



30. Aargang N^o 1.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Januar 1930.

FRA AAR TIL AAR

Paa Tærskelen til det nye Aar vender vi Blikket lidt tilbage og ser paa de Begivenheder, der saavel for vort Land som for os som Organisation er Anledning til at fæstne Opmærksomheden ved et Øjeblik.

Til at begynde med saa Aaret ud som det foregaaende, graat i graat, der var med den Regering, der sad ved Aarets Begyndelse, ingen Anledning til at se lyst paa Situationen for Statens Tjenestemænd, den forbigangne Periode havde tydeligt nok vist deres Sindelag mod os, der kun gik ud paa paa alle Leder og Kanter at berøve os, hvad den kunde. Til Lykke for Tjenestemændene faldt Regeringen ganske uventet, fordi det konservative Folkeparti ikke vilde stemme for Finansloven. Resultatet var Valget den 24. April, der førte med sig, at vi igen fik en demokratisk Regering under Statsminister Staunings Forsæde. Hermed forandrede Billedet sig; Tjenestemændene kunde igen aande befriet; nu var Regeringen i hvert Fald ikke mere tjenestemandsfjendtlig. Da Tjenestemandssloven som bekendt skulde revideres i 1930, havde den Madsen-Mygdalske Regering bebudet, at den vilde nedsætte en Kommission eller et Udvalg, hvad der egentlig var Meningen, blev man aldrig helt klar over, men en Ting var man paa det rene med, at Tjenestemandrepræsentanter skulde der ikke med. Det skulde være et Apparat sammensat af Embedsmænd fra Ministerierne og som naturligvis skulde lave en ny Lønningslov efter Forskrifter givne af Madsen-Mygdal, og saa vidste Tjenestemæn-

dene Besked. Deres smukke Hensigter blev forpurrede, og den nye Regering gjorde, hvad man kunde forvente, den nedsatte som bekendt en Kommission bestaaende af Rigsdagsmænd, Embedsmænd og Tjenestemandrepræsentanter. Denne Kommission har arbejdet ihærdigt med det store Materiale, som bl. a. Organisationerne har indsendt til den, og omend der ret ofte lød Røster om, at Kommissionen ikke naaede at blive færdig med sit Arbejde tidsnok til, at Lønningsloven kunde forventes at blive forelagt i indeværende Rigsdagssamling, kan det ikke nægtes, at Tjenestemændene alligevel modtog den definitive Meddelelse om, at Kommissionen ikke kunde faa bearbejdet Materialet tidsnok til at Lovforslag kunde komme frem i Aar med Beklagelse. Der er imidlertid ikke Anledning til større Ophævelse herover, det er jo vigtigt, at Kommissionen faar den fornødne Tid til at lave sit store Værk i Orden, og forhaabentlig vil vi alle, naar endelig Forslaget foreligger, faa Grund til at være tilfredse — vel mere tilfredse end med et Arbejde, der blev jaget igennem paa for knap Tid. Der maa Tid til Arbejdet, og Tjenestemændene vil sikkert ogsaa væbne sig med Taalmodighed i Bevidstheden om, at Spørgsmaalet ligger i gode Hænder.

At der skete et Regeringsskifte har vi da ogsaa mærket, idet Trafikminister Friis-Skotte saasnart det efter Regeringens Tiltrædelse kunde lade sig gøre, gav Ordre til Revision af Tjenestetidsreglerne, og dette er for saa vidt sket og gennemført alle Steder, hvor det har været muligt, og det har saa vidt vi ved ikke været muligt at gennemføre Tjenestetidsregler-

ne helt paa Grund af Mangel paa Personale. Det har ogsaa vist sig, at der er Embedsmænd, der ikke kan forstaa Tjenestetidsreglerne paa samme Maade som de kunde forstaa dem inden Stensballes Diktat i 1927. Det er dem af dem, som har ondt ved at forson sig med, at Tjenestemændene nu ogsaa igen maa tale med. Det er jo lettere at diktere sin Villie, end at skulle indordne sig foreskrevne Former. Ikke desto mindre forventer vi sikkert, at disse konservative Herrer i Løbet af kort Tid vil faa Øjnene aabne for, at der er sket en Forandring. Skulde de ikke ved egen Hjælp kunne klare Begreberne, bliver vi maaske nødsaget til at rykke ud med et Hjælpetog, og vi er i Modsætning til Statsbanerne altid klar til Udrykning. Vi haaber imidlertid det ikke skal blive nødvendigt, vi vil helst holde os hjemme, men kan det ikke ordnes paa anden Maade, saa maa vi ud for at bringe det paa ret Køl igen.

Inden for Organisationen skete der paa Kongressen det, at vor mangeaarige Formand gik af paa Grund af Overgang til anden Stilling, og at Lokomotivførerkrædsens hidtilværende Formand valgtes til Foreningens Formand. Dette skulde ikke og har heller ikke bevirket noget Systemskifte, og vi formoder, at Medlemmerne Landet over har bemærket, at Arbejdet gaar som hidtil.

Vi venter som foran omtalt taalmodig til, at Lønningskommissionen kan blive færdig med sit Arbejde, men indtil dette sker kan imidlertid det rimelige Krav opfyldes, at der findes tilstrækkeligt mange Lokomotivmænd til at udføre Lokomotivmandens Arbejde. Statsbanerne har i den senere Tid maattet tage fat paa Uddannelsen af Lokomotivfyrbødere og af Ansættelse af samme. Det er meget godt, men vi haaber, at Regeringen vil have henledt Opmærksomheden paa, at der er meget stor Mangel paa Lokomotivførere, hvilket Organisationen forlængst har gjort opmærksom paa. Denne Mangel er ikke bleven mindre efter Genindførelse af de gamle Tjenestetidsregler. Det staar jo i Regeringens Magt at faa bragt dette Forhold i Orden, og vi antager ogsaa, at der i den Henseende er blevet givet Statsbanernes Administration Direktiver, saaledes, at Sabotering af Tjenestetidsreglerne kan undgaas. Det Løfte, der en Gang er givet Organisation, at der skal Lokomotivførere til Lokomotivfører-tjeneste, er bleven brudt, og vi venter, at dette

naturlige Løfte paany respekteres. Og dette kan ske ved, at der paa Normeringslovforslaget stilles Forslag om et tilstrækkeligt Antal nye Lokomotivførerstillinger.

Vi vil da ogsaa haabe, at dette vi ske, baade at Hensyn til de mange, som har et naturligt Krav paa Udnævnelse og af Hensyn til Tjenestetidsreglernes Genindførelse.

