



25. AARG. N^o 21.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. November 1925.

LAMPEN

Vi har gentagne Gange her i Bladet omtalt den Lampe, der findes anbragt under Taget paa Forperronerne paa de saakaldte Boulevardvogne, for om muligt at faa udvirket, at der blev truffet en eller anden Anordning, saaledes at Lampen under Vognens Perrontag kunne slukkes, naar Vognen gik op til Maskinen. Det er imidlertid ikke lykkedes endnu at faa en eller anden Ordning truffet, formentlig fordi Banerne viger tilbage for de Omkostninger, der er forbundet med at anbringe Afbrydere til Slukning af den omtalte Lampe.

Imidlertid har man alligevel gjort i hvert Fald et Forsøg, idet der for Aar og Dag siden udleveredes en Pose med tilhørende Fjedring, til Anbringelse om Lampen for at dæmpe Lyset, til de Lokomotivmænd, som kørte Tog, hvor saadanne Vogne løb op til Maskinen.

Hermed har Administrationen slaaet sig til Taals, og dermed er den hellige Grav velforvaret. — Ja, lad os haabe det!

Vi er efterhaanden naaet til den Opfattelse, at man er hildet i den Tro, at der ingen Anledning er til at foretage noget i den Sag, thi naar Lokomotivmændene efterhaanden er blevet vant til at se den tændte Lampe og Vognenden som et Spejlbillede dansende foran Lokomotivets Skorstøben, saa gaar det nok — selv om det sker

paa Bekostningen af Sikkerheden. Og det er det, der er Tilfældet.

Det kan altsaa ikke gaa an, at man lader fem og syv være lige i den Henseende i Haabet om, at der vel ikke sker noget, fordi der ikke bliver gjort noget ved de omtalte Lamper. Lad os regne med, at hele Udgiften for at faa sat de nødvendige Afbrydere paa de Vogne kan andrage en 5—6 000 Kroner fordelt paa 2—3 Aar, en Udgift det vel nok er værd at tage, naar det vil bringe disse Togs Sikkerhed op paa samme Højde, som de Tog der ikke er forsynede med denne ubehagelige Lampe.

Hvorfor undersøges Spørgsmaalet ikke nøjere af mere kompetente Folk, naar man ikke vil tro, hvad Lokomotivmanden siger, og lader disse mer kompetente Folk træffe Afgørelse af, hvorvidt den tændte Lampe er en Gene for Udsigten eller ikke. — Dette skal man imidlertid nok vogte sig for. Fornødentlig arbejdes der stadig med Sagen, det trækker i Langdrag med at faa truffet en Beslutning; Poserne forsvinder efterhaanden og nu køres der med fuld Belysning, undtagen i de Tilfælde, hvor Togpersonalet viser Forstaaelse af Sagen, og enten afspærrer den forreste Vogn og slukker helt eller Halvdelen af Lamperne, naar Vognen ikke kan undværes.

Der er Forstaaelse af Sagen ogsaa blandt Togpersonalet, for al kørende Per-

sonale ved jo, hvor generende forskellige Lamper kan optræde ved Iagttagelse af Signaler, og har man en Gang set Af-spejlingen af Lamperne og Vogngavlen, forstaa man Situationen.

Det ser imidlertid ud til, at denne Sags Løsning skal skydes til Side, eller den skal gaa i Glemmebogen.

Vi har her i Bladet paataalt Misbrug af røde Farver og røde Lygter, fordi de svækker Lokomotivmandens Agtpaagivenhed og er til Skade for Sikkerheden. Og man har paa rette Sted Forstaaelsen af vor Stilling. Men her, hvor Spørgsmaal for saa vidt kan afgøres inden for Maskinafdelingen, er det ikke muligt at faa den nødvendige Forstaaelse, fordi det koster et Par Skilling. Og man maa vide, og forstaa, at den nu saa ofte omtalte Lampe er svækkende for det gode Udkig og under visse Vejrforhold ganske ødelæggende for Udsigten.

Dette Spørgsmaals Løsning vil vi haabe ikke bliver skudt ud i det uvisse, der er ikke Tale om at fremskaffe overflødig Sikkerhed, men kun Tale om at bevare den nødvendige Sikkerhed, man hidtil har haft.

Det er vel ikke Meningen samtidig med Udsigt til Kørsel med større Hastighed at faa forringet Betingelserne for Udkigget.

Maa vi derfor snarest faa Lampen slukket.

SPIRITUSPRØVEN

Det er en kendt københavnsk Vittighed, at den Chauffør, der anholdes som mistænkt for at være beruset, ved Taleprøven skal kunne sige »Bissens Gipsbisp«, uden at Ordene slaar Sludder, — saafremt han vil gøre sig Haab om at renses for den nævnte Mistanke.

Slet saa galt er det nu ikke, men det er ellers ikke Smaating, en Chauffør i den givne Situation skal igennem.

Efter Oplysninger, indhentede hos den allerbedste Sagkundskab, bestaar den meget omtalte Spiritusprøve af følgende anselige Række af Underafdelinger:

Prøve af Udseende og Væsen, Orienterings-evne, Fremstillingsevne, endvidere Regneprøve,

Taleprøve — det almindelige Prøveord er: »Konstantinopel«, sjældnere: »Konstantinopolitæner«, som anses for væsentlig vanskeligere — og Indeadslæsning, endelig Undersøgelse af Gang, Haandstilling og Haandbevægelser, Puls og Pupil.

Først derefter undersøger man, i hvor høj Grad Mandens Aande tyder paa overdreven Spiritusnydelse, —og langt om længe stilles saa Diagnosen, hvis Yderpunkter er »ædru« eller »beruset«, medens Mellemstadierne betegnes ved »let paavirket«, »lettere paavirket« etc.

Efter hvad Sagkundskaben fremdeles oplyser, er denne danske Spiritusprøve uden Side-stykke i Verden; den findes ikke tilnærmelsesvis saa grundig i noget andet Land.

Nu er der i Sverige stillet Forslag om, at man fremtidig skal undersøge den anholdte Chaufførs Blod og — Urin.

Det skal være den lundensiske Professor Widmark, som har Æren af dette smagfulde Forslag.

