vanskeligheder m. H. t. Vandgivning paa Thybanen har Spørgsmaalet været drøftet med 2. Distrikt. En tilskadekommen Lokomotivfører har anmodet om Assistance, da han ikke var tilfreds med den ham udbetalte Invaliditetserstatning; efter en Drøftelse mellem den paagældende og vor juridiske Konsulent er Spørgsmaalet om Appel udsat indtil videre. Der er behandlet en Del Sager angaaende Fritagelse for Medregnen af Sygedage; endvidere er der behandlet en Række Sager af mere personlig Natur. Spørgsmaalet om Indordning i Anciennitetsrækken af det fra Alsbanen overgaaede Personale er drøftet med Generaldirektoratet, men endnu ikke endelig afsluttet. I Anledning af Repræsentantskabsvalg i den sjælland-falsterske Sygekasse har vi opstillet de samme Kandidater som ved sidste Valg: Lokomotivfører Frode Nielsen og Lokomotivfyrbøder Alfred Knudsen, begge paa Gb. Pens. Lokomotivfører S. Jensen, Kd., har skænket 100 Kr. til Feriehjemmet. Spørgsmaalet om eventuelt Overtagelse af Statsbanepersonalets Brandforsikringsforening drøftes for Tiden i et af de 4 Jernbaneorganisationer nedsat Udvalg. C. O. har afholdt Styrelsesmøde og bl. a. drøftet nogle fra Finansministeriet modtagne Forslag om Regulerings-tillæg til Stats-tjenestemænd, som er gift med Tjenestemænd i en Kommune eller i et koncessioneret Selskab, samt om Betingelse for Erhvervelse af højere Pensionsanciennitet. Repræsentanter for de 4 Jernbaneorganisationer har efter Sæsonens Slutning aflagt Besøg paa Knudshoved for eventuelt at fremkomme med Forslag vedrørende Feriehjemmet dér. Vi har sendt en Blomsterhilsen til Dansk Postforbunds 25 Aars Jubilæum. Vi har endvidere ydet »Den lille Forening T. B.» en Hjælp paa 25 Kr. i dens Arbejde for Juleunderstøttelse til tuberkuløse i de gamles By. En svensk Kommission har aflagt Besøg i København for at studere Lokomotivpersonalets Forberedelses- og Afslutningstider. Efter Anmodning har det svenske Lokomotivmands Forbund faaet Oplysning om Rekruttering af Betjeningsmandskab til Motorvogne og -lokomotiver. Nordisk Jernbanemand Union har afholdt Repræsentantskabsmøde i Sverige. Der er udbrudt Konflikt mellem Malmaktieselskabet i Narvik og dets Transportpersonale, herunder en Del Medlemmer af Norsk Lokomotivmands Forbund; Konflikten er godkendt af N. L. F.s Sekretariat; Konfliktbidraget udgør for vort Vedkommende 379,62 norske Kroner pr. Uge = ca. 1700 d. Kr. pr. 4 Uger. Til I. T. F. er efter Anmodning sendt

Oplysninger m. H. t. gennemgaaende Godstogsbremse og om Lønninger, Tjenestetid, Ferie og Uniform for Lokomotiv- og Togpersonale.

Formandens Beretning godkendtes.

*Punkt 3. Meddelelser fra Hovedkassereren.*

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt pr. 30. September 1933. Balancen var 575 708 Kr. 82 Øre, hvilket i Forhold til sidste Kvartals Afslutning er en Fremgang paa 4 088 Kr. 64 Øre.

Godkendtes.

*Punkt 4. Behandling af foreliggende Sager.*

Propforeningen »P« anmoder om Støtte i Arbejdet for Opklædning af fattige Konfirmander, og Foreningen »Gyvelholm« anmoder om Støtte til en lille Juleunderstøttelse til tuberkuløse Patienter paa Øresunds Hospital. Der bevilgedes 25 Kr. til hver.

»Danmarks Blinde« anmoder om Støtte ved Salg af et Jubilæumsbogmærke, Pris 1 Kr. pr. Stk. Det vedtoges at købe 25 Stk.

