



34. Aargang No 17

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. September 1934

### MODERNISERING — RATIONALISERING Lokomotivernes Belysning.

I de senere Aar er der indenfor Statsbanerne moderniseret paa en Række Omraader. Stationsbygninger er ombygget, ældre Færger og Skibe er erstattet med nye; ældre Personvogne sættes ud af den daglige Drift og benyttes kun ved Trafikstigning, andre Personvogne forbedres, nye moderne Vogne sættes i Drift. Der anskaffes nye kostbare Dieselvogne eller -Lokomotiver; Toghyppigheden er forøget, og Toghastigheden steget. Alt for at Statsbanedriften og Statsbanemateriellet kan være tidssvarende.

Sideløbende med denne Modernisering er der af regnskabsmæssige Hensyn foretaget en Rationalisering af Maskinbenyttelse o. l. Dette har bl. a. medført, at samtidig med, at der er gjort et stort Arbejde for at bekvemmeliggøre Forholdene for det Publikum, som benytter Banerne, er Tjenesteforholdene og Arbejdsvilkårene for Personalet gjort vanskeligere end tidligere.

Naar Tjenesteforholdene bliver gjort strengere eller vanskeligere, finder vi for vort Vedkommende, at det ikke alene er rimeligt, at der tages tilbørligt Hensyn ogsaa til Personalet, vi er endog af den Opfattelse, at der nødvendigvis maa være et vist Sammenspil i saa Henseende.

Lokomotivpersonalet har altid været vaagne, naar det drejer sig om Hensynet til de rejsende. Vi har aldrig gjort Vrøvl over, at et Tog skulde køre saa og saa mange Minutter

hurtigere over Strækningen. Selv om vi ikke er glade for ved en yderligere Forcering af Kørselen at skulle indvinde den Tid, der tabes paa Stationerne, saa gør vi det af Hensyn til Statsbanernes Prestige. Men vi Lokomotivmænd, som jo alligevel er dem, der sættes Hjulene »i Sving«, og dem, der forøgede Toghastigheder giver det haardeste Job, er saa naive at mene, at der samtidig med den megen Modernisering burde tages Hensyn til os og vor Tjeneste, at ogsaa Lokomotiverne og deres Udrustning gjordes tidssvarende.

Vi tænker i denne Forbindelse ikke paa de mange Smaaønsker, der henligger i Generaldirektoratet, og som forventelig før eller senere bliver imødekommet. Nej, vore Tanker om Modernisering af Lokomotiverne i Forbindelse med den hurtigere Trafik tager i første Grad Sigte paa Ting som Trykluftbremse, Skærme ved Røgkamret til Afhjælpning af Røgnedslag foran Vinduerne, hvorved Udkikket generes, samt Lokomotivernes Belysning.

Hvad angaar Trykluftbremsen, har vi jo faaet Løfte om dennes Indførelse, og selv om vi kunde ønske lidt mere Fart i det, vil vi i Dag afholde os fra at skrive derom. I Spørgsmaalet om Skærme til Forhindring af Røgnedslag har Generaldirektoratet saavidt os bekendt endnu ikke taget endeligt Standpunkt, dette Ønske kan altsaa endnu ventes imødekommet. Anderledes stiller det sig med Hensyn til elektrisk Lys i Lokomotivernes Lanterner samt paa Førerpladserne.

I 1926 fremsatte Organisationen Forslag

om Modernisering af Lokomotivbelysningen. Det foresloges, at Lokomotiverne forsynedes med elektrisk Lys i For- og Baglanterne og i Lamperne paa Førerpladsen, samt at der anbragtes 1 à 2 Lamper under hver Barriereplade og 1 Lampe paa Fyrkassens Forvæg. Disse sidste Lamper skulde være til Brug ved Opsmøring, Eftersyn og Reparationer; lignende Foranstaltninger er indført ved flere udenlandske Baner.

Den 15. December 1926 var Spørgsmaalet Genstand for Forhandling. Maskinchefen udtalte ved denne Lejlighed, at Organisationen havde Ret i, at Lokomotivernes Belysningsforhold ikke var tidssvarende, Generaldirektoratet vilde derfor tage velvilligt paa Forslaget om elektrisk Lys. I Henhold til disse Udtalelser har vi nogenlunde taalmodigt fundet os i en lang Ventetid; vi gik ud fra, at det kun drejede sig om at finde det System, som skulde indføres. Men hvilken Skuffelse. 7—8 Aar efter, at Generaldirektoratet har indrømmet, at Lokomotivbelysningen ikke er tidssvarende — og den er sandelig ikke blevet mere tidssvarende i Mellemtiden —, meddeler samme Generaldirektorat, at Forsøgene med elektrisk Lys betragtes som afsluttet, de to Forsøgsanlæg vil blive afmonteret og dermed Basta.

Er det til at forundres over, at Lokomotivpersonalet forbavset ryster paa Hovedet ad en saa ringe Forstaaelse af Damplokomotivtjenesten.

For Millioner af Kroner anskaffes nyt Materiel. Motorlokomotiver eller -Vogne indtager en fremtrædende Plads paa denne Udgiftsside. Disse Køretøjer, som enten kører alene eller fremfører korte Tog, og hvor Førerens Plads er saaledes, at ingen af Lokomotivets eller Vognens Dele forhindrer ham i Udkikket, udstyres baade med den kraftigt virkende Trykluftbremse og med elektrisk Belysning. Nogle Typer har ligefrem »Projektører« til at belyse Banelegemet. Vi finder dette naturligt, men vi finder det ligesaa paakrævet, at Damplokomotiverne følger med i denne Mderisering. De maa jo endnu fremføre de større Tog; der er fra Damplokomotiverne langt ringere Udsigtsforhold, og deres Personale har faaet »Motor-konkurrencen« at føle i Form af strengere Ture. Vi kan som et Eksempel pege paa, hvorledes Damplokomotivførerne maa »lede«

sig frem til Trinbrætterne, og i Mørket stirre efter eventuelle rejsende.

Enhver opmærksom Lokomotivmand, som har set sig lidt om i Udlandet, vil være bekendt med, at elektrisk Lys paa Lokomotiverne i en endda lang Aarrække har været kendt flere Steder, men for at have en samlet Oversigt, har Organisationen gennem I. T. F. indhentet Oplysninger fra en Række Lande:

*Argentina* (Buenos Aires Vestbane og Buenos Aires Pacifikbane): Elektrisk Lys i saavel Lanterner som paa Førerpladsen. Lanterneerne skal kunne oplyse Banen 200 m. Petroleum betragtes som utilstrækkeligt og kun elektrisk Lys svarer til Regeringens Krav.

*Brasilien* (Vestbanerne): 15 pCt. af Lokomotiverne har elektrisk Belysning saavel i Lanterner som i Førerhus, Resten har Petroleumsbelysning, men denne Belysningsform skal gradvis erstattes med Elektricitet.

*Bulgarien* (Statsbanerne): 9 pCt. af Lokomotiverne har elektrisk Belysning, 33 pCt. har Oliegasbelysning, Resten Petroleum. Af Hensyn til Fremtidens Trafikkraft installeres elektrisk Lys efterhaanden, og Petroleumsbelysning vil kun blive bibeholdt paa Lokomotiver til 2. Kl. Tjeneste.

*Finland* (Statsbanerne): Af 773 Lokomotiver belyses 703 ved Gas (Oliegas eller »Aga«) 49 ved Petroleum og 21 ved Elektricitet. I Haandsignallygterne anvendes Olie. Hver Lokomotivfører er tillige forsynet med en elektrisk Lommelampe.

