



29. Aargang No. 15.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. August 1929.

BREMSNING AF GODSTOG.

Hvor hen man end vender Blikket, ser man overalt ved Jernbanerne, Industrien, Landbruget og andre Virksomheder, at mekaniske Indretninger faar mere og mere Indflydelse og erstatter Haandens Arbejde. Og dette af forskellige Grunde. Men den væsentligste Grund er vel nok den, at skal den betræffende Virksomhed opfylde de Krav, som Udviklingen bringer med sig, saa maa der anvendes tidssvarende Værktøj og Arbejdsmaader.

Om Industriens og Landbrugets Mekanisering kan det med rette siges, at det ikke er for at gøre det fremstillede Produkt bedre, men kun for at fremstille det til den billigst mulige Pris. Noget andet er det ved Jernbanerne, hvis Arbejde ikke er at producere dette eller hint, men derimod et Bindeled mellem Produktionsstederne, og som saadan ikke alene skal fungere til den billigst mulige Pris, men tillige — under Hensyntagen til den Fare der altid vil hæfte ved Jernbanedrift — med den størst mulige Sikkerhed.

I Jernbanernes første Aar kendte man ikke mekanisk Betjening af Sporskifter og Mastesignaler; der findes endnu ved Statsbanerne Ansatte, der kan huske den første primitive Signalgivning med Mastesignalerne, som bestod i, at Stationen sendte en Mand ud, der efter at have rettet Sporskifterne, gik ud til Signalmasten, hvor han ved at trække nedad i en Jerntraad, der fra Signalarmen hængte ned langs Masten, og omskifte en Ring i Traaden fra een Hage til en anden, løftede Signalarmen i Vejret, og dermed var der fri Passage for Toget. Denne

Form for Signalgivning paa Stationer er selvfølgelig for længe siden opgivet og erstattet af tidssvarende Signalapparater, der forener Sporskiftning og Signalgivning, saaledes at disse staar i indbyrdes Afhængighed og sikrer, at Sporskifterne i og ved en Togvej har den rette Stilling for Togvejen og den rette Stilling for at der ikke fra andre Spor kan køres ind paa Togvejen, saa længe Indkørsel af Tog er frigivet med Stationens Indkørselssignal.

Paa de senest udførte Stationsanlæg har man Fjernbetjening af Signalmaster i 1500 Meters Afstand fra Signalhuset, og Fjernbetjening af Sporskifter i en Afstand af 800 Meter fra Signalhuset. For at lette Rangerarbejdet er Sporskiftmekanismen paa de centralaflaasede Sporskifter indrettet saaledes, at disse, ved at en Pedal nedtrædes, kan omskiftes paa Stedet. For at ophæve den Fare, der kan opstaa som Følge af saa lange Afstande paa en Jernbanestation, har man praktisk talt gjort Togvejs eftersynet mekanisk (elektrisk), idet man paa Væggen i Signalhuset har belyste Sportavler, som viser alle Spor og Signaler saaledes, at man kan se, om Sporene er belemret med Vogne, og man kan tillige se Mastesignalernes Stilling. Findes paa et Spor et Køretøj, virker dettes Hjul sæt som Leder for en elektrisk Strøm, der fra et Akkumulatorbatteri flyder gennem Skinnerne i Togvejen, hvilket giver sig til kende paa Sportavler i Signalhuset. Er der Signal for et indkørende Tog, og der f. Eks. anbringes en Trolje paa Togvejen for det indkørende Tog, falder Indkørselssignalet af samme Grund paa Stop.

Det er i Korthed, hvad Udviklingen har givet Stationerne som Sikring mod, at der i Udtide gives Tilladelse til, at Tog maa køre ind paa Stationen og til at sætte Stop for et indkørende Tog, hvis Togvejen skulde blive ufarbar.

Hvordan har saa Udviklingen af Togenes Hjælpe midler til at standse foran Signalerne været? Paa Persontogene har vi efter Politireglementets Forskrift faaet en gennemgaaende Bremse, Vakuumbremsen, som nu har vist sig ikke at opfylde Tidens Krav. Men med Bremsning af Godsvogne er Udviklingen gaaet i en Retning, der har forværret Forholdene Aar efter Aar.

I Jernbanernes første Aar var Virkningen af Togenes Vægt og Hastighed ikke større, end man kunde standse et Tog indenfor en passende Vejlængde med Tenderbremsen og en Slutbremse.

Efterhaanden som Togene kom til at bestaa af flere og tungere Vogne, blev det nødvendigt at udruste hele Lokomotivet med Bremse og at have flere betjente Bremsere i Toget, og Konduktørerne, som betjente Bremserne, havde deres Plads paa aabne Bremsesæder for at kunne høre Signalerne. Med den forøgede Kørehastighed blev det nødvendigt at bygge et Bremseshus, hvori Konduktøren kunde tage Plads og betjene Bremsen, men dette havde til Følge, at Signalerne ikke kan høres af Bremsebetjeningen saa godt som før. Det er gaaet her som i Udlandet, Togene er stadigt blevet større og tungere, og det er fastslaaet, at Lokomotivføreren maa regne med, at Bremsesignalerne ikke kan høres af Bremserne. For at faa det foreskrevne Antal Bremsere i et Godstog, sætter man undertiden en fireakslet Truck-Personogn bag i Godstogene som Slutbremse, denne tæller saa for to Bremsere. Det er meget bekvemt for dem, der skal betjene en saadan Bremse at sidde i en Personvogn, men hvis Bremsesignalet ikke høres blot i denne Vogn, hvad der snarest indtræffer ved Slutbremsen, saa er det Togets to bedste Bremsere, som ikke betjenes.

Det er »Udviklingen« af de Midler, der har været til Raadighed til at standse Godstog. Det nytter ikke, at man indretter Signalapparaterne paa Stationerne til ikke at kunne vise Ind- eller Gennemkørsel for et Tog og til at sætte Sig-

nalet paa Stop, naar Togvejen er henholdsvis ufarbar, naar der ikke samtidig gives Lokomotivføreren for Godstogene sikre Midler til at efterkomme et givet Signal og dette saa meget mere nu, da det nye System for Togvejsefter-syn og Signalgivning aflaster Stationerne for Følgen af en pludselig fremkommet Hindring paa Sporet og lægger den over paa Lokomotivføreren.

