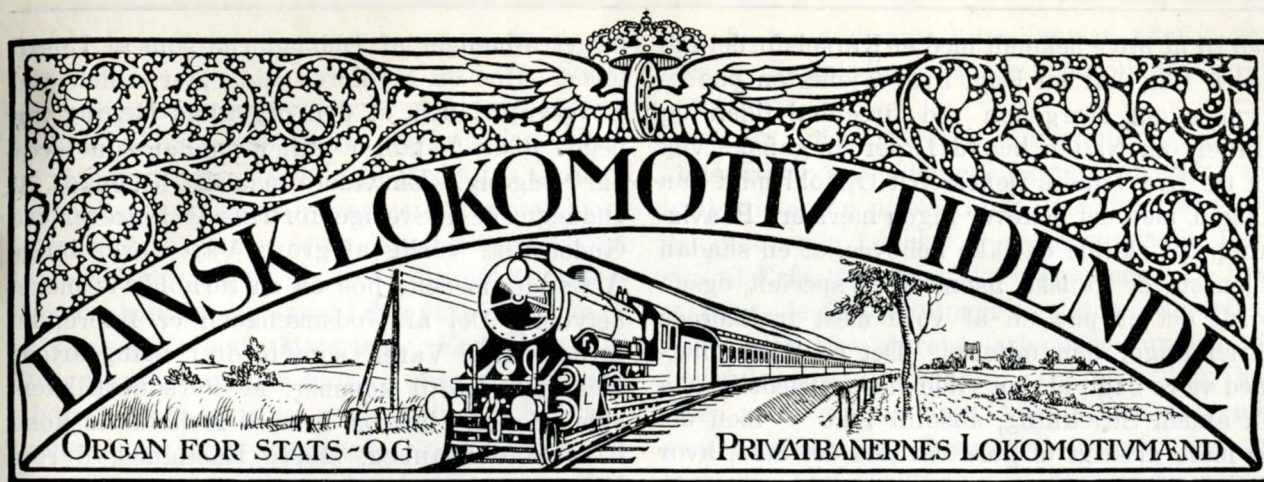




28. Aargang N<sup>o</sup> 10.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Maj 1928

## SOMMERKØREPLANEN

Med den nye Sommerkøreplans Ikrafttræden er det daglige Antal km, der køres paa Statsbanerne, igen forøget med nogle Tusinde, hvilket forhaabentlig kommer til at betyde forøget Trafik for Banerne, og dermed forøgede Indtægter. Som ved de senere Køreplansforandringer betyder denne Forøgelse af Togenes Antal større Bekvemmelighed for de Rejsende, men samtidig er det ensbetydende med, at de i Forvejen stærkt snærende Baand, Lokomotivpersonalet i tjenstlig Henseende daglig har mærket, nu strammes saa meget, at de skærer ind i Kødet, og desuden har den kraftige Udnyttelse af Personalet i sit Følge, at Vanskeligheden ved at faa Tjenestefrihed er forøget saaledes, at store Dele af Lokomotivmændene slet ingen Feriefrihed kan faa paa den Tid af Aaret, hvor Folk i Almindelighed har Ferie, og hvor denne ogsaa har den største Værdi for Mennesket. Under denne Regering er Situationen jo den, at Spørgsmaalet om at faa det hele til at gaa rundt paa den billigste Maade er det eneste saliggørende, medens det ikke gør saa nøje, om det nu ogsaa er saa forsvarlig, som det skulde være. Historien gentager sig, og der er ikke noget nyt under Solen.

For femten sejsten Aar siden bød man ogsaa Tjenestemændene saadanne Forhold at arbejde under som nu, man udnyttede dem mange Timer i Døgnet, men den Gang kendte man ikke noget til Tjenestetidsregler, man bare tilrettelagde Tjenesten, som det passede Administrationsherrerne bedst, og saa brød man sig

Pokker om Resten. Saa skete der noget, der opskræmmede det rejsende Publikum, og der indførtes Regler for Anordning af Tjenesten, der skabte nogenlunde ordnede Forhold. Nu er man inde paa den samme Skraaplan som den Gang, de Tjenestetidsregler, der den Gang indførtes, har jo siden den Tid gentagne Gange været Genstand for Attentater, og de er med eller uden Personalets Velsignelse blevet forringet saa meget, at deres Værdi er meget om-disputabel. Specielt de sidste Gang foretagne Forringelser af Reglerne har forringet Værdien betydelig paa Trods af Personalets Protest. Imidlertid er det ganske klart, at den Vej, man saa rolig er slaaet ind paa, ad den kan man ikke fortsætte, og vi for vort Vedkommende har jo tydelig sagt det før, at man er for langt ude, og at det nok vil komme til at give Bagslag. Ikke desto mindre er det muligt ved hvert Køreplansskifte at kunne forøge Kørselsmængden, og klare dette med det samme Personale og selvfølgelig stadig paa en saadan Maade, at Sikkerheden i alle Henseender faar, hvad den skal have — selv om man, som Distriktschef Eir til Dagspressen har udtalt i et Spørgsmaal om Sikkerheden (i anden Henseende) kunde faa Hjælp fra tilfældige Beboere, Landet er jo ikke saa øde — saa kan dette jo ikke lade sig gøre, naar det drejer sig om en kraftig og svækkende Udnyttelse af Lokomotivmændene.

Det vil antagelig ikke vare længe før Organisationen vil komme til at beskæftige sig med Sager vedrørende Kørselsfordelinger, der er af en saadan Beskaffenhed, at de mindst maa betegnes som uantagelige. Vi har haft Lejligh-

hed til at blive bekendt med en Kørselsfordeling, der f. Eks. har en Dag, hvor Tjenesten paabegyndes om Morgenens ved fireenhalvtiden og slutter om Natten henad 1, der er ganske vist en tre fire Timers tjenestefrit Ophold midt paa Dagen, men det behøver ingen nærmere Paavisning, det skulde da ikke behøves, at en saadan Tjeneste er ganske usømmelig, specielt ogsaa fordi det er paa en af vore mest trafikerede Strækninger den udføres. Det skal ikke hermed være sagt, at den vilde være tilstedelig paa en anden Strækning, absolut ikke — men det er mere dristigt at gøre det paa det Sted, hvor det er gjort.

Man strammer som sagt Baandene ved Køreplansskifterne, og samtidig gøres det vanskeliggere for Personalet at faa den nødvendige Sommerferie, det er jo indlysende for dem, der vil se, at disse to Ting ikke harmonerer godt sammen, og at det før eller senere vil føre til et daarligt Resultat, hvis man ikke i Tide faar truffet en Ordning, som ihvert Fald er nogenlunde tilfredsstillende.

### „SKATTEBORGEREN“S KRITIK AF STATSBANERNE

Fhv. Maskindirektør O. Busse har i »Skatteborgeren« skrevet følgende interessante Artikel, som ogsaa kan være af Interesse for vore Medlemmer, hvorfor vi gengiver den:

»Det ret hvasse Angreb paa De danske Statsbaner i »Skatteborgeren«s Marts-Numer, giver mig Anledning til at bede den ærede Redaktion om Plads for nedenstaaende Betragtninger over den Etat, som jeg har tilhørt i over en Menneskealder.