Sønderborg Lokofyrb. Afd. anmoder om Tilskud til nogle Medlemmers Deltagelse i Kursus arrangeret af »Statstjenestemændenes Oplysningsforening i Sønderborg«. 30 Kr. bevilgedes.

»Nordisk Emblemhandel« udbeder sig Tilladelse til for egen Regning at forarbejde og sælge vort Forenings-emblem; henvistes til Forretningsudvalgets videre Behandling.

Jubilæumsforeningen i Aarhus anmoder om et Laan, idet Kassebeholdningen, som tilvejebringes ved et fast Maanedskontingent, ikke i de første Aar — Foreningen er rekonstrueret i 1931 — kan dække Udgiften til de usædvanlig mange Jubilæer, der netop er i de førstkom-mende Aar.

Kunde ikke imødekommes.

Fredericia Lokofyrb. Afd. henstiller, at der foranstaltes en Indsamling til Fordel for pens. Lokofyrb. Rosenfeldt, som kun har en ganske lille Pension.

Tiltraadtes.

Forpagtningen af den til Feriehjemmet hørende Gaard er udløbet 1. April 1934; det vedtoges at forny Kontrakten med den nuværende Forpagter. Fornyelsen gælder i 5 Aar og paa de hidtidige Betingelser.

En Lokof., som ved Ansættelse til Lokofyrb. blev tilbageholdt i nogle Maaneder, men som senere har faaet sin Anciennitet forbedret, forespørger, om han skal holde sit 25 Aars Lokomotivmandsjubilæum efter sin Ansættelsesdato eller samtidig med de Kolleger, han efter Anciennitetsforbedringen staar imellem. Hovedbestyrelsen mente at burde holde for, at selv om der ved Anciennitetsforbedringen var opnaaet forskellige Rettigheder m. H. t. Turbesættelse, Forfremmelse o. a., saa var Ansættelsesdagen jo den faktiske Dag for Indtrædelse i Lokomotivmandsstillingen, hvorfor Jubilæet bør holdes denne Dag.

*Punkt 5. Behandling af Sager henvist fra Kredsen.*

Lokomotivførererkredsen: Intet.

Motorførererkredsen: En Sag angaaende forskellige Vel-færdsforanstaltninger paa de Motorvogne, Litra MP., som snart ventes leveret.

En Sag angaaende Udvidelse af Motorførerantallet i Rd.

En Sag angaaende Kørelærere til Indøvelseskørsel som Motorfører.

Alle 3 Sager henvistes til Formandens og Sekretærens Behandling.

Lokomotivfyrbøderkredsen: En Sag angaaende andre Maal for Overtrækstøjet — større Overalls, mindre Jakker — og en Sag angaaende Lokf.tjenesten i Thisted. Henvistes til Formandens Behandling.

*Punkt 6. Eventuelt.*

Spørgsmaalet om den Ulempe, det for det uden for Tur værende Personale er, at Tjenestefordelingen ved de større Depoter ikke foretages af en bestemt Mand, men af flere, saa der jævnligt er Vanskeligheder m. H. t. Tildeling af Frihed paa et ogsaa for Personalet passende Tidspunkt debatteredes. Diskussionen toges indtil videre til Efterretning.

E. K.

LOKOMOTIVFØRERNES KREDS-  
BESTYRELSESMØDE  
den 28. November 1933.

Alle var tilstede.

1. Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

2. og 3. Kredsen havde fra et Signalkommissions-medlem modtaget Beklagelser over forskellige Forhold ved Signaltjenesten. Man har derefter beklaget sig til det paa-gældende Distrikt og samtidig rykket for Signalforholdene i Næ. og Ky.

Distriktet gav et imødekommende Svar, og de paa-klagede Forhold i Næ. er nu endelig efter mange Aars Forløb bragt i Orden, medens Forholdene i Ky. er under Arbejde.

En for Signalsynligheden generende Lysmast i Korsør er nu fjernet.

Et Signalkommissionsmedlem ønskede Kredsen Tilladelse til at fravige de almindelige Regler ved Opstilling af et Indkørselssignal. Det vedtoges at give denne Tilladelse under Forudsætning af, at der ikke paa anden Maade kunde findes en tilfredsstillende Løsning.