*Forenede Stater* (samtlige Jernbaneselskaber): Elektrisk Lys saavel i Lanterner som i Førerhus. Lanterneerne skal kunne oplyse i 300 m Afstand, Lysstyrken skal kunne nedsættes paa Stationer, ved Rangering o. l. Paa Førerpladsen findes en kraftigt lysende Lampe, som benyttes ved Aflæsning af Køreplaner o. l. Denne Lampe kan afblændes.

*Grænkenland* (Piræus-Peloponnesbanen): Lokomotiver, som anvendes til Hurtigtog, har elektrisk Belysning, Resten Petroleum. Denne sidste Belysningsform anses for utilfredsstillende og vil efterhaanden, som de økonomiske Forhold tillader det, blive erstattet med Elektricitet.

(Statsbanerne): Alle Persontogslokomoti-

ver og en Del Godstogslokomotiver har elektrisk Belysning. Der er Tendens til helt at afskaffe Petroleumbelysningen.

*Indien* (Nordvestbanen): Samtlige Lokomotiver har elektrisk Lys saavel i Lanterner som i Førerhus.

*Polen* (Statsbanene): 163 Lokomotiver til Pas-sagertog har elektrisk Belysning saavel i Lanterner som i Førerhus. Der er Tendens til at erstatte Petroleumbelysning med Elektricitet.

*Rumænien* (Statsbanerne): 5 pCt. af Lokomotiverne har elektrisk Belysning, Resten Petroleum. Den elektriske Belysning foretrækkes, men en generel Indførelse er ikke mulig af økonomiske Grunde.

*Sverige* (Statsbanerne): 43 Damplokomotiver har elektrisk Belysning, Resten (740) »Aga« baade i Lanterner og i Førerhus.

*Sydafrika* (Sydafrikanske Baner): De fleste Lokomotiver har elektrisk Lys baade i Lanterner og i Førerhus. Parafinlamper og Lamper erstattes efterhaanden med elektrisk Lys.

*Tjekkosllovakiet* (Statsbanerne): 320 Lokomotiver har elektrisk Lys. Nye Lokomotiver fremstilles kun med elektrisk Belysning, ældre Lokomotiver forsynes efterhaanden med elektrisk Lys.

*Tyrkiet* (Statsbanerne): 50 pCt. af Lokomotiverne har elektrisk Lys.

*Ungarn* (Statsbanerne): Lokomotiver paa Hovedlinierne har enten Gas — den overvejende Del — eller elektrisk Lys. Paa Sidelinierne anvendes Petroleum, som dog afskaffes efterhaanden.

*Ægypten* (Statsbanerne): 20 Lokomotiver har elektrisk Lys baade i Lanterner og i Førerhus. Der er Tendens til at erstatte Petroleumslamper med Elektricitet.

*Østrig* (Statsbanerne): Et mindre Procenttal af Lokomotiverne har elektrisk Lys, Resten Gas. Reservelanterne (Baglanterner) kan indtil videre være Petroleumslamper, men de skal have spejlblanke Reflektorer, for at de, naar de undtagelsesvis anvendes som Forlanterner, kan give saa godt Lys som muligt.

Alle disse Oplysninger, som ikke er givet af Personalets Organisationer, men af de respektive Banestyrelser, understreger tilstrækkeligt

tydeligt Berettigelsen af de danske Lokomotivpersonales Krav om en snarlig Forbedring i Lokomotivbelysningen.

## AVANCEMENT

Det Spørgsmaal, som i hvert Fald for Lokomotivfyrbøderne har størst Interesse, er Spørgsmaalet om Avancement eller Forfremmelse.

Ret naturligt spørger man: Hvad er Aarsagen til de rent ud fortvivlede Avancementsforhold for Lokomotivfyrbøderne?

Svaret maa blive, at den stadige Udvidelse af Motordriften bevirker, at man selvsagt staar med et vis Overtal af Lokomotivførere, et Overtal, som ikke kan bortelimineres ved naturlig Afgang.

Spørgsmaalet, om hvorvidt der i Øjeblikket er et Overtal af Lokomotivførere, kan i høj Grad diskuteres; thi saalænge man ikke har Lokomotivførere til al Lokomotivførertjeneste, saalænge kan Spørgsmaalet om overtallige Lokomotivførere, set med almindelige Menneskeøjne, ikke diskuteres.

Ved Forhandlingen om Rangermaskinernes Bemanding med Lokomotivførere blev Afløsningstjenesten for Sygdom og Permission af Administrationen ikke medtaget i det Tal, der skulde til for at dække Behovet af Lokomotivførere.

Afløsningstjenesten paa Rangermaskiner er saaledes Lokomotivfyrbødertjeneste, og man spørger ganske uvilkaarligt, er dette retfærdigt?

Hertil maa ubetinget svares nej.

Vi Lokomotivfyrbødere har vanskeligt ved at forstaa, at den Tjeneste, vi udfører daglig paa Rangermaskinen, ikke er Lokomotivførertjeneste, men bliver betragtet som Lokomotivfyrbødertjeneste.

Forskellen paa at køre i fast Rangertur og forrette Tjeneste i en Rangerreserve er efter almindelig Opfattelse ikke af en saadan Art, at man kan have to saa forskellige Bedømmelser af Arbejdets Art, som Tilfældet er.

Tjenesten paa Rangermaskinerne er af en saadan Karakter, at den kræver sin Mand fuldt og helt; de fleste Steder i Udlandet kræver denne Tjeneste to Mand, derfor maa ogsaa

denne Tjeneste honoreres derefter, nemlig med Lokomotivførerløn.

Vi tror stadig paa, at Generaldirektøren vedvarende er af den Opfattelse, at ingen Tjenestemand skal forrette Tjeneste i en højere Stilling uden ogsaa at faa det Vederlag, den højere Stilling berettiger, i dette Tilfælde Lokomotivførerløn for Lokomotivførerarbejde.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

*Hr. Redaktør!*

Maa jeg til Artiklen i Bladet Nr. 15 — Kamp — men Ro — knytte nogle Bemærkninger.

Artiklen synes særlig at være præget af Nervøsitet; man faar Indtrykket af, at Vedkommende vil advare sin Kolleger mod en Sygdom, han selv lider meget under, og som faar ham til at glemme, at vi har her i lille Danmark, hvor der er politisk Orden, og hvor der endda sidder en Arbejderregering under palamentarisk Styreform.

At der fra Udlandets diktaturstyrede Lande kan komme Dønninger her ind over, der kan medføre nogen politisk Uro med Dannelsen af yderliggaaende Partier o. l., er en Kendsgerning; men at disse Forhold skulde have nogen Betydning for en vis Uro i en faglig Organisation. Men \*\*\* har aabenbart helt mistet Tilliden til Arbejderregeringen, naar han kan tænke sig, vor Arbejdsgiver vil benytte sig af det udenlandske Kaos til at ignorere vore rimelige Krav om forbedrede Arbejdsvilkaar m. m.

\*\*\* synes at have indgaaende Kendskab til Hovedbestyrelsens Taktik og de Vilkaar, de arbejder under og mener, det er Nervøsitet blandt Medlemmerne, der er den indirekte Aarsag til den eventuelle Uro.

Jeg tror nu ikke rigtig paa det med Nerverne; men at Utilfredsheden bundet i de negative Resultater, Hovedbestyrelsen fremskaffer, idet mange Kolleger har den Opfattelse, at Tiderne netop maa være gunstige under en Arbejderregering og staar uforstaaende over for alle de Naalestik, vi stadig er udsat for.