Vi maa derfor gøre bestemt Indsigelse mod, at Spørgsmaalet om Trykluftbremsens Indførelse og Ibrugtagning skydes ud i det uvisse.

STATSBANERNES FREMTID.

Foredrag holdt for Deltagerne i D. J. F.s Feriekursus paa Knudshoved den 4. Juni 1929 af Generaldirektor Andersen Alstrup.

Forinden jeg gaar over til mit Emne, vil jeg gerne rette en Tak til Landsudvalget for at have givet mig Lejlighed til at yde mit — om end beskedne — Bidrag til det Oplysningsarbejde nemlig at udvikle den enkeltes Personlighed ved at give ham Lejlighed til at forøge sine Kundskaber, er i sig selv saa sund og god, at den kun kan vække Sympati. Det glæder mig at De kan holde Deres Sommerkursus i saa smukke Naturomgivelser som her paa Knudshoved og — som jeg haaber — ogsaa iøvrigt under tilfredsstillende Forhold.

Da Landsudvalget foreslog mig at tale om »Statsbanernes Fremtid«, var jeg til at begynde med lidt i Tvivl om, hvorvidt en saadan Opgave lod sig løse paa en for Tilhørerne tilfredsstillende Maade. Intet Menneske er jo i Stand til at skue ind i Fremtiden og altsaa heller ikke til med blot nogenlunde Sikkerhed at udsige, hvorledes Banernes Fremtidsskæbne vil forme sig. Imidlertid, Emnet har fristet mig, og jeg tror, at man til en vis Grad kan danne sig et Skøn over Statsbanernes Fremtid, vel at mærke naar man med Ordet Fremtid kun tænker sig en nærmere Aarrække, og naar man holder sig in mente, at ganske uventede og revolutionerende Forhold fuldstændig kan kuldkaste de Forudsætninger, paa hvilke man har dannet sig sit Skøn. Endvidere maa jeg for at begrænse Emnet til den for et enkelt Foredrag passende Ramme indskrænke mig til kun at omtale Banernes særlige driftsmæssig og økonomiske Forhold.

En Hjælp til Bedømmelse af den fremtidige Udviklingslinie vil man kunne skaffe sig ved at undersøge, hvorledes den hidtidige Udvikling har været for Banerne. Da jeg her kun vil beskæftige sig med Spørgsmaal om de danske Statsbaners Fremtid, vil det være naturligt at lade en saadan Undersøgelse komme til at omfatte Tidsrummet efter 1880, i hvilket Aar de sjællandske Baner blev overtaget af Staten, der i Forvejen som bekendt allerede havde anlagt og drevet forskellige Jernbaner i Jylland og paa Fyn.

I Driftsaaret 1880—81 havde de danske Statsbaner en samlet Bane- og Overfartslængde af ca. 1240 km. og Trafikken paa Banerne udtrykt i Vognakselkilometer pr. Banekilometer udgjorde da ca. 76 700.

I Driftsaaret 1900—01 var de tilsvarende Tal ca. 1870 og ca. 171 800.

I Driftsaaret 1913—14 var de tilsvarende Tal ca. 2080 og ca. 241 700.

I Driftsaaret 1928—29 var de tilsvarende Tal ca. 2570 og ca. 232 900.

Som De vil se heraf, har Længden af de danske Statsbaner stadig været jævnt voksende, hvad der ogsaa har været Tilfældet for saa at sige alle Baner i Verden. Men De vil ogsaa se, at de danske Statsbaners Trafikintensitet, der steg stærkt i de første 35 Aar fra 1880 at regne, i det sidst forløbne Driftsaar har været i Tilbagegang i Forhold til 1913—14.

Spørgsmaalet er da: *Kan man i de nærmeste Aartier vente en tilsvarende Udviklingslinie som i Tidsrummet fra 1880 til 1914, eller maa man snarere vente at se fortsat den Tilbagegang, som Tallene for Banernes Beskæftigelsesgrad — saaledes som denne før blev udtrykt i Vognakselkilometer pr. Banekilometer — udviste fra 1914 til 1929?*

Inden man vil kunne svare paa dette Spørgsmaal, vil det være nødvendigt at undersøge Grundene til Fremgangen i Banernes Beskæftigelsesgrad i det førstnævnte Tidsrum og Grundene til Tilbagegangen fra 1914 til nu.

Hvad det første angaar, skal jeg anføre, at Jernbanerne i Danmark omkring 1880 var et forholdsvis nyt Befordringsmiddel, der særlig ved deres Hurtighed, Billighed og den Sikkerhed, med hvilken de var i Stand til at afvikle Befordringen, virkede revolutionerende over for det eneste egentlige Befordringsmiddel, der da

fandtes paa Landjorden, nemlig Hestekøretøjet. Banernes Sejr over dette Befordringsmiddel kunde straks forudsiges, og det eneste Befordringsmiddel, de danske Statsbaner derfor da havde at regne med som egentlig Konkurrent, var Skibsfarten. I et Land som Danmark maatte Skibsfarten paa den anden Side ogsaa være en ret følelig Konkurrent, dels fordi Danmark i saa høj Grad er et Ørige, dels fordi vort Land altid har haft mange gode og naturlige Havne. Da som foran nævnt Banedrift her i Landet dengang saa at sige ingen Konkurrenter havde paa Landjorden, føltes Konkurrencen fra Skibsfartens Side i alt væsentligt kun, naar der var Tale om Befordring fra en Havn til en anden, og efterhaanden som Færgedrift blev etableret mellem de enkelte Landsdele og efterhaanden som større Forsendere og Modtagere fik anlagt private Sidespor ind til deres Virksomheder, blev Muligheden for at bestride Trafikken mellem Landsdelene pr. Bane uden Omlæsning større og større og Konkurrencen fra Skibsfartens Side derved gjort mindre og mindre og mindre effektiv. Men hertil kommer yderligere to Forhold, der hver især i høj Grad har været medvirkende til den store Udvikling for Banerne fra 1880 til 1914. Jeg sigter her særlig til den store økonomiske Udvikling, hele Verden og derunder ogsaa Danmark har været ude for siden Slutningen af det forrige Aarhundrede og indtil Verdenskrigen, samt til den store Befolkningsvækst, der fandt Sted ogsaa her i Landet siden 1880. Endelig har ogsaa den rivende Udvikling i Banenettets Udstrækning siden 1880 og indtil 1914 af sig selv maattet medføre en vis forøget Trafik, idet nye og langtfra uvæsentlige Dele af Landet i nævnte Tidsrum blev forsynet med Banelinier, hvorved de Varer, disse Landsdele skulde forsynes med, og de Varer, Landsdelene selv frembragte, i det store og hele blev overladt til Banerne at befordre.