Med Hensyn til den i de seneste Aar gennemførte ny Regnskabsopstilling for Statsvirksomhedernes Drift skal jeg forudskikke, at jeg finder det fuldkommen berettiget, at man regner med baade Afskrivning og Forrentning som god og redelig Købmandsskik er, saaledes at Landets Borgere faar at vide, hvad Statens forretningsdrivende Virksomheder — og deriblandt Statsbanerne — koster dem, og selv faar Lejlighed til at skønne, om Institutionen er dette Offer værd. Men herom senere.

Vil man imidlertid som det sker i »Skatteborgeren«, sammenligne Driftsresultaterne for de svenske og de danske Statsbaner, maa det dog allerførst erindres, at et Overskud lige saa

meget afhænger af Indtægterne som af Udgifterne. Hos os reguleres Indtægterne dels ved Lovgivning, dels af den offentlige Mening, og begge disse Faktorer stiller stadigt kun Krav om Nedgang. Endvidere maa det betænkes, at Indtægterne i Sverige fortrinsvis hidrører fra Godstrafik, særlig af grove Varer over lange Afstande, medens hos os en forholdsvis meget betydelig Del af Godsmængden er finere, let fordærlige Varer, som fordrer mangeartede Hensyn. Hertil kommer, at Persontrafikken, som er størst hos os, kræver forholdsvis kostbare Stationsanlæg, større Hastighed, dyrere Materiel og meget Personale, uden at give noget egentligt Udbytte.

Det er jo en gammel Erfaring, at en Jernbane først kan begynde at forrente sig, naar Indtægten af Godstrafiken bliver større end Persontrafikken. F. Eks. Banerne Syd for London, hvor der fortrinsvis var Persontrafik og kun den finere Godstrafik, betalte sig ikke nær saa godt — ja tildels slet ikke — som de nordligere Baner med disses Massetransporter af grovere Varer. I Tyskland var Godsindtægterne i sin Tid mere end dobbelt saa store som af Persontrafikken, fordi der var rigeligt med grove Varer, Kul, og Jern, og lange Transportafstande, og Forretningen var saa stor, at Overskudet af Banerne udgjorde en meget væsentlig Del af Statsindtægterne.

Gaar vi saa over til de direkte Driftsudgifter, saa maa det fastslaaes, at disse i væsentlig Grad hidrører fra Personaleudgifter.

I anden Række kommer Materialudgiften, men den er der jo ikke meget at gøre ved, da Priserne afhænger af Verdensmarkedet, og Forbrugets Størrelse afhænger af, hvad der skal anvendes for Sikkerhedens Skyld og til forsvarelig og anstændig Vedligeholdelse af Spor Bygninger og Materiel.

Personaleudgiften afhænger af Lønningernes Højde og Personalets Antal. Lønningerne bliver vi jo snart færdige med, idet de er bestemt af det almindelige Lønniveau i Landet, fastslaaet ved Lov, og ens for alle Etater, og tilbage bliver altsaa Antallet af ansatte og disses Arbejdsydelse.

Hele det administrative Apparat har ved Statsbanerne mere og mere nærmet og tilpasset sig Formen for den almindelige Statsstyrelse, og om denne er det vel nok den almindelige Anskuelse, at den er altfor voluminøs, men en

enkelt Etat kan i Længden næppe danne en Undtagelse. Der fordres naturligvis i al Stats-administration en grundig Kontrol, men denne har indenfor de forskellige Administrationsgre-ne ført til et uhyre Skriveri i Stedet for en mere personlig Kontrol; man overser, at for hver Kon-trolarbejder i den øverste Administration, som kræver Materiale til sit Kontrolarbejde, udfor-dres der mindst een ansat i den ydre Tjeneste til at fremskaffe dette Materiale. Endvidere har Statsadministrationen haft en efter min Mening ulyksalig Trang til at skabe helt nye Kontrol-indretninger og overordnede Kontrolinstanser, der ofte kun har gjort liden Nytte, men endnu oftere har svækket Initiativet, ja endog Nidkær-heden, og som i hvert Fald har fordyret Admi-nistrationen ganske betydeligt.

Men jeg vender tilbage til specielt Forholde-ne ved Statsbanerne.

Antallet af Tjenestemænd i den udøvende Del at Statsbanedriften bestemmes ved Hensynet til Sikkerheden og Publikums Betjening. Men hører og læser man ikke daglig Publikum spør-ge: Hvorfor var der ikke sat en Mand til at pas-se paa det? eller: Var Manden ikke overbe-lastet med Pligter eller overanstrengt? Og tales der ikke altfor hurtigt om utidigt Knibe-ri, naar Publikum skal vente lidt eller hjælpe sig selv?

En Del af den skete Forøgelse i Personalets Antal hidrørte fra den Tid, da Statsbanerne havde en mægtig Trafik, og for at undgaa Haardheder overfor de faste Folk har det taget Tid at komme nedad med Antallet, men en me-get væsentlig Del af den store Forøgelse af Tjenestemændenes Antal hidrører fra de med 8-Timers-Dagen forbundne Arbejdstidsregler. Naturligvis er det ikke Statsbanerne, der har fundet paa det, men de har maattet følge med i Udviklingen. Dette Princip hviler paa den Betragtning, at jo mindre den enkelte udretter, jo flere kan der komme til og faa deres Brød, men omend dette er en human Betragtning, saa er den ganske forfejlet — dog, det skal jeg ikke komme ind paa her.

Men Hensyn til de specielle Anker i »Skat-teborgeren«, hvori bl. a. anføres, at Statsbaner-nes daarlige Driftsresultat »kan kun skyldes Fejl og Mangler paa afgørende Punkter«, skal jeg erindre om, at der i Tidens Løb har været nedsat adskillige større og mindre Kommissio-ner for at undersøge disse Forhold, men enten

har de saa godt som intet paavist, eller ogsaa har de foranlediget Reorganisation af Styrel-sesformen.

Snart anbefalede en autokratisk, snart en kollegial Styrelse, den ene Gang fordredes Cen-tralisation, den næste Gang Decentralisation af den udøvende Ledelse — uden synderlig Hen-syn til Erfaringerne af det bestaaende. De her-af følgende Omvæltninger medførte som oftest noget, der blev dyrere, arbejdede tungere og fordrede mere Personale. Og een Ting har disse med en halv Snes Aars Mellemrum næ-sten regelmæssige Organisationsændringer af-født: der har aldrig kunnet blive Arbejdsro i Etaten.

Endvidere siger »Skatteborgeren«, at »det rullende Materiel kun i ringe Grad tilfredsstil-ler moderne Krav«, og at »Statsbanerne har ef-ter Sagkyndiges Skøn ikke et eneste moderne Lokomotiv — Værkstedstjenesten er næppe paa Højde med Tidens Krav«.

Hertil er at bemærke, at Lokomotiver og Vogne jo er brugbare i 30 Aar, og deraf følger, at en Del Materiel maa være netop saa gam-melt, men forøvrigt kan nyt Materiel kun an-skaffes, naar Trafikmængden kræver det. An-skaffelse af nyt Materiel vil nok nedbringe Ved-ligeholdelsesudgiften ret betydeligt, men paa den anden Side vil Rentekontoen og Afskriv-ningskontoen vokse maaske endnu mere.

