



35. Aargang N^o 1

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN .

5. Januar 1935

VED AARSSKIFTET

Som saa mange af dets Forgængere har det Aar, vi nys har forladt, bragt Skuffelser og Ærgrelser. Men da de fleste Mennesker heldigvis er besjælet af en vis Optimisme, derved at de ved stadig at holde fast ved Troen paa det godes, det retfærdiges Sejr, er i Stand til at bevare det gode Humør og se nogenlunde ligevægtigt paa Forholdene, saa er en Del af Aarenes Skuffelser og Ærgrelser gemt hen, og kun dem fra den seneste Tid er i frisk Erindring.

Lokomotivmændene vil dog ikke være rigtige Vulkansønner, dersom de ene hæftede sig i det forbigangne, i de dem overgaaede Skuffelser og i en svunden Tids Ærgrelser. Nej, ogsaa vi haaber paa det godes, det retfærdiges Sejr. Derfor gaar vi ind i det nye Aar med oprejt Pande og med Troen paa, at det snart maa staa vor Administration klart, at de senere Aars Skærpelse af Tjenesteforholdene har været en *Fejl*, og at der *er* taget for lidt Hensyn til Lokomotivpersonalet.

Samtaler med forskellige ledende Personligheder indenfor Trafikafdelingen viser klart og tydeligt, at der ved Tilrettelæggelse af Køreplanen er regnet med Lokomotivpersonalets Forstaaelse af, at Togene *bør* være rettidige. Fra vor Side er det Gang paa Gang hævdet, at de ansatte Køretider vel er smaa, men at vi ikke engang har dem at disponere over, fordi de ansatte Holdetider kun i yderst faa Tilfælde overholdes. Dersom Togene skal rettidigt frem, maa Lokomotivpersonalet altsaa indkøre den

Tid, der tabes paa Stationerne, og alene dette er selvfølgelig en Skærpelse af Tjenesten. Trafikafdelingens Folk er klare over dette Forhold. De indrømmer, at de ved Tilrettelæggelse af Køreplanerne har regnet med, at Lokomotivpersonalet ikke vilde svigte, men som hidtil gøre alt for, at Togene kan komme mest muligt rettidigt frem trods Forsinkelser paa Stationerne. Men vor egen Afdelings Folk har været mærkværdig uforstaaende overfor den Kendsgerning, at Lokomotivtjenesten ikke taaler Stramninger, tværtimod. Personalets Utilfredshed naaede i 1934 sit hidtidige Kulminationspunkt, og vi er ganske uforstaaende overfor Trafikministerens Holdning.

Hammer-Sagen, hvor Generaldirektøren uden Auditorundersøgelse uden Adgang til Forsvar, uden Hensyn til Ret og Rimelighed og uden blot at meddele Lokomotivfører Hammer, at han efter Generaldirektoratets Mening havde gjort sig skyldig i en Tjenesteforseelse, idømte et af vore Medlemmer den højeste efter Tjenestemandsløven tilladte Bøde, hører ogsaa til de af det svundne Aars Begivenheder, som vil holde sig i Erindringen. Sagen vakte betydelig Opsigt i hele Landets Presse, og samtlige Tjenestemænd var opbragt over den uhørte Tilsidesættelse af Tjenestemandsløvens retsbeskyttende Bestemmelser.

Jernbanemæssigt set har det forløbne Aar sikkert befæstet Publikums Sympati for Statsbanerne. I Foraaret fik vi de nye MP-Vogne, som hurtigt faldt i Publikums Smag. Selv om der efterhaanden viser sig en Del Modvilje mod at køre i selve Motorvognen, fordi den særlig

under Opholdet paa Stationerne ryster meget kraftigt, saa har disse Vogntyper dog holdt Populariteten, fordi de baade kan præstere en stor Hastighed og accellererer meget hurtigt. Disse Vognes Indsættelse i Driften medfører hel eller delvis Motorisering paa andre Strækninger.

Ogsaa Ibrugtagelsen af den elektriske Bane Frederiksberg—Hellerup og Valby—København H.—Klampenborg hører til de af Aarets Nyheder, som har været velset af Publikum. Desuden bør nævnes, at Statsbanerne efterhaanden har faaet en meget omfattende Automobildrift, idet der nu drives Personbilruter paa en Strækning af ialt 2245 km. I mange Tilfælde har Statsbanerne indført nyt og bedre Materiel.

Medens der saaledes paa næsten alle Omraader moderniseres og rationaliseres, dels for at opnaa den hurtigst mulige Trafik, dels for at gøre selve Rejserne saa behagelige som muligt, saa ser det ud til, at Maskinchefen ikke kan bringes til at være en Smule moderne ogsaa paa Damplokomotivernes Omraade. Det vil sige, at der vises Interesse for nogle af de mange Forslag om Velfærdsforanstaltninger paa Lokomotiverne. Dette gælder baade de smaa og de større Forslag, som f. Eks. mere tidssvarende Belysningsforhold.