1. Distrikt havde ved en Forespørgsel til Lokomotivførere i nogle Ture anmodet om en Udtalelse om Orienteringsforholdene paa Strækningen Fb.—Van.—Nø.—Hl., om de muligt var saaledes, at der kunde ses bort fra Togreglementets § 8, Punkt 5 a og udvide Ordre C 64 til ogsaa at gælde nævnte Bane under Hensyn til de Vanskeligheder, der i usigbart Vejr ellers vilde opstaa ved Indførelsen af den elektriske Drift. Afdeling 1 havde anmodet Kredsen om at træffe en Afgørelse, selv om ogsaa enkelte Lokomotivførere havde besvaret Forespørgslen. Kredsen var enige med Afdeling 1 i, at dette Spørgsmaal kunde ikke afgøres af nogle faa Lokomotivførere, som tilfældig i Øjeblikket kørte paa bemeldte Strækning, og man vedtog at tilskrive Distriktet.

Odense Underafdeling har beklaget sig over Ranger-

turene i Odense, og Kredsen har ved Forhandling i 2. Distrikt opnaaet en tilfredsstillende Ordning.

Der er tilskrevet 1. Distrikt om nogle uheldige Værreiserforhold i Gedser, herpaa er endnu ikke modtaget Svar.

En ny Klage over en Ingeniør var behandlet, og man har nu grundet Formodning om, at den paagældende vil vise en mere fordragelig Optræden over for Lokomotivførerne i Nyborg, naar der køres Prøvetog.

En Udstationeringssag fra Struer til Ringkøbing var ordnet af Kredsformanden paa tilfredsstillende Maade.

En Sag vedrørende Depotforstanderhonorar i Anledning af, at der til en Station var udstationeret Personale og Maskine til Erstatning for en nedbrudt Traktor, kunde man ikke fremme.

Forskellige mindre Sager var behandlet af Kredsformanden, og man drøftede Afsløsningsforholdene ved flere Depoter.

Disse Forhold i Hr. og Ti. var drøftet med Formanden, og de undersøges nærmere fra Hovedbestyrelsen. Kredsformanden havde paa flere Forespørgsler givet Oplysninger om Pensionens Størrelse for nogle Enker efter Lokomotivførere og havde været behjælpelig i en Flyttegodtgørelsessag.

4. Kassereren fremlagde Regnskabet, som balancerede med 35 927 Kr. 22 Øre. Kassebeholdningen er pr. 20. November 2 462 Kr. 98 Øre.

5. Eventuelt. Intet at behandle.

C. Thygesen.

**LOKOMOTIVFYRBØDERNES KREDS-  
BESTYRELSESMØDE  
den 28. November 1933.**

Alle tilstede.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

*Punkt 2. Foretiggende Sager.*

En Sag fra Korsør angaaende Turafstemning var løst af Kredsen. — Fra Esbjerg forelaa en Sag om for kort Fridag. Sagen var løst tilfredsstillende. — Fra Struer og Gb. forelaa Beklagelse over Maalene paa de udleverede Overals. Sagen toges op til Undersøgelse. — Fra Herning forelaa en Sag angaaende Funktionstillæg. Det viste sig, at Distriktets Afgørelse var rigtig. — En Forespørgsel fra Korsør angaaende Tab af Kørepenge ved Toghæld var besvaret af Kredsformanden. — Fra Nyborg forelaa en Anmodning om at faa en Lokomotivfyrbøder, der havde faaet forbedret Anciennitet, op til Køreprøve. Sagen var løst. — I en Sag fra Gedser angaaende Afsløsningsforholdene var Kredsen enige i Kredsformandens Afgørelse. — En Sag fra Slagelse angaaende Udførelse af Lokomotivførertjeneste var besvaret af Kredsformanden. — Fra Randers forelaa en Sag angaaende Funktionstillæg. Sagen overlodes til Kredsformandens videre Behandling. — En Sag angaaende Lokomotivførertjeneste i Thisted oversendtes til Hovedbestyrelsen.

*Punkt 3. Meddelelser fra Kredsformanden.*

Kredsen drøftede den psykotekniske Prøve og dens Konsekvenser; man drøftede endvidere Lokomotivførerforfremmelse og Motorførerforfremmelse. Kredsformanden oplæste en Del øvrige Skrivelser, som var indløbet.