Og undersøger man dernæst Grundene til Tilbagegangen fra 1914 til 1929 i Banernes Beskæftigelsesgrad, altsaa Nedgangen i Tallet for Vognakselkilometer pr. Banekilometer, vil man særlig standse ved følgende tre Forhold.

Den overordentlig store økonomiske Udvikling, som hele Verden kom ind i siden ca. 1880, og som jeg lige har omtalt, blev — ialt Fald hvad Udviklingen i Europa angaar — brat

standset ved Verdenskrigens Udbrud, og selv om Europa og herunder Danmark paa mange Omraader har fundet denne Udviklingslinie igen, synes det dog, som om der vil kunne hængaa adskillige Aar, før man vil kunne sige, at Forholdene vil komme paa samme Højde som i 1914.

Hvad dernæst Konkurrenceforholdene for Banedrift angaar, har Aarene efter Verdenskrigen været Banerne højt ugunstige. Jeg sigter her i første Række til Automobildriftens Udvikling siden da. Nogle Tal vil i saa Henseende kunne give en Forestilling om denne Konkurrences Vækst. Saaledes fandtes der i 1914 rundt regnet 3400 Automobiles her i Landet, medens der i 1928 fandtes 88 900. Men ogsaa Konkurrencen fra Skibsfartens Side har i de senere Aar været væsentlig stærkere end før 1914, idet vore Havne siden da er blevet betydeligt udvidede og forbedrede ligesom en ny Type af Fragtfartøjer, de saakaldte Motorpaketter, har udviklet sig og tilrevet sig en betydelig Del lokale Godsforsendelser fra Havn til Havn og ofte videre pr. Automobil.

Endelig er Banelængden siden 1914 forholdsmaessig set vokset noget mere end Antallet af præsterede Vognakselkilometer, saaledes at Antal Vognakselkilometer pr. Banekilometer i det nævnte Tidsrum har været faldende fra ca. 241 700 til ca. 232 900 eller med ca. 3,6 pCt. For en meget væsentlig Del skyldes denne Nedgang den Omstændighed, at de nye Banestrækninger, som Statsbanerne i det nævnte Tidsrum har overtaget, gaar igennem magre, tyndt befolkede og i Forhold til andre Landsdele delvis fattige Egne. Dette gælder saaledes f. Eks. sønderjydske Banestrækninger, hvor Forholdene yderligere forværres derved, at den østlige Længdebane gaar uden om Byerne, og Diagonalbanerne i Jylland. Hvis Statsbanerne ikke have faaet en saadan Forøgelse af deres Banelængde, er det muligt, at deres Trafikintensitet, altsaa Antal Vognakselkilometer pr. Banekilometer nu havde været lige saa stærkt som i 1914.

For Overskuelighedens Skyld skal jeg nu ganske kort paa Grundlag af det foran udtalte fastslaa Aarsagerne til den stærke Stigning i Trafikintensiteten fra 1880 til 1914 og Aarsagerne til Nedgangen i Trafikintensiteten fra 1914 til nu.

Fremgangen i det førstnævnte Tidsrum skyldes:

- 1) den rivende Udvikling i det økonomiske Liv Verden over,
- 2) de faa og mindre betydende Konkurrenter, som Banerne da havde,
- 3) Bygningen af Banelinier i stærkere befolkede, frugtbare og forholdsvis rigere Egne, hvorved Nytrafik skabtes.

Tilbagegangen i det sidstnævnte Tidsrum skyldes:

- 1) Standsningen eller Tilbagegangen i Udviklingen af det økonomiske Liv i Europa.
- 2) Tilkomsten af nye Banelinier i mindre frugtbare, tyndt befolkede og delvis fattige Egne, der ikke skabte væsentlig Nytrafik.

Kan man da herefter vente, at de Forhold, der var de væsentligste Aarsager til Stigningen i Banernes Trafikintensitet fra 1880 til 1914, vil komme igen, eller maa man vente, at de Forhold, der var Aarsagerne til Nedgangen fra 1914 til nu, vil vedblive at være til Stede, maa-ske endog i forstærket Grad?

For at simplificere Spørgsmaalet vil jeg først tage Udvidelsen af Banenettet op til Behandling. Der er næppe Grund til at vente, at det danske Statsbanenet i de første Aartier i nævneværdig Grad vil blive udvidet med nye Banestrækninger, og den Trafikmængde, man i Øjeblikket gennemsnitligt har pr. Banekilometer, vil saaledes hverken tænkes forbedret eller forringet som Følge af Tilkomsten af gode, henholdsvis daarlige Banestrækninger.

Om hvorledes Udviklingen af det økonomiske Liv her i Europa, herunder Danmark, vil forme sig i de kommende Aartier, hersker der stærkt delte Meninger. Meget kunde dog tyde paa, at Forholdene mere og mere vil trække sig i Lave og komme til at ligne Udviklingen fra før 1914. Bliver dette mere og mere Tilfældet, vil det medføre en større og større Benyttelse af Kommunikationsmidlerne. Men iøvrigt kan man allerede nu positivt spore en væsentlig Udvikling af Rejselysten hos de enkelte Landes Befolkninger, og at det hermed følgende personlige Kendskab til hinandens Levevis og Virksomhed i sig selv indebærer Mulighederne for Skabelsen af et frugtbærende økonomisk Liv, herunder forøget Trafikbehov, turde ligge i Sagens Natur. Men skulde man end paa dette Omraade blive skuffet i sine Forventninger, vil

i hvert Fald den Omstændighed, at Befolkningens væksten i de første Aartier efter al Beregning vil vedvare, medføre, at det Trafikbehov, der vil opstaa, vil stige fremfor at falde.

Det store og vigtige Spørgsmaal for Banerne i Almindelighed bliver da, om disse vil kunne faa deres Andel i denne Befordringstilvækst eller om deres Konkurrenter — saaledes som det har været Tilfældet ved flere Baner i de senere Aar — ikke alene vil tage Tilvæksten, men tillige i visse Tilfælde konkurrere Banerne ud paa de Omraader, hvor Banerne nu bestrider Trafikken.