I en Tid, hvor det synes som om Interessen for alt, hvad der drives med Olie som Kraftkilde i Stedet for med Kul, er stor, er det med Tilfredshed, at alle Damphestens mange Tilhængere ser, at Problemet »Kul eller Olie« endnu ikke er uddebatteret. Udenlandske Baner anstiller stadig Forsøg med nye Damplokomotivtyper, som tager Sigte paa at opnaa meget høje Hastigheder og dog bibeholde Damplokomotivets forskellige Fordele overfor Dieselmotoren.

Det forløbne Aar bragte Afslutning paa Omordningen af Statsbanepersonalets Sygekasser. Resultatet blev ikke, som det efter Generaldirektoratets første Stilling maatte formodes. Ved dygtige Repræsentanter lykkedes det at finde en Form, saaledes at der sikkert paa dette Omraade er skabt Betingelser for en levedygtig og livskraftig Kasse, med hvilken der vil kunne opnaas gensidig Tilfredshed.

Ved en Omtale af det gamle Aar maa det ogsaa erindres, at Stigning i Varepriserne i og for sig berettigede Tjenestemændene til 2 Portioners Stigning af Reguleringsstillægget,

men det maa jo indrømmes, at der kunde være noget skævt i, at Regeringen til Støtte for Landbruget gennemførte visse prisforhøjende Foranstaltninger og samtidig gav Tjenestemændene Dækning for denne Prisstigning, medens den øvrige Del af Befolkningen maatte lade Udgiftsstigningen udækket. Som de gode og forstaaende Borgere, Tjenestemændene nu engang er, viste de deres Borgersind ved at tiltræde Regeringens Forslag om at nøjes med en Stigning paa kun 1 Portion Reguleringsstillæg.

Kort efter det gamle Aars Begyndelse udtalte Maskinchefen, at Administrationen nu i Princippet var enig i, at vi nødvendigvis maatte indføre Trykluftbremsen. Umiddelbart før Aarets Afslutning udtalte Generaldirektøren, at TrykluftbremSENS Indførelse ikke mere ligger saa langt ude i Fremtiden. Vi maa altsaa have Lov til at glæde os til, indenfor en overskuelig Fremtid at se et af de af Personalet gennem mange Aar rejste sikkerhedsmæssige Krav gennemført. For vort Vedkommende hilser vi denne Foranstaltning med Glæde, og kan det i det nye Aar lykkes at faa Bugt med den trykkende Avancementsmisère samt at skabe Forstaaelse for forbedrede Tjenestetidsforhold, mener vi, at Medlemmerne kan hilse det nye Aar velkommen.

Glædeligt Nytaar!

GÆLDER REGLEMENTERNE KUN FOR PERSONALET? MEN IKKE FOR ADMINISTRATIONEN

Under Hensyn til, at man i en saa stor Virksomhed som Statsbanerne ikke kan have de samme Spørgsmaal afgjort paa forskellig Maade rundt omkring i Landet, udgives forskellige tjenstlige Reglementer, i hvilke der er foreskrevet, hvorledes man i dette, hint eller andre Spørgsmaal skal forholde sig.

Et af disse Reglementer, Ordresamling Serie C, indeholder »Almindelige Sikkerheds- og Ordensbestemmelser«, og da dette Reglement altsaa omfatter Sikkerhed og Orden, turde det være nærliggende, at dets Bestemmelser overholdtes ikke alene af Personalet, men ogsaa af Administrationen. At dette desværre ikke er Tilfældet, vil vi her vise et Eksempel paa.

En af de mest betydningsfulde Ordre i hele

det nævnte Reglement er Nr. 26, som vedrører Rangerarbejdet, og hvad der derunder skal iagttages. De i denne Ordre nedlagte Bestemmelser har for adskillige Tjenestemænds Vedkommende medført Paatale, fordi en eller anden af dem ikke var overholdt.