*Punkt 4. Regnskabsoversigt.*

Kredskassereren gav en Regnskabsoversigt pr. 30. September 1933. Indtægten var 23 317,36 Kr. Udgiften var 23 020,40 Kr. Balance 25 157,25 Kr. Regnskabet toges til Efterretning.

*Punkt 5. Eventuelt. Intet.*

C. C.



Fredag den 17. November afgik Lokomotivfyrbøder Oskar West, København Gb., ved Døden efter længer- Tid's Sygdom. Begravelsen fandt Sted den 23. November fra Vestre Kirkegaards søndre Kapel. Omkring Baaren stod seks uniformerede Kolleger .Æresvagt, og foran Kisten paraderede Faner fra Hg, Ro, Ge og Gb Afdelinger. En af Afdeling 2 arrangeret Solosang: »Der flyver saa mange Fugle« lød smukt og gripende gennem Kapellet. Mellem de mange signerede Kranse, der var sendt som en sidste Hilsen, kan nævnes fra Kolleger i Ar., Fa., Ge, Ms, Sg, Ng og Gb Afdelinger. Efter at Kolleger havde baaret West til hans sidste Hvilested, og Præsten forrettet Jordpaakastelsen, besteg Organisationens Repræsentant, Kai Svendsen, Graven og takkede West for den Forstaelse, han havde udvist overfor sin Organisation, og bragte Organisationens sidste Hilsen. Derefter holdt Afdelingsformanden for Afd. 2, A. Skjødt, en smuk Tale, hvori han overfor Familien tolkede Kammeraternes Deltagelse i den store Sorg, der havde ramt dem, og takkede West for de gode Minder, han har efterladt sig i Afdelingen. En pligtopfyldende Lokomotivmand og en afholdt Kammerat har vi mistet i West.

Ære være hans Minde.

Stenkvist.



**JULETRÆSFEST**

De københavnske Lokomotivfyrbødere afholder Juletræsfest den 6. Januar 1934 Kl. 18—3 i Selskabslokalerne. Kronprinsensgade 7.

Børnene samles Kl. 17,45, og Kl. 18,00 marcheres der ind i Salen til Tonerne af Lokomotivmændenes March.

Omkring det smukt pyntede Juletræ vil forskellig Underholdning finde Sted.

Børnene trakteres med Chokolade og Kager og faar hver en stor Pose Godter og en Gave.

Festudvalget vil gøre sit bedste for at Aftenen kan faa et fornøjeligt Forløb.

Deltagere med Børn bedes indtegne sig paa de fremlagte Lister, der slutter den 20. December.

Alle Lokomotivmænd med Bekendte er hjertelig velkommen.

Billetter faas hos

*Festudvalget.*

**TAK**

Min hjerteligste Tak for al venlig Deltagelse ved min Mands Død og Begravelse. En særlig Tak til K. Svendsen og A. Skødt for de smukke Ord ved Graven, en Tak til Godsbanegaardens Afd., Gedser Afd., Roskilde Afd., Helsingør Afd., Slagelse Afd., Masned Sund Afd., Nyborg Afd., Fredericia Afd. og Aarhus Afd. for Repræsentation og smukke Kranse.

Paa Datters og egne Vegne.

*Marie West.*

**REGNSKAB  
over**

**Indsamlingen for Tilvejebringelse af et Maleri af Generaldirektør Andersen Alstrup.**

<i>Indtægter:</i>	Kr. Ø.
1. Indsamlingen indbragte et Beløb af ....	5 590. 30
2. Indvundne Renter .....	265. 51
	<hr/>
	5 855. 81

<i>Udgifter:</i>	Kr. Ø.
1. Udgifter til Indsamlingslister. Konvolutter. Frimærker m. m. ....	110. 50
2. Udgifter ved Tilrettelægning af Indsamlingsmaterialet for Indeholdelse af Beløbene paa Lønningslisterne .....	100.
3. Udgifter til Kunstmaleren .....	4 000.
4. Fotografering af Maleriet .....	20. 00
5. Ramme til Maleriet .....	550.
6. Overskud af Indsamlingen tilstillet Kong Christian den IX's Understøttelsesfond ..	1 075. 31
	<hr/>
	5 855. 81

*E. Lunn.*

*/Høgsgaard.*

Undertegnede Revisorer af Christian den IX's Fond har revideret nærværende Regnskab og fundet det i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag.