Banernes Forhold til Konkurrenterne er et dobbelt. Dels virker Konkurrenterne i økonomisk Henseende, dels i ren trafikal Henseende. Der er saaledes næppe Tvivl om, at Konkurrencen fra Søfartens Side i alt væsentlig kun virker paa økonomisk Basis, idet Befordringsmulighederne normalt er bedre med Bane end med Skib, ligesom Befordringshastigheden i Almindelighed synes at falde ud til Fordel for Banerne fremfor Skibene. Anderledes stiller Forholdet sig med Hensyn til Konkurrencen fra Automobilernes Side. Her kan der ikke alene blive Tale om en ren direkte økonomisk Konkurrence, men i mangfoldige Forbindelser tillige om en forbedret (hurtigere og bekvemmere) Befordring end med Banerne. Og dette sidste kan derhos tillige ofte indebære en indirekte økonomisk Konkurrence (»Tid er Penge«).

De danske Statsbaner har igennem lang Tid været opmærksom paa den Konkurrence, de nævnte to Befordringsmidler øver og vil øve over for Banerne, og man har paa mange Maader søgt at dæmme op over for denne Konkurrence og haaber at have fundet rigtige Midler hertil. Paa den anden Side er man klar over, at det stedse gælder om at være vaagen over for dette Spørgsmaal og vedblive med at finde nye Midler til at holde Konkurrencen nede med.

Af Hensyn til den rent økonomiske Konkurrence har man gennem Indførelsen af særlige Fragtaftaler, billige Søndagsrejser, Udflugtstog, nedsatte Takster for Returrejser med udvidet Længde, udvidet Billetsalg paa Stationerne, udvidet Indskrivning med fremmede Baner, Rederier og Automobilruter, o. s. v., o. s. v., gjort en Mængde af Befordringstaksterne saa

billige, at Konkurrence fra andre Befordringsmidlers Side paa nævnte Omraader næppe vil kunne udøves uden betydeligt økonomisk Tab for Konkurrenterne, medens Banerne samtidig gennem Indførelsen af de nævnte Takster selv er bragt i væsentlig bedre og intimere Rapport til Publikum end før.

Hvad der næst angaar den rent trafikale Konkurrence, som særlig Automobilerne udøver over for Banedriften, har man gennem hurtigere, tættere og bekvemmere Toggang, ved Anskaffelse af moderne Materiel, ved Indskrænkning i Udgifter og Nyttiggørelse af moderne Opfindelser, ved Reklame og særlig ved Afhentning og Tilbringning af Gods fra Dør til Dør søgt at gøre Banedrift saa moderne som mulig, saaledes at en Befordring oftest vil kunne afvikles lige saa hurtigt og let pr. Bane som ved Automobilbefordring. Hvad der i saa Henseende er gennemført i de senere Aar, er ret betydeligt. Man har søgt gennem særlige Organer systematisk at lægge Arbejdet til Rette paa bedst mulig Maade, man har — om jeg saa maa sige — trawlet Landet for at undersøge, hvor Konkurrencen fra andre Befordringsmidler særlig sætter ind, hvor Banerne har mistet Trafik, hvor Nytrafik kan erhverves, og hvor tabt Trafik kan erobres tilbage o. s. v. Til Belysning af, hvad der i saa Henseende er gjort og vedblivende gøres, skal jeg nærmere omtale en Virksomhed inden for Banerne, som De sikkert alle kender noget til, nemlig Transportagenturet.

(Fortsættes.)

LØNNINGSKOMMISSIONEN AF 1929.

DE NEDSATTE UDVALG.

Udvalg 1.

Tjenestemandstovens almindelige Bestemmelser (§§ 1—48) med Undtagelse af Reglerne i § 36 samt Spørgsmaalene om Forhandlingsret og Voldgiftsret.

- 1) Kofoed, Formand.
- 2) Larsen.
- 3) Øllgaard.
- 4) Møller.
- 5) Dalhoff.
- 6) Okkels.
- 7) Ch. Petersen.
- 8) Stensballe.
- 9) A. M. Hansen.

*Udvalg 2.
Pensionsordningen.*

(Derunder Spørgsmaal om Ventepenge og Efterindtægt.)

- 1) Kofoed.
 - 2) Øllgaard.
 - 3) Larsen.
 - 4) Brochner-Mortensen.
 - 5) P. Jensen.
 - 6) A. Jensen.
 - 7) H. J. Sørensen.
 - 8) Frk. Crone.
- Kontorchef Meyer, Sekretær.

Udvalg 3.

Særlige Ydelser (Tjenestemandslovens 3. Del).

De særlige Ydelser for de militære Ministerier behandles dog af *Udvalg 8 d.*

- 1) Larsen, Formand.
 - 2) Øllgaard.
 - 3) Ch. Petersen.
 - 4) Okkels.
 - 5) Lou.
 - 6) N. P. Nielsen.
 - 7) A. M. Hansen.
- Knutzen, Sekretær.

Udvalg 4.

Lønningssystemet (Sted-, Dyrtids- og Konjunkturtillæg samt Principerne for Alderstillægs Tildeling).

Dette Udvalg behandler ogsaa Reglerne i § 36.

- 1) Kofoed, Formand.
 - 2) Dalhoff.
 - 3) Ch. Petersen.
 - 4) Okkels.
 - 5) A. Jensen.
 - 6) H. J. Sørensen.
 - 7) A. M. Hansen.
 - 8) Lou.
- Thalbitzer, Sekretær.

Udvalg 5.

Voldgiftsret og Forhandlingsret.

- 1) Kofoed, Formand.
 - 2) Brochner-Mortensen, Næstformand.
 - 3) Øllgaard.
 - 4) Ch. Petersen.
 - 5) Dalhoff.
 - 6) Lou.
 - 7) Stensballe.
 - 8) N. P. Nielsen.
- Knutzen, Sekretær.

Udvalg 6.

Anvendelse af Ikke-Tjenestemænd i Statens Tjeneste.