Dertil kommer saa endvidere, at Lovgiv-ningsmagten har været meget karrig med Bevil-linger til nyt Materiel, Perioden lige efter Kri-gen dog undtaget, og saa har man, som Gene-raldirektør Tegner engang sagde netop i den Forbindelse, maattet slide Fløjel med Armod!

Jeg skal iøvrigt nævne, at Vedligeholdelses-udgiften for Lokomotiver, som i 1876 var 6,7 Øre pr. Lokomotiv-Kilometer, i 1906—07 var gaaet ned til 5,8 Øre, d. v. s. med omtrent 14 pCt., uagtet Lokomotivernes Ydelse var blevet meget betydelig forøget og Værkstedslønnin-gerne meget højere.

Naar »Skatteborgeren« endelig med Hensyn til Statsbanernes Lokomotiver paaberaaber sig »Sagkyndiges Skøn«, saa burde Bladet virke-lig føre disse frem. Er der nogen Mand her i Landet, der har en begrundet Mening herom og ønsker at kritisere Statsbanerne efter min Op-fattelse fortræffelige Embedsmænd, har disse Krav paa en teknisk Begrundelse.

Jeg skal saa vende tilbage til Spørgsmaalet

om Afskrivning og Forrentning, der drejer sig om en Sum paa ca. 30 Millioner Kroner aarlig, svarende til det regnskabsmæssige Underskud, som opgøres. Det er ganske vist en meget stor Sum Penge, som ad denne Vej medgaar til Statsbanerne men det er dog et Spørgsmaal, om Jernbanedriften ikke ogsaa er dette Offer værd. Regner vi rundt med 3 Millioner Indbyggere, saa betyder det en ekstra Skat paa ca. 10 Kr. pr. Indbygger pr. Aar. I Forhold til den hele Skattebyrde til Stat og Kommune af ca. 200 Kr. Indbygger, synes det mig ikke at være noget afskrækkende Beløb. Men vil nogen tvivle paa, at Jernbanernes Tilstedeværelse er meget mere værd end disse 5 pCt. til Skattebeløbet? Har den almindelige Stigning i Velstand og Velvære ikke langt større Værdi for den Enkelte? Vilde vi have haft vor betydelige Skibsfart, som fører Kul, Majs og Gødningsstoffer til Landet og beforder Kreaturer, Flæsk, Smør og Æg, om ikke Jernbanen havde bragt dette Opsving. Uden Jernbanen vilde Erhvervsforholdene og Levefoden jo i Dag se ud som i Kong Frederik VI's Dage.

En anden Sag er det, om det er Statskassen, d. v. s. den hele skatteydende Befolkning, eller kun den enkelte Transport, der bør betale Renterne og Afskrivningen paa Statsbanerne. Goderne ved Jernbanevæsenet fordeler sig jo saa højest forskelligt over Befolkningen; en Mand paa Læsø har ikke den Nytte af Banen, som en Mand i Slagelse, og denne har igen mere Nytte af Statsbanerne end den, der bor ved en Privatbane. Saaledes betragtet var det maaske ønskeligt, at Statsbanernes Indtægter og Udgifter reguleres saaledes, at Banerne blev, som det kaldes: En i sig selv hvilende Institution.

Under vor nuværende Statsopfattelse er det vel næppe muligt, og saa længe Skatteyderne kan betale derfor, beholder vi nok Statsdriften i dens nuværende Form. Bliver Statens økonomiske Forhold slettere, maa vi gaa over til en mere forretningsmæssig Driftsform, saaledes som det efter Verdenskrigen er sket i Tyskland, i Belgien og vistnok flere Lande, og i saa Fald fuldbyrdes de Ord, som Statsbanernes kloge Regnskabschef Buchheister udtalte, da Staten i 1880 købte det dengang private sjællandske Jernbanenet: »Hvem ved — om 30 Aar bortforpagter man maaske alle Danmarks Jernbaner til et Driftsselskab«!

I Privatdriftens sidste Aar gav de sjællandske Baner et Driftsoverskud paa ca. 55 000 Kr. pr. Banemil medens de jydsk-fyenske Baner under Statsdrift (dog uden Rigsdagens Indflydelse) gav ca. 12 000 Kr. pr. Banemil; men efter at de to Omraader i 1885 var slaaet sammen, sank Driftsoverskudet meget hurtigt til 8—9000 Kr. pr. Banemil. Aarsagerne var bl. a. de forandrede Person- og Godstakster, en stærkt udvidet Køreplan og de forandrede Arbejds- og Lønningsforhold.

Skulde det virkelig komme dertil, at Statsdriften afløses af Privatdrift, vil den Hensyntagen til det almene, som er Statsdriftens Særkende, nok træde noget i Baggrunden til Fordel for de forretningsmæssige Krav, og saa vil man rimeligvis ikke være mere tilfreds eller rettere mindre utilfreds med Jernbanedriften end for Tiden.

Men under alle Omstændigheder bør der naturligvis stræbes efter en sund og forretningsmæssig Ledelse af Statsbanerne, og Trafikministerens Tale i Rigsdagen den 28. Februar — da Sagen om Bortforpagtning eller Salg af Statsbanerne var til Behandling — lover jo i saa Henseende godt.«

## NYE LOKOMOTIVER TIL NEW JERSEY CENTRAL BANEN

Efter »Railway and Lokomotive Engineering« ved F. Spoer.

Baldwin Værket har fornylig leveret til New Jersey Central Banen 5 Stk. 2 C 1 Hurtigtogslokomotiver af Pacifiktypen og 10 Stk. svære D Godstogslokomotiver, hvilke repræsenterer en yderligere Udvikling af de Lokomotiver, der allerede er i Drift paa Banen, men med en forøget Kapacitet for at møde de Krav, som stilles i Person- og Godstogstrafikken.

Hurtigtogslokomotiverne er beregnet til at fremføre de sværeste Tog over Strækningen mellem Byerne New Jersey, N. J. og Harrisburg, Pa., samt mellem Filadelfia og Scranton, Pa. Paa Strækningen Filadelfia—Scranton er i vestlig Retning Stigninger paa 10 pro mille og i østlig Retning 17 pro mille. Den 179 km lange Strækning tilbagelægges i østlig Retning paa 4 Timer og 50 Min.