I Afsnit 11 »Rangering paa Maskintjenestens Sporomraade hedder det f. Eks. saaledes:

»Lokomotiverne skal paa Stationerne i Reglen ledsages af Stationspersonalet til og fra Grænsen for Maskintjenestens Omraade. Paa Maskintjenestens Omraade skal Toglokomotivernes Lokomotivfyrbødere betjene alle modgaaende Sporskifter, jfr. Afsnit 5, Stk. 2. Rangermaskiner, Motorlokomotiver*) og Motorvogne*), der kun betjenes af een Mand, skal dog af Stationspersonalet ledsages til og fra selve Lokomotivremisen.«

Denne Ordre lader altsaa ikke nogen som helst Tvivl. Samtlige eenmandsbetjente Køretøjer skal paa Maskinafdelingens Sporomraade være tomandsbetjente, idet Stationspersonalet skal ledsage dem til og fra selve Remisen. Den i Fodnoten omtalte særlige Ordning for København H.s Vedkommende bestaar deri, at Motorlokomotiver og -Vogne ikke ledsages af Stationspersonalet, saaledes som Rangermaskinerne gør det, men af en Remisearbejder. 1. Distrikt har altsaa fundet det rigtigt at rette sig efter Generaldirektoratets Ordre, men 2. Distrikt har ikke været helt af samme Opfattelse. Vi har nemlig modtaget en Del Meddelelser om, at Distriktet lod baade Rangermaskiner og Motorkøretøjer køre uden Ledsagelse paa Maskinafdelingens Sporomraade i Aarhus, og da vi var saa naive at tro, at Generaldirektoratets foran citerede Ordre ogsaa gjaldt for 2. Distrikt, tilskrev vi Distriktet saaledes:

»Foranlediget ved Ibrugtagelsen af de nye Dværgsignaler i Aarhus har vi modtaget forskellige Henvendelser vedrørende Ledsagelse af Rangerlokomotiver og Motorvogne.

I den Anledning tillader vi os at henlede Opmærksomheden paa, at det i Ordre C 26, Stk. 11, er foreskrevet, at eenmandsbetjente Maskiner skal ledsages til og fra selve Lokomotivremisen.

Paa Godsbanegarden er Forholdet ordnet paa den Maade, at Rangerlokomotiverne afhentes i henholdvis ledsages til Remisen af Stationspersonalet, medens Motorlokomotiver og -Vogne ledsages af en Remisearbejder mellem Remisen og Trafiktjenestens Sporomraade og omvendt. En lignende Ordning kan formentlig gennemføres i Aarhus. Under alle Forhold henstiller vi, at der snarest træffes en Ordning med Hensyn til Ledsagelse af eenmandsbetjente Køretøjer.

I denne Forbindelse tillader vi os at oplyse, at vi paa Forespørgsel har meddelt vore Medlemmer i Aarhus, at Indførelsen af de foran nævnte nye Dværgsignaler ikke har medført nogen Forandring i Forholdet med Hensyn til Maskiners Tilkobling til Tog, hvilket vi allerede gjorde opmærksom paa, da Spørgsmaalet om Indførelse af den nye Signaltpe forhandles mellem Generaldirektoratet og vor Organisation.«

Det fremgaar heraf, at Hovedbestyrelsen gik ud fra, at det nærmest var en Formalitet, da det skete formentlig beroede paa en Misforstaaelse fra en eller anden højere Tjenestemands Side. Som Følge deraf kan det ikke nægtes, at Distriktets Svar var en Overraskelse; det lød i al sin Enkelthed saaledes:

»I Anledning af Foreningens Skrivelse af 4. f. M. — Journ. Nr. 2595 — bl. a. angaaende eventuel Ledsagelse af eenmandsbetjente Køretøjer mellem Remise og Perron paa Aarhus H. Station, meddeles, at Sagen efter en her foretagen Undersøgelse er fremsendt til Generaldirektoratets Afgørelse.«

Generaldirektoratets Svar foreligger endnu ikke, men dersom det ikke er Hensigten at slaa fast, at der gælder een Ret for Administrationen og en anden for Personalet, saa ønsker vi i hvert Fald allerede nu at fastslaa følgende:

Enten rejser 2. Distrikt ikke mere Paatale overfor Personalet med Hensyn til Tilsidesættelse af en eller anden af Generaldirektoratet udstedt reglementarisk Sikkerhedsbestemmelse, eller ogsaa giver Generaldirektoratet Distriktet Besked paa, at det selvfølgelig selv maa foregaa Personalet med et godt Eksempel, og derfor først og fremmest selv maa overholde de Bestemmelser, det kræver, at Personalet skal følge.

*) For København H. Station gælder dog en særlig Ordning.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

»Fred paa Jorden«.

Under ovenstaaende har Redaktøren skrevet en Artikel i det sidste Blad for 1934. Redaktøren skriver om Uroen saavel inden for vor Organisation som rent politisk.

Uroen inden for vor Organisation skyldes — mener Redaktøren —, at Medlemmerne synes Hovedbestyrelsen ikke har været tilstrækkelig initiativrig over for Fremskaffelse af bedre Tjenestetidsregler og Fremfremmelsspørgsmaalet.