- 1) Kofoed, Formand.
 - 2) Øllgaard, Næstformand.
 - 3) Larsen.
 - 4) Møller.
 - 5) J. Jensen.
 - 6) Okkels.
 - 7) Stensballe.
 - 8) N. P. Nielsen.
- Thalbitzer, Sekretær.

Udvalg 7.

Folkeskolens Tjenestemandsforshold.

- 1) Møller, Formand.
 - 2) A. Jensen.
 - 3) H. J. Sørensen.
 - 4) A. M. Hansen.
 - 5) Frk. Crone.
 - 6) N. P. Nielsen.
 - 7) 1 tilforordnet fra Styrelsen og
 - 8) 1 tilforordnet fra Lærerforeningen.
- Sekretær fra Undervisningsministeriets
1. Departement.

Udvalg 8.

Klassificeringsudvalg. (Tjenestemandslovens 2. Del, derunder Avancementsforh.), delt i 4 Underudvalg.

8. a. §§ 105—364.

- 1) Kofoed, Formand.
 - 2) Brochner-Mortensen, Næstformand.
 - 3) Dalhoff.
 - 4) Okkels.
 - 5) P. Jensen.
 - 6) Frk. Crone.
 - 7) Lou.
- Thalbitzer, Sekretær.

8. b. §§ 365—559.

- 1) Kofoed, Formand.
 - 2) Larsen, Næstformand.
 - 3) Øllgaard.
 - 4) Brochner-Mortensen.
 - 5) Okkels.
 - 6) Ch. Petersen.
 - 7) P. Jensen.
 - 8) Stensballe.
- Knutzen, Sekretær.

8. c. §§ 560—811.

- 1) Kofoed, Formand.
 - 2) Møller, Næstformand.
 - 3) Dalhoff.
 - 4) P. Jensen.
 - 5) A. Jensen.
 - 6) H. J. Sørensen.
 - 7) A. M. Hansen.
 - 8) Frk. Crone.
- Thalbitzer, Sekretær.

8. d. §§ 812—862.

- 1) Kofoed, Formand.
 - 2) Stensballe, Næstformand.
 - 3) P. Jensen.
 - 4) Lou.
 - 5) N. P. Nielsen.
- 2 særskilte Repræsentanter,
1 fra Krigsministeriet,
1 fra Marineministeriet.
Knutzen, Sekretær.

AUTOMOBILULYKKER OG ALKOHOL.

Vi er anmodet om at optage følgende:

Den i Torsdags Morges indtrufne Automobilulykke ved Damhussoen var et særlig uhyggeligt Vidnesbyrd om Mangel paa Ansvarsfølelse fra Motorførere Side i Forhold til Alkohol og Alkoholnydelse og har givet Spørgsmaalet om, hvad der kan gøres for at indskærpe de motorførendes uafviselige Forpligtelser paa dette Omarade, ny Aktualitet.

Landsforeningen *Den personlige Friheds Værn* mener her at have en Opgave, fordi Foreningen i sit Syn paa Forbudsspørgsmaalet netop gaar ud fra, at der maa stilles store Krav til det personlige Ansvar. Foreningen har derfor taget Anledning af det passerende til at undersøge, hvorledes det vil være muligt under mere systematiske Former, end det hidtil er sket, at instruere alle Førere af Motorkøretøjer om, hvad de udsætter sig for ved at nyde Alkohol under eller umiddelbart før Kørselen. Selv maadeholden Alkoholnydelses Virkninger med Hensyn til Hænders og Hjernes Sikkerhed maa klarlægges, og Indhold og Rækkevidde af Motorlovens Straffebestemmelser for spirituspaavirkede eller berusede Motorførere og disse Bestemmelser praktiske Betydning maa detailleret gennemgaaes.

I Sverige har Afholdsorganisationerne for Tiden med Regerings og Rigsdags Støtte under Udarbejdelse en *»Vejledning i Alkoholspørgsmaalet«* for Motorførere, Flyvere m. fl., som skal behandle det samme Emne, og som i meget stort Oplag skal spredes ud over Landet. Det er Tanken, at alle Motorførere skal have Skriftet i Hænde, og at Kendskab til det skal gøres til »et Fag« ved Køreprøven.

En lignende Fremgangsmaade bør formentlig følges herhjemme. Saaledes som Stemningen hos den overvejende Del af Befolkningen her i Landet er overfor Alkoholforbud og Forbudsbestemmelser, tænker Foreningen sig, at den i højere Grad end Afholdsorganisationerne vil have Betingelser for at faa netop de Kredse i Tale, som Skriftet efter sit Indhold er rettet til.

Foreningen har imidlertid ikke selv villet udarbejde en Vejledning af tilsvarende Art, men har anmodet Repræsentanter for den medicinske, juridiske og pædagogiske Sagkundskab om sammen med Repræsentanter for de motorkørende at danne en Komité med det Formaal at udarbejde Vejledning og stille Forslag om, hvorledes Sagen iøvrigt bedst realiseres i alle Enkeltheder.

I denne Komité har følgende givet os Tilsagn om at indtræde:

Politiinspektør, cand. jur. *J. L. Buch.*

Ingeniør, cand. polyt. *Erik Falck.*

Læge *J. Fog*, Retsmedicinsk Institut.

Dr. med. *Johs. Frandsen*, Sundhedsstyrelsens Formand.

Byretsdommer *Victor Hansen.*

Kaptajn, Generalsekretær *E. J. Ipsen*, Kongelig Dansk Automobil-Klub.

Borgmester, Dr. phil. *Ernst Kaper.*

Direktør *S. S. M. L. Kyhl*, Forenede Danske Motor-ejere.

Formand for Chaufførernes Fagforening *Jul. Nielsen.*

Naar Komitéen har tilendebragt sit Arbejde, vil Foreningen fremsende Udkastet til Justitsministeriet med Henstilling til dette om at godkende Indholdet og foretage de fornødne administrative Skridt for at gøre Anskaffelsen og Studiet af Vejledningen obligatorisk for alle Motorførere.

Selvom Foreningen vel indser, at trykte og skriftlige Formaninger, hvor velaffattede de end maatte være, ikke kan hindre, at Automobilførere ved Lige-gyldighed eller Ansvarsløshed forvolder Ulykker for sig selv eller andre, mener vi dog, at det skal være muligt at oparbejde Forstaaelse i alle Samfundslag af den uafviselige Nødvendighed af, at Motorførere iagttager den størst mulige Paapasselighed med Hensyn til Alkoholnydelse. Før eller senere skulde da visse »Gentleman-Regler« bundfælde sig i Bevidstheden paa samme Maade, som paa mange andre Omraader visse elementære Regler for fornuftig Livsførelse anerkendes og følges af de fleste.

i dette Arbejde haaber vi paa Pressens gode Bistand.