Man er jo indforstaaet med, at de Forbedringer, der kræver Rigsdagens Samtykke, vanskeligt kan gennemføres, men vi er jo lige saa klar over, at bestaaende Goder ikke kan fratages os uden Regeringens Vilje.

\*\*\* skriver, at de Mænd, der i Dag ofrer Tid og Kræfter for at skaffe os bedre Arbejdsvilkaar, skal have Arbejdsro og vide, deres Kammerater staar bag dem som en ubrydelig Mur.

Ja, det er saa sandt, saa sandt. Det er de nødvendige Betingelser, en Ledelse maa have for at udrette noget, og er disse Betingelser ikke til Stede, maa Ledelsen snarest finde Midler til at faa Misforholdet rettet.

Redaktøren skriver en Artikel i Nr. 16 — om Tjenestetidsreglerne —, der sikkert vil blive læst med

Interesse, da den netop sætter Fingeren paa de ømme Steder og rigtigt paapeger flere af de nuværende Tjenestetidsreglers uheldige Sider, og naar Redaktøren appellerer til Generaldirektøren om snarest at beordre taalelige Arbejdsforhold for Lokomotivpersonalet, kan jeg ikke forstaa, at denne Appel ikke rettes til Trafikministeren, saa meget mere som Redaktøren i sin historiske Udredning af Tjenestetidsreglerne netop nævner en Trafikminister, der har taget Initiativ til disse Reglers Tilblivelse.

Jeg tror som \*\*\*, at Hovedbestyrelsen gør et stort Arbejde for Medlemmerne, efter den Taktik de nu en Gang har valgt, og naar der desuagtet spores Utilfredshed blandt Medlemmerne, tror jeg, det hidrører fra, at vore Krav og Ønsker som Regel stopper op ved Generaldirektøren i Stedet for ved Trafikministeren, hvilket fremelsker en vis Angst for, at vor Ledelse ikke altid husker, at det er en faglig, upolitisk Organisation, de leder, hvis økonomiske og tjenstlige Forhold ikke gerne maa gaa med ind i den politiske Handel med Svinekort, Rentesænkning m. m.

Jeg vil derfor tro, hvis Ledelsen snarest vil sende vore berettigede Krav til Tops og iværksætte en passende Agitation, at Utilfredsheden vil forsvinde, og Ledelsen faa den fornødne Arbejdsro.

Fredericia, i Aug. 1934.

*Th. Jensen.*

## Skud for Boven.

I Sommerens Køreplan 1934, hvor den forcerede Hastighed og de stramme Tjenestetidsregler har været dominerende, kan man ikke undlade at faa alvorlige Tanker ved de to sidste Uheld, der temmelig hurtigt paafulgte ved Indkørsel for Stop paa Klampenborg og sidst i Roskilde.

Disse Uheld virker som Skud for Boven. — Det er Dødssignaler, der advarer, at vi er ved at overskride Linien.

Mandskabet og Passagererne bliver urolige, for hvem rammer det næste Gang?

Vi maa have Raaberen ud og kommandere om paa en anden Bov, ellers er D. S. B. i Fare for Sikkerheden.

Lokomotivpersonalet er paa Vej til Overanstrengelse ved det forcerede Tempo Dag og Nat.

Vi, det arbejdende Mandskab med Ansvar for det tungtlastede og hurtiggaaende Træn, henstiller til vore Foresatte snarest at sammenkalde til Forhandling om menneskelige Krav for en Stand, hvis Hjerterslag — som Stempler og Hjul — arbejder under Højtryk og truer med Overanstrengelse.

Maaske ikke netop den Dag, da Manden er kørt ind for Stop, at han har haft for lang Tjeneste, men ser man nøjere efter i Lokomotivpersonalets Tjenestetidsregler, faar man et andet Syn for Sagen. Ikke at forglemme den forøgede Hastighed.

Man har tidligere læst indsendte Artikler, angaaende Krav om Lettelse af vor Tjeneste, men disse er af Redaktøren besvaret med at vente, til der bød sig en passende Lejlighed. Nu synes vi, at der maa være

Grund af en saa alvorlig Karakter, at vi henstiller til H. B., der ogsaa har et Ansvar for dette, snarest at sammenkalde til en ekstraordinær Generalforsamling med Tjenestetidsreglerne paa Dagsordenen.

N. Hammer.

### Sommeren gaar paa Hæld.

Sommeren 1934 gaar paa Hæld, og for os Lokomotivmænd, der er stationeret paa Gb., har det vel nok været en Sommer, hvor der er stillet temmelig store Krav til vor Ydeevne, dels igennem den forcerede Kørehastighed og dels igennem den overhaandtagende Sammentrængning af Tjenesten, der har fundet Sted, og forresten vinder mere og mere Indpas her paa Gb., dog det samme er vist Tilfældet over hele Landet for Lokomotivpersonalets Vedkommende. En ny Tidsaand er kommet til Udfoldelse indenfor D. S. B., raaber man op om i Pressen, og det er morsomt at se, hvilken mavekrybende Bevægelse man lægger for Dagen fra saa godt som hele den samlede Presse, bare fordi der bliver malet nogle Reklamer for D. S. B. paa et Plankeværk, der er slaaet op i Anledning af en Ombygning paa en eller anden Station. Naa, det kan selvfølgelig være rigtigt, at man gør noget for at vække Folks Rejse lyst og derigennem skabe Indtægt til Forretningen, men naar den nye Tidsaand giver den Slags Udtryk som Ophængning af Cirkulæret om Inddragning af Søndagsfridage i de faste Ture, saa maa vi melde Pas; thi det er vist efter de flestes Opfattelse et saa eklatant Brud paa almindelig Retsbevidsthed, at man uvilkaarligt spørger sig selv, hvorledes det kan lade sig gøre. Thi naar man ved Køreplansskiftet i Maj faar udleveret en Kørselsfordeling, og man da, forsaavidt man kører i fast Tur, disponerer lidt over sin Fritid i den kommende Sommer, saa virker et Cirkulære af ovennævnte Art som et Slag i Ansigtet paa almindelig sund Retsopfattelse. Spørger man da, med hvilken Ret Administrationen kan tillade sig at inddrage Søndagsfridage i de faste Ture, ja, saa henviser der bare til Ordre og Bestemmelser, og dem maa Personalet bøje sig for. Ak ja, Ordre og Bestemmelser; jeg husker en Udtalelse, der blev fremsat af Smedeforbundets Formand paa et Møde for nogle Aar siden. Udtalelsen var ret karakteristisk og lød saaledes: »Statsbanerne har noget, de kalder for Ordre og Bestemmelser, men at sætte sig ind i dem, nej, saa maa man hellere give sig til at studere Kinesisk«. Nu maa man huske, at Udtalelsen blev fremsat af Lederen af en af Landets største Organisationer, og han har uden Tvivl været ude for ikke saa lidt med Fortolkning af Overenskomster og deslige, men D. S. B.s Ordre og Bestemmelser har ligegodt været ham et Nummer for skrappe. Taget som Helhed, er det en mærkværdig strid Vind, der i Øjeblikket blæser imod alt, hvad der har med Damplokomotiv at gøre. Der tales og skrives om Lyntog fremført af Motorvogne, saa man faar en Opfattelse af, at Damplokomotivets Dage snart er talte, men mon det skulde være Tilfældet, i al Almindelighed er vi, der arbejder i den praktiske Tjeneste, vist enige om,

at skal Trafikken bestrides nogenlunde driftssikkert, saa skal vi uden Tvivl køre med Damplokomotiv nogle Aar endnu. Derfor maa Lokomotivfyrbøderne holde paa, at Forfremmelserne maa i Gang igen, thi hvad er nemlig den dybere Aarsag til, at Cirkulæret om Søndagsfridagens Inddragning blev udsendt, ren og skær Personalemangel, og selv om man maa erkende, at Personalebehovet vil svinge noget paa et Depot som Gb., saa er der noget galt, naar imellem 30 à 40 Lokomotivfyrbødere maa forrette Tjeneste som Lokomotivførere, selv om det kun er i Sommermaanederne. Lad os derfor arbejde hen til at faa ordnede og stabile Forhold for Personalet, ogsaa til Gavn for de Aspiranter, der nu har gaaet i flere Aar for en mindre Betaling, i alle Tilfælde, som det har gaaet i denne Sommer, kan og bør vi som Organisation ikke vedblive at finde os i.