Dette er sikkert rigtigt, og naar Redaktøren ønsker, at disse Forhold maa blive ordnede i det nye Aar, udtaler han sikkert et Ønske, der har Medlemmernes Tilslutning, idet vi haaber, Kongressen til Foraaret vil skabe Klaring af de Forhold, der har fremkaldt Uroen.

Men for at det kan ske, maa alle Medlemmer forstaa deres Ansvar og troppe op til de Møder, der nu skal holdes ude omkring i Afdelingerne, hvor der vælges Afdelingsbestyrelse, og huske paa, at det som Regel er Afdelingsbestyrelserne, der atter vælges til delegerede, og saaledes kommer til at bedømme Ledelsens Arbejde; og jeg vil synes det rigtigst, hvis der kun møder faa til saadanne Møder, at lade Valg af Bestyrelsesmedlemmer og delegerede foregaa ved Urafstemning.

Valgene — særlig denne Gang — er efter min Mening saa vigtige, at vi ikke har Raad til at sende Repræsentanter til Kongressen, der er valgt med 6 Stemmer fra en Afdeling paa 70 Medlemmer.

Jeg vil paa nuværende Tidspunkt ikke udtale mig for eller imod Hovedbestyrelsen, men kun fremhæve det absolut nødvendige, at de valgte delegerede er i nøje Kontakt med Medlemmerne, for saa bliver Hovedledelsen det ogsaa; og lad os huske, vor Organisation har staaet sin Prøve, som det eneste Midde til at fremskaffe taalelige Kaar saa vel økonomisk som tjenstlig, og lad os ikke — selv om vi ikke er tilfredse — lukke Øjnene for de Fremskridt, vor Organisation har fremskaffet.

Har Ledelsen forsømt noget eller lavet noget, der var urigtig, skal den staa til Ansvar paa Kongressen og tage Konsekvensen deraf.

Maa jeg til Slut ønske Hr. Redaktøren glædeligt Nytaar med Fred paa Jorden.

Fredericia i December 1934.

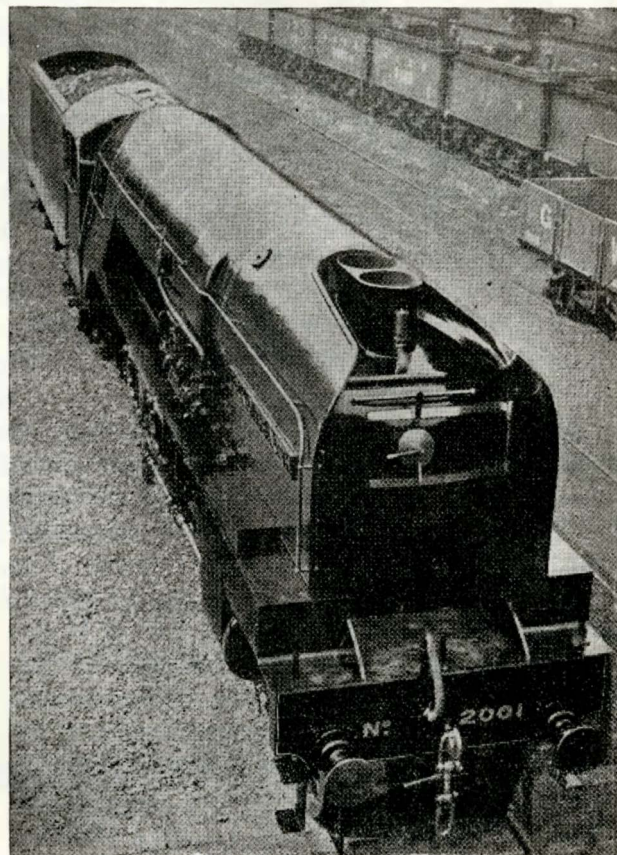
Th. Jensen.

NYE ENGELSKES LOKOMOTIVER

London—Nordøst Banen har ifølge »The Locomotive« paa dens Værksteder i Doncaster bygget 2 Stk. 1 D 1-Trecylinder Eksprestogslokomotiver til at fremføre den svære Østkyst-Ekspres paa Linien Edinburgh—Aberdeen. Lokomotiverne er konstrueret af Maskindirektør Gresley og afviger i Udseende fuldstændig fra de sædvanlige engelske Lokomotiver. Kedlen er dog i Konstruktion og Størrelse i Hovedsagen den samme, som Banen anvender paa andre

Lokomotiver; Fyrkassen er blot tilmaalt noget længere for at faa en Risteflade paa 4,6 m². Rundkedlen er konisk, 1757 mm i det forreste og 1956 mm i Diameter i det bageste Kedelhælte, og da Rundkedlens Midterlinie ligger 2680 mm over Skinnehøjde og Profilgrænsen er 3900 mm, er Domen kun 250 mm høj og helt skjult under Kedelbeklædningen.