Landsforeningen

Den personlige Friheds Værn.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Paa Udflugt.

Mandag den 16. ds. startede Lokopersonalet i Aalestrup med Familie til en Udflugt med Tog 1124 til Hobro og Mariager. Vejret var straalende og Humøret dito: efter Ankomsten til Hobro drak Selskabet — ialt 28 Personer, der var indbudt nogle enkelte udenbys bl. a. »vores« Restaurator fra Hb — Kaffe, event. en Pilsner. Efter denne lille Hjertestyrkning spadseredes der til Havnen, hvor Lokofyrh. Anthonsens Motorbaad — en Redningsbaad, han selv har monteret med Kabyt og Motor, et Arbejde, der er særdeles vel udført — laa klar.

Sejlturen ud gennem den kønne Mariager Fjord med de høje lyngklædte Bakker paa den ene Side og Bøgeskove paa den anden var vidunderlig, og for ikke helt at vansmægte under den bagende Sol, indtoges en lille Forfriskning under Vejs; en Flok Spejdere, der havde slaaet Lejr her i disse naturskønne Omgivelser, kippede Flaget for os og fik til Gengæld et Hurra.

Efter en Times Sejlads naaede vi Mariager, og belæstede med Madkurve spadseredes gennem Byen til Skoven, hvor hele Selskabet slog sig ned ved Bredden af en lille idyllisk Sø og i Skyggen af de høje Bøgetræer foretoges et godt Indhug i den medbragte Frokost, under hvilken Talerne faldt Slag i Slag; men til en Frokost hører jo ogsaa Kaffe, hvorfor man blev enige om at indtage denne ved et fælles Kaffebord i Pavillonen til Tonerne af Radio-orkestrets Eftermiddagskoncert.

Selskabet besaa nu den gamle skønne Kirke samt Klosteret, hvor et af Lokof. Mortensens Arbejder fra hans pure Ungdomsdage — nogle store blvindfattede Vinduer — endnu pranger; ligeledes blev Selskabet her forevigt, idet Kameraerne kom frem.

Hjemturen var maaske endda endnu skønnere end

Udturen, Solen var begyndt at synke bag de høje Bakker og sendte sit gyldenrøde Skær over begge Bredder, men et saadant Syn kan ikke beskrives, det maa ses; under Sejladsen blev der afsunget en Del Sange og Lokofyrb. Møller gav nogle Solo Nr., og hans klare Stemme lød henrivende her ude paa Vandet. Efter at være landet i Hobro var Turen dog endnu ikke Slut, idet der i Hobro Banegaards Spisesal ventede en bedre Middag, og det skal siges til Restauratørens Ros, den var fortræffelig og blev gjort al Ære, ogsaa her blev der holdt Taler, og det blev enstemmigt vedtaget at faa en lignende Tur til næste Aar.

Endvidere bringes Hr. Maskiningeniør A. Sørensen, Struer, en hjertelig Tak for den Imødekommenhed, der vistest Personalet ved, at alle, der ønskede at deltage, fik Tjenestefrihed nævnte Dag.

Ovesen.

Rejs til Zermatt og Gornergrat.

Pension Graven in Zermatt.

Sehr zu emphelen. Sauber und billig.

Efter at jeg flere Gange har rejst i Schweiz paa forskellige Ruter, har jeg i Aar benyttet en Bane, som jeg gerne ønsker at henlede Opmærksomheden paa, nemlig Visp—Zermatt—Gornergrathbanen, der ogsaa hvad Beliggenheden angaar, er nem at komme til. Kommer man f. Eks. fra Milano over Domodossola Simplon, saa er Visp (Viège) første Station paa Strækningen Brig—Martigny—Montreux, og fra Bern eller Interlaken køres der over Spiez—Löschberg til Brig. Smaabyerne Brig og Visp er omgivet af ret kønne Bjerge, men byder ikke paa noget særligt, derimod er Køreturen Visp—Zermatt meget interessant, Banen gaar hele Vejen langs med en rivende Flod i St. Nicolaidalen, den har ikke noget særligt roligt Leje, men danner Smaavandfald og Kaskader næsten hele Vejen, fra Toget ser man ned i den ene Afgrund efter den anden, hvor Stigningsforholdene nødvendiggør det køres der med Tandhjulstræk, Zermatt ligger i en Højde af 1608 Meter over Havet, saa der er betydelig Stigning paa den 35 km lange Strækning Visp—Zermatt.

Fra Zermatt til Gornergrat er Banen elektrisk, — Stigning 1 : 20 — og der køres hele Tiden uden paa Bjergene, kun ganske korte Tunneler findes, saa der er en aldeles glimrende Udsigt hele Vejen over disse vilde, stejle Bjerge, kun svagt dækkede af Sne i Sommertiden (en naturlig Følge af de stejle Sider). Der er Stationerne Riffelalp 2213, Riffelberg 2585 og Endestationen Gornergrat i 3102 Meters Højde, derfra fører en ikke særlig bekvem Fodsti op til et Udsigtsplato med Kikkert, at Stien har stejle Steder betyder intet, der opnaas en rørende Enighed om at hjælpe og lade sig hjælpe.

Fra Zermatt er der rig Lejlighed til baade ufarlige og farlige Fodture, das Matterhorn er ikke for Fuskere, selv om denne overordentlig skønne Bjergspids — 4505 m — virker aldrig saa fristende, et Besøg paa den lille Kirkegaard bekræfter forskellige Uheld.

Gornergratbanen finder jeg mere interessant end

Jomfrubanen — 3457 m —, og den tynde Luft kommer ikke til at virke saa generende, da man hele Tiden kører i det frie.

Adressen paa fornævnte Pension Graven — Triftbach fik jeg af Konduktøren i Toget Visp—Zermatt, jeg havde Værelse i selve Hotelbygningen (Træhus) og var godt tilfreds, særlig da Forholdene i Schweiz er, at Priserne stiger sammen med Bjerghøjden.