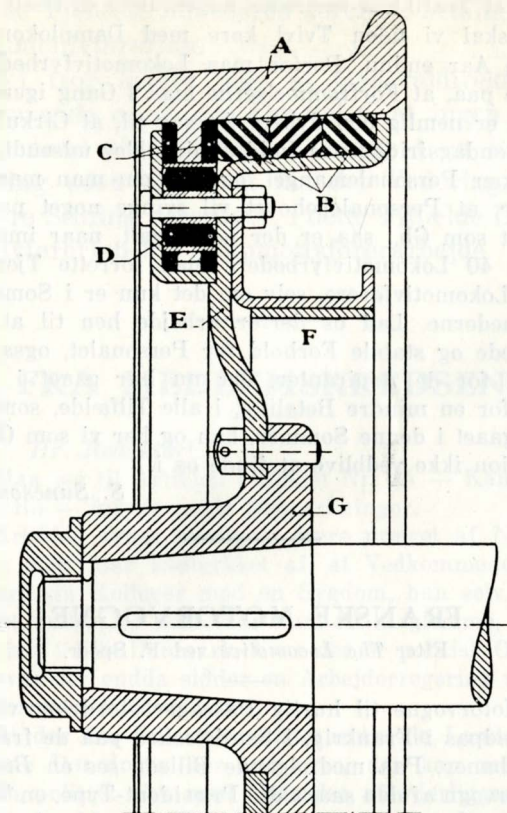
S. Suneson.

### FRANSKE MOTORVOGNE

Efter *The Locomotive* ved F. Spøer.

Motorvogne til hurtig Passagerbefordring vinder nu Indpas i Frankrig, i Særdeleshed paa de franske Statsbaner. Paa medfølgende Billede ses en *Bugatti* Motorvogn af den saakaldte Præsident-Type, en Typebenævnelse der stammer fra, at Vognen blev brugt til at befordre Præsident, Mons. *Albert Lebrun* til Cherbourg for at inspicere den nye Marinestation. Fra Paris til Cherbourg er Afstanden 376 km, og der medgik 3 Tim. 8 Min. til Turen; det giver en Gennemsnitshastighed af 120 km/T. Paa Prøveture er der opnaaet en Hastighed af 180 km/T., men til den daglige Drift er 120 km Maksimalhastigheden. Vognen er bygget i Strømlinieform, og der er lagt særlig Vægt paa at holde Støj fra Hjul og Skinner borte fra Vognkassen. Føreren har sin Plads i et Førertaarn, som i Vognens Midte rager op over Tagfladen. Vognen er 22,8 m lang, 2,8 m bred og har en indvendig Højde af 1,975 m.

Maskinrummet er i Vognens Midte, hvor Bagagerum og Toiletter ligeledes er installeret. Rummene herfra til Vognens Ender er for Passagererne og udstyret med en hidtil ukendt Type Klapsæder. Lange Sidevinduer saavel som de skraa mod Vognens Midte hældende Vinduer i de strømlinieformede Vognender byder en god Udsigt. Der er ordinært 46 Siddepladser, men foruden findes paa passende Steder anbragt lignende Sæder til at benytte efter Behov, saa 60 Passagerer om fornødent kan faa Siddeplads. Vognkassen er svejset af Staal i fire Partier, og disse er samlet med Bolte paa mellemliggende Gummiisolering. To 4-akslede Trucker bærer Vognen og er placeret langt ude ved Vognens Ender. De to Aksler nærmest Vognens Midte er Drivaksler og drives ved en lang Transmissionsaksel fra Motorerne; de øvrige Aksler løber frit som almindelige Truckaksler. Hjulene er 700 mm i Diameter. Hjulbandagerne er boltet paa Hjulene, men holdt uden Berøring ved mellemliggende Gummiindlæg for at undgaa Støjoverførsel. Paa alle Hjulene



Motorvognhjul med Gummimellemlæg.  
 A. Hjulbandage. E. Hjulskive.  
 B. Gummi. F. Bremsetromle.  
 D. Gummiring. G. Hjulnav.

findes en Bremsetromle. Hver af Vognens Ender er forsynet med to Bladfjedre, som gennem Gummiblokke hviler paa Truckerne. Bæretappen paa Truckerne danner Forbindelse mellem disse og Vognkassen og hviler paa et Stempel i en oliefyldt Cylinder som med Gummimellemlæg paa Anlægsfladerne hviler paa Trucken. Forekommende Ujævnheder paa Banen ophæves ved Truckens Konstruktion for saa vidt, at Bæretappen kun paavirkes med en Fjerdedel af Hjulenes vertikale Bevægelser. Truckens Midterhjul har

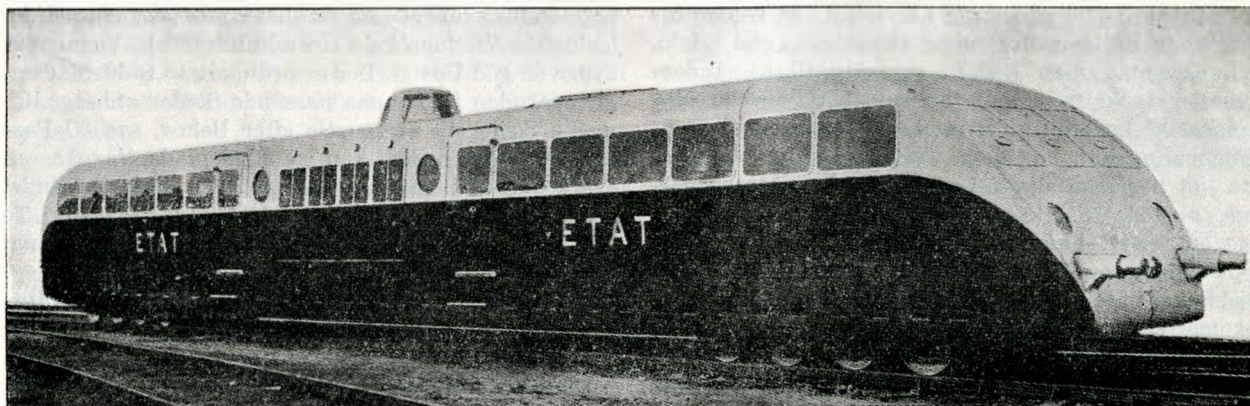
Sideforskydning i Forhold til de yderst siddende Hjul.

