

30. Aargang N^o. 21.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. November 1930

GODSTOGSBREMSEN

Foranlediget af Toguheldet ved Vejen er Spørgsmaalet om en gennemgaaende Bremse i vore Godstog igen bleven aktuelt. Eller rettere: Det har i mange Aar blandt Lokomotivpersonalet været et aktuelt Spørgsmaal, der gentagne Gange har affødt Kravet om en saadan Bremse. Ganske naturligt har omtalte Toguheld givet Anledning til, at Sagen drøftes og debatteres igen. Det er ikke saa lang Tid siden. »Lokomotiv Tidende« i en Række Artikler behandlede Spørgsmaalet, baade grundigt, nøgternt og sagligt, idet man derigennem belyste Sagen fra alle Sider og samtidig bragte en Skitsefremstilling af en Luftrykbremse, der er anvendelig i saavel Gods- som Persontog (Kunze-Knorr). Det er nemlig den Luftrykbremse, der er internationalt anerkendt, som opfyldende alle de Krav, en teknisk-videnskabelig Kommission, der med dette Formaal var nedsat, har stillet til en saadan gennemgaaende Godstogsbremse. Forøvrigt har jo det internationale Samkvem paa Toggangens Omraade allerede foraarsaget, at mange danske Vogne nødvendigvis er blevet paamonteret Kunze-Knorr Bremseapparater. Selve Bremsen skal ikke her yderligere omtales. Der skal kun igen her mindes om, at denne Bremse forlængst er indført i vore Nabolande mod Syd og Nord, og der skabt Tryghed og Tilfredshed, saavel — eller lad mig hellere sige — først og fremmest hos Lokomotivpersonalet, men ogsaa hos Ledelsen. Den forøgede jo ikke alene Sikkerheden, men skabte større trafikale Muligheder, samtidig med, at den faraarsagede ganske betydelige

Besparelser, nemlig Personalebesparelser. Noget, som samfundsmæssigt set, selvfølgelig er at betragte som en Ulykke. (Personalebesparelse her som andre Steder betyder forøget Arbejdsløshed.) Men dette Spørgsmaal, hvor ilde det end berører hele den arbejdende Masse, maa selvsagt løses ad andre Veje og kan ikke i saadanne Spørgsmaal være hindrende Aarsag. Det, vi i egen — og i det rejsende Publikums — Interesse maa kræve, er først og fremmest sikkerhedsmæssige Foranstaltninger til Forebyggelse af Uheld og Katastrofer i den daglige Jernbanedrift. I den Henseende er en gennemgaaende Godstogsbremse af yderste Vigtighed. Vi har sagt det saa ofte, at man har Grund til at trættes, fordi det hidtil intet har frugtet, endskønt man har Administrationens Udtalelser for, at den i dette Spørgsmaal samstemmer med os, men blot ikke magter at løse Spørgsmaalet paa Grund af dettes økonomiske Side. Man nødes da til i fuld Alvor at spørge. Skal der da ske noget meget alvorligt, før man stiller Lovgivningsmagten overfor Sagens uafviselige Krav? Skal det gamle Ord om Barnet og Brønden gentage sig ogsaa her? Var det ikke bedre at ofre de 8 a 10 Millioner Kroner, det vil koste, og dermed i den Henseende være paa den sikre Side? Skulde der, til Trods for al Personalets Paapasselighed, alligevel ske Uheld, der kræver Menneskeliv blandt de Rejsende, og Uheldets Aarsag maatte tilskrives vort forældede Bremsesystem i Godstogene, da vil der fra den Side rejse sig et Krav, der nok skulde finde Ørenlyd paa de rigtige Steder og bringe Midlerne frem uden ret megen Diskussion. Men

hvorfor det? Hvad betyder egentlig 8 a 10 Millioner Kroner een Gang for alle i saa vigtig en Sag? Ifølge Dagspressen er der nu opfundet et nyt Bremsesystem, som skal kunne benyttes baade i Gods- og Persontog, og tilmed være billigere end ofte omtalte Bremse, samt at den er tilbudt Statsbanerne for en Pris af 5 a 6 Millioner Kroner.

Det er i Grunden dette, der har bragt mig til at skrive om Sagen. Af gode Grunde skal jeg ganske afholde mig fra Udtalelser om denne Bremse og dens Værd, men kun sige, at hvad der er billigt, sjældent er godt. Hvad jeg derimod bedre tør udtale mig om, er Kunze-Knorr Luftrykbremsen, som jeg har haft Lejlighed til at faa et lille Indblik i. Hvad angaar dens Konstruktion og Finesser betyder det ikke meget, nok saa meget dette, at jeg har haft Lejlighed til Betjening af den baade i Gods- og Persontog, saavel i gennemkørende Tog af begge Arter som i Lokalgodstog paa de svenske Rigsjernbaner i Aaret 1926.