Professoren hævder — ifølge »Afholdsdagbladet« for 15. September — »at der for Publikums Sikkerheds Skyld ikke maa findes mere end et vist Maksimum af Alkohol i Chaufførens Krop, og Lægen kan da ved sin Undersøgelse bestemme, om der er over Maksimum.«

Vi ser bort fra Forslagets Uappetitlighed og fra de nærliggende Vanskeligheder, der i Praxis vil være forbundet med at gennemføre saadanne Blod- og — navnlig — Urinprøver, — og spørger saa den neutrale og videnskabelige Sagkundskab,

1) om det virkelig er muligt ad denne hidtil uprøvede Vej at konstatere Spiritusnydelse indenfor et begrænset Tidsrum, — og

2) hvilken Værdi man tør tillægge en Alkoholkonstatering gennem Undersøgelser af Blod og Urin.

Sagkundskaben besvarer det første Spørgsmaal bekræftende — men tilføjer rigtignok i samme Aandedræt, at en Blod- og Urinundersøgelse er ganske værdiløs for det givne Formaal.

Forholdet er simpelthen følgende, som ethvert Barn kan begribe:

Der er intet til Hinder for, at man gennem Blod og Urinprøver kan konstatere, hvorvidt den paagældende Chauffør indenfor et begrænset Tidsrum har nydt Spiritus og da i hvilken Mængde, men det er lige saa sikkert og afgjort en Sag, at man ikke kan drage nogen som helst Konsekvens af Resultatet.

Grunden hertil er den ganske simple og letforstaaelige, at nogle Mennesker kan taale megen Spiritus uden at blive berusede, medens andre hensættes i Beruselsestilstand efter Nydel-

sen af kun et ringe Kvantum. Det teknisk-videnskabelige Udtryk for dette Forhold er »den individuelle Tolerance«.

Der lader sig med andre Ord ikke fastsætte nogen Maksimumsgrænse, som gælder for *alle* Individider.

Hvad der er Maksimum for én, er *over* Maksimum for en anden og *under* Maksimum for en tredje. Grænsen er aldrig absolut, altid relativ.

Summa Summarum:

Blodprøven holder ikke Stik til det givne Brug, og Urinprøven kan meget let i Stedet for blive til en — Vandgang.

Spectator.

(Sund Sans.)

RATIONELLE BANETARIFFER

SÆRLIGT I DANMARK

Foredrag i Dansk Trafikforening den 27. Marts 1925
af Jens Warming.

(Fortsat.)

Selvfølgelig vil Embedsmændene i Begyndelsen føle sig meget usikre overfor denne Opgave, og det er meget sandsynligt, at det første Resultat ganske vil stride mod deres Instinkter. Men *al Kalkulation er usikker*; naar en Arkitekt giver Overslag paa en Bygning, eller naar en Entreprenør udarbejder Tilbud til en Licitation, saa er der ogsaa nogen Usikkerhed, og Tilbudene varierer ofte uhyggeligt. Men *Livet kræver, at Opgaven løses*, og ligesom Arkitekter og Entreprenører efterhaanden kan vinde Øvelse og Erfaring, saaledes maa Bane-Embedsmænd ogsaa efterhaanden kunne vinde Herredømme over de rette Metoder. Og ligesom de andre bagefter belæres ved at se, hvad Bygningen faktisk kom til at koste, saaledes vil Embedsmændene bagefter kunne se, hvilken Merudgift en vis Trafikstigning faktisk voldte. Jeg formoder, at de snarest vil blive overrasket over Merudgiftens Størrelse, thi Embedsmænd, der interesserer sig for økonomisk Drift, vil som Regel holde paa, at man med det bestaaende Apparat kan overkomme meget mere, og paa Grund af deres berettigede Antipati mod det forøgede Apparat vil de let undervurdere nogle af de Krav fra Publikum og Personale, som alligevel sejrer. Dette maa have i Erindring, naar man nu skal skønne over, hvor langt man kan gaa ned med de nylig tilstedte Nedsættelser.

Yderligere vanskeliggøres Opgaven, naar man ikke nøjes med at spørge, hvad 10 pCt. mere over hele Linien koster, men hvad 10 pCt. af en *bestemt Trafikart* koster, og dette er jo det egentlige Maal. Den første, noget lettere, Opgaves Løsning kan da

benyttes til Kontrol af Specialløsningernes Sum, idet Merudgiften ved hver Trafikart nogenlunde skal give samme Hovedresultat som den samlede, direkte Beregning. — Herved maa erindres, at der ligesom paa Færgerne kan være Disharmoni, saa at een Trafikart volder langt større Merudgift end en anden. Er der Harmoni, vil 10 pCt. mere Gods og 10 pCt. flere Passagerer hver koste f. Eks. 5 pCt. af det samlede tariffmæssige Betaling for den Gruppe, og de næste 10 pCt. 6 pCt.; men er Godsmængden slet ikke steget, vil de første 10 pCt. flere Passagerer nok koste 5 pCt., men de næste 10 pCt. 7 pCt., idet der nu er Disharmoni, og kommer der derefter omsider 10 pCt. mere Gods, vil dette kun koste 4 pCt., idet Harmonien begynder at vende tilbage. Bortset fra Disharmonien, skulde de enkelte Trafikarters Sum snarest give mindre end den samlede Beregning, fordi 10 pCt. af een Trafikart maaske kun er 2 pCt. af den samlede Trafik, og det forudsættes jo, at de næste 2 pCt. er lidt dyrere end de første 2 pCt.

Fra 1913—14 til 1923—24 er de danske Statsbaners Persontrafik i Personkm steget ca. 3 pCt. aarlig, men Godstrafikken kun 1 pCt. Stigningen skyldes delvis nye Baner og Slesvig; pr. Banekilometer bliver den $+ 1\frac{1}{4}$ pCt. og $\div \frac{3}{4}$ pCt. At Godset er steget svagest, skyldes maaske Tariffen, idet Indtægten pr. Tonkm er steget fra 5,4 til 13,1 Øre, men pr. Personkm kun fra 3,0 til 5,1 Øre. Men der er maaske ogsaa dybere Aarsager: Verdenshandelen kan næppe vedblive at frembyde saa stærkt stigende Godsmasser til Transport: hvor skulde det Korn, Kul og Tømmer komme fra? Yderligere Stigning kan dog komme fra forskellige mineralske Stoffer, og fra større Transportlængde. Men Persontrafikken kan ventes at ville vokse, saalænge den almindelige Velstand er stigende.