Udsigterne for det nye Aar skulde efter det, der hidtil er sket siden Ministeriet Staunings Tiltræden, antagelig være gode, og efter den Trængselens Periode, vi har overstaaet, kan vi med en vis Fortrøstning udtrykke vort Haab om bedre Vilkaar for Lokomotivmændene i det kommende Aar, og i det Haab vil vi ønske vore Medlemmer et

GLÆDELIGT NYTAAR!

AVANCEMENTSFORHOLDENE

Avancement! Forfremmelse, det er i Almindelighed et Ord med god Klang i, thi det betyder i mangfoldige Tilfælde det samme som »Fremtidsmaal«. Derfor er vi alle interesserede i at have saa gode Forfremmelsesmuligheder som gørligt; men det synes, som om der er een Kategori af Jernbanemænd, der ganske særlig mener at have Krav paa gode ordnede Avancementsforhold, nemlig Assistentklassen. I adskillige Aar har Tjenestemændene af denne Kategori tidlig og silde talt og skrevet om de daarlige Forhold, hvorunder de lever. Selv om Assisterne i 1927 vel nok var de ivrigste til at følge Venstregeringens Nedsæringsforslag og Jernbaneforeningens Formand, Assistent L. Chr. Larsens Forrædderi overfor de øvrige Tjenestemænd, saa var de dog ikke mere tilfredse og tilbageholdende, end at de fik samme Regering til at fremsætte Forslag gaaende ud paa at afhjælpe Assistenternes »daarlige« Avancementsmuligheder ved at oprette en Del nye Overassistentstillinger. Sagen gik jo dengang ikke i Orden, men Spørgsmaalet blev henvist til Overvejelse i den nu siddende Lønningskommission.

Vi Lokomotivfyrbødere, som ved Forfremmelsen til Lokomotivfører maa gaa over og tage et nyt men ikke ukendt Arbejde, tænker jo sommetider vort ved at se, at det, der for faa Aar siden var Assistentarbejde, det er nu baade Kontrollørarbejde, Assistentarbejde og Konto-

ristarbejde; lige som det Arbejde, der for ikke saa forfærdelig lang Tid siden var Kontrollørarbejde, er blevet til Fuldmægtigvirksomhed; men det gaar vel ikke an at filosofere herover; thi det Kontorpersonale, som selv mener at have Forstand paa og kunne udtale sig om Lokomotivmandens Gerning, vil vel ikke kunne tænke sig, at ogsaa en Lokomotivmand kan tænke paa Kontorpersonalets Virksomhed og Avancementsvilkaar. Man kan jo ganske vist sige, at skønmæssigt set bliver de Assisterter, som forfremmes til Kontrollører, forfremmet i en Levealder, som ikke er ulig den Levealder, Lokomotivfyrbøderne i Almindelighed har ved deres Forfremmelse til Lokomotivførere, og et Blik i Personalfortegnelsen af 1928 støtter denne Betragtning. Men der maa da kunne faas en nøjagtigere Oversigt over det beklagelige Forhold, at Assisterterne ikke kan avancere, fordi der ikke er Avancementsstillinger nok; thi disses Antal maa da formenes at have været urørt i lange Tider. Ja, man kunde jo f. Eks. kigge paa de Forskydninger, Normeringsloven siden 1919 har bevirket indenfor de Tjenesteklasser, hvortil Assisterterne kan avancere.

Man støder straks paa den Vanskelighed, at Ordreserien A ikke kan give Oplysning længere tilbage end til 1922, men da vi paa alle vore Opholdsværelser har det Lovforslag, Lønningskommissionen fremsatte i Juni eller Juli 1919, maa de deri angivne Tal kunne danne Basis for en Undersøgelse, hvorfor jeg vil benytte dem. Ser man altsaa paa disse Tal og sammenligner dem med de Tal, der nu er gældende, bliver Billedet saaledes (se hosstaaende Tabel):

Det vil heraf fremgaa, at er nu er 249 eller 51 pCt. flere Avancementsstillinger for Assisterter, end der var i Juli 1919. Og naar der saa alligevel i en Kommission skal foretages Undersøgelse for at finde ud af, hvorfor Assisterternes Avancementsstillinger kun er steget med disse 51 pCt., maa det saa ikke være et saare rimeligt Krav, at vi Lokomotivfyrbødere snarest faar Adgang til at besætte de Lokomotivførerstillinger, som i Følge Overenskomst med vor høje Administration skal besættes; det fortælles nemlig, at der er 100—150 Lokomotivfyrbødere, som daglig udfører Lokomotivførergering. Der er endda den Fordel, at sidstnævnte Forhold ikke behøver at undersøges i en Kommission, det er for ganske faa Aar siden undersøgt og godkendt.

Lønningskommissionens	Antal i Lønningskommissionens Forslag	Antal pr. 1/1 29	Nedgang i Tal	Forøgelse i Tal	Forøgelse i Procent
Trafikbestyrere . . .	0	3		3	?
Trafikinspektør I . .	7	6	1		
Stationsforstandere i 3. Lønklasse . .	5	9		4	80
Trafikinspektør II . .	9	10		1	11
Stationsforstandere i 4. Lønklasse . .	7	17		10	143
Stationsforstandere i 5. Lønklasse . .	38	40		2	5
Kassekontrollører . .	2	2			
Bogholder v. Lønningsvæsenet . . .	1	1			
Køreplansberegner . .	1	0	1		
Vicestationsforstand.	1	1			
Godsbestyrere	3	5		2	66
Regnskabsførere . . .	7	6	1		
Vognfordelere	0	2		2	?
Stationsforstandere i 6. Lønklasse . .	49	62		13	27
Fuldmægtige	54	63		9	17
Godsekspeditorer I . .	14	16		2	14
Forstander for Rejsebureau	1	1			
Kontrollører I	43	79		36	84
Stationsforstandere i 7. Lønklasse . .	135	144		9	7
Godsekspeditorer II . .	22	24		2	9
Kontrollører II	88	245		157	178
Ialt	487	736	3	252	

Lad os da haabe, at den socialdemokratiske Regering vil foranledige, at Lokomotivførerarbejdet udføres af Lokomotivførere, saa ogsaa vore Avancementsforhold kan komme i Orden.

Lokomotivfyrbøder.

DET DANSKE JERN Og den ældgamle danske Jernproduktion.