Disse Lokomotiver er i store Træk som 2 C 1 Lokomotiverne, Banen allerede anvender, men

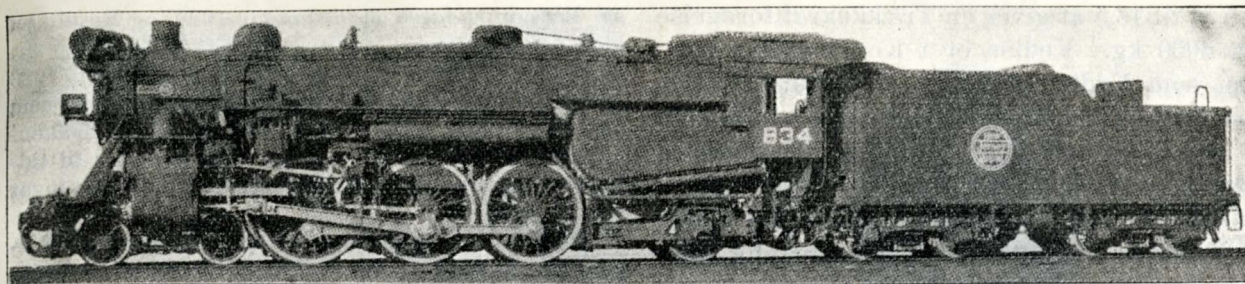


Fig. 1. New Jersey Central Banens nyeste Hurtigtogslokomotiv.

adskiller sig i Detaillerne ved en Mængde Forandringer og Tilføjelse af betydningsfulde Specialiteter og ved forøget Kraftudvikling. Kedeltrykket er 16,5 at mod 14,5 at i de ældre Lokomotiver af samme Type; den samlede Vægt af de nye Lokomotiver i tjenstfærdig Stand er 162 t mod 150 t af de ældre, og Adhæensionsvægten er henholdsvis 99 t og 98 t. Cylinder- og Drivhjulsdiameteren er den samme som paa de ældre, nemlig Cylinderdiameter 660 mm og Drivhjulsdiameter 2010 mm. Det forhøjede Kedeltryk giver en Trækkekraft af 23 420 kg mod 21 384 kg, som de ældre præsterer.

Rundkedlen bestaar af 3 Bælter, hvoraf det første, nærmest Røghamret er cylindrisk med en indvendig Diameter paa 2000 mm; det andet Kedelbælte er konisk med en største Diameter paa 2200 mm, og det tredje er cylindrisk med en udvendig Diameter paa 2250 mm, idet Plade tykkelsen paa dette Bælte er forhøjet fra  $\frac{7}{8}$  " til  $\frac{15}{16}$  ", medens Tykkelsen af de forreste Bælter er uforandret. Paa det tredje Bælte sidder en af et Stykke oppresset Staal. For at holde de nye Lokomotiver indenfor den tilladte Vægtgrænse er Fyrkassens indvendige Tværmaal bragt ned fra 2760 mm til 2450 mm, hvorimod dens Længde, 3220 mm, er den samme som paa de ældre, hvilket giver en

Formindskelse af Ristefladen fra 8,8 m<sup>2</sup> til 7,8 m<sup>2</sup>.

Fyrkassen er udrustet med et 915 mm langt Forbrændingskammer, 2 Vandkamre (Se Lok. Tid. Nr. 17, 1927) samt 3 Vandrør. Lokomotiverne er endvidere udrustet med et Standard Fyreapparat og Overheder med 915 mm lange Elementer. Dampfordelingen sker med 330 mm Stempelglidere, der bevæges af en *Walschaert* Styring. Til at omskifte denne forefindes et *Alco* Dampstyreapparat. Linealerne og Krydshovederne er af presset Staal med en indskudt efterspændelig Slidsko mod Linealernes underste Glideflade. Stemplet, der er let i Konstruktionen, er staaletøbt, har en gennemboret og indsat Stempelstang med en Diameter paa 140 mm. Af andre Specialiteter af Betydning kan fremhæves en *Elesco* Fødevandsforvarmer med Fødepumpen anbragt paa venstre Side nær Røghamret; et *Nathan* mekanisk Smøreapparat med 8 Smørerør, endvidere Røghamrer Ventilregulator (Lok. Tid. Nr. 7, 1928), samt Kørselskontrol Apparater.

De 10 D Godstogslokomotiver udviser ligeledes betydelige Forbedringer. Cylinder- og Drivhjulsdiameteren er den samme som paa de ældre D Lokomotiver paa New Jersey Central Banen, men Forhøjelsen af Kedeltrykket fra

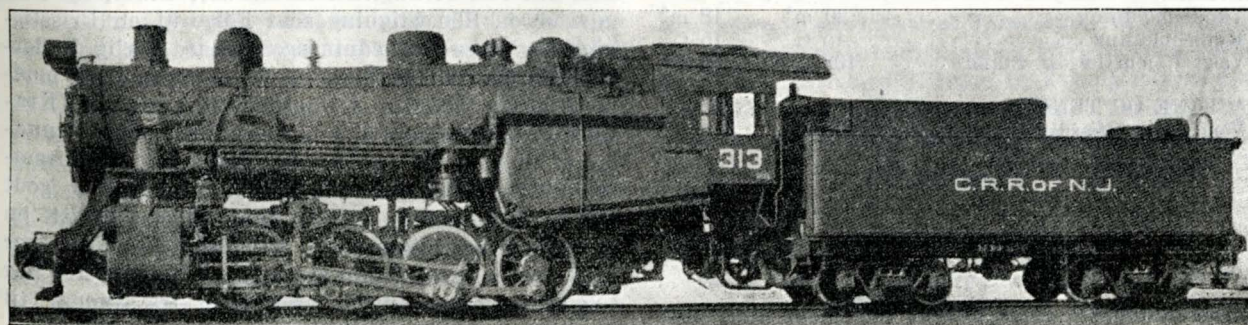


Fig. 2. New Jersey Central Banens nyeste Godstogslokomotiv.

14,5 at til 16,5 at giver en Trækkekraftforøgelse paa 4000 kg. Kedlen er i Konstruktion nærmest som Kedlen paa 2 C 1 Lokomotiverne, men med en speciel stor Risteflade af Hensyn til den Kulsort, der anvendes. Fyrkassens Længde er 3100 mm og Bredden 2750 mm; Ristefladen er 8,5 m<sup>2</sup>. Murbuen hviler paa 5 Stk. 3" Vandrør. Overhederen er af sædvanlig Størrelse med 34 Elementer. 5 af Lokomotiverne er forsynet med *Detroits* mekaniske Smøreapparat, de øvrige med *Nathans* Smøreapparat. Dampen fordeles ogsaa her med Stempelglidere og Walschaerts Styring, ligesom Gangskiftningen sker med *Alco* Styreapparat.