Motorvognen drives af 4 Stk. 8-cylindrede *Royal Bugatti* Motorer paa 200 H.K. hver. Cylindrene har 125 mm Boring og 130 mm Slag; hver Cylinder har to Indsugningsventiler og een Udstødningsventil. Motorerne er anbragt paa Tværs i Vognen parallelt med hverandre. Hver Motor har sit eget Transmissionsgear med Kobling som kan skiftes enkeltvis eller alle paa een Gang. Normalt drives hver Truck af to Motorer, men om fornødent kan een eller flere Motorer skiftes ud, og Vognen kan køres med een, to, tre eller fire Motorer. Til Brug under Rangering findes paa to Motorer et særligt Gear. Transmissionsakserne fra Gearboksen til Truckerne har en bøjelig Kobling. Bremsen virker paa Bremsetromlerne med Trykluft eller med Haandkraft. Til Vognens Ventilering findes flere Ventilatorer, hvorfra Luften ledes gennem Kanaler i Vognsiderne. Om Vinteren opvarmes Luften af Radiatorer.

Brændselsolietanken er placeret paa Underrammen og rummer 500 Liter. Vognen, som er bygget til en Fart af 150 km/T., naaede paa Prøveture uden Vanskelighed op paa 180 km/T., og løb glat og uden Vibration. Under Prøven viste det sig, at Bremsen ved 150 km's Hastighed kunde standse Vognen paa 700 m. De franske Statsbaner har placeret Ordre paa nogle Stykker af denne Type til at løbe paa Hovedbanerne.

Paris—Lyon—Mediterraner Jernbanen har anskaffet et Motortog til at løbe over lange Afstande. Det bestaar af to Vogne, som er samlet saaledes, at der ikke fremkommer Luftmodstand mellem Vognene. Hver Vogn hviler paa to 4-akslede Trucke og har en samlet Længde af 43,5 m; den totale Vægt er 61,5 Tons. Til Fremdrivning anvendes ogsaa her 4 Stk. 8-cylindrede Bugatti Motorer à 200 H.K. Toget løber fra Paris til Lyon, en Vejlængde paa 512 km og bruger med en Standsning paa et Minut i Laroche og i Dijon kun 4 Timer 10 Min. ialt. Det giver en Gennemsnitshastighed fra Start til Stop paa ca. 120 km/T. Mellem Paris og Vichy (405 km) bruger Toget 3 Timer 54 Min.

I et tysk Blad kan man læse, at Vognen, som ses paa Billedet, er sat ind mellem Paris og Deauville og gennemløber den 220 km lange Strækning paa 2



Fransk hurtigløbende Motorvogn.

Timer altsaa med en Gennemsnitshastighed af 110 km/T. Det oplyses samtidig, at til Reservetog anvendes et 2 C 1-Lokomotiv og sædvanligvis 5 Vogne, som vejer 235 Tons (23,5 Vgl.). Damptoget bruger 2 Tim. 4 Min., men har paa en enkelt Tur været nede paa kun 1 Time 50 Min., endskønt der forekommer Stigninger paa op til 1 : 110!



LOKOMOTIVFØRERNES KREDS-  
BESTYRELSESMØDE DEN 28. AUGUST 1934

PRESSENS MANGLENDE KENDSKAB TIL  
LOKOMOTIVFØRERSTILLINGEN

Selv om det for Lokomotivmændene er ubegribeligt, saa er det dog Fakta, at Pressen, naar den beskæftiger sig med Jernbaneforhold, ikke ved, om den Mand, som fremfører Togene over Banen, benævnes *Lokomotivfører* eller *Togfører*. Disse to Stillingsbetegnelser anvendes i Flæng; hvem kender f. Eks. ikke Sætninger som: »Togføreren saa Stopsignalet og satte straks Bremsen i Virksomhed«, eller »Togføreren blev opmærksom paa Faren og huggede Bremsen i«, og hvem kender ikke den kostelige Sætning, som særlig ses, naar der har været befordret kongelige Personer i et Tog: »Toget førtes af Trafikchef X....«, og saa har bemeldte Chefs Førerskab bestaaet i at sidde mageligt et eller andet Sted i Toget.

Fornyelig har et Dagblad imidlertid bragt en Notits, hvor Begreberne Lokomotivfører og Togfører er ganske usædvanligt sammenblandede. Den lyder saaledes:

HERTUG SOM TOGFØRER

*Hertugen af Saragossa blev i Spanien og lever som Lokomotivfører.*

Toget, hvormed Kong Alfons XIII og hans Familie forlod Spanien, blev ført af Hertugen af Saragossa personlig, men da Toget holdt ved Grænsen, nægtede han at forlade Lokomotivet. Han vilde aflevere Toget i Madrid. Og da han kom til en Forstaaelse med de ny Magthavere, traadte han i de spanske Baners Tjeneste og er nu Toginspektør.

Hertugen er Sønesøns Søn af Saragossas Forsvarer mod Napoleon og forøvrigt en nær Slægtning af Kong Alfons. Endnu i Kongedømmets Tid nærrede han saa stor Interesse for Maskiner, at han tog Maskoinisteksamen og derefter uddannede sig som Togfører. Han fik den Opgave at føre alle Tog med fornemme Gæster fra Grænsen til Madrid, og han har kørt baade for Kong Christian og Kong Gustaf, for Kongerne af Italien og Belgien og for mange fremragende Statsmænd.

Men efter Tronens Fald fortsatte han som ganske almindelig Lokomotivfører. Republikkens Ministre og øverste Embedsmænd saa med nogen Skepsis paa den rigt dekorerede Hertug, men han gik med saa stor Interesse op i sin Gerning og udviste saa stor Dygtighed og teknisk Indsigt, at han efterhaanden avancerede.

Han er ganske simpelt forelsket i Lokomotivet!

Det er vel nok en kostelig Historie om den stakkels Mand, som, efter at have taget Maskinisteksamen, lod sig uddanne til Togfører, men maatte gaa ned til den ganske almindelige Lokomotivførerstilling.

Den Journalist, som har skrevet denne Notits, har sikkert været stolt af sit Værk!

Punkt 1.

Protokollen godkendtes.

Punkt 2.

Formanden omtalte Sagen vedrørende »Belysning ved Trinbrætter«, i hvilken Generaldirektoratet havde tilbudt Forhandling, men som der endnu ikke var indbudt til. Mente snart, man vilde modtage den ventede Indbydelse.

Der var til 1. Distrikt indsendt en Skrivelse vedrørende forskellige Signalforhold, i hvilken Anledning Kredsen havde deltaget i en Forhandling hos Distriktschefen sammen med Repræsentanter i Signalkommissionen. Kredsen fik imødekommet alle sine Ønsker.

En Sag vedrørende Signalgivning i Vigerslev var behandlet af Formanden tilligemed flere andre Signalsager.

Nogle Spørgsmaal om Køre- og Nattimeberegning var besvaret.

Nogle Anciennitetsspørgsmaal var afgjort.

Et Par Spørgsmaal om Berettigelse til Udkommandogodtgørelse i Stedet for Køretimebetaling var afgjort.

En Sag fra Struer vedrørende Rettelser til Kørselsfordelingerne var behandlet i 2. Distrikt med tilfredsstillende Resultat.

Nogle Sager vedrørende Portørers Tjeneste som Lokomotivførere paa Rangermaskiner, naar disse anvendtes til Fremførelse af Arbejdstog var oversendt til Behandling i Hovedbestyrelsen.

Nogle Rangerture var indsendte til Udregning. Ingen var i Strid med Reglerne.