Fyrkassen er 3275 mm lang og 2552 mm (lig Førerhusets Bredde) bred ved Risten. Den har en Hedeflade paa 21,5 m², deri medregnet et mindre



Lokomotivets Dimensioner:

Cylinderdiameter	533 mm
Slaglængde	660 mm
Drivhjulsdiameter	1880 mm
Løbehjulsdiameter (forreste)	965 mm
Løbehjulsdiameter (bageste)	1120 mm
Fast Hjulafstand	5945 mm
Total Hjulafstand	11550 mm
Risteflade	4,6 m ²
Hedeflade i Fyrkassen	21,5 m ²
Hedeflade i Rørene	231,5 m ²
Førdampningshedeflade	253,0 m ²
Overhedeflade	59,0 m ²
Total Hedeflade	312,0 m ²
Damptryk	15,5 at
Tjenestevægt med Tender	168,0 t
Adhæensionsvægt	82,0 t
Total Længde	19,2 m
Trækkekraft	19,6 t
Tenderens Vandbeholdning	22,0 t
Tenderens Kulbeholdning	8,0 t

Forbrændingskammer. Disten er 2185 mm lang og 2130 mm bred. Afstanden mellem Rørvæggene er 5788 mm. Kedelrørene bestaar af 43 Stk. 130 mm Overhederkedelrør og 121 Stk. alm. Kedelrør. Fyrkassen er fremstillet af 15—30 mm Kobberplader, medens Rundkedlen, Fyrkasseskappen, Sadel- og Dørpladen er af Staalplader i Tykkelser mellem 14 og 20 mm. Damptrykket er 15 Atm. Sikkerhedsventilerne er to 90 mm Pop-Ventiler. Kedlens højeste varige Ydelse er 1777 H.K.

Forsøgsvis har det første Lokomotiv faaet Ventilstyring med roterende Kamaksel og 205 mm Indstrømningsventiler og 230 mm Udstrømningsventiler, medens det andet har faaet Heusinger Styring med 230 mm Stempelglidere. For at faa den mindst mulige Modstand i Kraftdamprørene har disse faaet den antagelige Diameter af 180 mm, og af Hensyn til det fornødne Vakuum i Røgkamret ved det lavest mulige Spildedamptryk er Lokomotiverne udrustet med Dobbelt-Skorsten og Udgangstætter af Kylchaps System.

Cylindrene med tilhørende Ventil- og Gliderkasser er støbt i et Stykke. Drivhjulene er 1880 mm i Diameter, de forreste og bageste Løbehjul er henholdsvis 965 og 1120 mm. Driv- og Kobbelhjulenes Akselhalse er 240 mm i Diameter og 280 mm lange. De bageste Løbehjul har af Hensyn til den oven paa liggende Askekasse faaet udvendige Akselkasser. De udvendige Drivtappe er 170 mm i Diameter og 150 mm lange; de midterste Kobbeltappe er 190 mm tykke og Længden er 115 mm. For de øvrige Kobbeltappe er Maa-lene henholdsvis 120 og 130 mm. De indvendige Drivtappe paa Krumtapakslerne er 240 mm tykke og 150 mm lange.

Til Hemning af Luftmodstanden er Førerhusets Forvæg tildannet med en fremad vendende Spids. Paa Røgkamrets øverste Runding er der under Skorstenen dannet en Forsenkning med en plan Flade, som skraaner ned mod Røgkamrets Midte og bærer Skorstenen. Forsenkningen omslutes til Dels af Kedelbeklædningen og virker saaledes, at Røg og Damp under Farten tvinges til Vejrs. Lokomotiverne er udrustet med Vakuumbremse, som virker paa de koblede Hjul. Tenderen er 8-hjulet med 1060 mm Hjul. Ved at svejse Tenderens Kul- og Vandkasse er der opnaaet stor Vægtbesparelse.

F. Spær.



MOTORFØRERNES KREDSBESTYRELSESMØDE

afholdtes Mandag den 10. December Kl. 16.30 paa For-
eningsens Kontor.

Alle var mødte.

Pkt. 1. Forhandlingsbogen.

Forhandlingsbogen oplæstes og godkendtes.

Pkt. 2. Beretning om Virksomheden.

Kredsformanden aflagde Beretning om Virksomheden. Værelseforholdene i Sønderborg var nu forbedrede gennem

forskellige Reparationer og Anbringelse af en Dobbeltjør til Remisen.

Den i Referatet for forrige Kredsbestyrelsesmøde om-
talte Varmerist paa Mv Lokos var desværre paa Grund af indtrufne Begivenheder strandet. Man forsøger nu en anden Løsning af Sagen.