#### Lokomotivernes Dimensioner.

|                                               | Hurtigtogs-<br>lokomotiver | Godstogs-<br>lokomotiver |
|-----------------------------------------------|----------------------------|--------------------------|
| <b>MASKINE:</b>                               |                            |                          |
| Cylinderdiameter .....                        | 660 mm                     | 610 mm                   |
| Slaglængde .....                              | 715 mm                     | 765 mm                   |
| Drivhjulsdiameter .....                       | 2010 mm                    | 1400 mm                  |
| Forreste Løbehjul .....                       | 915 mm                     |                          |
| Bageste Løbehjul .....                        | 1400 mm                    |                          |
| Hjulafstand paa Drivhjulene .....             | 4220 mm                    | 5410 mm                  |
| Total Hjulafstand .....                       | 11200 mm                   | 5410 mm                  |
| Total Hjulafstand paa Maskine og Tender ..... | 22320 mm                   | 16750 mm                 |
| Vægt i tjenstfærdig Stand                     |                            |                          |
| Paa Drivhjulene .....                         | 98 t                       | 127 t                    |
| Paa forreste Truck .....                      | 33 t                       |                          |
| Paa bageste Truck .....                       | 31 t                       |                          |
| Total .....                                   | 162 t                      | 127 t                    |
| Trækkekraft .....                             | 23420 kg                   | 30700 kg                 |
| <b>KEDEL:</b>                                 |                            |                          |
| Damptryk .....                                | 16,5 at                    | 16,5 at                  |
| Fyrkassens Længde .....                       | 3200 mm                    | 3100 mm                  |
| Fyrkassens Bredde .....                       | 2450 mm                    | 2750 mm                  |
| Vandrørens Antal .....                        | 3                          | 5                        |
| Vandrørens Diameter .....                     | 3"                         | 3"                       |
| Vandkamrens Antal .....                       | 2                          |                          |
| Forbrændingskamrets Længde .....              | 915 mm                     |                          |
| Risteareal .....                              | 7,8 m <sup>2</sup>         | 8,5 m <sup>2</sup>       |
| Hedeflade i Fyrkassen .....                   | 18,8 m <sup>2</sup>        | 18,9 m <sup>2</sup>      |
| — i Forbrændingskamret .....                  | 6,0 m <sup>2</sup>         |                          |
| — paa Vandrørene .....                        | 2,2 m <sup>2</sup>         | 3,5 m <sup>2</sup>       |
| — paa Vandkamrene .....                       | 8,4 m <sup>2</sup>         |                          |
| — paa Kedelrørene .....                       | 320 m <sup>2</sup>         | 219 m <sup>2</sup>       |
| — paa Overhederen .....                       | 73,3 m <sup>2</sup>        | 50,4 m <sup>2</sup>      |
| — total .....                                 | 428,7 m <sup>2</sup>       | 291,8 m <sup>2</sup>     |
| <b>TENDER:</b>                                |                            |                          |
| Vandbeholdning .....                          | 20 m <sup>3</sup>          | 18 m <sup>3</sup>        |
| Kulbeholdning .....                           | 15 t                       | 15 t                     |
| Vægt i tjenstfærdig Stand .....               | 108 t                      | 85 t                     |
| <b>MASKINE OG TENDER:</b>                     |                            |                          |
| Vægt i tjenstfærdig Stand .....               | 270 t                      | 212 t                    |

#### PRISNIVEAUET

Det statistiske Departement har siden Juli 1915 foretaget Beregninger over Prisstigningens Indflydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget. Den sid-

ste Beregning foretoges i Januar 1928, og Resultatet blev offentliggjort i »Statistiske Efterretninger« Nr. 5, 1928; Beregningerne er nu ført op til April 1928 og er foretaget paa ganske tilsvarende Maade som ved de nærmest foregaaende Beregninger. Angaaende Enkeltheder ved Beregningen skal henvises til tidligere Redegørelser, sidst i Statistiske Efterretninger Nr. 5, 1928.

Resultatet af den nu foretagne Beregning fremgaar af nedenstaaende Oversigt, i hvilken er med-

#### Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper:

|                                 | Juli<br>1914 | Juli<br>1927 | Okt.<br>1927 | Jan.<br>1928 | April<br>1928 |
|---------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
|                                 | Kr.          | Kr.          | Kr.          | Kr.          | Kr.           |
| Fødevarer .....                 | 835          | 1 274        | 1 267        | 1 267        | 1 266         |
| Klæder, Fodtøj, Vask .....      | 225          | 433          | 442          | 442          | 446           |
| Bolig .....                     | 248          | 469          | 469          | 469          | 478           |
| Brændsel og Belysning .....     | 81           | 163          | 157          | 154          | 154           |
| Skatter, Kontingenter o.l. .... | 203          | 481          | 491          | 489          | 489           |
| Andre Udgifter .....            | 408          | 700          | 695          | 695          | 695           |
| Ialt .....                      | 2 000        | 3 520        | 3 521        | 3 516        | 3 528         |

#### Udgiften, beregnet i Procent af Udgiften i Juli 1914 (Udgiften i Juli 1914 = 100):

|                                 | Juli<br>1914 | Juli<br>1927 | Okt.<br>1927 | Jan.<br>1928 | April<br>1928 |
|---------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Fødevarer .....                 | 100          | 153          | 152          | 152          | 152           |
| Klæder, Fodtøj, Vask .....      | 100          | 192          | 196          | 196          | 198           |
| Bolig .....                     | 100          | 189          | 189          | 189          | 193           |
| Brændsel og Belysning .....     | 100          | 201          | 194          | 190          | 190           |
| Skatter, Kontingenter o.l. .... | 100          | 237          | 242          | 241          | 241           |
| Andre Udgifter .....            | 100          | 172          | 170          | 170          | 170           |
| Ialt .....                      | 100          | 176          | 176          | 176          | 176           |

delt, hvorledes de Udgifter, der i Juli 1914 udgjorde 2 000 Kr., fordeles sig paa de sædvanlig benyttede Hovedgrupper af Fornødenheder, dels pr. Juli 1914, dels efter Opgørelserne pr. Juli 1927, Oktober 1927, Januar 1928 og April 1928. Endvidere er meddelt Tal for den procentvise Stigning for de enkelte Varegrupper, idet hver enkelt Udgiftspost efter Priserne i Juli 1914 er sat lig 100, og Udgiftstallene til de forskellige Tidspunkter er sat i Forhold hertil.

Den samlede Udgiftsstigning siden Juli 1914 for hele Budgettet udgør herefter 76 pCt., og *Indekstallet for Prisniveauet (Pristallet) er saaledes pr. April 1928 176.*

Med Hensyn til Prisbevægelsen indenfor de enkelte Varegrupper og Udgiftsposter siden Januar 1928 skal anføres, at Udgiften til Klæder, Fodtøj og Vask udviser en lille Stigning som Følge af en Prisstigning for visse Beklædningsgenstande, særlig Underbeklædning, hvilken Stigning dog i nogen Grad modvirks af en Nedgang i Udgiften til Vask ude (Kra-  
vetøj o. l.) Udgiften til Bolig er beregnet paa Grundlag af Oplysninger fra Huslejestatistikken pr. November 1927 for Hovedstaden, Provinsbyerne og godt 100 Landkommuner, hvilken Undersøgelse udviste en gennemsnitlig Stigning af Huslejen fra November 1926 paa ca. 2 pCt. For de øvrige Udgiftsposter har Udgiften været omtrent uforandret fra Januar til April.



### FERIEHJEMMET

Som meddelt i forrige Nr. af Bladet aabnes Dørene paa vort herlige Feriehjem den 24. ds.; klar til at modtage Gæster fra nær og fjern. Atter i Aar vil Gæsterne finde Ændringer, som vil gøre Opholdet tillokkende, ligesom Fru Antonsen atter paa bedste Maade vil sørge for Gæsternes gode Forplejning.

Solen har begyndt sine Forberedelser for den kommende Sommer; men ogsaa Aviserne har begyndt sin Reklame. Slaar man op paa Annoncesiderne, findes disse stærkt optaget af lokkende Tilbud om Ferieophold; der spares ikke paa Ord om de Herligheder, man byder sine Gæster.

Vi findes ikke i de samme Spalter for Reklame for at meddele de Fortrin, vi kan byde paa. Vor bedste Reklame ligger i den store Tilfredshed, vore Gæster altid giver tilkende under og efter et Ophold paa Dansk Lokomotivmands Forenings Feriehjem. Men er det saa underligt: »Hvor findes der et herligere Sted at tilbringe sin Ferie!» Solen kaster sine klare Straaler i et prægtigt klart bløgende Hav, der byder én alle de Goder et forfriskende Bad kan yde.