København, den 13. November 1933.

*Frode Nielsen.*

*C. Wieth.*

**SYGEKASSEN**

I Forbindelse med tidligere Skrivelser herfra angaaende opnaaet Tilsagn om Moderation i Betalingen for Indlæggelse af ubemidlede Medlemmer af Sygekassen paa forskellige Sygehuse skal man efter Anmodning fra Sygekassens Bestyrelse tillade sig at bede den ærede Redaktion om velvilligst i Bladet at ville optage en Meddelelse om, at Sygekassens ubemidlede Medlemmer, der har Bopæl i Assens Kommune, kan indlægges og behandles paa Assens Sygehus for de samme Takster, som er gældende for ubemidlede Medlemmer af statsanerkendte Sygekasser.

**»DANMARKS JERNBANER«**

Som Afslutning paa det historiske Afsnit (ca. 400 Sider) af »Danmarks Jernbaner« vil en Del Special-Emner blive gjort til Genstand for særlig Behandling.

Hertil har Redaktionen sikret sig bl. a. efternævnte Medarbejdere:

Flv. Søfartschef *V. Heise*: Færger, Skibe- samt Istransport.

Baneingeniør *Johs. Kristensen*: Sikrings- og Signalapparater.

Trafikkontrolør *A. Ohmeyer*: Lokomotiver og Vognmateriel.

Ekspeditionssekretær *J. A. Tork*: Person- og Godsstatistik.

Foruden forannævnte Emner vil bl. a. følgende blive udarbejdede:

*Person- og Godstraiffer, Styrelsesformerne, Oversigt over indtrufne større Ulykkestilfælde samt Personalets Foreninger, herunder Hjælpe- og Sygekasser.*

*Redaktionen.*

**STATSBANEPERSONALETS  
BIBLIOTEKER  
Nye Bøger.**

Sl.-Poliater	1931	1932	
16839	15715		Sørensen, J. P.: 30 Aar paa Søen.
16840	15726		Rosenkrantz, P.: Lillebilchaufføren.
16841	15725		Nilsson, F.: Bombi Bitt og jeg.
16842	15724		Nielsen, Jørg.: En Kvinde ved Baalet.
16843	15687		Bech, J.: De to Gårde.
16844	15701		Fischer, Leck: Kontor-Mennesker.
16845	15696		Brodersen, Aage: Trommehvirvler.
16846	15699		Erichsen, E.: Mellem levende Hegn.
16847	15694		Brockelund, E.: To Skyldnere.
16848	15722		Berg, E.: Ungt Ægteskab.
16849	15723		Hansen, H. P. E.: Adjunkt Holsts Tragødie.
16850	15705		Laurie, A.: Mytteri om Bord.
16851	15718		Poulsen, F.: Dengang Verden var ny.
16852	15691		Bentley, Ph.: Møllen i Marthwaite.
16853a	15720a	b	Proust, Marcel: Vejen til Guer- mantes. I og II.
16854	15779		Nielsen, Ebbe: Soranere.
16855	15776		Dahlsgaard, M.: Lillekøbings Skræk.
16856	15775		Buchhave, H.: Det ordner vi.
16857	15730		Ammers-Küller, Jo v.: Ej blot til Lyst.