Til Stul blot dette: rejs aldrig til Genova, uden der at besøge Europas største Seværdighed af Kirkegaard, Père Lachaise i Paris er intet i Sammenligning med denne, der ser man i Begravelseshallerne det allerfineste Billedhuggerarbejde.

C. S.

Takt og Tone.

I Anledning af et her paa det ellers saa idylliske Randers Maskindepot forekommende Tilfælde beder jeg venligst Redaktøren optage nedenstaaende passerede.

Ved et af Motorførere afholdt Møde og med forventet Tilladelse til at anbringe et Opslag til Oplysning for forestaaende Generalforsamling paa Lokomotivfører-Stuen, har en Lokomotivfører følt sig ilde berørt over nærværende Opslag, og paa Foden af samme skrevet følgende: Bedes fjernet fra Lokomotivfører-Stuen. Da Opslaget trods nævnte Ordre ikke blev fjernet, har vedkommende uden Respekt for sig fjernet dette, thi Dagen efter var Opslaget borte. Om samme strenge Herre saa havde underskrevet med Navn, saa havde man dog vidst, hvor man kunde henvende sig for at faa sin Straf for den store Respektstridighed. Jeg finder imidlertid den valgte Fremgangsmaade mal a propos og overlader til danske Lokomotiv- og Motormænd selv at dømme den af den navnløse Feltherre heltemodige udførte Bedrift.

J. E. Gelsing, Motorfører, Rd.



Nogle Tal fra de tyske Rigsbaner.

I Aaret 1928 havde de tyske Rigsbaner følgende rullende Materiel:

24 481 Lokomotiver.
937 Motorvogne og Bivogne.
62 447 Personvogne.
20 808 Pakvogne.
672 756 Godsvogne.

Samme Aar befordredes 2009.4 Millioner Rejsende.
Aarets Regnskabsbalance var:

Driftsindtægter	5 159 230 314,90 Mark
Driftsudgifter	4 294 369 941,26 Mark
Driftsoverskud	864 860 373,64 Mark

Ny Oceanfarer.

Den nye tyske Hurtigdamper »Bremen«, der for nylig slog Tidsrekorden for Sejlads over Atlanten, som Eng-

lænderne sad inde med, er 280 m lang og godt 30 m bred. Den er udrustet med 4 Dampmaskiner paa ialt 100 000 HK., hvortil Dampen lejes fra 20 oliefyrede Dampkedler. Skibets Besætning bestaar af 900 Mand.

Teknik og Forretning.

Professor A. R. Christensen har i »Skatteborgeren« rettet en saa skarp Kritik mod De danske Statsbaners Administration, at den har givet Genlyd i hele Dagspressen. Professoren hævder deri, at Statsbanerne skal gennemsyres af Teknik, og at det forældede Præg ikke vil vige, før Ledelsen ændres i teknisk Retning. Flere af Statsbanernes Chefer har givet Svar herpaa, og i et Interview i Berlingske Tidende for 16. Juli bekender Trafikchef Graae sig som Tilhænger af den Tanke, at det egentlig ikke har saa meget sige, om man kører lidt hurtigere eller langsommere; om at indlægge gennemgaaende Tog, der kører forbi de store Byer uden at standse, kan der heller ikke være Tale o. s. v. Guldsnorenes Formand, Trafikinspektør Okkels, iler frem for at forsvare sine Folk. Trafikken bør ledes af Folk uddannet i Trafiktjenesten. I lignende Retning gaar en Udtalelse af Trafikminister Friis-Skotte, der nærmest henfører alle Angrebene til Teoriernes Verden og hævder, at vi kører ligesaa hurtigt herhjemme som paa tilsvarende Banestrækninger baade i Frankrig, Tyskland og Amerika og andre Steder. Endelig har Baneingeniør Johs. Kristensen i »Berlingske Tidende« for 17. Juli erklæret, at Teknikerne i al Almindelighed ikke er af den Anskuelse, at det er ligegyldigt med Hastigheden. Baneingeniøren hævder, at naar man forbedrer Spor, Sikringsanlæg og Materiel, saa kommer man heller ikke udenom Kravet til større Hastighed og bør forøvrigt for Konkurrencens Skyld heller ikke komme udenom. Samtidig oplyser Baneingeniøren, at Foreningen af Ingeniører i Statens Tjeneste for flere Aar siden har anmodet om, at Statsbanernes Ingeniører af Hensyn til deres projekterende Virksomhed maatte faa nogen trafikmæssig Uddannelse, men at Sagen synes at være blevet rigtig grundigt syltet i et af Generaldirektoratets Kontorer.

Naar vi udefra betragter denne Diskussion, skal vi ikke nægte, at det forekommer os mærkeligt, at Statsbanernes Ledelse kan anse Hastighedsspørgsmaalet for at være af saa underordnet Betydning, især da man tidligere har kørt 100 km paa daarligere Spor og nu kører 90 km paa godt Spor. I denne Sag er det Ingeniøren, der staar paa det forretningsmæssige Standpunkt. Statsbanerne er en teknisk Forretning. Den bør ledes baade teknisk og forretningsmæssigt, og dette naas ikke blot ved at kalde Trafiktjenestemanden for en Trafiktekniker. Men mon ikke Statsbanerne i en Aarrække har faaet saa mange »forretningsmæssige« Saltvandsindsprøjtninger, at der kan være Fare for, at Patienten ikke i Længden taaler Kuren.

Senere har Professor A. R. Christensen i en Artikel i »Aftenberlingen« for 19. Juli bl. a. oplyst, at ogsaa han i sin Tid har henvendt sig til Statsbanerne med Opfordring til at give Ingeniørerne Trafikuddannelse og med ganske samme Resultat som Foreningen af Ingeniører i Statens Tjeneste.

Professoren hævder, at han ikke er bange for at se

Ingeniører konkurrere paa lige Fod med andre Trafikfolk, naar de har faaet den nødvendige Uddannelse.

Der er mange andre, der heller ikke er bange for den Situation, og det er muligvis derfor, at Guldsnorene ikke tør opgive deres Modstand mod Tanken.

JERNBANELÆGERNE

Jernbanelæge O. Simony, Onsgaardsvej 14, Hellerup, er bortrejst fra den 28. Juli d. A. i ca. 4 Uger; hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Kuhn, Strandvej 165, Tlf. Hellerup 730, Konsultationstid Kl. 13—14, og Læge Schiøtte, Margrethevej 28, Tlf. Hellerup 43, Konsultationstid Kl. 13—14.