Spadsereturen langs den mere end 1 Kilometer lange Strandstrækning med høje stejle Skraaninger til Havet giver den herligste Udsigt over Kalundborg Fjord. Fra Kohornets høje Punkt med Javanaserhytten knejsende endnu højere skuer man over Lerchenborg og Asnæs til det fjerntliggende Fyn, og hvilken Skønhed fanger éns Øjne, naar man en Aftenstund fra Skansen er Vidne til en Solnedgang, alt i alt en rigtig Naturnydelse.

Naturligvis gaar vore Bestræbelser ud paa at drage vore Medlemmer i større og større Tal til Feriehjemmet; men ogsaa vore Medlemmer kan yde sin værdifulde Støtte hertil ved at fordele sine Ønsker om Ophold, navnlig bør man benytte Juni og August eventuelt første Del af September mere end det hidtil har været Tilfældet. Det er altid vanskeligt navnlig i Juli at reservere Plads til alle efter Ønske paa Grund af Skoleferien, og Udvalget, hvis Hjerterum er meget stort, savner tit i Juli Maaned det nødvendige Husrum, og derfor gentager vi: benyt For- og Eftersæsonen mere, det giver Plads til endnu flere Gæster. At dette har sin Betydning behøver næppe at fremhæves, de senere Tiders Tjenesteforhold med dertil hørende Nedskæringer paa alle Omraader kræver stor Anspændelse saavel af Tjenestemanden som i Husholdningen, under disse Omstændigheder vil et Ophold paa Feriehjemmet særlig for Hustruen virke velgørende.

Med Hensyn til Priserne er disse de samme for Ophold, som var gældende forrige Aar.

Af Hensyn til Fordelingen og Udnyttelsen af Værelserne for Gæsterne skal man henstille, at Begæringer om Ophold snarest indsendes og ligeledes at disse tydeligt angiver for Børns Vedkommende deres Alder.

Bestillinger maa indsendes til Kontoret Ny Vestergade 7, 3. S. København K.

G. O. F. Lund.

### DØDSFALD



N. K. Jakobsen.

Onsdag den 18. April afgik Lokomotivfyrbøder N. K. Jakobsen, Langaa, ved Døden. Jakobsen, der var en god Lokomotivmand, var sin Organisation tro, og en god Kollega og Kammerat helt igennem, og ingen havde tænkt, at han i saa ung en Alder skulde gaa bort. Begravelsen fandt under stor Deltagelse Sted Onsdag den 25. April fra Langaa Kirke. Fra mange af Landets Afdelinger var sendt Kranse med signerede Baand, ligesom der ved Begravelsen var mødt mange Kollegaer. Fra Tønder var Afdelingsfanen mødt, hvilken Opmærksomhed der takkes for af Lokomotivmænd i Langaa. Ved Graven bragte Kredsformanden den afdøde en sidste Hilsen og Tak fra Kammeraterne og udtalte til Slut et Ære være hans Minde.

A. B.



### Amerikansk Staalværk i Europa.

Det store amerikanske Staalværksselskab, Truscon Steel Co., har efter Meddelelser i den amerikanske Fagpresse besluttet at anlægge et Staalværk i Evropa. Truscon Steel Co. er et af de førende Staalsselskaber i U. S. A. og har i de seneste Aar kunnet fremvise en ekstraordinær Fremgang. Selskabets glimrende Regnskaber i disse Aar føres særlig tilbage til dets nye Staalværk ved Los Angeles, som er indrettet efter de mest moderne og rationelle Principper, hvorved det skal være lykkedes at bringe Omkostningerne ned i hidtil ukendt Grad. Selskabets Ledelse meddeler nu, at dets europæiske Staalværk skal ligge i Belgien og være en nøjagtig Kopi af Staalværket ved Los Angeles. Det er foreløbig Meningen, at det belgiske Værk udelukkende skal baseres paa Eksport og navnlig forsyne Truscon Steel Co.s Aftagere i Asien. Man vil her drage Nytte af de lavere belgiske Lønninger og samtidig supplere Fordelen herved med den mest rationelle amerikanske Bedriftsteknik.

### Argentinas Rigdom.

Ifølge Meddelelser fra Argentina hersker der for Tiden usædvanlig gode Tider i dette Land. Landets Produkter sælges saa hurtigt, som de kan afskibes, og Artikler som f. Eks. Uld og Huder opnaar Priser, der kun kan sammen-

lignes med dem, man fik under Krigen. Man mener derfor at kunne anslaa Overskudet paa Handelsbalancen i 1927—28 til over 1440 Mill. Kr. Naar denne Sum bliver lagt til den, der har været Resultatet af en Række gode Aar siden 1918, faar man en Nationalformue, der er langt udover den, der i 1914 allerede ansloges til ca. 60 Milliarder Kroner.

Ifølge de sidste Efterretninger beløb Argentinas samlede Udenrigshandel i 1927 sig til ca. 6714 Mill. Kr. (ca. 1 864 790 000 Guld-Pesos) eller ca. 900 Mill. Kr. mere end det foregaaende Aar. Importen beløb sig til 856 610 000 Guld-Pesos og Eksporten til 1 008 179 000 Guld-Pesos.

### Standardisering.

En af Dieselmotorens store Fordele er den Lethed, hvormed Standardiseringsprincippet lader sig anvende under dens Fremstilling. Saaledes lader et meget forskelligt Antal Hestekræfter sig arrangere blot ved Anbringelse af et større eller mindre Antal Cylindre af nøjagtig samme Dimensioner. Det vil være indlysende, at en Rækkefabrikation af Enheder vil sætte Fremstillingsomkostningerne betydelig ned, ligesom bekostelige Forsøg med mange Cylindrestørrelser vil kunne formindskes ret betydelig.

Ved Sammensætningen af saadanne ensbyggede Cylindre har man hidtil følt det nødvendig at benytte et lige Antal f. Eks. 4, 6 eller 8 til en Motor og anset dette for heldigst for Opnaaelsen af en god Afbalancering. Det synes nu, som om dette Hensyn kan bortfalde, idet det er lykkedes at sammenbygge Dieselmotorer af 5, 7 og 11 Cylindereenheder, og disse Resultater synes ikke paa nogen Maade at staa tilbage for, hvad man hidtil har opnaaet med et lige Antal. De forskellige ønskede Hestekraftydelse kan paa denne Maade opnaas med mindre Spring end hidtil.

### Om Pander med Hvidtmetal

Ved frem- og tilbagegaaende Maskiners Lejer hænder det jævnlig, at Hvidtmetallet revner, uden at nogen egentlig Aarsag kan paavises. Hvidtmetallet (sædvanligvis en Tin-Antimon-Kobber Legering) egner sig fortrinlig til saavel svære Belastninger, som høje Gnidningshastigheder, og har ikke, selv om det er af sprød Struktur, egentlig Tilbøjelighed til at revne. Naar Revner desuagtet fremkommer, synes det rimeligt at antage, at en Metallet uvedkommende Aarsag bærer Skylden.

I saa Henseende har de ellers saa vidt udbredte svaletale-dannede Noter, hvorved Metallet under Udstøbningen forankres til Staal- eller Bronceforingen, den uheldige Egenskab, at de ikke tillader Hvidtmetallet at udvide sig frit under Temperaturændringer, hvorfor farlige Materialspændinger opstaar. Yderligere vil under Metallets Udstøbning Tilstedeværelsen af Luftblærer bevirke, at Metallet ikke »bæres« overalt.