(Efter Danmarks Haandværk og Industri)

Danmark er et paa Raaprodukter fattigt Land. Saadan har det altid lydt, og saaledes vil det vel sagtens fremdeles lyde, indtil vi befinder os i en Situation, hvor vi pludselig bliver henvist til at hjælpe os selv.

Saadan gik det jo under Krigen. Brændselskilderne stoppede pludselig, saa kom man

i Tanker om vore store Mosedrag og Brunkuls-lejer og klarede sig stolt med dem, Vejene til Brændselsolien lukkedes, men saa viste det sig, at Spritten godt kunde erstatte den. Ja, endog det meget vigtige Raaproduct, Jærnet, viste det sig, at vi selv kunde fremskaffe. Da det nemlig blev vanskeligt at fremskaffe Jærn, kom man i Tanker om, at Danmark lige fra Oldtiden og helt op til den nyere Tid havde haft en ikke ubetydelig Jærnproduktion. Den maatte vel kunne genoptages paany. Trøstigt gik man i Gang med Planer om at udvinde det danske Jærn. Men saa sluttede Krigen, det blev atter let at faa Jærn fra de store Jernværker udenlands, og saa ophørte Bestræbelserne for at udnytte det danske Product. Men Mulighederne er der fremdeles. Om de danske Jærnbeholdninger skal udnyttes i nærmeste Fremtid, eller om de faar Lov til at ligge som en Slags Reserve til muligt indtræffende Nødstider, da Danmark atter er henvist til at hjælpe sig selv, vil Fremtiden vise. Men det danske Jærn er altsaa en Kendsgerning, som maaske saa ikke helt faa er uvidende om.

Det danske Jærn er den saakaldte Myremalm. Men hvad er Myremalm eller Mosenalm, som vi rettere burde kalde det? Det er den Jærnart, som udskilles af jærnholdigt Vand, naar dette faar Lov at staa stille i Moser og Sumpe eller paa Søbund. I Aartusinder er der foregaaet en saadan Jærnudskeiing i det flade danske Land, hvor der jo ikke er nogen Mangel paa Sumpe- og Mosestrækninger, og gennem Aarhundreder har Landets Befolkning vidst at nyttiggøre sig dette. I »Fra Naturens Verden« har Dr. phil. Niels Nielsen fornylig skrevet de danske Jærnværkers Historie, og vi gengiver i det følgende enkelte Partier af denne interessante Oversigt.

I de sidste 300 Aar har Danmarks Produktion af Malm og Metaller været yderst ringe, men i Tiden omtrent fra Christi Fødsel til Aar 1600 har den danske Befolkning, i Særdeleshed den jydsk og fynsk, forstaaet og øvet Kunsten at udvinde Jærn af Myremalm. Der haves talrige historiske Vidnesbyrd om denne gamle Virksomhed; saaledes skal nævnes, at Bønderne i visse Egne af Jylland, navnlig omkring Silkeborg, har svaret en Del af deres Afgifter til Staten og Gejstligheden i Form af Jærn, og i 1561 udgaar en Befaling til Lensmændene i Hald Slots Len, Skanderborg og

Emsborg Len og Silkeborg Len, at de »skulde fremdeles hvert Aar i god Til købe alt det Klodejærn, som falder i Lenet, til Kongen og sende det til Kiøpnehafns Slot«.

Jærnudvindingen er i denne Periode blevet drevet efter yderst simple Metoder, og i hvert Fald i den senere Del af Udvinningstiden har det været Bønderne, der som Bibeskæftigelse har fremstillet Jærn, f. Eks. har der i Landsbyen Hinge N. f. Silkeborg 1856 været 10 Jærnproducenter. Slaggerne fra Processen er meget modstandsdygtige over for sønderdelende Faktorer, deres Mængde har været ret anseelig, og ved Hjælp af dem kan man endnu den Dag i Dag paavise en Del af Udvindingspladserne.

Denne primitive Hjemnefremstilling af Jærn bukkede imidlertid under for Konkurrencen udefra, saa at den ophørte omkring Aar 1600, men samtidig blev der fra Statsmagtens Side gjort flere Forsøg paa at optage de Syd fra kommende overlegne Produktionsmetoder og skabe en under den Tids Forhold mere moderne Storproduktion.

Allerede under Kong Hans (1510) ejede Kronen saaledes et Jærnværk i Skaane, og dette Værk synes at have bestaaet i godt 100 Aar. Angaaende »Jærnhytten« er der bevaret en lang Række Dokumenter, hvoraf man kan uddrage forskellige Oplysninger. Jærnhytten synes for det første at have været et stort Smedeværksted og muligvis tillige et Støberi, hvorfra Kronen har faaet en væsentlig Del af sit Bygningsjærn og sit Krigsmateriel. Betalingen for disse Arbejder er fastlagt i forskellige Overenskomster mellem Kongerne og de respektive Bestyrere af Hytten, og det ses deraf, at en Del af Arbejdet har bestaaet i at forarbejde Jærn, som blev sendt til Hytten fra København, formentlig indført Jærn. Men desuden har man i hvert Fald til Tider udvundet Jærn ved Reduktion af Malm ved den omtalte Jærnhytte. Saaledes hedder det i et Lejebrev for M. Hans Hansen paa Kronens Jærnhytte i Skaane, at han maa opgrave Jærnmalm, hvor han kan finde det paa Kronens Grund (29—9—1559), og i 1570 sluttedes en Overenskomst mellem Mester Hans Hansen og Kongen, der bl. a. gaar ud paa, at han skal smede 100 Skipund Jærn i store og smaa Kloder, »og maa dertil opgrave Jærnmalm i Kronens Fællesmarker, hvor saadant findes, samt efter Skovfogedens nærmere Anvisning have frit Ved i

Kronens Skove af Vindfælder, El, Birk og Avnbøg til at brænde Kul af.

Kongerne omfattede Hytten og i det hele den skaanske Bjergværksdrift med megen Interesse. I et Brev af 13—4—1562 omtales, at Kongen er bleven enig med Adelen om at begynde et nyt Bjergværk i Skaane Gladsaxe Len, og samme Aar skriver Kongen til sin Svoger, Kurfyrsten af Sachsen, og anmoder ham om at skaffe nogle Berggeseller til et Bjergværk i Skaane. Disse Berggeseller ankommer i Juni 1562 og bliver straks sendt til Skaane. Omtrent samtidig forsøgte man at anlægge et Bjergværk ved Kullen; et saadant omtales f. Eks. 1562 i Anledning af, at Bonden paa den Gaard, som Kongen har henlagt til Bjergværket sammesteds, ikke vil rømme den og undsiger Bjergfolkene, og det befales da Fogeden at skaffe Bonden ud af Gaarden og sætte ham i Fængsel, indtil han bestemt lover ikke at gøre Bjergfolkene Fortræd.