I Mp Motorvognes Førerrum vil der af Hensyn til Udluftning og Forhindring af Dugdannelse paa Ruderne, blive anbragt en Luftventil, efterhaanden som Vognene gaar til Værksted.

For at forhindre, at Dødmandsanordningen paa Motorlokomotiver og Vogne skal kunne sættes ud af Kraft ved, at Motorføreren under Besvimelser falder over Gashaandtaget eller faar Foden i Klemme ved Pedalen, vil der snarest blive foretaget forskellige Ændringer, tilsigtende at gøre Anordningen saa effektiv som muligt.

Motorførerpladserne i Aarhus er nu opslaaede og vil antagelig blive besat fra Nytaar.

Kredsformanden meddelte, at han, som tilskrevet, nu afløste til Stadighed som Lokomotivmester, og at han derfor havde stillet sit Mandat til Raadighed. Kredsbestyrelsen vedtog under Hensyn til Hovedbestyrelsens Stilling. Medlemmers Tilslutning paa Afdelingsmøder, samt de kommende Arbejder, at udtale sin Tillid og anmode ham om at fortsætte til Kongressen.

En Række personlige Skrivelser var besvaret af Kredsformanden, der ligeledes havde deltaget i en Række Afdelingsmøder.

I Anledning af Ildløs i Ml Vogne vedtoges det paa Forslag af P. Jensen at rejse Kravet om større Ildslukere i disse Vogne. Sagen oversendtes til H. B.

Pkt. 3. Foreliggende Sager.

Et Anciennitetsspørgsmaal fra Tønder henvistes til Hovedbestyrelsen.

En Anmodning fra Elektroførere om Levering af Regnfrakker videresendtes til Hovedbestyrelsen.

I Anledning af Hovedbestyrelsens Arbejde med Forslag til nye Love drøftede Kredsbestyrelsen forskellige Muligheder. Man fastslog kun at kunne anbefale enten et Enhedsforslag eller et Tre-Kreds-Forslag.

Pkt. 4. Regnskabsoversigt.

Regnskabet udviste en Indtægt af 4377 Kr. 45 Øre, en Udgift af 4232 Kr. 99 Øre. Kassebeholdning 144 Kr. 46 Ø.

Pkt. 5. Eventuelt.

Intet.

O. B.

HAANDSKRIFT OG PROFESSION

Forholdet mellem et Menneskes Karakter og Skrift er ofte — og med godt Resultat — blevet undersøgt.

Derimod har Studierne over Haandskrifter inden for de enkelte Professioner været mindre omfangsrige. Da enhver Profession fordrer bestemte Egenskaber til sin Udøvelse, maa man formode, at Udøvere af samme Profession maa have fælles typiske Træk i Skriften.

Undersøgelser af disse Forhold bliver nu offentliggjort i en Bog af den nu i København bosiddende Skrifteksper

Planer. Et Kapitel af denne Bog skal omhandle Haandskriften af Jernbanemænd. For at skaffe et saa omfangsrigt Materiale som muligt til dette Arbejde, hvis Fremme ligger i den grafologiske Forsknings Interesse, bedes alle Læsere af vort Blad tilsende nævnte Skriftekspert en kort, mindst 10—15 Liniers Prøve af deres sædvanlige Haandskrift med Angivelse af deres Alder og Stilling. (Adr.: Hr. F. Planer, Studiestræde 67, København V.)

Hr. Planer vil som Tak for den tilsendte Skriftprøve gratis meddele hver Indsender en kort Karaktertydning paa Grundlag af Haandskriften.

PENSIONISTERS FRIPAS

Fra 1. Januar 1935 udleveres de Friпас, der efter de gældende Regler tilstaas pensionerede ansatte, deres Hustruer samt Enker efter ansatte eller pensionerede, saaledes:

I 1. Distrikt, saafremt den paagældende ansatte ved sin Afsked (Død) var tjenestegørende i 1. Distrikt.

I 2. Distrikt, saafremt den paagældende ansatte ved sin Afsked (Død) var tjenestegørende i 2. Distrikt eller Centralværkstedet. Aarhus.

I Generaldirektoratet, saafremt den paagældende ansatte ved sin Afsked (Død) var tjenestegørende under Generaldirektoratet, Søfartsvæsenet, Centralværkstedet, København, eller Værkstedet, Nyborg.

LOKOMOTIVFØRERNES SANGFORENING

Den 3. December samledes en Kreds af Lokf. fra Gb. med det Formaal under private Former at stifte en Sangforening for Indøvelse af firstemmig Sang og Afholdelse af selskabelige Sammenkomster og Udflugter for Medlemmer med Damer. Kontingentet for Medlemmer er sat til 1 Kr. pr. Maaned for aktive og 50 Øre for passive, man paatænker i Februar at starte med en lille Fest under beskedne Former, og Ledelsen haaber paa mange Kolligers Indmeldelse i den nærmeste Fremtid.