Danmark har som Helhed forholdsvis mere Person- end Godstrafik, idet Skibene tager Godset. Det er dog især efter Tonkilometer, at vi har lidet Gods, ikke efter Tons, altsaa paa Grund af de korte Transportlængder. De mange Havne giver en stor Import af Varer, der saa kører et lille Stykke videre pr. Bane. Stationsarbejdet med Godset er altsaa forholdsvis større end Kørselen.

7. Dækning af Generalomkostninger efter mindste Offers Princip.

Kravet om, at ethvert Foretagende ved sine Driftsindtægter bør skaffe fuld Rente af den deri bundne Kapital, er saa naturligt, at man ubetinget maa lægge Bevisbyrden paa den, der i et bestemt Tilfælde hævder det modsatte. Thi ingen bør beslaglægge Kapital, som kunde gøre mere Nytte paa anden Maade, og Nyttens finder sit Udtryk i den Rente, andre Efterspørgere kan tilbyde. Men der kan undertiden føres Bevis for, at det modsatte er rigtigt, og man har alle Dage overfor visse Trafikmidler haft en instinktmæssig Forstaaelse af, at der her

var visse usynlige Fordele, som kunde motivere særlige Ofre. Vi støder her paa Begrebet *Konsumentrente*, paa engelsk consumers rent, oprindelig indført i dansk Nationaløkonomi af Prof. *Birck* under Navnet Konsumenternes Differentialrente, d. v. s. Forskellen mellem hvad man betaler for en Ting og hvad man var villig til at betale for den, hvis man ikke kunde faa den billigere. Til Illustration meddeles følgende Tabel over en Banestrækning, hvis daglige Drift koster 1000 Kr., men som ikke ved nogen Tarif kan bringe saa stor Indtægt; det forudsættes, at Driftsomkostningen indenfor visse Grænser er uafhængig af Trafikkens Størrelse (hvilket snarere vilde passe paa en Dampskibsroute, som her var Tale om at subventionere).

Takst	Trafik	Indtægt	Konsumentrente overfor 2 Kr.
10 Kr.	80	800 Kr.	640 Kr.
8 -	120	960 -	240 -
6 -	150	900 -	120 -
4 -	200	800 -	100 -
2 -	300	600 -	- -
Tilsammen 1100 Kr.			

Efterhaanden som Taksten nedsættes fra 10 til 2 Kr., stiger Trafikken fra 80 til 300, men man naar ikke med nogen Takst de krævede 1000 Kr. Men hvis de 80 Passagerer eller Tons), der egentlig var villig titl at give 10 Kr., faar Turen for 2 Kr., sparer de 640; og de 40, der tilkom, naar Taksten nedsættes til 8 Kr., sparer hver 6, altsaa 240 Kr. o. s. v. I alt bliver Konsumentrenten 1100 Kr., saa at der sammen med den direkte Indtægt paa 600 Kr. er rigelig Dækning for de 1000 Kr.; og selv om man med den kendte engelske Nationaløkonom *Marshall* mener, at Konsumentrenten er noget saa vagt, at man bør nøjes med at regne med det halve Beløb, saa er der dog 550 + 600 Kr. Det kunde nu tænkes, at Firmaer, der var interesserede i Liniens Eksistens, f. Eks. fordi de havde meget Gods til 10 eller 8 Kr., vilde yde et Tilskud eller tegne Aktier, som de ikke ventede fuld Rente af; men forsaavidt intet saadant lader sig organisere, kan det forsvares at lade Staten træde til som Repræsentant for Konsumentrenten.

Man vil indvende, at der er *Konsumentrente paa alle Varer*; ogsaa til Støvler er der Liebhave, som eventuelt vil give mere end Markedspris. Og for de absolute Livsfornødenheder er Konsumentrenten kolossal, idet man om nødvendigt vilde give hele sin Formue for at faa Føde. Jamen Folk har instinktmæssigt forstaaet, at Konsumentrenten er særlig stor ved Trafikmidler; Intervallet mellem de 10 og 2 Kr. i Tabellen er større end

ellers, navnlig fordi Generalomkostningerne er saa store og Merudgiften saa lille, saa at man uden direkte Tab paa de nye Kunder kan gaa langt under den højeste Pris, der kan være Tale om; ved almindelige Varer spiller Styk-Udgiften til Raastoffer og Løn saa stor en Rolle i Forhold til de faste Udgifter, at Intervallet bliver lille og ikke giver Plads for nogen stor Konsumentrente. Og den vældige Top af Konsumentrente ved de absolute Fornødenheder, skærer vi af, idet vi kun gaar op til de 10 Kr., som Transporten med Hest og Vogn vilde koste; at man under Hungersnød vilde betale 100 Kr. for Transporten af Føde, kommer ikke Baneregnskabet ved, naar Vognmanden kan besørge det for 10 Kr. Kun den yderligere Konsumentrente kan medregnes til Forrentning af Banernes Kapital, som vindes ved Nedsættelse af den gamle Pris paa Transport (eller paa Støvler). Maaske der ogsaa er Forskel paa Forbrugets Elasticitet.

Danske Byraad og Sogneraad har villigt tegnet Aktier i de fleste af vore saakaldte Privathaner, skønt de ikke ventede fuld Rente. De anede ikke, hvad Konsumentrente var, men de forstod umiddelbart, at der var andre Fordele end den direkte Indtægt.

Man indvender dernæst, at det ikke er rigtigt at lade dem, der ikke benytter Banen, betale Skatter til Fordel for dem, der benytter den, men ikke betaler nok derfor. Jo, alle benytter Gods, der føres pr. Bane, i alt Fald Føde og Byggematerialier, og desuden har Stat og Kommune mange andre Foranstaltninger, som vi er fælles om, uden at der smaa-ligt gøres Rede paa, om hver af os modtager og afgiver lige meget; de barnløse maa ogsaa betale Skat til Skolen; de, der aldrig gaar i det kgl. Teater, maa alligevel bidrage til dets Drift o. s. v. Der maa være saa megen Solidaritetsfølelse i Samfundet, saa at hvis en Foranstaltning til 5 Mill. Kr. gør Gavn for 10 Mill., saa undersøger vi ikke, om det helt er de samme, der betaler de 5 og modtager de 10. Er Staten sikker paa, at Nyttens rigelig er Ofrene værd, saa gaar den i Gang.