Den betydelige Interesse for Bjergværksdriften førte bl. a. til, at man opdagede, at der ogsaa fandtes Jærnmalm i Nordsjælland.

De sachsiske Berggeseller blev saaledes i 1580 beordret til at komme fra de skaanske Værker over til Sjælland for at undersøge Mulighederne for et sjællandsk Jærnværk. De fandt ret store Malmlejer ved Helsingør, og det blev da besluttet at oprette et Jærnværk ved Kronborg. Opførelsen af dette Værk fandt først Sted 1601, saaledes som det fremgaar af en Sendelse til Tolderne i Helsingør, hvori det befales dem af Toldbodens Indtægter at betale, hvad der medgaar til Bygningen af en Jærnhytte, »hvilket vil medføre en stor Udgift«. Malmen blev opgravet i Nærheden af Byen, i 1601 antages nemlig en Karl og 3 Æsler, der daglig skal »føre Jærnersten fra Gruben til Smeltemøllen«, og allerede tidligere er der antaget en Karl til at ophugge Malmen. — Ovnene har antagelig været en lille Højovn og Arbejdsstyrken har været 1 Smelter, 4 Svende og 1 Dreng forude de omtalte Arbejdere, der var beskæftiget ved Fremskaffelsen af Malm og Brændsel. Den 3—10—1601 faar Mester Poul Smelter Bestalling som Leder af Jærnværket ved Kronborg. »Han skal med største Flid og uden Forsømmelse smelte og forarbejde det Jærnersten og Malm, som nu er fundet der i Lenet og skal blive ført til ham.« Ovnens Virksomhed blev imidlertid ret kort, Hammermøllen

ved Kronborg omtales 1625, men synes ikke at have spillet nogen større Rolle.

De Forsøg, der fra Statsmagtens Side blev gjort paa at oprette Jærnværker paa begge Sider af Sundet, lykkedes altsaa ikke synderlig godt, og Kronborg-Værket var vistnok det sidst oprettede af Statsværkerne, thi da man efterhaanden blev klar over, at Rentabiliteten af saadanne Værker var meget usikker, begyndte man en anden Fremgangsmaade i Arbejdet for at fremhjelpe en dansk Jærnindustri. I 1602 faar Jørgen Brookenhuus saaledes Tilladelse til at grave og søge efter Erts i Danmark og Norge paa Kronens Grund. Jacob Petz faar 1646 Tilladelse til at opsætte en Hammermølle ved Ørkellynge i Skaane, og 1650 faar han Privilegium paa at lade »søge og optage Jærnmalm og Materiale i alle omliggende Søer, Moser og Bjerger, hvor det paa vores og Kronens findes kan i bemeldte vort Land Skaane«. Et lignende Privilegium faar Karen Lykke i 1653, idet hun faar Bevilling til at støbe Osmund (d. v. s. Jærn) af den Jærnersten, hun maatte finde udi nogle sure Kær og Moser paa Kronens Grund udi Herredsvads Klosters Len.

Det var ikke blot i Skaane, at den Slags Privilegier uddeltes. 1616 faar Elias Slichting Tilladelse til at opføre et Hammerværk i Bleking, »da der omkring skal findes temmelig god Materie til at gøre Jern af«, og 1637 faar Borgmester Hans Pedersen i Laholm Privilegium paa et Jærnværk i Torup Sogn i Halland. Derimod synes der ikke at være oprettet Privilegier paa Jærnværker i det egentlige Danmark, i hvert Fald kendes intet til det. Alle de her nævnte Jærnværker maa antages at have været efter den Tids Forhold ret store Værker, Ovnene har sandsynligvis været smaa Højovne ligesom Kronborg-Ovnene, og Brændselet har over alt været Trækul. Med Hensyn til Teknikken er der saaledes en betydelig Forskel paa den lige nævnte Jernproduktion i det østlige Danmark og den primitive, gamle, jydsk Hjemmefremstilling af Jern, som paa det Tidspunkt er ved at gaa til Grunde.

Norge hørte som bekendt den Gang med til Danmark, og Udviklingen førte ganske naturligt med sig, at Produktionen efterhaanden samlede sig om de Egne, hvor Betingelserne var bedst, nemlig visse Egne af Norge, og de norske Bjergværker forsynede — i hvert Fald til Dels — det dansk-norske Marked i ca. 200 Aar.

Men med Norges Adskillelse fra Danmark indtraadte en ny Krise i den danske Jernforsyning, og saa opstod da paany Tanken om at udnytte den indenlandske Jernmalm og bygge et dansk Jernværk.

Allerede 1825 indgav Købmand Marcus Hartvig Holler i Rendsborg Ansøgning om et Privilegium paa at udvinde Jern af »Sumpf-, Wiesen- und Rasensteinerz«. Ansøgningen blev bevilget, han opnaaede en tyveaarig Bevilling til at udsmelte ovennævnte Malm i Sønderjylland og Holsten og fik desuden ret betydelige Toldbegunstigelser. Værket blev opført i Nærheden af Rendsborg og fik Navnet Carls-hütte. Man begyndte dog ikke straks at producere Jernmalm, men Virksomheden begyndte som Støberi, og i 1828 fandt den første Støbning Sted. Regeringen betragtede Virksomheden med megen Velvilje, og Kongen besøgte gentagne Gange Carlshütte. Man tog dernæst fat paa Opførelsen af en Højovn, og i 1839 blev den færdig, og man begyndte at bruge den. Den viste sig imidlertid ikke at være ildfast, og man maatte to Gange bygge Ovnene om, inden den kom i brugbar Stand, men i sidste Halvdel af Aaret 1841 lykkedes det med Myremalm og Trækul at gennemføre en Kampagne, d. v. s. en Driftsperiode paa 5½ Maaned. Resultatet var ikke ubetinget heldigt. Man fik ganske vist 30—35 pCt. Jern ud af Malmen, men alligevel blev det frembragte Raajern for dyrt, idet Fremstillingsprisen laa ikke mindre end 26 pCt. over Prisen paa engelsk Raajern.