Spørgsmaalet om Motorkøretøjernes Normering med Lokomotivførere drøftedes atter meget indgaaende, og man var enige om paany at røre ved Sagen i Hovedbestyrelsen.

Det nye Politireglement drøftedes.

Man vedtog, at Spørgsmaalet om Frihed paa Jubilæumsdage skulde sendes i Hovedbestyrelsen, da der jo er andre end Lokomotivførere indenfor Organisationen, der vil komme i Betragtning.

Formanden havde været Bisidder for en Lokomotivfører i en Auditørsag.

En Sag om dobbelt Husførelse sendtes i Hovedbestyrelsen.

Formanden havde sendt Hovedbestyrelsen et skriftligt Forslag om, at Afstanden mellem Hoved- og fremskudte Signaler forøgedes fra 400 til 800 m af Hensyn til de hurtigere Tog. Dette godkendtes enstemmigt.

Flere mindre Sager var behandlet af Formanden.

Punkt 3.

Kredskassereren forelagde Regnskabet, der balancerede med 23 844,44 Kr.

Regnskabet godkendtes.

Punkt 4.

Intet at behandle.

C. T.

**MOTORFØRERKREDSSEN**

Kredsbestyrelsesmøde afholdtes d. 27. August Kl. 16 paa Foreningens Kontor. Alle var mødte. Kredsformanden bød velkommen.

*Punkt 1.*

Forhandlingsbogen oplæstes og godkendtes.

*Punkt 2.*

Kredsformanden aflagde Beretning om Virksomheden. Fra Tønder var fremsendt en Sag om Tildeling af Orlov. Spørgsmaalet var ordnet til Motorførerens Tilfredshed.

Uddannelsen af Motorførere til Samaritergerning vil nu tage sin Begyndelse sammen med Uddannelsen af det øvrige Personale.

»Mv« Motorlokomotiver vil efterhaanden blive forsynede med Varmerist.

En Tilkendegivelse over for en Motorfører, havde været Genstand for en nærmere Undersøgelse i Distriktet.

I Anledning af Hovedbestyrelsens Stilling til Spørgsmaalet om Turvalg i Motorturene i Aarhus, vedtog Kredsbestyrelsen enstemmig at beklage Afgørelsen.

Et Rangerspørgsmaal i Næstved havde været Genstand for nærmere Undersøgelse. Sagen toges til Efterretning, idet man har Opmærksomheden henledt paa Konsekvenserne.

Kredsformanden udtalte sin Tak for Arbejdet med Undersøgelse af Spørgsmaalet om Kuliltens akutte og kroniske Virkninger paa Motorførerne.

P. Jensen og O. Berrig omtalte og uddybede Spørgsmaalet om Tildeling af Tjenestefrihed.

Beretningen vedtoges.

*Punkt 3.*

En Skrivelse fra en Motorfører angaaende hans Anciennitet overlodes det til Kredsformanden at besvare.

Fra Nord- og Østjyllands Motorfører Afdeling var fremsendt en Protest i Anledning af Hovedbestyrelsens Afgørelse i Spørgsmaalet om Turvalg i Aarhus Motorture. Protesten videresendtes Hovedbestyrelsen.

Samme Afdeling fremsendte Forslag om en Deling i to Afdelinger. Toges til Efterretning og nærmere Undersøgelse.

Fra Sønderborg forelaa en Velfærdssag. Det overlodes til Kredsformanden at forhandle med Distriktet.

I Henhold til Hovedbestyrelsens Vedtagelse herom skulde Motorførererkredsens to Bestyrelsesmedlemmer modtage Referater af Møder i Forretningsudvalget, naar der var behandlet Motorførersager. Siden Januar 1934 er saadanne Referater ikke modtaget fra Hovedkontoret, ligesom Kvartalsberetninger heller ikke er modtaget. Fortrolige Skrivelser, der udsendes til Afdelingernes Bestyrelser, og som er af Betydning for Arbejdet, forbeholder man ligeledes de to Kredsbestyrelsesmedlemmer. Kredsbestyrelsen vedtog overfor Hovedbestyrelsen at beklage dette Forhold, hvorved man afskærer Bestyrelsesmedlemmerne fra at yde Afdelingen og Medlemmer Vejledning.

Det nye Politireglement blev gennemgaaet, og det vedtoges at undersøge en Del af de mere betydende Ændringer.

O. Berrig redegjorde for Arbejdet med Undersøgelse af Kuliltens Virkninger paa Motorførere. Professor Atz-

lers Artikel i »Verkehrswarte« var oversat og optaget i Bladet. Yderligere Undersøgelse var foretaget. Lettere akutte Tilfælde var prøvede, og det maa anses for uden Tvivl, at der paa flere Vogntyper udskilles Kulilte, bl. a. gennem Oliefyldningsaabningen paa Krumtaphuset. En gennemgribende Tætning af Udstødningsrør samt en Ændring af Laaget paa Oliestudsen maa anses for absolut nødvendig. Den kroniske Virkning paa Motorførernes Helbred er lidt vanskelig at bedømme paa Undersøgelsernes nuværende Stade, men det anses for givet, at den stadige Ødelæggelse af Blodets livgivende Evner ikke kan undgaa at medføre varig Skade. Det vedtoges at arbejde videre med Sagen til Opnaaelse af forebyggende Resultater. Hvilke Vogntyper der i højeste Grad udskiller Kulilte, er forskellige efter Motorens Tilstand. Saavel Førere af dieselektriske, benzinelektriske som benzinmekaniske Lokomotiver og Vogne bedes give Undersøgelsen Hjælp ved at meddele deres Erfaringer videre til Kredsbestyrelsen.

*Punkt 4.*

Regnskabet udviste en Indtægt paa 2997,13 Kr. og en Udgift paa 2892,97; Kassebeholdningen er 104,16 Kr.

*Punkt 5.*

Intet.

O. B.

**LOKOMOTIVFYRBØDERKREDSSENS  
BESTYRELSESMØDE  
den 28. August 1934.**

Alle tilstede.

*Punkt 1.* Forhandlingsbogen blev godkendt.

*Punkt 2.* En Sag fra Korsør angaaende forskellige Forhold er i den forløbne Periode undersøgt af Kredsen.

En Sag angaaende forskellige Omforandringer paa Hs Rangermaskiner oversendes til Velfærdsudvalget.

En Kullempningssag fra Struer er løst tilfredsstillende.

Paa Grundlag af en Forespørgsel fra Korsør Afd. angaaende Opslag af Elektrofører afløser paa Gb., har Kredsformanden oplyst, at Pladserne vil blive opslaaet i hele Landet, naar disse bliver ledige.

Nyborg Afd. fremsender en Række Ændringer paa deres Ture Søn- og Helligdage, som var tilsendt Afd. efter at Turene var godkendte. Kredsformanden har drøftet hele Forholdet med 2. Distrikt, som har lovet at tage al mulig Hensyn til Personalet.

En Sag fra Skiern angaaende Søndagsfrihed var undersøgt af Kredsformanden.

Slagelse Afdeling ønskede forskellige Oplysninger angaaende Afløsningstjenesten for Lokomotivførere. Disse er tilsendt Afdelingen.

Fra Østerbro forelaa en Sag angaaende Elektrofører-spørgsmaalet og Bemandingen af Rangermaskinerne. Kredsformanden har besvaret Afdelingen.

Tønder Afd. har tilsendt Kredsen en Sag angaaende Afløsningstjenesten for 2 af de fra Alsbanerne overgaaede Lokomotivfyrbødere. De to paagældende har Anciennitet fra 1. Juli 1934. Kredsformanden besvarer Sagen for Afdelingen.