Hvor Fortinning foretages forinden Udstøbningen, er det ogsaa galt, idet den efterfølgende Lodning netop bevirker Forankringen, som helst skulde undgaas. At »penne« Metallet for at opnaa bedre Bæring nytter ikke.

Hvidtmetallet vil, saa længe det søges forankret til Pandeforingen, have Tilbøjelighed til at revne.

Man er da, og som det siges med særdeles godt Resultat, gaaet over til slet ikke at udstøbe Hvidtmetallet i en Foring, men forfærdige det som en Bøsning, der efter

Afdrejningen skæres over i to Halvdele og indlægges direkte i Lejerammen eller f. Eks. i en Forbindelsesstangs Kryds- og Krumtappander. For Hovedlejerens Vedkommen- de udstøbes Underpandens Hvidtmetal dog direkte i Lejer- rammen, men uden nogen Slags Forankring.

Ved Hjælp af Tappe eller Mellemlæg hindres Hvidt- metalforingerne i at dreje rundt, medens aksial Forskyd- ning (nøget, der iøvrigt sjældent vil være Tilbøjelighed til) hindres ved Stopringe.

Det paastaas, at man ved denne Udførelsesform ganske undgaar Tilfældet: revnet Pandemetal, samt opnaar betydelig lavere Lejetemperatur. Samtidig hævdes, at det rent mekaniske Arbejde ved Pandernes Tildannelse lettes betydelig.

### JUBILÆUMSFORENINGEN I 1. DISTRIKT

afholder sin aarlige Jubilæumsfrokost Onsdag den 6. Juni Kl. 12,30 i Restaurant »Keglebanen i Tivoli«.

Indgangen til Restaurationen er i Bernstorffsgade. Eks- traordinære Medlemmer af D. L. F., d. v. s. pens. Lokf. samt Førere fra de andre Distrikter (der er Medlemmer af D. L. F.), er velkomne.

Anmeldelse om Deltagelse sker, foruden paa de til sin Tid paa Depotterne fremlagte Lister, ogsaa til Undertegnede

P. B. V.

L. M. Schmidt,

Telf. Am. 3147 x.

### RABATBILLETTER

Ved Henvendelse paa Foreningens Kontor kan Med- lemmerne erholde Rabatbilletter til Tivoli (50 Øre) og Zoologisk Have (75 Øre).

### JYSK-FYNSKE STATS BANEPERSONALES BIBLIOTEK

Torsdag den 14. Juni 1928 Kl. 4 $\frac{1}{2}$  Eftmd. afholdes ordinær Generalforsamling i Bibliotekslokalet i det tid- ligere Varehus mod følgende Dagsorden:

1. Fremlæggelse af Regnskab.
2. Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for Regn- skabsfører Lund og Godsbestyrer Hansen, der afgaar efter Tur.
3. Valg af en Revisor og en Revisorsuppleant i Stedet for de efter Tur afgaaende: Fuldmægtig Amorsen og Kon- torist Frk. Agger.
4. Eventuelt.

Regnskab 1. April 1927—31. Marts 1928.

| Indtægt.                                         | Kr.     | Ø. |
|--------------------------------------------------|---------|----|
| Kassebeholdning fra forrige Aar .....            | 11 748. | 39 |
| Bidrag fra Interessenter .....                   | 20 621. | 02 |
| Godtgørelse for bortkomne Bøger samt Bøder ..... | 15.     | 00 |
| Indvundne Renter .....                           | 615.    | 99 |
|                                                  | 33 000. | 40 |

| Udgift.                                                                                  | Kr.     | Ø. |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----|
| Indkøbte nye Bøger .....                                                                 | 4 945.  | 20 |
| Indbinding af nye Bøger .....                                                            | 3 169.  | 20 |
| Indkøbt Bøger til Erstatning for udrangerede<br>Bøger samt Vedligeholdelse af Bøger .... | 1 278.  | 50 |
| Tryksager herunder Katalog-Tillæg .....                                                  | 360.    | 50 |
| Inventar .....                                                                           | 177.    | 00 |
| Porto, Kontorhold .....                                                                  | 38.     | 04 |
| Lovforsikring .....                                                                      | 51.     | 20 |
| Brandforsikring .....                                                                    | 71.     | 10 |
| Opvarmning, Rengøring .....                                                              | 816.    | 91 |
| Lønninger til Bibliotekar, 2 Medhjælpere, Bud<br>og Regnskabsfører .....                 | 6 026.  | 00 |
| Transport af Bøger mellem Banegaard og Bi-<br>bliotek .....                              | 1 212.  | 00 |
| Kassebeholdning .....                                                                    | 13 282. | 72 |
|                                                                                          | 33 000. | 40 |

Antallet af Interessenter udgør ca. 1900.  
Biblioteket indeholder nu ca. 21 500 Bind.

|       |        |                                                             |
|-------|--------|-------------------------------------------------------------|
| 14579 | 13058  | Fischer, Leck: Fedora.                                      |
| 14580 | 13072  | Norris, Kethleen: Smaa Skibe.                               |
| 14581 | 13076  | Siwerts, Sigfrid: Det store Varehus.                        |
| 14582 | 11528d | Jensen, Johannes V.: Ved Livets Bred.<br>Myter, 4. Bind.    |
| 14583 | 13067  | Lenk, Margareta: Borgfrøkenen.                              |
| 14584 |        | Vautel, Clement: Borgeren fra Paris.                        |
| 14585 | 13063  | Howard, Harvey, J.: Ti Uger blandt kine-<br>siske Sørovere. |
| 14586 | 13057  | Boesen, Niels: Flovstudenten.                               |
| 14587 | 13071  | Nielsen, L. C.: Det langsomme Træ.                          |
| 14588 | 13068  | Løkken, Thomas Olesen: Rejsebreve fra<br>Holland.           |
| 14589 |        | Hansen, H. P. E.: Den evige Ild.                            |
| 14590 | 13045  | Koefoed, V. H.: Radioteknik.                                |
| 14591 | 13081  | Buchholtz, Johannes: Fodspor i Støvet.                      |
| 14592 | 13083  | Gandrup, Carl: Spotternes Hns.                              |
| 14593 | 12736b | Leopold, Svend: Erindringer fra min Ung-<br>dom.            |
| 14594 | 12676  | Wallace, Edgar: Døren med de syv Laase.                     |

## TAK

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mand  
og Fader Lokomotivfyrbøder N. C. Jacobsens Begravelse.  
Tak til dem, som var kommen tilstede fra de forskellige  
Depoter; en særlig Tak til Hr. Bojesen, København, for  
Talen ved Graven. Hjertelig Tak, alle.

Langaa St., 30. April 1928.

Paa Barns og egne Vegne  
*Olga Jacobsen.*

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min Hustrus  
Sygdom og Begravelse.