Selv hvor det egentlig er mulig at faa fuld Rente, kan det være rigtigst at give Afkald derpaa. Lad et Banesystem til Værdi 100 Mill. Kr. have en Indtægt paa 10 Mill. Kr., Omkostninger 6, og altsaa et Overskud paa 4 Mill. eller 4 pCt. Nedsættes Tariffen 20 pCt., taber Banen 2 Mill. Kr., og Kunderne vinder 2 Mill. Kr.; men samtidig vokser Trafikken, hvorved Kunderne maa antages at tjene, navnlig de, for hvem allerede en Nedsættelse paa 5 pCt. var tilstrækkelig til at drage dem til; lad os sætte deres Fortjeneste til 600 000 Kr. Og

endelig tjener Banen lidt paa de nye Kunder, hvis Tariffen dog endnu er lidt over Merudgiften; sætter vi dette til 400 000 Kr., bliver Kundernes samlede Fortjeneste 2,6 Mill., Banens samlede Tab 1,6 Mill., og Samfundets Fordel altsaa 1 Mill. Kr. Men under Merudgiften bør man ikke gaa; tager man 9 Øre for, hvad der koster Banen 10 Øre, da bliver det et Samfundstab paa 1 Øre for de Kunder, for hvem det først ved saa lav Tarif kan betale sig at bruge Banen.

Naar Banen en Gang er der, er det bedst, at den gør *mest mulig Gavn*. Der skal betales for de medgaaede Kul, thi saa spares der paa Kullene og bliver mere Kul til overs til andre; og der skal betales for Slid paa Skinnerne, saa der ikke beslaglægges Jern, som andre havde mere Gavn af. Men for selve Brugen af Banen bør der ikke betales, thi der er ingen, der har nogensomhelst Gavn af, at den en Gang byggede Bane ikke udnyttes saa meget som muligt. Bremser man Brugen af selve Banen, er der en Værdi, der gaar til Spilde. Vel kan det ikke undgaas, at Betalingen for Kul, Skinneslid, Løn m. m. ogsaa hindrer den fulde Udnyttelse af Banen; men den samlede Pres paa Forbruget, den samlede Stimulans til at være økonomisk, bør være bestemt ved de Elementer, som der virkelig er Grund til at spare paa, fordi der hersker Knaphed paa dem. Prisens Mission er (at stimulere Produktionen og) at bremse Forbruget af det, der er Knaphed paa; men naar en Bane let kan optage al den Trafik, som der i en lang Aarrække kan ventes, saa er der ingen Knaphed og derfor ingen Grund til at spare paa Brugen af Banen for dens egen Skyld.

En beslægtet Tankegang findes flere Steder, saaledes ved enkelte *Elektricitetsværker*, hvor man ikke tager hele Betalingen efter Strømforbrug, men en Del efter Ejendomsskyld el. lign. Principielt betyder dette, at Merudgiften betales efter Strømforbrug, men selve Adgangen til Elektricitet paa en Maade, som ikke bræmser Forbruget, idet den er uafhængig af Forbrugets Størrelse.

Hvis Banerne nu gennemførte den Tanke konsekvent, at der kun skulde betales for Merudgiften, men at Generalomkostningen skulde betales ved Skatter, vilde det blive *uoverkommeligt*; den danske Stat vilde, i Stedet for nu at miste ca. 25 Mill. Kr. aarlig af den fulde Rente, komme op paa ca. 100 Mill. Kr. Derfor maa man saa noget af paa Idealet; enhver Betaling ud over Merudgiften gør nogen Skade ved at fordrive Kunder, som det samfundsmæssigt vilde være heldigt at bevare, men der kan dog skaffes ret store Beløb uden at gøre ret megen Skade, og det gælder da at tilpasse sig til For-

holdene paa en saa smidig Maade, at man kan skaffe saa meget som muligt med det *mindst mulige Offer*. Paa dette Punkt har den praktiske Baneadministration haft en Kongstanke i *Godsklassificeringen*; man har taget Pengene der, hvor man mærkede, at man bedst kunde faa dem, uden at ane, hvilket fint Navn Teorien vilde give det, og hvilken fin Tabel der kunde opstilles om det, og hvor frugtbar en Tanke det i det hele var.

(Fortsættes.)

LOKOMOTIVPERSONALETS PRIVATE ENKEUNDERSTØTTELSES-KASSE

ET MØDE

Paa Foranledning af et Medlem af Enkekassen iværksattes i 1924 en Afstemning om Ændring af Lovenes § 11 saaledes, at § bragtes i Overensstemmelse med Bestemmelserne i Lov om Tjenestemænd af 12. September 1919, § 64, Stk. 3.

Afstemningen gav, som det vil være Medlemmerne bekendt, som Resultat en Vedtagelse af Ændringen, hvilken i Henhold til Forsikringsraadets Skrivelse til Kassen af 2. Oktober 1906, blev forelagt Forsikringsraadet, der i Skrivelse af 24. Juni 1925 meddelte, at Raadet ikke kunde bifalde Ændringen, hvorfor Lovenes § 11 maatte forblive uforandret. (Se den udsendte Regnskabsoversigt og Beretning for Aaret 1924—25.)

Forsikringsraadet har i samme Skrivelse af 2. Oktober 1906 udtalt Ønsket om, at faa forelagt Kassens Regnskaber, hvilket siden er sket, og i Anledning af Kassens Bestyrelses Henvendelse angaaende § 11 finder Raadet sig foranlediget til at udtale sig om Kassens Status og henstiller til Bestyrelsen at lade foretage en sagkyndig Undersøgelse af Kassens Stilling, idet Forsikringsraadet udtaler, at Medlemsbidraget er *altfor lavt* til at Kassen vedblivende kan udrede Enkeunderstøttelsen med de hidtil udbetalte Beløb til de nuværende Enker og til de nuværende Medlemmers eventuelle Enker samt at Kassens Status forringes fra Aar til Aar og Medlemmerne derfor maa være forberedt paa, at de i *Udsigt* stillede Understøttelser maa gaa ned under de i § 9 nævnte Beløb, hvorfor der maa foretages de nødvendige Lovændringer med Hensyn til Kontingent m. m., saaledes at de af Medlemmerne nærede Forventninger kan opfyldes.