16858	15762	Roth, J.: Radetzkymarch.	16876	15756	Petrov, I. I. og E.: En Millionær i Sovjet-Rusland.
16859	15751	Lewisohn, L.: Stephen Escott.	16877	15768	Uldall, M.: Du skal leve —
16860	15731	Ashton, H.: Doktor Serocold.	16878	15746	Jacobsen, J.: Landsbyens Baare.
16861	15739	Ertz, S.: Julien og Hildegard.	16879	15763	Seymour, B. K.: Sally.
16862	15752	Lütken, Hulda: De Uansvarlige.	16880	15764	Sillanpää, F. E.: Silja.
16863	15777	Jørgensen, A.: Blandt Fremmede.	16881	15760	Romanoff, P.: Tre Par Silkestrømper.
16864	15778	Lassen, M.: Feriedrengen.	16882	15769	Vechten, C. v.: Niggerhimlen.
16865	15720	Møller Gredsted, E.: Lille Joan.	16883	15749	Korch, J.: Beatrice.
16866	15742	Glasgow, Ellen: Uskyldige Barn —	16884a	15745a	Hamsun, K.: Men Livet lever I.
16867	15766	Speckmann, D.: Møllen ved Søen.	16884b	15745b	do.: II.
16868	15734	Braun, Lotte: Madelon Sieben.	16885	15759	Rold, A.: Brødre.
16869	15770	Wiechert, E.: Færgemanden.	16886	15736	Deeping, W.: En jævn Mand.
16870	15747	Kennedy, M.: Engang for længe siden.	16887	15755	Ostenso, M.: Vildgæs.
16871	15744	Gross, V.: Den gule By.	16888	15789	Nielsen, Aa. Krarup: Helvedet hinsides Havet.
16872	15753	Nemirowske, I.: Magtbegær.	16889	15788	Lockhart, R. H. B.: Aabenhjertige Erindringer.
16873	15771	Voss, R.: Rejsen til Menton.	16890	15790	Pedersen, A. Brandt: Adolf Hitler.
16874	15732	Barclay, F.: Familien paa Mervyn Hall.			
16875	15676	Valentiner, A.: Tragedien paa Allehelgens Stiftelse.			

### KALKULATORISK OPGØRELSE

af Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i September Maaned 1933 samt i Tidsrummet April—September 1933 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1932 i runde Summer

	September 1933*)	Maaned 1932	1933	
			Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	4 800 000**)	3 470 000	1 330 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	3 630 000	3 080 000	550 000	
Postbefordring .....	440 000	450 000		10 000
Andre Indtægter .....	460 000	340 000	120 000	
<b>Drifts-Indtægter ialt .....</b>	<b>9 330 000</b>	<b>7 340 000</b>	<b>1 990 000</b>	
<b>Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning ..</b>	<b>8 870 000</b>	<b>8 910 000</b>		<b>40 000</b>
<b>Drifts-Overskud .....</b>	<b>460 000</b>	<b>÷1 570 000</b>	<b>2 030 000</b>	
	<b>April—September 1932—33*)</b>	<b>1931—32</b>	<b>1933</b>	
			<b>Forøgelse</b>	<b>Formindskelse</b>
Personbefordring .....	27 850 000	24 430 000	3 420 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	20 740 000	19 790 000	950 000	
Postbefordring .....	2 610 000	2 770 000		160 000
Andre Indtægter .....	2 370 000	2 150 000	220 000	
<b>Drifts-Indtægter ialt .....</b>	<b>53 570 000</b>	<b>49 140 000</b>	<b>4 430 000</b>	
<b>Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning ..</b>	<b>49 870 000</b>	<b>51 680 000</b>		<b>1 810 000</b>
<b>Drifts-Overskud .....</b>	<b>3 700 000</b>	<b>÷2 540 000</b>	<b>6 240 000</b>	

\*) For hele Finansaaret er Afskrivningen anslaaet til 10 680 000 Kr. og Forrentningen til 19 010 000 Kr.

\*\*) Herunder et a/c Beløb af ca. 960 000 Kr. for Fribefordring af Skolebørn i Sommeren 1933. I forrige Finansaar faldt Betalingen i sin Helhed i Januar Maaned.

Indtægten af Personbefordringen er i Forhold til Indtægten i September 1932 steget med 1 330 000 Kr. Af dette Beløb skyldes dog ca. 960 000 Kr. Fremrykning af Betaling for Ferierejser. Bortset fra dette særlige Forhold er der en Stigning i Personbefordringsindtægten paa ca. 550 000 Kr. (18 pCt.). Den samlede reelle Indtægtsstigning udgør godt 1 Mill. Kr.