Ogsaa i Nørrejylland begyndte man at interessere sig for Myremalmen. I 1825 indsendte Justitsraad Fjelstrup til Sindinggaard (10 km N. V. for Herning) et Par Prøver af Malmen til Landhusholdningsselskabet, og i 1827 blev Malmlejerne undersøgt af I. H. Bredsdorff; Fjelstrup omgikkes med Planer om at ombygge et Jernværk, men de kom aldrig til Udførelse antagelig af økonomiske Grunde.

Nogle Aar senere fik imidlertid I. G. Forchhammer et Stykke Myremalm til Analyse fra en Lokalitet i Nærheden af Silkeborg, og Analysen gav det overraskende Resultat, at Malmen indeholdt 46½ pCt. Jern, og Forchhammer udarbejdede saa paa Grundlag af nogle Undersøgelser af Silkeborgegnens Myremalm- og Tørvelag et Forslag til Anlæggelse af et Jernværk ved Silkeborg, hvor han mente, at der var udmærkede Betingelser for en saadan Virksom-

hed. Der var rigelig og god Malm, Masser af Tørv, betydelige Skovstrækninger, Vandkraft og en sejlbar Aa. Det var Meningen at anvende Tørvekul som Brændsel i Højovnen, og B. S. Jørgensen blev paa Regeringens Bekostning sendt til Udlandet for at studere Tørveforkulning og Jernværksdrift. Da han kom hjem, blev han sendt til Silkeborg og afgav derefter en Betænkning om Forholdene, som paa visse Punkter afveg noget fra Forchhammers. Malm-mængden mente han nok var tilstrækkelig, og han mente ogsaa, at Tørvekul kunde bruges som Reduktionsmiddel, men han betvivlede, at Foretagendet vilde blive rentabelt. Regeringen indhentede saa Oplysninger vedrørende Rendsborgværkets Rentabilitet, og da disse ikke var synderlig gunstige, blev man noget betænkelige ved at følge Forchhammers Forslag; paa den anden Side var Sagen af en betydelig økonomisk og politisk Interesse, og man vilde derfor ikke lade den falde, inden man havde undersøgt den til Bunds, og i 1842 blev der da bevilget 5000 Rd. til en Prøveudsmeltning ved Carlshütte. Holler havde stillet Ovn og Arbejdskraft til Disposition for et saadant Forsøg, og B. S. Jørgensen udarbejdede Planen og ledede Udførelsen. Det bekendtgjordes, at Staten vilde købe Myremalm, leveret i Silkeborg, hvor den betaltes med 2½—3 Sk. pr. Lispund (8 kg), og der fremkom meget anseelige Mængder af Malm, og en Mængde Lejer opdagedes. Jørgensen omtaler saaledes Fund af Lejer paa 3—4 Tdr. Land og andre med en Mægtighed af 1—1½ Alen. Samtidig brændtes der Tørvekul, og i August 1842 havde man indkøbt 12 200 Lispund Malm og 2030 Tdr. Tørvekul. Dette Materiale transporteredes saa med Pramme nedad Gudenaalen til Randers og derfra videre til Rendsborg. I Slutningen af September prøvede man Tørvekullene, men den indkøbte Mængde var for ringe, og grundet paa forskellige uheldige Omstændigheder naaede man ikke at faa prøvet, om Ovnene kunde gaa paa Tørvekul alene, den gik ypperligt med halvt Tørvekul og halvt Trækul, men videre kom man ikke. Den jyske Malm prøvedes senere med Trækul og viste sig at være udmærket anvendelig. Ovnene gik godt, og Udbyttet blev 26½ pCt. Jern. Forsøget havde imidlertid ikke bragt den ønskede Klarhed over Foretagendets Rentabilitet. For det første havde man ikke faaet prøvet den jyske Malm og Tørvekullene sam-

men, og for det andet havde man slet ikke faaet prøvet, om en Ovn af Carlshütte-Typen overhovedet kunde gaa alene paa Tørvekul, men et Udbytte paa 26½ pCt. Jern vilde næppe kunne gøre Værket rentabelt. De til Forsøget bevilgede Penge var brugt op, og nye Bevillinger opnaaedes ikke. Resultatet var ikke saa gunstigt, at Staten følte sig foranlediget til at risikere en saa betydelig Sum, som Opførelsen af et Jernværk ved Silkeborg vilde koste, følgelig standsede Forsøgene, og noget jydsk Jernværk fik man ikke opført.

Man havde imidlertid ogsaa fundet Jernmalm i andre danske Landsdele, navnlig var Malmlejerne paa Bornholm, Jura-Lerjærnstenen, Genstand for en Del Opmærksomhed i Aarene 1820—1850, og to Gange var der Tale om at opføre et Jernværk, men derved blev det ogsaa. De bornholmske Projekter kom ikke engang saa vidt som det jydsk. Fra Aar 1850 ophører da Bestræbelserne for at gøre Danmark til et jernproducerende Land. Ganske vist vedblev Forchhammer til sin Død at interessere sig for Myremalmen, og det var sikkert en stor Skuffelse for ham, at Silkeborg-Værket ikke blev til noget, men den fornødne Kapital til et saadant Foretagende kunde ikke fremskaffes, og Interessen for Myremalmen døde efterhaanden hen. Kun i enkelte stenfattige Egne fandt den Anvendelse som Vej- og Bygningsmateriale.

I Begyndelsen af 90-erne begyndte Danmarks geologiske Undersøgelser, og man fik herunder adskillig mere Klarhed over de danske Malmlejer end tidligere. Analyserne viste, at Myremalmens Sammensætning varierede overordentlig meget. Mængden af Jern ilte laa saaledes mellem 74,75 og 26,84 pCt. Til Sammenligning kan anføres, at en meget betydelig Del af Europas Jern udvindes af Malme, hvis Jernindhold ligger omkring 35 pCt. Af Undersøgelser fremgik endvidere, at der fandtes et Myremalmleje ved Hillerød i Nordsjælland paa ca. 20 Tdr. Land, der maatte antages at indeholde ca. 84 000 Tons Malm. Ogsaa den Gang syslede man med Anlæggelsen af et dansk Staalværk, men Myremalmen kom dog ikke til Anvendelse, og Sagen hvilede da indtil 1917. Det var i Krigens Aar, og Tilførslerne blev knappe. Ret naturligt begyndte man da paany at kredse om de danske Malmlejer, som i Mellemtiden var bleven saa grundigt undersøgt. I