Man skal henlede Opmærksomheden paa, at det i § 9 i Lovene for det første siges, at den samlede Sum af de aarlige Pensioner og Understøttelser ikke maa overstige Kassens Aarsindtægt (Indskud, Kontingent og Renter +

Driftsudgifter) og for det andet skal der for *saa vidt det er muligt* udbetales i Pension henholdsvis 150 Kr. eller 100 Kr. aarlig i Forhold til Medlemsskabets Varighed.

I Henhold til Lovene er de Beløb, der er nævnt i § 9 Maksimumsbeløb og der er, for saa vidt intet til Hinder for at nedsætte Pensioner og Understøttelser eftersom Kassens Midler foreskriver dette.

Bestyrelsen har imidlertid den Opfattelse, at Kassens Medlemmer ikke gerne ser, at Pensionerne gaar ned under den i § 9 fastsatte Maksimumsunderstøttelse, men at man, i Henhold til Prisniveauets hele Stilling, hellere ser Pensionerne forhøjet, hvilket imidlertid er ganske umuligt, end ikke den nuværende Pensionsstørrelse anses det for muligt at bevare, hvorfor Bestyrelsen finder det som sin Pligt at maatte meddele Kassens Medlemmer, at det er nødvendigt, for i en overskuelig Fremtid at bevare Kassen, at maatte skride til en *Forhøjelse* af Kontingentet m. m.

Foranlediget af Forsikringsraadets Skrivelse af 24. Juni d. A. har Bestyrelsen henvendt sig til en Beregner, og det Billede, der i en Skrivelse af 6. Oktober d. A. gives af Kassens Status og Solvens er af en saadan Karakter, at den paa det kraftigste opfordrer Bestyrelsen til at tage Sagen op til Behandling og om muligt skabe de nødvendige Levebetingelser for Kassen.

Kassen, der nu har bestaaet i ca. 42 Aar, har i denne Aarrække udbetalt Understøttelser til Beløb ialt 102 245 Kr. 63 Øre, og den aarlige Understøttelse andrager nu 7 500 Kr. I 1915 udbetaltes i Understøttelse ca. 4 000 Kr., en Stigning af ca. 87 pCt. Enkernes Antal er steget fra 39 til 62 eller ca. 59 pCt. At det udbetalte Beløb er steget mere end Enkernes Antal skyldes de højere Understøttelser. I samme Tidsrum er Medlemsantallet gradvis vokset saaledes, at der nu indbetales ca. 1 060 Kr. mere aarlig i Kontingent. I 1915 indbetales aarligt Kontingent ca. 4 800 Kr., medens der i 1925 indbetales ca. 5 900 Kr. Billedet har i de sidst forløbne 10 Aar forandret sig saaledes, at *fra et Overskud* af Kontingent af ca. 800 Kr. er der *nu et Underskud* af ca. 1 600 Kr., og Understøttelsernes (Enkernes) Antal er stigende, og det Tidspunkt, hvor man maa skride til Nedsættelse af Understøttelsernes Størrelse, ligger sandsynligvis ret nært.

Vi skal i store Træk give et Billede af Enkekassens økonomiske Forhold gennem 30 Aar, — fra 1895 til 1925 — de forud for 1895 liggende Aar har ingen Interesse, fordi der de første Aar ingen Enker var, og indtil 1893 kun var een Enke, og Medlemsantallet i Forhold hertil ret stort (131).

Medlemsantallet ser saaledes ud: 1895: 145, 1905: 275, 1915: 405 og 1925: 494 Medlemmer. Den procentvise Stigning er henholdsvis: 89, 47 og 22 pCt.

Understøttelserne androg i 1895 675 Kr., i 1905 1 473 Kr., i 1915 4 076 Kr. og i 1925 7 500 Kr. — Den procentvise Stigning er henholdsvis 119, 180 og 87 pCt. Kassens Formue er fra 1895 til 1905 steget fra 14 191 til 41 864 Kr., fra 1905 til 1915 fra 41 864 Kr. til 79 742 Kr. og fra 1915 til 1925 fra 79 742 Kr. til 112 995 Kr. — Formuens Stigning er henholdsvis: 200 pCt., 93 pCt. og 41 pCt.

Fortsætter Udviklingen i det Spor, og der er absolut ingen Grund til at antage, at Forholdet skulde blive bedre, vil Kassen under gunstigste Omstændigheder i 1935 have ca. 95 Enker, der skal have udbetalt i Understøttelse ca. 14 000 Kr. aarlig. Fortsættes Tilgangen af Medlemmer efter samme Maalestok som sidste Tiaar, har Kassen 600 Medlemmer med en Kontingentydelse af 7 200 Kr., hvilket svarer til *Halvdelen* af Understøttelsen.

Foreningens Formue skulle altsaa i Rente kunde udrede ca. 7 000 Kr., men dette er ganske udelukket, thi selv om der regnes med en procentvis Forøgelse der staar i Forhold til de foregaaende Tiaar, vil Formuen højst kunde andrage rentebærende Værdier for ca. 132 000 Kr., og disse kan paa langt nær give 7 000 Kr. i Rente.

Men allerede forinden 1935 vil Situationen være kritisk, saaledes at Kapitalopsparing er udelukket.

Bestyrelsen anser det for rigtigt, at høre Medlemmernes Stilling til Enkekassen og dens Forhold, og har derfor besluttet at indkalde Medlemmerne til Møde, for at Kassens Stilling kan blive drøftet.

Mødet afholdes *Freitag den 27. November 1925 Kl. 1 Em. i Nationals Selskabslokaler*, København, med følgende Dagsorden:

1. Meddelelser fra Formanden.
2. Ønsker Medlemmerne Kassen bevaret.
3. Valg af Udvalg.

Mødet er fastsat til en saadan Tid, at det vil være udenbys boende Medlemmer af Enkekassen muligt at komme til Stede og deltage i Mødets Forhandlinger.

Som et Punkt paa Dagsordenen er, efter at Spørgsmaalet om Enkekassens Bevarelse forhaabentlig er besvaret med »Ja«, anført Valg af Udvalg. Hensigten med Udvalget er, at dette i Forbindelse med Bestyrelsen skal udarbejde

Forslag til Ændringer af Lovene og stille endelige Forslag om Kontingent m. m., der vil blive tilsendt hvert enkelt Medlem.