Fra Padborg forelaa en Besværing over Kørselsfordelingerne i Haderslev. Kredsformanden har skrevet til



den lokale Tillidsmand i Haderslev for at faa nærmere Oplysninger om Forholdene.

En Sag fra Gedser angaaende Afløsningsforholdene for Lokomotivførertjeneste baade paa Hjemstedet og ved Udstationering. Kredsformanden tilskriver Afdelingen.

Aarhus Afd. tilskriver Kredsen, at der er dannet en 5 Mands Reserve for Lokomotivførertjeneste dersteds. I denne Forbindelse oplystes, at der er en 10 Mands Reserve i København. Kredsen drøftede dette Forhold tilligemed Motor- og Elektroførerspørgsmaalet indgaaende, som man vil drøfte videre paa H. B. Mødet.

*Punkt 3.* Kredsen gennemgik en Del Skrivelser, og man diskuterede det nye Politireglement samt Tjenestetidsreglerne.

*Punkt 4.* Kredskassereren fremlagde en Regnskabsoversigt pr. 30. Juni 1934. Det udviste en Indtægt paa 15 389,77 Kr., og en Udgift paa 16 343,65 Kr. Kassebeholdning pr. 30. Juni 1934 1 132,45 Kr. Balance 17 476,10 Kr. Regnskabet toges til Efterretning.

*Punkt 5.* Intet. C. C.

### LAANEFORENINGEN

Da Foreningens Repræsentant i Laaneforeningen vil være indlagt paa Hospitalet fra omkring den 10. September d. A., maa alle Sager Laaneforeningen vedrørende sendes til Hovedkasserer L. M. Schmidt, Svinget 17, 3. Sal, København S.

### EN NY FORSIKRINGSFORM

Et københavnsk Brillefirma, F. A. Thiele, har beriget de allerede eksisterende Forsikringsformer med en ny Form paa dette Omraade, nemlig Brille-Forsikring. Denne synes at være fordelagtig nok, idet den bestaar i, at de hos Firmaet købte Brillen uden nogen som helst Forhøjelse i den købte Brillens Pris dækker ethvert Tab, Tyveri eller anden Bortkomst, ikke alene her i København, men overalt i Danmark og Udlandet, dog indenfor Europas Grænser.

Hvorledes virker nu denne Forsikring?

Ved Køb af et Par Brillen til en bestemt Pris, modtager Kunden samtidig en Forsikrings-Police; bortkommer Brillen paa en af de ovenfor anførte Maader, udfyldes og underskrives Policen og afleveres til Firmaet, som da udleverer en anden Brille gratis, ganske som den mistede.

### TAK

Maa jeg nu ved min Afskedigelse faa Lov til gennem »Dansk Lokomotiv Tidende« at sige Tak til de mange Medlemmer af Lokomotivmandsforeningen, jeg gennem Aarene har truffet sammen med, tjenstligt eller paa anden Maade.

Jeg vil altid mindes det gode Samarbejde med Glæde.  
Ejby Station, i Juli 1934. Stoumann.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mands Død og Begravelse.  
Harriet Lehde.

### DET SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK

Fra den 18. Oktober d. A. incl. vil Bibliotekets Lokaler være henflyttet til Københavns Hovedbanegaard, Indgang: Bernstorffsgade 4 C, 2. Sal.

I Anledning af Flytningen vil Biblioteket være lukket fra den 1. til den 17. Oktober d. A. incl.

Den sidste Byttedag i de gamle Lokaler bliver Lørdag den 29. September. Og sidste Dag for Bogindsendelse dertil fra Stationer og Kontorer bliver Fredag d. 28. s. M.

I de nye Lokaler vil Boghytning første Gang ske den 18. Oktober (med Bogindsendelse fra Stationer og Kontorer den 17. s. M.).

Byttetiden er som hidtil hver Tirsdag, Torsdag og Lørdag Kl. 16,00—17,15.

## Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførerkredsen.

Skanderborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: Evald Nielsen, »Karens Minde«, Egholmsvej.

Repræsentanten for Feriehjemmet rettes til: J. S. Christensen, Østergade 10, St.

## Medlemslisten

Optaget som ekstraordinær Medlem:

1. September 1934: Pens. Lokomotivfører V. C. Vidstrup, Gb.

## Persönalia

Udnævnelse fra 1.—9.—34:

Motorfører II H. P. Laursen, Randers, efter Ansøgning ifølge Opslag til Motorfører I i Randers (min. Udn.).

Motorfører II N. H. Blume, Struer, efter Ansøgning ifølge Opslag til Motorfører I i Randers (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder J. C. Jensen, Viborg, efter Ansøgning ifølge Opslag til Motorfører II i Næstved (min. Udn.).

Togbetjent N. C. Jacobsen, Masnedsund, efter Ansøgning ifølge Opslag til Motorfører II i Næstved (min. Udn.).

*Forflyttelse fra 1.—9.—34:*

Motorfører I N. P. E. Nielsen, Næstved, efter Ansøgning ifølge Opslag til Østerport.

*Afsked:*

Lokomotivfører E. M. Jespersen, Kbhavns Godsbgd., efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30.—11.—34 (min. Afsked).

Lokomotivfører M. F. H. P. Hansen, Dbmd., Aarhus H., efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30.—11.—34 (min. Afsked).

Lokomotivfører J. D. Hubert, Odense, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—11.—34 (min. Afsked).

*Ordensdekoration:*

Lokomotivfører E. M. Jespersen, Kbhavns Godsbgd., er af H. M. Kongen under 26.—8.—34 udnævnt til Dannebrogsmænd.

**STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER**

m. v. i Juli Maaned 1934 samt i Tidsrummet April—Juli 1934 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1933 i runde Summer.

	Juli Maaned		1934	
	1934	1933	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	7 010 000	6 140 000	870 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	3 500 000	3 500 000		
Postbefordring .....	520 000	440 000	80 000	
Andre Indtægter .....	490 000	440 000	50 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>11 520 000</b>	<b>10 520 000</b>	<b>1 000 000</b>	
Driftsudgifter .....	9 370 000	8 690 000	680 000	
Afskrivning .....	510 000	480 000	30 000	
Forrentning .....	880 000	730 000	150 000	
<b>Udgifter i alt .....</b>	<b>10 760 000</b>	<b>9 900 000</b>	<b>860 000</b>	
Statens Tilskud til Driften .....	÷ 760 000	÷ 620 000		140 000

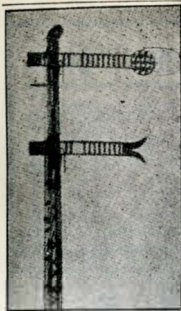
	April—Juli		1934	
	1934	1933	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	19 830 000	17 940 000	1 890 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	13 540 000	13 540 000		
Postbefordring .....	2 030 000	1 720 000	310 000	
Andre Indtægter .....	1 740 000	1 580 000	160 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>37 140 000</b>	<b>34 780 000</b>	<b>2 360 000</b>	
Driftsudgifter .....	34 380 000	32 520 000	1 860 000	
Afskrivning .....	2 030 000	1 900 000	130 000	
Forrentning .....	3 330 000	2 940 000	390 000	
<b>Udgifter i alt .....</b>	<b>39 740 000</b>	<b>37 360 000</b>	<b>2 380 000</b>	
Statens Tilskud til Driften .....	2 600 000	2 580 000		20 000

*D. S. B. Juli 1934.*

Indtægten af Personbefordringen har i Juli 1934 været 870 000 Kr. større end i Juli 1933. Naar bortses fra Stigningen i Indtægten af Rutebildriften — ny tilkomne Ruter —, har der været en Stigning i Personbefordringsindtægten *paa Banerne* af ca. 600 000 Kr. eller ca. 10 pCt., og paa Indtægten af Postbefordring og paa andre Indtægter har der været en Stigning paa ca. 130 000 Kr., medens Indtægten af Godsbefordringen i Juli 1934 er den samme som i Juli 1933.