Efteraaret 1917 nedsatte Industriraadet en Studiekommision til at undersøge, paa hvilken Maade det danske Erhvervsliv lettest og bedst kunde overvinde de talrige Vanskeligheder, som Krigstilstanden medførte. Et af de Spørgsmaal, som Kommissionen optog til Drøftelse, var ogsaa Spørgsmaalet om at afhjælpe den stigende Mangel paa Raajern ved at udnytte de indenlandske Malme. Undersøgelserne blev overdraget et Udvalg, bestaaende af Direktør, Kaptein Rambusch, Overingeniør Irminger, Professor Rørdam, Ingeniør Ahlmann samt Direktør Gregersen. Vi skal ikke i Enkeltheder gennemgaa Resultaterne fra disse Undersøgelser, der endnu vil være i frisk Minde. De beviste kort og godt, at Betingelserne for et jydsk Jernværk var til Stede, og hvis Krigstilstanden havde varet endnu nogen Tid, er der ingen Tvivl om, at vi havde faaet et saadant, men nu steg Tilførslerne af Raajern, og dermed bortfaldt Nødvendigheden af at bygge et dansk Jernværk. Den almindelige økonomiske Depression, som fulgte efter Krigsaarene, standsede den videre Udførelse af Planerne, men Resultatet af Arbejdet i 1918 er i hvert Fald det, at man nu med Bestemthed ved, at de danske Beholdninger af Myremalm er saa betydelige, at vi vil kunne forsyne os selv med Raajern i en længere Aarrække, hvis det skal blive nødvendigt, og allerede det maa jo siges at være et overordentlig interessant og betydningsfuldt Resultat.

FRA MEDLEMSKREDSEN.

Togenes Belastning.

Man kan daarligt forstaa, hvorledes Vognladningerne beregnes, jeg tænker her paa Stykgodsvognene; en saadan Vogn opføres til 0.9 eller 1.0 Vognladning. Disse Vogne bliver læssede paa Sjælland og skal videresendes til Jylland. Naar Vognene ankommer hertil Nyborg, bliver de oprangerede i Tog som 57 eller Tog 7. Disse Tog er begge Lokaltog og holder ved alle Stationer paa Fyen.

Eftersom alle Pakvogne er gennemgaaende Vogne til Jylland, burde disse sendes i gennemgaaende Tog.

Man faar opgivet at have ca. 42 Vognladninger i Tog 57 og ca. 52 Vognladninger i Tog 7; men hvis Vognenes virkelige Vægt blev udregnet, saa kom man sikkert op paa ca. 52 Ladninger for Tog 57 og 4- eller 65 Ladninger for Tog 7. Det er jo meningsløst at ansætte Vognenes Bruttovægt paa en saadan Maade, da en Eftervejning sikkert vilde give et andet Resultat.

tat af Vognladningerne. Vognene bliver stuvede helt op til Taget.

Ved Fremførelsen af saadanne Tog skal der anvendes et meget større Kvantum Kul, ligeledes lider Lokomotivet umaadeligt ved alle disse haarde Igangsætninger, meget lidt Køretid har man og ganske kort Ophold paa Stationerne, naar man saa har en Varmløbning af et Hjul, og man mange Gange maa ned paa hver Station for at smøre, saa bliver det en kostbar Transport. De D. Maskiner, vi har her paa Fyn, kan ikke taale at gaa i saadanne Tog, uden at Olieforbruget er alt for kostbart.

Vi har ligeledes Tog som 2042. Fra Strib bliver dette Tog paahængt en Del gennemgaaende Vogne. Toget holder paa hver Station for Udlæsning af Gods og for Ranging. Til Tider — og det sker ofte — bliver Togets Hastighed nedsat, naar man kommer et Stykke ind i Landet, paa Grund af for mange Vognladninger. Det var mere formaalstjenligt, at saadan et Tog fik, hvad der var af Vogne paa disse Stationer, og at man lod alle videregaaende Vogne gaa i de gennemkørende Tog. Man ser ofte Særtog blive tilmeldt, som kommer med 25 à 30 Vogne, hvorimod et Tog som Tog 25 paahænges 26 à 38 Vogne og skal holde ved alle Stationer; det bør ændres. Vi er overbevist om, at det kunde betale sig at faa nogle af vore A eller K Maskiner til Fremførelse af saadanne Tog, og at en hurtigere Toggang for Lokaltogene vilde blive en bedre Konkurrent mod Rutebilerne. Kunde der blive taget Initiativ til en Ændring i disse Forhold, var en hel Del naaet.

M. P. A., Nyborg.

Vi er enig med den ærede Indsender i, at det vilde være formaalstjenligt at undgaa at sende gennemgaaende Vogne med Lokaltogene. Saadanne Vogne bør saa vidt muligt sendes med gennemgaaende Tog. Det er af stor Interesse at faa Oplysninger om saadanne Forhold, saledes at det vilde være muligt at faa disse ændrede i den paa pegede Retning.

Red.

Taktløshed.

Det er ikke noget særligt smigrende Udtryk at kalde et Menneske for taktløst, men da der aabenbart findes Medlemmer, hvorpaa denne Betegnelse passer udmærket, kan det være fristende — forfriskende og træffende at gøre det.

Jeg tænker her paa den daarlige Kollega, som fjernede en af Afdelingen ophængt Liste fra Lokomotivfyrbødernes Opholdsstue Kh. Gb. Det foretagne Tyveri er et onskabsfuldt Angreb paa tidligere Tilidsmænd; og den Mand, som har valgt sig selv til dette Mørkearbejde, har nu snart overbevist alle — selv egne Tilhængere — om, at han her er kommet for langt ud paa gyngende Grund.

Enhver rettænkende Mand tager selvsagt Afstand fra dette Tyveri.

Opposition er taaleligt, naar man holder sig inden for rimelige Grænser, men man maa i Foreningens Interesse protestere imod, at det sker under saadanne Former som den overfor bemeldte Liste anvendte.

Men fryd dig, Kollega, dit Mørkearbejde har baa-ret Frugt. Sparket var fra din Side velment; du har sikkert holdt en god Jul, fri for noget Samvittighedsnag. — Du har i et og alt afsløret dig som en snavs Kollega; ja vi kender alle disse Frisvømmere, der med Sindsro nyder Fordelene af Foreningens og Tillidsmandens Arbejde, uden at have saa meget som en venlig Tanke herfor.

Latterligheden i en saadan Adfærd er saa fremtrædende, at man tilsidst noget utaalmodigt spørger: Hvorledes kan voksne Mennesker føle sig tilfredsstillet ved at fjerne Organisationens Skrivelser? Højdepunktet af Meningsløshed og Latterlighed er vel naaet, naar man nu fjerner *frivillige* Bidragslister; kan det være mere latterligt; er voksne Mænd da kun Børn og Narre helt hen til Gravens Rand?