I denne Sammenhæng skal oplyses, at en lignende Kasse ved Statsbanerne opkræver 2,60 Kr. i Kontingent pr. Medlem pr. Maaned, og at Pensionen er indtil 200 Kr. aarlig, og at der forlanges et maanedligt Ekstrakontingent af 50 henholdsvis 75 Øre forsaavidt Hustruen er mere end 5 henholdsvis 10 og 15 Aar yngre end Manden, og endelig forlanges der en Ydelse af ansatte, som ønske Optagelse og er over 30, men ikke over 40 Aar, svarende til Kontingent + Rente fra det fyldte 30. Aar og Lægeattest.

Det er Bestyrelsens Haab, at Medlemmerne af Enkekassen i saa stort Antal som Tjenestens Tarv tillader vil komme til Stede, og at der maa være en saadan Stemning blandt Medlemmerne, at det vil blive muligt at gennemføre et Forslag til Forbedring af Enkekassens økonomiske Forhold saaledes, at de i Udsigt stillede Understøttelser ogsaa i Fremtiden kan udbetales.

Bestyrelsen.

EN SVENSK LOKOMOTIVFØRERFORENING

I vort svenske Broderorgan fandtes fornylig en Korrespondance, ført mellem Sveriges Lokomotivmands Forbund og en lille svensk Separatforening omfattende Lokomotivførere, af hvilken det fremgik, at sidstnævnte Organisation erkendte, at Foreningen var uberettiget og nu ønskede Optagelse i S. L. F. paa lempelige Vilkaar. Det fremgaar af Skrivelseudvekslingen, at af de svenske Baners ca. 6 000 Lokomotivmænd findes knapt 100 i Førerforeningen medens Resten staar i Forbundet.

Af disse uden for Sveriges Lokomotivmands Forbund staaende faa Lokomotivførere skriver der jævnlig nogle over, og Resten følger efter alle Solemærker at domme snart. Det er ret store Beløb, der forlanges af de paagældende uden for staaende, som ønsker Optagelse igen, ca. 100 Kr.; men derved kan der ikke rokkes.

Inden længe findes de svenske Lokomotivmænd kun organiseret i Sv. Lokomotivmannas Förbund. Det er et glædeligt Tidens Tegn, thi den alvorlige Tid, vi lever i, hvor Jernbanerne trykkes af Konkurrence fra Rute- og Lastbiler og fra den efterhaanden stærkt voksende Flyvetrafik, der tager mange af de Rejsende, som ellers vilde have været Banernes gode og sikre Kunder, maner mere end meget andet til Forstaaelse af Samholdets Betydning.



EN AFTENUNDERHOLDNING

Søndag den 10. Oktober afholdt Lokomotivmændene fra Randers Afdelinger med Damer og deres Æresgæst, pens. Lokomotivmester P. Sørensen, en lille munter Aftenunderholdning i Hornbæk-Kroens Selskabslokaler. Værten, Hr. Andersen, havde arrangeret et meget smukt og stiftfuldt Kaffebord, ved hvilket der blev budt paa Underholdning af forskellig Art. Den i vide Kredse kendte Humorist, Hr. Aksel Olsen, leverede nogle af sine sidste Historier og Brandere, medens Hr. Lokomotivfyrbøder H. Friis Hansen imellem med sin smukke og klangfulde Stemme gav et Par herlige Numre. De to Herreer holdte stort og fortjent Bifald, hvilket en lille til Damernes Pris forfattet Sang af Hr. Lokomotivfører L. Poulsen, Hadsundbanen, ogsaa gjorde, da den var krydret med en Del Sandheder. D'Hrr. H. Momme og H. Nielsen talte for det gode Samarbejde, og at den gode Stemning altid maatte vedblive at herske inden for Lokomotivfolkene.

Efter at endnu flere havde haft Ordet, tog man Kl. ca. 11 fat paa Dansen, som nu gik med Liv og Lyst, som alletider er Tilfældet, naar Randers Afdelinger fester. Der holdtes ud til langt ud paa de smaa Tal.

Alt i alt en god og vellykket Fest, en af den Slags, som nok skal styrke det gode Samarbejde inden for Lokomotivmændene.

En Deltager.

HAR VI 2 SLAGS MEDLEMMER INDEN FOR D. L. F.

Undertegnede forespørger herved H. B., om den har tænkt sig, at vi inden for D. L. F. har Plads for Medlemmer, som ikke vil betale deres skyldige Kontingent.

Dersom man vedblivende taaler dette Forhold, saa er det vist den eneste Organisation i Danmark, hvor det kan finde Sted.

Vi har her paa Gh. en Del Lokoførere, som endnu ikke har betalt det Lock-outhidrag, som Delegeretmødet paalagde Medlemmerne, og de føler dem tilsyneladende forfærdelig store i Skoene, fordi de har sparet disse fattige 12 Kr. 50 Øre, og man maa med Skam meddele, at mange af deres Kammerater, tilsyneladende, ser op til dem som nogle forfærdelige Karle, skønt de svigter den Organisation, som de sik-

kert alligevel er klare over, at de ikke kan undvære.

Jeg kalder det en Haan mod os, som har betalt den 1. Juni 1925, og henstiller til H. B.: Smid dem ud — de er alligevel ikke til at stole paa.

J. Knudsen, Gb.

Vi kan dele den ærede Indsenders Betragtninger — men den Sag er *endnu ikke bragt til Afslutning*. Forhaabentlig bringes den til en forstandig Afslutning. — Disse Medlemmer har det formodentlig paa den Maade, at de synes, at de er sig selv nok, og at de føler det, at være i en Fagforening, som at have faaet Spændetroje paa, og er sure hver Gang, de skal yde noget til Foreningen.

De lærer saamænd nok en Gang selv i en Nedgangsperiode, at der er kun *en Ledelse* og den maa de ogsaa rette dem efter.

Red.

EN „STILFULD“ OVERRÆKKELSE AF EN SKRIVELSE

Hr. Redaktør!

Tillad mig Plads for følgende i Dansk Lokomotivtidende.