Driftsudgifterne er i Forhold til i Fjor faldet med 40 000 Kr. Det maa dog herved tages i Betragtning, dels at Brændselsudgiften har været over 200 000 Kr. større end i September i Fjor, dels at Udgiften til Driften af Statsbanernes Ruteautomobiler — ligesom Indtægten — med det stigende Antal Ruter har været større end i Fjor.

Driftsresultatet for det første Halvaar er ca. 6.2 Mill. Kr. bedre end for det tilsvarende Tidsrum i Fjor; heraf skyldes dog 960 000 Kr. det ovennævnte særlige Forhold.

16891 15787 Perchins, L. F.: Guldgravernes Børn.  
 16892 15741 Friis, R.: En Kryster.  
 16893 15748 Kjærgaard, P. Jensen: Goddag igen.  
 Styrke.  
 16894 15733 Bjergen, K.: »Jeg kan selv«.  
 16895 15785 Man, H. de: Naar Vandene stiger.  
 16896 15765 Skjoldborg, J.: Kristine af Strandgaard.  
 den.  
 16897 15757 Plovgaard, K.: Indenfor Digerne.  
 16898 15786 Nørgaard, R. B.: Hendes Rygte.  
 16899 15784 Gravlund, T.: Espen.  
 16900 15783 Ehrencron-Kiddle, A.: Historien om en  
 Moder.  
 16901 15782 Beskow, E.: Unge Skæbner.  
 15772 Aubry, O.: Kongen af Rom.  
 15740 Fleuron, S.: Den jydsk Kro.  
 16902 15737 Duun, O.: Eftermæle.  
 16903 15735 Bukke, P.: Bob Triangel.  
 16904 15794 Clark, G.: Retten til Kærlighed.  
 16905 15793 Buck, P. S.: Den unge Oprører.  
 16906 15802 Kamban, G.: 30. Generation.  
 16907 15803 Leopold, S.: Madame v. Voss.  
 16908 15808 Ronberg, G.: Dronning og Elskerinde.  
 16909 15810 Borgstrøm, K.: Tre Aar paa Zobelstet-  
 ten.  
 16910 15796 Denwood, S. M.: Røde Eric.  
 16911 15805 Man, T.: Jakobs Historier.

16912 15806 Maugham, W. S.: Den lille Verden.  
 16913 15740 Fleuron, S.: Den jydsk Kro.  
 16914 15738 Ehrlich, L.: Guds vrede Mand.  
 16915 15754 Mortensen, C. F.: Eske fra Fersken-  
 stræde.  
 16916 15795 Constantin, Y. de: Det forgiftede Para-  
 dis.  
 16918 15811 De fire onde Aar. Dagligt Liv i Sønder-  
 jylland under Verdenskrigen.  
 16919 15799 Gunnarsson, G.: Jord.  
 16920 15807 Muusmann, Else: Bondepigen fra Thy.  
 16921 15792 Buchholtz, J.: Frank Dovers Ansigt.  
 16922 15797 Bey, Essad: Olie og Blod i Orienten.  
 16923 Hamsun, Marie: Landsbybørn.  
 16924 15815 Hutchinson, A. S. M.: En svag Mands



Afsked:

Lokomotivfører A. J. H. Lorentzen, Holstebro (Depot-  
 forstander), efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed  
 med Pension fra 31.—12.—33 (min. Afsked).



## 50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi

**Charles A. Hansen**  
 Vesterbrogade 31  
 Telf. Eva 692

tilbyder d'Hrr. Tjenestemænd 1ste Kl.s Herreskræderi og Kon-  
 fektion efter Maal paa **KONTO** til kontante Priser.

Habit eller Frakke efter Maal (konfektioneret) . . . **Kr. 98,00**

Klædelager 300—400 Dessin, kun Kvalitetsvarer (saakaldte  
 Skrædervarer).