Bestyrelsen.



Forflyttelse efter Ansøgning ifølge Opslag fra 1.—1.—35:

- Motorfører I T. P. Andersen, Randørs, til Aarhus H.
- Motorfører I H. R. Pedersen, Tønder, til Aarhus H.
- Motorfører I V. B. H. Lund, Tønder, til Aarhus H.

Afsked:

Lokomotivfører C. P. Christensen (Wigen), Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—3.—35 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfører A. M. K. Valentin, Kbhavns Godsbgd., den 8.—12.—34.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

Nye Bøger.

- | Sj.-Palater | 191.-1910 | |
|-------------|-----------|---|
| 16911b | 15805b | Mann, Th.: Den unge Josef. |
| 17211 | 16268 | Nielsen, Ebbe: Den glade Ferie. |
| 17212 | 16275 | Bendow, P.: Heigaard & Co. |
| 17213 | 16345 | Togeby, S.: Svend Eriks Dagbog. |
| 17214 | 16343 | Meyn, N.: O. K. Fortælling. |
| 17215 | 16225 | Asch, S.: Sct. Petersborg. |
| 17216 | 16229 | Birke, L.: De to, som blev. |
| 17217 | 16230 | Bloem, W. J.: Manden, der klarede denne Tid. |
| 17218 | 16265 | Frich, Ø. R.: Havfruens Søn. |
| 17219 | 16243 | Gunnarsson, G.: Hvide-Krist. |
| 17220 | 16247 | Nordhoff og Hall: Mytteri. |
| 17221 | 16237 | Fabricius, J.: Komedianten drog forbi. |
| 17222 | 16236 | Feuchtwanger, L.: Slægten Oppenheim. |
| 17223 | 16242 | Gudmundsson, K.: Det hellige Fjeld. |
| 17224 | 162226 | Barclay, F.: Fruen til Shenstone. |
| 17225 | 15792b | Buchholtz, J.: Frank Dover. |
| 17226 | 16232 | Cather, W.: Døden henter Ærkebiskoppen. |
| 17227 | 16253 | Voss, R.: Drengen fra Rom. |
| 17228 | 16240 | Gibbs, Ph.: Kampen for Freden. |
| 17229 | 16239 | Fleuron, S.: En Raabuks Hændelser. |
| 17230 | 16293 | Lewis, S.: Kunstværket. |
| 17231 | 16251 | Rung, O.: Skæbner og Skurke. |
| 17232 | 16281 | Deeping, W.: Den lille By. |
| 17233 | 16238 | Fischer, Leck: Det maa gerne blive Mandag. |
| 17234 | 16282 | Ehrencron-Kidde, A.: Herskabet Lilja. |
| 17235 | 16303 | Nygaard, F.: Sol staar op. |
| 17236 | 16302 | Nilsson, N.: Flugten. |
| 17237 | 16289 | Jarrett, G.: Nat over Søen. |
| 17238 | 16301 | Nielsen, J.: Vi umyndige. |
| 17239 | 16299 | Moberg, V.: Mands Kvinde. |
| 17240 | 16310 | Roslund, A.: Staalet. |
| 17241 | 16276 | Beskow, E.: Ved Skillevejen. |
| 17242 | 16315 | Kagawa, T.: Et Hvedekorn. |
| 17243 | 16314 | Waln, N.: Landflygtighedens Hus. |
| 17244 | 16329 | Christensen, C. P.: Kejsereens sidste Kaperkrydser. |
| 17245 | 16330 | Hausmann, M.: Corinna og tre i en Baad. |
| 17246 | 16277 | Boden, F. C.: Flo. |
| 17247 | 16300 | Nehm, T.: — Kun en Draabe Groftevand. |
| 17248 | 16342 | Buchhave, H.: Det er her det foregaar. |
| 17249 | 16231 | Bommart, J.: Gengangeren. |
| 17250 | 16307 | Regnier, P.: Hvad Gud har sammenføjet. |
| 17251 | 16278 | Bonsels, W.: Mennesker mødes. |
| 17252 | 76295 | Linck, M.: Pelshuen. |
| 17253 | 16313 | Tandrup, H.: Røre i Andedammen. |
| 17254 | 16305 | Olbracht, I.: Røveren Nikola Suhaj. |
| 17255 | 16274 | Baadsgaard, A.: Huset i Tingstræde. |
| 17256 | 16297 | Man, de H.: Vagabonder. |
| 17257 | 16311 | Sillanpää, F. E.: En Mands Vej. |
| 17258 | 16309 | Romanoff, P.: Det nye Bud. |