Jernbanelæge Biering-Petersen, Vester Boulevard 4, er bortrejst fra den 11.—27. August d. A.; hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Barmwater, der afholder Konsultation paa Jernbanelægens Bopæl til sædvanlig Tid.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

NYE BØGER

- | Jyll.
Fyn | Sj.
Falster. | |
|--------------|-----------------|---|
| | | 13729 Dreiser, Th.: The Titan (paa engelsk). |
| | | 13730 Lewis, Sinclair: The man who knew Coolidge (paa engelsk). |
| | | 13731 Mayo, Kath.: Slaves of the gods (paa engelsk). |
| | | 13732 Paris, John: The island beyond Japan (paa engelsk). |
| | | 13733 Sinclair, Lewis: Boston (paa engelsk). |
| | | 13734 Wells, H. G.: The King who was a King (paa engelsk). |
| | | 13735 Wilder, T. N.: The Cabold (paa engelsk). |



Lokomotivfyrbøderkredsen:

Thisted: Formandens Adresse rettes til: Frederiksgade 1.



Overført som ekstraordinært Medlem:

Pens. Lokomotivfører Chr. Schmidt, Viborg.



Min. Udnævnelse efter Ansøgning ifølge Opslag fra 1.—8.—29 til Motorførere med Station som ud for hver enkelt anført:

Lokomotivfyrbøder C. F. Therkildsen, Kbhavns Godsbgd., i Kbhavns Godsbgd.
Lokomotivfyrbøder E. A. Clemmensen, Kbhavns Godsbgd., i Kbhavns Godsbgd.
Lokomotivfyrbøder A. H. Hansen, Kbhavns Godsbgd., i Kbhavns Godsbgd.
Lokomotivfyrbøder T. P. Andersen, Eshjerg, i Tønder.
Lokomotivfyrbøder E. N. R. Johansen, Aalborg, i Tønder.
Lokomotivfyrbøder H. R. Pedersen, Fredericia, i Tønder.
Lokomotivfyrbøder M. C. Mikkelsen, Aarhus H., i Tønder.
Lokomotivfyrbøder V. Jensen, Aarhus H., i Tønder.
Lokomotivfyrbøder A. F. Conradsen, Thisted, i Tønder.
Lokomotivfyrbøder A. Henriksen, Tønder, i Tønder.
Lokomotivfyrbøder G. Steffensen, Tønder, i Tønder.
Lokomotivfyrbøder L. G. Brettschneider, Tønder, i Tønder.
Lokomotivfyrbøder H. Foldberg, Fredericia, i Tønder.
Lokomotivfyrbøder J. C. Jacobsen, Aabenraa, i Tønder.
Jernbanepakmester A.C. Hansen, Kbhavns Hovedbgd., i Østerbro.

Stmpr. Overportør I P. K. P. Stougaard, Kokkedal, i Roskilde.

Jernbanepakmester J. P. K. Sørensen, Fredericia, i Roskilde.

Lokomotivfyrbøder A. T. Tillebæk, Østerbro, i Roskilde.

Lokomotivfyrbøder A. A. F. R. Jensen, Østerbro, i Roskilde.

Lokomotivfyrbøder H. Enevoldsen, Østerbro, i Roskilde.
Togbetjent F. E. Horner, Kbhavns Hovedbgd., i Roskilde.

Jernbanepakmester N. H. O. Berrig, Nyborg, i Assens.

Jernbanepakmester N. P. Christensen, Randers, i Randers.

Jernbanepakmester C. Pedersen, Randers, i Randers.

Togbetjent G. J. Øskov, Randers, i Randers.

Lokomotivfyrbøder P. M. Pedersen, Viborg, i Viborg.

Jernbanepakmester T. G. Christensen, Padborg, i Viborg.

Lokomotivfyrbøder A. T. Rosendahl, Haderslev, i Viborg.

Lokomotivfyrbøder E. H. Nielsen, Sorø, i Struer.

Lokomotivfyrbøder S. Jessen, Aarhus H., i Struer.

Togbetjent N. A. N. Heinemeier, Aarhus H., i Struer.

Portør S. P. T. Petersen, Nørrebro, i Struer.

Togbetjent K. A. Schmidt, Eshjerg, i Eshjerg.

Forflyttelse efter Ansøgning ifølge Opslag fra 1.—8.—29:

Motorfører P. Pedersen, Næstved, til Kbhavns Godsbgd.

Motorfører L. P. J. Dyhr, Assens, til Odense.

Motorfører P. Els, Assens, til Odense.



Tapet
billigst.

R A B A T

til Medlemmerne.

HAMMERICHSGADE 4
Tlf. Byen 3707.

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.

TANDLÆGE

S. A. MARTENSEN

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10-3 og 6-7

Lørdag 10-2:

Telf. Vester 3330.

Enghave Plads 6

Blomsterforretning

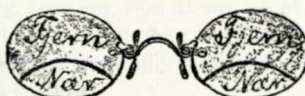
H. Dannenberg.

Blaagaardsgade 25

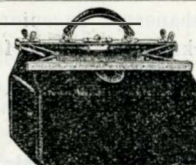
Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erholder 10 pCt.

Varerne bringes overalt.



'Komplet Lager af
Briller og Pincenes
EDVARD MØLLER
Brillehuset, Vesterbrogade 36.



Lædervare - Forretningen

Sdr. Boulevard 44-46

Tlf. Vester 1494 v

anbefales.

Rejsekufferter, Citytasker, Portemonnøer, Skoletasker, Tegnebøger m. m.

i stort Udvalg.

Reparationer udføres.

Tandlæge

FRK. SØRENSEN

Konsultation: 10-7.

Istedgade 69.

Telf. Vester 905 x.



Til alt Kontorarbejde

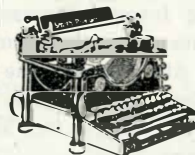
Smith

Premier

først

og

bedst



Alfred Fischer & Co.s Eftf.

Jernbanegade 6.

Tlf. 7319.

København.

Tlf. 7337

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 6. August.

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

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14613.

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 14613. - Kontortid Kl. 10-4.

Postkonto: 20 541.