I de egentlige Driftsudgifter er der en Stigning paa 680 000 Kr. Foruden større Udgifter til den forøgede Rutebildrift og til Brændsel hidrører Stigningen navnlig fra Udgifter til den elektrificerede Nærtrafik, Udgifter til Sporarbejder (Udretning af Kurver) og Forhøjelse af Reguleringstillægget til ansatte og pensionerede.

Afskrivnings- og Forrentningsudgiften er steget med 180 000 Kr. Det samlede regnskabsmæssige Resultat af Maanedens Drift bliver herefter 140 000 Kr. bedre end i Juli Maaned i Fjor.



## 50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi

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

tilbyder d'Hrr. Tjenestemænd 1ste Kl.s Herreskræderi og Konfektion 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**

## DET GJENSIDIGE FORSIKRINGSSELSKAB „DANMARK“

LIVSFORSIKRINGSAFDELINGEN

Fra den 11. September d. A.  
 udbetales Bonus for Femaaret 1929—33  
 i Livsforsikringens Hovedafdeling.

Deltagelse i denne Bonusfordeling er betinget af, at Forsikringen er tegnet under gensidigt Ansvar inden den 1. Oktober 1924 og med Policenummer under 80000, samt at Forsikringen var i Kraft den 31. December 1933 og ikke i 1934 er ophørt ved Dødsfald eller normalt Udløb, i hvilket Tilfælde Bonus allerede vil være udbetalt.

Udbetalingen til Statsbanefunktionærer finder Sted ved skriftlig eller personlig Henvendelse alle Hverdage (undtagen Lørdag) mellem 10—3 til Generalagenturets Incassokontor i København, Vestre Boulevard 34, 3die Sal (Selskabets Ejendom).

Policen eller (dersom denne er belaaet i Selskabet) Genpart af Laane-Obligationen maa være til Stede ved Udbetalingen. Sker Henvendelse om Udbetaling til Generalagent Jens Prip i Esbjerg, videresender han Sagen til Incassokontoret i København. For de Policer, der er belaaet i Statsfunktionærernes Laaneforening, vil Bonus — uden Anmodning fra den Forsikrede — blive ekspederet derfra.

For Forsikringer, der er tegnet efter 1. Oktober 1924 med Numre fra 80000 og derover, udbetales Bonus sammen med Forsikringssummen, naar denne forfalder til Udbetaling.

De i Livsforsikringens Underafdelinger (herunder Folkeforsikringsafdelingen) tegnede Forsikringer deltager heller ikke i nærværende Bonusfordeling, idet der for disse gælder særlige Bonusregler.

København, i September 1934.

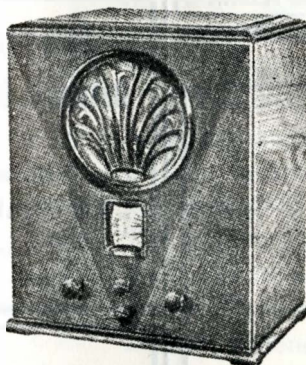
DIREKTIONEN.

NEUTROFON

**NEUTROFON**  
 Jubilæumsmodtager.

Paa en lysende Skala kommer Stationerne frem een for een, blot ved Drejning paa en enkelt Knap, med en Styrke og Klangskønhed, som overgaar alt, hvad der er fremme. De enkelte Stationer adskilles knivskarpt.

Pris Kr. 430,00.



NEUTROFON

**NEUTROFON**  
 Jubilæumsapparat

er en Modtager, som i særlig Grad er falden i Jernbanemænds Smag. Vi har liggende Anbefalinger fra en Række Lokomotivførere, som er kendt af alle indenfor Standen. Skriv til os, saa vi kan tilsende Dem en Afskrift af disse Anbefalinger.

POUL PETERSEN  
 ROLIGHEDSVEJ 10 - KBHVN. V.  
 TELEFONER: 15 122 - 15 123 - 15 124

## JERNBANEMÆND FRA HELE LANDET ANBEFALES

Nyt Hotel-Inventar, varmt og koldt Vand, Telefon paa alle Værelser.  
 Lydløs Lyssignal. Elevator. Gratis Bad. Værelser fra Kr. 3.50.

**HOTEL NORDLAND**

Vesterbrogade 22, Københ. V., Centr. 3200

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 5. September 1934.

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.



**Krone-Smergellærred**

faas overalt

— i Ark og Ruller. —



# Marketenderiet

i Centralværkstederne og Godsbanegaardens Lokomotivremise anbefales.

DRIFTSUDVALGET



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.

**TANDLÆGE**

**S. A. MARTENSEN**

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10-8 og 8-7  
Lørdag 10-2.

Telf. Vester 3330.

**Enghave Plads 6**

Tandlæge

**FRK. SØRENSEN**

Konsultation: 10-7.

**Istedgade 69.**

Telf. Vester 906.

**DAME- & HERRE-SALON**  
Jagtvej 30.

Hurtig, proper og reel Betjening.

Alt til rimelige Priser.

NB. Klipning 75 Øre.

Nye, mod. Apparater til Permanent.

Ærbødigst Anthon Pedersen.

**Køb danske Varer!**



**Hyg. Gummivarer — Modersprøjter.**

Brochure om Pessarier, Børnefødslernes Begrænsning, samt vort rigt illustrerede Katalog sendes gratis og diskret mod 35 Øre i Frimærker til Eksporthomkostninger.

**Amk. Gummi-Industri, Afdl. D.** Vestergade 3. København K.

**Møbellageret „FIDUSEN“**

(J. WILLUMSEN)

Oehlenschlägersgade 29 - Telefon Vester 8546

Nye Møbler i alle Stilarter Brugte Møbler tages i Bytte

- Eget Snedkerværksted -

Overslag og Tegninger gives

Lempelige Betalingsvilkaar

**Denny Laanebank** <sup>A</sup>/<sub>S</sub> Vestre Boulevard 9-11 Telf. 438 og 9708

Laan til Tjenestemænd mod Kautionsforsikring. Selvskyldnerkaution, solidarisk Ansvar eller anden Sikkerhed. — Anerkendt af Staten, Københavns Magistrat og Frederiksberg Kommune som berettiget til at modtage Lønfor-skrivninger fra Tjenestemænd.

**Brødr. Braun's**  
**Kentucky Skraa**

**BLOMSTER**

„Eranthis“

Enghaveplads 11.

Telefon Vester 8837

**Kistedekorationer**

THIELE'S

**GRATIS**

Forsikring giver fuld Erstatning for bortkomne

**BRILLER**

3 · Købmagergade · 3

Fællesforeningen for  
Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:

**15 Njalsgade 15**

København

Telef. 4015.

Telef. 4015

**ALBANI**  
PILSNER OG LAGER  
ØLLET DER SMAGER



**ALTID BEDST**

**Armatur og Kedelrør til Lokomotiver. BANG & PINGEL, København V.**