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

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

	November Maaned		1934	
	1934	1933	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	3 300 000	2 860 000	440 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 630 000	3 470 000	160 000	
Postbefordring	520 000	500 000	20 000	
Andre Indtægter	310 000	330 000		20 000
Indtægter i alt	7 760 000	7 160 000	600 000	
Driftsudgifter	9 210 000	8 840 000	370 000	
Afskrivning	510 000	480 000	30 000	
Forrentning	840 000	760 000	80 000	
Udgifter i alt	10 560 000	10 080 000	480 000	
Statens Tilskud til Driften	2 800 000	2 920 000		120 000

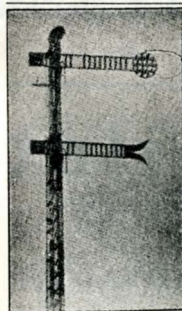
	April—November		1934	
	1934	1933	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	38 150 000	34 270 000	3 880 000	
Gods- og Kreaturbefordring	27 880 000	27 860 000	20 000	
Postbefordring	4 130 000	3 640 000	490 000	
Andre Indtægter	3 360 000	3 100 000	260 000	
Indtægter i alt	73 520 000	68 870 000	4 650 000	
Driftsudgifter	71 440 000	67 560 000	3 880 000	
Afskrivning	4 070 000	3 800 000	270 000	
Forrentning	6 740 000	6 090 000	650 000	
Udgifter i alt	82 250 000	77 450 000	4 800 000	
Statens Tilskud til Driften	8 730 000	8 580 000	150 000	

D. S. B. November 1934.

I Forhold til November 1933 har der i Indtægten af Personbefordringen været en Stigning paa 440 000 Kr., hvoraf 340 000 Kr. eller ca. 12 pCt. falder paa Indtægten paa Banerne og Resten paa det forøgede Antal Automobilruter.

Indtægten af Godsbefordringen har i November 1934 været 160 000 Kr. større end i November 1933. Alt i alt er Indtægterne steget med 600 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 370 000 Kr. Hen mod Halvdelen af Stigningen skyldes det Forhold, at der var en Ugelønsperiode mere end i den tilsvarende Maaned i Fjor. Denne Stigning vil blive udlignet i December Maaned. Endvidere har Forhøjelsen af Reguleringstillægget, det forøgede Antal Automobilruter, Elektrificeringen samt Sporreguleringer og Personvognsmodernisering medført Udgift.



50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi

K l æ d n i n g _____ **Vinterfrakke**

Charles A. Hansen
Vesterbrogade 35
Telf. Eva 692

De vælger efter Deres Smag blandt 300 udsøgte engelske og skotske Stoffer og vi syr det efter Deres Ønske som fineste HAANDSYET SKRÆDERI fra Kr. 160.—.

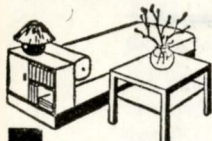
Skrædersyet Maal-Konfektion med Efterprøvning i engelske og danske Stoffer fra **Kr. 98.—.**

De Herrer Tjenestemænd tilbydes Konto til kontante Priser.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 5. Januar 1935.

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. 460
Eg Spisestuer > > 600
Herreværelser > > 660
Dagligstuer > > 360
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.



STØT DANSK INDUSTRI!

Tandlæge
FRK. SØRENSEN
Konsultation: 10-7.
Istedgade 69.
Telf. Vester 905.

TANDLÆGE
V. HOLST
Konsultation 11/2-3,
hver Aften 6-8, Lørdag undtagen.
ISTEDGADE 86
Telefon Vester 4233.



Hyg. Gummivarer — Modersprøjter.

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

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 Betalingsvilkår

Denny Laanebank ^A/_S 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 8537

Kistedekorationer

Øjet faar Hvile
i „Brillen“ fra Thiele.
I 115 Aar „Briller“ Købmagergade 3.

Sammenlign vore Priser og Til-pasning med andres og dem selv.
Leverandør til Sygekassen.

Fællesforeningen for
Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:

15 Njalsgade 15

København

Telef. 4015.

Telef. 4015



Marketenderiet

i Centralværkstederne og Godsbanegaardens
Lokomotivremise anbefales.

DRIFTSUDVALGET

**Statsbanetjenestemænd bør forsikre i
Statsbanepersonalets Brandforsikrings- og Understøttelses-Forening.**

Brand- Indbrudsyveri- og Familieansvarforsikring

Foreningen har uddelt ca. 234400 Kr. i Understøttelser. Ulønnede Tillidsmænd over hele Landet.

Ekspeditions-kontor: Vesterbrogade 26, København, Telef. 66 26.

— Lav Præmie — Uden Gensidighed — Kulant Erstatning —