Der afspejler sig i denne Opposition en Mangel paa sand Kultur, som man kan finde sig i at se fre-det i Klasse A eller B; men i Organisationsarbejde, hvori det store Flertal deltager, der taales slig Demonstration ikke.

Hvorfor ikke gøre en brat Ende paa disse Naragtigheder? Hvorfor ikke simpelthen trække Fyren frem ved Haarene, eller naturligvis bedre, om vi kunde gøre noget for, at elige Bedrifter ikke sker oftere.

København, i December 1929.

A. E. Martinsen.

LØNNINGSINDTÆGTEN

Lokomotiv- og Motorpersonalets skattepligtige Lønningsindtægt i Kalenderaaret 1929.

	a.	b.	c.	d.	e.	f.
Lokomotivførere.						
Grundløn 3000 Kr. gifte	4074	4029	3909	3819	3699	3579
ugifte	3784	3739	3619	3529	3409	3289
ugifte u. 35 Aar	3688	3643	3523	3433	3313	3193
do., 1. A. T. 300 Kr. gifte	4374	4329	4209	4119	3999	3879
ugifte	4084	4039	3919	3829	3709	3589
ugifte u. 35 Aar	3988	3943	3823	3733	3613	3493
do., 2. A. T. 600 Kr. gifte	4692	4647	4527	4437	4317	4197
ugifte	4393	4348	4228	4138	4018	3898
ugifte u. 35 Aar	4294	4249	4129	4039	3919	3799
Motorførere.						
Grundløn 2880 Kr. gifte	3943	3898	3778	3688	3568	3448
ugifte	3659	3614	3494	3404	3284	3164
ugifte u. 35 Aar	3564	3519	3399	3309	3189	3069
do., 1. A. T. 240 Kr. gifte	4194	4149	4029	3939	3819	3699
ugifte	3904	3859	3739	3649	3529	3409
ugifte u. 35 Aar	3808	3763	3643	3553	3433	3313
do., 2. A. T. 480 Kr. gifte	4434	4389	4269	4179	4059	3939
ugifte	4144	4099	3979	3889	3769	3649
ugifte u. 35 Aar	4048	4003	3883	3793	3673	3553
Lokomotivfyrbodere.						
Grundløn 2100 Kr. gifte	3154	3109	2989	2899	2779	2659
ugifte	2874	2829	2709	2619	2499	2379
ugifte u. 35 Aar	2781	2736	2616	2526	2406	2286
do., 1. A. T. 150 Kr. gifte	3304	3259	3139	3049	2929	2809
ugifte	3024	2979	2859	2769	2649	2529
ugifte u. 35 Aar	2931	2886	2766	2676	2556	2436
do., 2. A. T. 300 Kr. gifte	3463	3418	3298	3208	3088	2968
ugifte	3179	3134	3014	2924	2804	2684
ugifte u. 35 Aar	3084	3039	2919	2829	2709	2589
do., 3. A. T. 450 Kr. gifte	3613	3568	3448	3358	3238	3118
ugifte	3329	3284	3164	3074	2954	2834
ugifte u. 35 Aar	3234	3189	3069	2979	2859	2739

Hvad har man Ret til at fradrage i den skattepligtige Indtægt?

Man har af sin skattepligtige Indtægt Ret til at fradrage det Beløb der er betalt i Skat i det sidste forløbne Kalenderaar. Dernæst er det Beløb, der er betalt til Pensionskassen, skattefrit. Beløbet, der her er Tale om, udgør 3 pCt. af Grundløn og Alderstillæg. Endvidere det Kontingent, der er betalt til Sygekassen. For Medlemmer af Statsbanepersonalets Sygekasse udgør Kontingentet 1¼ pCt. af Grundløn og Alderstillæg. Fremdeles det Kontingent, som ydes til den lovmæssige Invalidforsørgelse. Dernæst hvad man i indeværende Aar har erlagt som Rente (ikke Afdrag af Gæld). Hvad man har svaret i Præmie til Livs- og Ulykkesforsikring.

Skatteyderen kan ligeledes forlange foretaget det efter Loven tilladte Fradrag af eventuelle Beløb, som Hustruen tjener ved Sælverhverv. Dette sidste Fradrag foretages af Skattemyndighederne. Efter Skattelovens § 8, Stk. 2, indrømmes der Fradrag af Halvdelen af det Beløb, Hustruen har tjent ved Sælverhverv, dog ikke udover Halvdelen af følgende Beløb: 1600 Kr. i København og Frederiksberg, 1400 Kr. i Købstadskommuner og de sønderjydske Flækker og 1200 Kr. paa Landet.



EKSAMENSKOMMISSIONEN

Fra 1. Januar 1930 er Lokomotivfører K. K. O. Johansen indtrådt som Medlem af Statsbanernes Eksamen Kommission i Stedet for Materialforvalter Rich. Lillie, der efter eget Ønske er fratraadt Kommissionen for at give Plads for en Lokomotivmand.

DØDSFALD



Fritz J. Hansen.

Lørdag den 21. December 1929 døde Lokomotivfører Fritz J. Hansen, København Gb., og blev begravet Fredag den 27. December paa Vestre Kirkegaard.

Hansen blev kun 54 Aar gammel og døde pludselig, idet

han faldt paa Gaden ramt af et Hjerteslag efter at være kommet fra et Besøg hos Lægen.

Hansen var et særligt godt Medlem af D. L. F., var altid klar og beredt, naar Organisationen kaldte, og naar det gjaldt at forsvare Organisationen for uberettiget Angreb. var Hansen altid parat til at tage en Dyst, gik aldrig paa Akkord med Uretten, men fulgte saavel i som udenfor Tjenesten den ærlige slagne Landevej.

Som Lokomotivfører var Hansen den stille og rolige, støtte Mand, som udførte sin anstrengende Gerning til alles Tilfredshed. Punktlighed og Præcision prægede hele hans Færd, og underligt vil det være at komme i Dybbølremisen og ikke se Hansen mere.

Et stort Følge fulgte Hansen til det sidste Hvilested, for Hansen var kendt af mange og agtet af alle, der kendte ham.

Præsten talte smukke og trøsterige Ord til de dybt sorgende Efterladte.