C. M. Nielsen, pens. Vognpasser.

## STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEK

### NYE BØGER

| Sj.<br>Falst. | Jyl.<br>Fyn |                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 14562         |             | Svikmøllen 1927.                                                                                                                                                                                                                     |
| 14563         |             | Blæksprutten 1927.                                                                                                                                                                                                                   |
| 3326dd        | 9676m       | Gads danske Magasin 1927.                                                                                                                                                                                                            |
| 13307d        |             | Værkstedstidene 1927.                                                                                                                                                                                                                |
| 6484r         |             | Dansk Telegraf Tidende 1927.                                                                                                                                                                                                         |
| 6483r         |             | Dansk Postblad 1927.                                                                                                                                                                                                                 |
| 2968bb        |             | Jernbane-Tidende 1927.                                                                                                                                                                                                               |
| 2337ii        |             | Dansk Jernbaneblad 1927.                                                                                                                                                                                                             |
| 14564         | 13032       | Bruun-Rasmussen, Knud: Hakon Jørgen-<br>sen. En kritisk Studie.                                                                                                                                                                      |
| 8768zæ        | 9675no      | Tilskueren 1927.                                                                                                                                                                                                                     |
| 14565         | 13006       | Barfoed, Viggo: Ærbødigt 1927.                                                                                                                                                                                                       |
| 1985ff        |             | Wisbechs Almanak 1928.                                                                                                                                                                                                               |
| 1983ff        |             | Folkets Almanak 1928.                                                                                                                                                                                                                |
| 1981ee        |             | Den nye Almanak 1928.                                                                                                                                                                                                                |
| 8251aa & bb   | 9671æ-bb    | Verden og Vi 1927.                                                                                                                                                                                                                   |
| 8252aa & bb   | 9670æ-bb    | Hver 8. Dag 1927.                                                                                                                                                                                                                    |
| 13642f        |             | Dansk Nationallitteratur: Oehlenschlägers<br>Poetiske Skrifter II.                                                                                                                                                                   |
| 14566         |             | Kultur og Videnskab: Ege, Rich.: Menne-<br>skenes Føde. — Freuchen, Peter: Grønland.<br>Land og Folk. — Kristensen, Frode: Fra<br>Raastoffernes Riger. — Christiansen, Ernst:<br>Revolutionen i Rusland og 10 Aars Sovjet-<br>Styre. |
| 14567         |             | Christensen, J. V.: Den store Folkeflytning<br>mellem Tyrkiet og Grækenland.                                                                                                                                                         |
| 14568         | 13041       | Petersen, Lauritz: Ilden. Roman.                                                                                                                                                                                                     |
| 14569         | 13039       | Frich, Øvre Richter: Slangblomsten fra<br>Magdala.                                                                                                                                                                                   |
| 14570         | 13040       | Jacobsen, Lis: Tolv Epistler.                                                                                                                                                                                                        |
| 14576         | 13061       | Hansen, H. P. E.: De Forulykkede.                                                                                                                                                                                                    |
| 14577         | 13075       | Sedgwick, Anne: Den gamle Grevinde.                                                                                                                                                                                                  |
| 14578         | 13064       | Jensen, C. C.: En amerikansk Saga.                                                                                                                                                                                                   |



Lokomotivfyrbøderkredsen:

Thisted: Afdelingsformandens Adresse rettes til: Øster-  
gade 9.



Overført som ekstraordinære Medlemmer:

Pens. Lokomotivfører L. H. Larsen, Fredericia.  
Pens. Lokomotivfører S. C. Pedersen, Struer.  
Lokomotivmester Hj. Kann, Østerbro St.



**Udnævnelse fra 1—6—28:**

Lokomotivmester II J. F. Hammerich, Brande, efter Ansøgning ifølge Opflag til Lokomotivmester I i Esbjerg (vgl. Udnævnelse).

**Forflyttelse Vamdrup—Pudborg fra 15—5—28:**

Lokomotivmester I G. L. M. Sørensen Høgh.

Lokomotivførerne A. K. Jensen, C. F. B. Pedersen, A. L. Johansen, L. P. H. Conrad, C. P. M. V. Ekelund, O. Kornild, J. Sørensen, P. K. Pedersen, P. C. Sprogø, E. B. Bendtsen og G. N. C. Jensen.

Lokomotivfyrbøderne A. J. Lassen, J. K. Jensen, L. V. Christensen, V. C. E. Petersen, I. M. Engedal, N. T. Thorstensen, G. Klauber, C. C. V. Eriksen og T. G. Hansen.

**Tilladelse til at bytte Tjenested fra 1—5—28:**

Lokomotivførerne K. O. Pedersen, Kbhvns. Godsb., og F. C. C. Spør, Østerbro.

**Afsked efter Ansøgning:**

Lokomotivfører C. S. Christensen, Nyborg, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30—6—28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører C. A. Andersen, Struer, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30—6—28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører C. N. Aunskjær, Varde (Depotforstander), paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31—7—28 (min. Afsk.).

**Puaskønnelse:**

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste Tak og Paa-skønnelse over for Lokomotivførerne H. K. Hansen og V. Honoré, begge i Fredericia, i Anledning af, at de ved udvist Agtpaagivenhed og god Konduite paa Andst Station har afværget en farlig Situation.



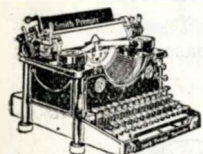
*Saml alle Deres Kreditorer paa een Haand.*

*Hent en Rekvisition i Gaanten*

*Dosseringen 4*

*Tlf. Nora 484 v*

**Til alt Kontorarbejde**



**Smit  
Premier**  
først  
og  
bedst.

**Alfred Fischer & Co.s Eftf.**  
Jernbanegade 6.  
Tlf. 7819. København. Tlf. 7837.

**Ægteskabsbogen**

Hvordan man begrænser Børnefødslerne  
Oplysende — 18 gode Billeder  
Pris 1 Kr. + Porto. — S. Vogel,  
Vestergade 3. København K.



**Korsør  
LØVE  
Margarine.**

**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.

**Søg vore Restauranter**

„Hallen“ „Taarnborg“ „Nørrehal“  
Vesterbrogade 35 Allégade 18 Nørrebrogade 88  
Tlf. Vester 8885 Tlf. Vester 1990 Tlf. Nora 1088  
„Sønderbro“ „Øbro“ „Mejlhal“  
Amagerbrogade 7 Østerbrogade 39 Store Torv 16, Aarhus  
Telf. Amg. 8678 Telf. Øbro 1039 Telf. 8840  
1 Middag 1,25 + 10 pCt. Skat. — 10 Billetter 11,50 + 10 pCt. Skat.  
God billig Mad Pensionærer modtages Ingen Drikkepenge



**Kvindernes  
Alkoholfrie Restauranter**



**Tandlæge**

**FRK. SØRENSEN**

Konsultation: 10—7.

Istedgade 69.

Telf. Vester 905 x.

**Køb danske Varer!**

**Støt vore Annoncører!**

**H. C. Hansen,**

62, Vesterbrogade 62.  
**Trikotage- og Garnforretning.**  
Stort Udvalg.  
Underbeklædning, Strømper, Sokker.  
Leverander til Forbrugsforeningen

**Blomsterforretning**

H. Dannenberg.

**Blaagaardsgade 25**

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1679

Medlemmer erholder 10 pCt.

Varerne bringes overalt.



Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 23. Maj.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Ny Vestergade 7, 3. Sal, København K.

Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4

Postkonto: 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri, Falkonerallé 11.