Fineste Skræderi efter Maal i udsøgte Kvaliteter . . . **Kr. 150,00**

**LOVE  
 MARGARINE**



**FINESTE  
 KVALITET  
 TIL BORDBRUG**

**„BELLES FLEURS“** Kranse - Kurve - Buketter  
 VALBYLANGGADE 119  
 Valby 2386 x (Kai Therkildsen)

**Vil De bevare Sundheden?**  
 DRIK RADIUM-VAND

fra Radium-Helligvandskilden, Rørkær-Tønder  
**Rig paa Radium-Emanation**

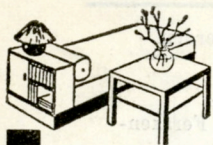
Fremstilles nu i Form af forskellige Vande tilsat prima Frugtessenser:

Original-Aftapning in Natura — Radium-Apollinaris —  
 Radium-Citronvand — Radium-Hindbærvand — Radium-Sportsvand  
**Faas paa alle Hoteller og hos enhver Købmand.**

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 6. December 1933.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal. København V.  
 Telefon Vester 3016.  
 Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.  
 Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:  
 Reventlowsgade 28, København V.  
 Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.  
 Postkonto 20 541.



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

som udelukkende køber Møbler

Soveværelser fra Kr. 450  
Eg Spisesfuer > > 600  
Herreværelser > > 650  
Dagligstuer > > 350

hos det anerkendte Møbelfirma

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

**HOLM & LARSEN** INDEHAVER: Tlf. P. E. HOLM 7155

Falkoner Allé 46, HJ. af Nikolajvej.

**BRILLEHUSET**

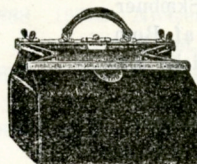
B. E. Schytte. **Istedgade 112** Vester 7497.  
(tidligere Vesterbrogade 36)

**Moderne Tilpasning af al Brille-Optik.**

25 Aars Erfaring.

Eget Værksted for Indslibning af alle Arter Glas  
efter Læge- og Sygekasserecepter,

Fotografiske Artikler. — Ure. — Ur-Reparationer.



**Lædervare - Forretningen**

Sdr. Boulevard 44-46

Tlf. Vester 1494 v  
anbefales.

Reparationer udføres.

Rejsekufferter, Citytasker, Portemonnæer, Skoletasker,  
Tegnøbøger, m. m. i stort Udvalg.

**SVENDBORG Orleans Eddike**  
PASTEURISEREDE

Fællesforeningen for  
Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:  
**15 Njalsgade 15**

København

Telef. 4015. Telef. 4015

**ALBANI**  
PILSNER OG LAGER  
ØLLET DER SMAGER

**TUBORG**  
LAGER  
PILSNER  
PORTER  
EXPORT  
ØL  
Apollinaris  
Citron Sodavand  
Special Water  
Sports-Brus

**Haderslev**

Kul, Koks, Optændingstræ  
Leveres overalt i Byen  
til Dagens billigste Pris  
**J. SØRENSEN**  
Simerhedvej, Hadersl.

Støt dansk Industri!

**Tinglev**

**Ønsker De  
et pænt Billede?**

saa kom til

Fotograf **Reich**, Tinglev.  
Forretningen aaben om Søndagen.

**Bladsalget**

paa Tinglev Banegaard anbefales.  
Alle Aviser og Ugeblade kan faas.

**F. MØLLER**  
Bladhandler.

**Viborg**

Tlf. Gør Deres Indkøb hos Tlf.  
901 **MARTIN LAUTRUP** 901  
Absolut billigst. Største Udvalg.  
Kjoler - Konfektion - Tæpper  
Sengeudstyr - Linoleum - Tricotage  
Leverandør til Lotterierne

Husk Annoncørerne!  
Køb Deres  
**VIN og CIGARER**  
hos **Svend Aage Larsen**,  
Vestergade 18 • Telefon 976.

**Aabenraa**

**Symaskiner** i bedste Fabrikata.  
Jagtgeværer og Jagtartikel.  
Grammofoner og Plader  
i stort Udvalg.  
**REPARATIONSVÆRKSTED.**  
**H. Weber sen.,**  
Ramsherred 38, Aabenraa, Tlf. 108.

**Johannes Ejlersen**  
Uhrmager — Røde Kro  
Uhre, Guld- og Sølvvarer  
- Brillor efter Lægerecept -  
Reparationer udføres med Garanti

**Thorvald Pedersen,**  
**Gæstgivergaard lige ved Banen.**  
Værelser med Pension anbefales.  
Rimelige Priser.

LEDIG