Faner fra de københavnske og falsterske Afdelinger paraderede ved Kisten og Graven. Formanden for Afdeling I takkede ved Graven Hansen for, hvad han havde været for Organisationen, og bragte ham paa dennes Vegne det sidste Farvel.

Ere være hans Minde.



JULETRÆSFEST

De københavnske Lokomotivfyrb. Afdelinger afholder Juletræ med Bal Tirsdag den 7. Januar 1930 i Haandværkerforeningens Selskabslokaler, Kronprinsensgade 7.

Festudvalget.

TAK

Vor bedste Tak for al venlig Opmærksomhed ved vor kære Mand og Faders, Lokomotivfører Fritz J. Hansens Død og Begravelse bringes herved Dansk Lokomotivmands Forening og dens Medlemmer.

De Efterladte.

De Herrer Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere i Thisted bedes herigennem modtage vor bedste Tak for den Opmærksomhed, der blev vist os til Julen.

Pens. Lokomotivfyrbøder J. Sørensen og Hustru, Thisted.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEK

NYE BØGER

Sj. Falster.	Jyl. Fyn	
15469	13964	Løkken, Th. Olesen: Stormosen.
15470	13992	Wulff, Johs.: O, Ungdom.
15471	13962	Kristensen, Erling: Stodderkongen.
15472	13991	Woel, Cai M.: Gloria.
15473	13975	Claussen, Sophus: Naturbørn.
15474	13956	Bjerre, P.: Ægteskabets Omdannelse.
15475		Vliet, W. og Theakston, J.: Peter Iljitch Tschaiowsky.

- | | | | | | |
|-------|-------|---|-------|--------|--|
| 15476 | 13963 | Lehmann, Edv.: Grundtvig. | 15498 | 10011e | Galsworthy, John: Sølvskæen (5te Bog af Forsythe-Saga). |
| 15477 | 13965 | Nielsen, Harald: Mænd og deres Gerning. | 15499 | 14012 | Andersen, H. A.: Rao Luang. Ti Aar i Siam. |
| 15478 | | Nedergaard, P.: Elias. | 15500 | 14010 | Wassermann, J.: Kristoffer Kolumbus. |
| 15479 | 14007 | Maurois, A.: Disraeli. | 15501 | | Jensen, Johs. V.: Introduktion til vor Tidsalder. |
| 15480 | 13976 | Dahl, F.: Frederik VI og A. S. Ørsted i 1826. | 15502 | 13998 | Cassel, C.: Socialisme eller Fremskridt. |
| 15481 | 13980 | Ipsen, I. I.: Bogen om Socialdemokratiet. | 15503 | 14003 | Jørgensen, Johs.: Don Bosco. |
| 15482 | | Hansen, H. P. E.: Syntensen af Marcel Prousts Værk. | 15504 | 14005 | Keller, Helen: Min Religion. |
| 15483 | | Kehler, Henning: Russiske Kroniker. | 15505 | 14049 | Zweig, A.: Kampen om Sergent Grischa. |
| 15484 | | Fliegende Blätter: Kalender 1929. | 15506 | 14038 | Hjortø, Knud: Kringelveje. |
| 15485 | 14020 | Schroll, E.: Lurifaks. | 15507 | 14048 | Vollquartz, I.: Ene i Verden. |
| 15486 | 14021 | Vestergaard, K.: Jeppes og Jørgens Grønlandsfærd. | 15508 | 14043 | Linck, O.: Glædens Land. |
| 15487 | 14019 | Schroll, E.: Paa Eventyr. | 15509 | 14033 | Copmann, D. S.: Brudesmykket. |
| 15488 | 14004 | Kaarsberg, R.: Min lille Hindupige. | 15510 | 14047 | Werpel, F.: Studenterjubilæet. |
| 15489 | 13984 | Ottosen, Carla: Af Storbyens Dagbog. | 15511 | 14035 | Freemann, H. W.: Joseph og hans Brødre. |
| 15490 | 14014 | Carlsen-Skiødt: Da Skovrideren gav tabt. | 15512 | 14041 | Lewis, Sinclair: Main Street. |
| 15491 | 14000 | Delmont, J.: I Lænker. | 15513 | 14017 | Mortensen, Chr. Fr.: Richard West. |
| 15492 | 14015 | Dostojefski, F. M.: Fra Dødens Hus. | 15514 | | Vogt, N. Collet: Forbi er forbi. |
| 15493 | 14018 | Nielsen, J.: Offerbaal. | 15515 | | Mohr, F. L.: Fra Sollandet. |
| 15494 | 13987 | Sanford, Mary B.: Gordons Pigeboern i Canada. | 15516 | 13983 | Nathansen, Henri: Georg Brandes. |
| 15495 | | Bromfield, L.: Miss Annie Spraggs underlige Liv og Død. | 15517 | | Kielland, Eugenia: Fem Essays om moderne norsk Litteratur. |
| 15496 | 14013 | Benzon, R. Hugh: Idealister. | | | |
| 15497 | 14002 | Juel, Axel: Glædens Hemmelighed. | | | |



Til alt Kontorarbejde



**Smith
Premier**
først
og
bedst.

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

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.

**Øjet faar Hvile
i „Brillen“ fra Thiele**
i 112 Aar „Briller“ Købmagergade 3

Sammenlign vore Priser og Tilpasning med andres og dem selv. — Lev. til Sygekassen.



Amk. Gummi-Industri.

Vestergade 3 - København K.

Illustr. Katalog gratis m. 15 Øre t. Porto.

Vor Brochure: **Børnerødslerne Begrænsning**, m. 14 Bill. giver Oplysninger om de sikreste præventive Midler. Sendes mod 65 Øre i Frimærker diskret lukket Couvert. Tjenestemænd 10% Rabat

Tandlæge

FRK. SØRENSEN

Konsultation: 10—7.

Indtægtsgade 69.

Telf. Vester 906 x.

TIL TJENESTEMÆND VED D. S. B.

Idet jeg takker for behagelig Forretningsforbindelse i det forløbne Aar, hvilken jeg haaber maa fortsættes i Fremtiden, ønsker jeg Dem et godt og heldbringende Nytaar.

Med Højagtelse

J. V. JENSEN, Skrædermester,
Gl. Kongevej 135 B. Vestr 4610.

Brug Svendborg Eksport Mil-Co
med 12% Fedt.

Drejere i Brug og mere velmagende

(Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)

Ny Ravnsborg

V. Fælledvej 82 - Tlf. 10718

anbefaler sine

Selskabs- og Foreningslokaler

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 7. Januar.

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: 20 541.