Den 26. Oktober 1925 holdt en Lokomotivfører her i Aalborg 40 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Ved denne Lejlighed overrakte der ham en Skrivelse fra Generaldirektoratet. Samme Skrivelse blev befordret fra Aarhus til Aalborg af Hr. Maskiningeniør Manse. Efter Ankomsten til Aalborg paalagde Maskiningeniøren Kulgaardsmanden at bringe Skrivelsen til Jubilarens Hjem, og da var Klokken ca. 7 1/2 Eftmd. Enhver ved, hvorledes en Mand kommer til at se ud, efter i osende Regn at have arbejdet i Kulgaarden fra Kl. 2 Eftm. til Kl. 7 1/2 Eftm. Nævnte Kulgaardsmand var vist selv ked af at skulde udføre dette Hverv i sit Arbejdstøj, da der jo altid ved en saadan Fest bliver budt ind paa en eller anden Forfriskning.

Jeg formener, at Hr. Maskiningeniøren kunde have faaet Skrivelsen afleveret til Jubilaren paa en for Statsbanerne mere værdig Maade.

Hvad mener De, Hr. Redaktør?

En Festdeltager.

Der er næppe Tvivl om, at Maskiningeniøren kunde have fundet en pænere og mere taktfuld Maade at behandle den Sag paa, hvis han havde tænkt sig lidt om. Vi er tilhøjelige til at tro, at Generaldirektoratet ikke billiger en saadan Fremgangsmaade som den skitserede; den staar i et meget daarligt Forhold til Hensigten med Skrivelsen —, som vi vil tro, skulde have været overrakt af Ingeniøren (— vi var

lige ved at sige, hvad skulde han ellers til Aalborg for?).

Med al Ære og Respekt for Kulmanden, er den valgte Fremgangsmaade lidt for formløs og ikke Statsbanerne værdig.

Forhaabentlig gør Maskiningeniøren sig lidt mere Ulejlighed næste Gang.

Red.



Den automatiske Koblings Indførelse i Japan.

Den 17. Juli d. A. udrustedes alle de Japans Statsbaner tilhørende Godsvogne — ca. 63 000 — med automatisk Kobling. Paamonteringen fandt Sted væsentlig denne ene Dag, idet al Godstogskørsel, paa nær ganske enkelte Tog, var standset. Vognene samledes paa 221 Stationer og Monteringen beskæftigede 12 000 Personer. Statsbanernes Udgift til denne Foranstaltning var 20 900 000 Yen, desuden havde Regeringen bevilget Halvdelen af Udgiften vedrørende Privathanernes 5 000 Godsvognes tilsvarende Udrustning.

Beslaglagt Fagorgan.

Sidst i August Maaned beslaglagde Politiet i Tjekoslovakiet et Nummer af de tysktalende Jernbanemænds Fagorgan samt et Cirkulære om Protestdemonstration.

Beslaglæggelsen hjalp imidlertid ikke meget, thi de paagældende Artikler optoges i »Prager Socialdemokrat«.

De svenske Statsbaner

havde ved Aarets Begyndelse 1010 Damplokomotiver, 56 elektriske Lokomotiver og Motorvogne, 2621 Personvogne og 26 832 Godsvogne, ialt 30 519 til en Anskaffelsesværdi af 268 533 350 Kr.

Den 30. Juni 1925 var 24 436 Køretøjer eller 618 Lokomotiver, 2048 Personvogne og 21 770 Godsvogne udrustede med Kunze-Knorr-bremse. Udgiften hertil har været 14 495 517 Kroner.

Rustfrit Staal.

Forskellige udenlandske Staalværker, der fremstiller Specialstaal har gennem en længere Aarrække eksperimenteret med at fremstille et Materiale, der paa engang besad Staalets (Jernets) Syrkeegenskaber uden samtidig at have den Mangel at ruste.

Det vilde jo selvsagt betyde uvindelige Fordele bl. a. for Jernbanerne, om alle Jerndelev, der nu forholdsvis hurtigt maa erstattes med nye paa Grund af Rusttæring kunde fremstilles af et rustfrit Materiale og derved faa en betydelig længere Levetid.

Saa vel engelske som tyske Værker har ogsaa bragt et Materiale i Handelen under Navn af rustfrit Staal (Jern), men dette er for det første endnu saa dyrt, at dets Anvendelse er begrænset til ganske forædlede Smedearbejder som f. Eks. Bordknive, for det andet er det ikke i sig selv rustfrit, men bliver det først ved en særlig Behandling af den færdigforarbejdede Dels Overflade, en Behandling det ikke er givet enhver at udføre, da den kræver Erfaring og Øvelse for at give eet godt og brugbart Resultat.

Statsbanerne forsøger for Tiden Anvendelsen af dette saakaldte rustfrie Staal, idet en Del af Lokomotiverne Litra C, D, P og R, der som bekendt har Damp-Cylinderudblæsningsventiler, hvori Ventilen er en Kugle; forsøgsvis er forsynede med saadanne Kugler.

De hidtil anvendte Kugler er af Hanebronce, men da Erfaringen har vist, at adskillige af disse Kugler er blevne kantede og urunde og dermed ubrugelige paa Grund af Stød fra Udblæsningsventilernes Dampstempel, der trykker dem op fra deres Sæde i Ventilen under Udblæsningen af Cylindrene; har man som sagt paabegyndt et Forsøg med Anvendelsen af Kugler af dette haardere Materiale.

At anvende Kugler af almindeligt Staal paa dette Sted vil ikke være heldigt, da saadanne Kugler hurtig vilde blive ubrugelige paa Grund af den daglige forrustende og tærende Paavirkning af Luft, Vand og Damp.

Forsøget, der har løbet i cirka 1½ Aar, har givet til foreløbigt Resultat, at Kuglerne, efter at have siddet i Udblæsningsventilerne i cirka 1 Aar, var ligesaa glatte og runde som da de blev sat i.

Kuglerne leveres færdig forarbejdede fra et tysk Værk.

BONUS I

UHELDSFORSIKRINGS-FORENINGEN

Den af Repræsentantskabet vedtagne Bonusfordeling, hvorom der i Sommer, sammen med Beretning og Regnskab, er givet Medlemmerne Underretning gennem Fagbladene, foregaar i denne Tid efter samme Regler som i 1922, nemlig derved, at den kvartaarlige Præmieafkorting, der sædvanlig finder Sted den 1. September og 1. December, ikke i indeværende Aar foretages for alle, der stod som Medlemmer af Uheldsforsikrings-Foreningen den 30. November 1924.

Det er paa denne naturlige og simple Maade, den formeget erlagte Præmie, under Navn af Bonus, godtgøres Medlemmerne.

Naar nogle Medlemmer har fremsat den Formening, at de hverken i 1922 eller nu i 1925 har erholdt den averterede Bonus, maa dette bero paa, at de vedkommende dels ikke har læst Beretningen i Fagbladene, dels ikke har lagt Mærke til, at Præmien ikke ved de paagældende Løudbetalinger er blevet dem fradraget.

Det er Styrelsen en Tilfredsstillelse at kunne meddele, at et betydeligt Antal har fulgt den Opfordring til Indmeldelse i Uheldsforsikrings-Foreningen, vi i Juli—August udsendte gennem Fagbladene. Til de mange, der endnu ikke synes at have tænkt over, hvor uforsvarligt det i Virkeligheden er for en Jernbanemand ikke at være ulykkesforsikret, tillader vi os her at gentage Opfordringen. Det er just nu paa Tide at indmelde sig for at være med ved det nye Forsikringsaars Begyndelse.

Alle Oplysninger faas hos Repræsentanterne, hvis Navne findes paa de i Opholdslokalerne m. fl. Steder ophængte Plakater, samt hos de faglige Organisationers Gruppeformænd, der modtager Indmeldelser.

Ludmeld Dem snarest i *Uheldsforsikrings-Foreningen for de danske Statsbaners Personale!*

HJERTELIG TAK

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved min Mand, Lokomotivfører A. Berentsens Bisættelse.

Ullasine Berentsen.

TIL MEDLEMSLISTEN

Orerfort fra D. S. & M. F. til D. L. F.

Den 1. Oktober 1925: Lokfb. Aspr. B. S. H. Jensen, Struer, E. S. C. Brandt, Gb., A. K. Sørensen og M. B. Jensen, Tønder.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivførererkredsen.

Odense: Repræsentantens Navn rettes til: C. Rasmussen.

Lokomotivfyrboderkredsen.

Herning: Repræsentantens Navn rettes til: O. Laursen.

Perso nalia

Udnævnelse fra 1.—11.—25:

Lokomotivfyrbodere til Lokomotivførere: O. C. Christensen, Roskilde, i Glyngøre, F. N. Hegelund, Aalborg, i Tønder, og A. T. L. Givskov, Langaa, i Glyngøre (alle min. Udn.).

Haandværkere til Lokomotivfyrbodere: M. Kristensen, Gjedser, i Herning, P. E. Fischer, Frederikshavn, i Aalestrup, H. L. Christiansen,

Esbjerg, i Tønder, V. Laursen, Fredericia, i Lunderskov, S. Jessen, Aarhus H., i Aarhus H., H. E. Borges, Aarhus H., i Tinglev og J. C. Jacobsen, Nyborg, i Gjedser.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—11.—25:

Lokomotivførerne R. J. J. Rasmussen, Vamdrup, til Nyborg og L. P. H. Conrad, Glyngøre, til Vamdrup.

Lokomotivfyrbøderne V. A. Hansen, Lunderskov, if. Opslag til Kolding (Rangerfører), A. K. H. Schneider, Østerbro, til Roskilde, N. S. Lindholm, Frederikshavn, til Aalborg, N. P. E. Madsen, Tønder, til Aarhus H., H. C. R. Jensen, Langaa, til Aarhus H., P. J. Hansen, Viborg, til Aarhus H., B. F. Greffel, Viborg, til

Aarhus H., H. V. L. Hansen, Gjedser, til Østerbro, C. C. Jensen, Gjedser, til Frederikshavn, K. K. V. Andersen, Herning, til Viborg, E. Jørgensen, Aalestrup, til Viborg, P. S. Brøndum, Vamdrup, til Herning, J. P. Pedersen, Lunderskov, til Langaa, A. C. Knudsen, Tinglev, til Lunderskov og J. E. Lysholm, Herning, til Langaa.

Tilladelse til at bytte Tjenestet. fra 1.—11.—25:

Lokomotivfyrbøderne N. K. K. Andersen, Viborg, og P. C. Hartvigsen, Struer.

Afgaaet ved Døden:

Lokomotivfører A. F. Berentsen, Kbhavns Godsbgd., den 20.—10.—25.

Drenge- og Pigekeksefabrikation.

Eget Fabrikat. Altid billigst.
10 pCt. til Funktionærer.

Istedgade 84.

Glenthojs Eftf.

Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.

Købmagergade 43. — København K.
Telefoner: Central 768 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler i stort Udvalg.

Specialitet:

Bandager til vanskelige Tilfælde.

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

Stort Udvalg.

Underbeklædning, Strømper, Sokker.
Leverandør til Forbrugsforeningen.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 5. Novbr.

DANSK ANDELS LIVSFORSIKRINGSSKAB

Tegner alle Arter
Livsfo-*rsikringer*

„KOLDINGHUS“

KOLDING
Oprettet 1898

Statstelf. Nr. 23
Central 300

SPECIALITET: { Livsforsikring med Alderdomsforsørgelse.
Kapitalforsikring med Arverente.

Drik

Albani Øl.



Amk. Gummivare
Industri Vesterbrogade 3 Kbhvn. B.
Vordersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prisliste med 30 Øre i Frimrk.
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

Vesterbros Vinimport
Absalonsgade 34

Tlf. Vester 4988

Tlf. Vester 4988

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

A/s Det Danske Mælkekompani, København.

NY RAVNSBORG

Vesterfælledvej 82

Telefon 10718

anbefaler sine Selskabslokaler og
store Festsal til Møder og Fester

A. Larsens Eftf., Skotøjsmagasin, Istedgade 57.

Prima dansk Fodtøj til smaa Priser.

Reparationer udføres paa eget Værksted. — Telf. Vester 483 y.

Cigarforretningen Trafik, Reventlowsgade 20 Kj.

anbefaler sig med Cigarer, Tobakker, Vine og Papirvarer. Ærb. R. Svendsen.

Charles Christiansen, Flensborggade 61.

Telef. Vester 6359 y. **I. Kl. Bageri & Konditori.** Telef. Vester 6359 y.

A. Olsens Eftf., Dybbølsgade 20.

anbefaler sig med I. Kl.s Viktualier
og Paalæg til d'Hrr. Jernbanemænd.

RENSECREMEN

TiKLO

for Olie, Sod, Maling, Tjære o. lign.
Skriv til:
Worning & Petersen, Vejle

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Expedition

Ny Vesterbrogade 7³, Kjøbenhavn B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10—4.