Man har til Trods for alle velvillige Udtalelser fra Administrationens Side angaaende Bremsespørgsmaalet alligevel sporet noget, der ligner Uvilje mod Kunze-Knorr Bremsen, om det er Systemet, eller det er Navnet, ved jeg ikke. Skønt jeg jo ved, at de af vore Embedsmænd, der vil komme til at tage Stilling til det af Selskabet for den nye Bremse stillede Tilbud, besidder alle tekniske Forudsætninger for at bedømme denne Bremses Brugbarhed i vore Godstog, kan jeg dog som praktisk Mand og ud fra mine Erfaringer om den praktiske Brug af Systemet Kunze-Knorr ikke tilbageholde en Henstilling til rette Vedkommende om ikke at skyde et godt, sikkert, letbetjent og besparende System i Baggrunden til Fordel for noget uprøvet. Der er vel ogsaa Grænser for, hvor mange Systemer der kan paamonteres de enkelte Vogne, der skal kunne indgaa i andre Landes Tog, helt bortset fra det hensigtsløse og upraktiske deri. Og hvad er saa den eventuelle Forskel i Prisen? 2 a 3 Millioner, skrives der. Over for denne Difference i Prisen er det ikke vanskeligt at vælge imellem et prøvet og uprøvet System, hvoraf det første har international Anerkendelse.

Uden at gaa i Detailler skal jeg overfor de gængse Forestillinger om Kunze-Knorr Bremsens Uanvendelighed i lokale, mindre Godstog med mange Standsninger og megen Rangering,

kun fremføre, at denne Paastand har meget lidt paa sig. Af Erfaring og Selvsyn kan jeg sige, at Rangering med dette Bremsesystem foregaar efter nogen Øvelse lige saa hurtigt og sikkert som med Skruebremser. Angaaende fremsat Paastand om Tidtab ved Opladning af en større uopladet Togdel, der paa en Mellemstation skal optages af et rangerende Tog, skal jeg kun henvise til Erfaringerne i den svenske Statsbanedrift, der modsat Tyskland — i hvert Fald i 1926 — ingen Opladeanlæg havde, i erfaringsmæssig Erkendelse af, at omhandlede Tidtab i Virkeligheden ikke eksisterede.

Systemet Kunze-Knorr har iøjnefaldende Fordele at notere. 1: Er absolut driftssikker. 2: Virker meget hurtigt baade til Bremsning og Løsning af Bremsen. 3: Er let at betjene baade i Gods- og Persontog. 4: Bremsen og løser uden Ryk eller Stød i Toget. 5: Lader sig i langt mindre Grad paavirke af ydre Forhold som stærk Frost, Is og Sne, end Vacuumbremsen gør det. Endnu en Fordel ved denne Bremse sammenlignet med Vacuumbremsen er den, at en for kraftig foretagen Bremsning forbauende hurtigt ophæves, hvilken Fordel enhver Lokomotivfører vil vide at skatte.

Man maa nu haabe, at Overvejelsernes Stadium i Bremsespørgsmaalet snart maa afløses af Handling, foreløbig i Form af et Forslag til Bevilling paa Rigsdagens Bord. Skruebremser er ikke nogen Sikkerhed i Nutidens Godstog og med Nutidens Toggang.

Aug. Andersen.

INTERNATIONALE TRANSPORT- ARBEJDERFORBUNDS KONGRES

I Dagene fra den 22. til den 27. September afholdt I. T. F. Kongres i London, til Stede var 149 Repræsentanter fra 58 Organisationer fra 26 forskellige Lande. Ikke mindre end 35 Organisationer var urepræsenterede paa Grund af forskellige Anledninger, hvilke næsten alle var politiske eller økonomiske Vanskeligheder. Imidlertid repræsenterede disse ikke tilstedeværende Repræsentanter — af hvilke en Del havde besluttet at sende Repræsentanter, men var blevet ude af Stand til at udføre sin Beslutning — endda et mindre Antal Medlemmer, eller i rundt Tal 166 000, medens

de 58 repræsenterede Organisationer havde et samlet Medlemstal af 2 109 299.

Af den fremlagte Beretning fremgik, at der til I. T. F. var tilsluttet i rundt Tal 2 275 000 Medlemmer. Dette viser en Fremgang siden sidste Kongres, som afholdtes i Stockholm i 1928, af i rundt Tal 250 000 Medlemmer. I. T. F. er nu udbredt over alle Verdensdele. Endnu ved Kongressens Sammentræden var Afrika urepræsenteret, men et under Kongressen indløbet Telegram meddelte, at en Transportarbejderorganisation i Sydafrika havde besluttet Tilslutning. Naturligvis er ikke desmindre Organisationens Tyngdepunkt i Europa, idet kun 290 000 Medlemmer er fordelt paa de fire øvrige Verdensdele. Af disse findes 111 000 i britisk Indien, 80 000 i Japan og 70 000 Jernbanemænd i Argentina. Fra Amerikas forenede Stater er ingen Organisationer tilsluttet. Arbejderne i Amerika har saaledes ogsaa paa dette Omraade fuldført sin nationale Isoleringpolitik og i nationalistisk Selvtillid opsagt Forbindelsen med Verdens øvrige Arbejdere. Af de tilsluttede Grupper er Jernbanemandssektionen den største og tæller ikke mindre end 1 272 000 Medlemmer.

Af Beretningen fremgaar endvidere, at I. T. F.s Indkomster i Aarene 1928 og 1929 har været resp. 113 584 og 117 205 hollandske Gylden, samt at Organisationen ved Ugangen af 1929 ejede en Formue paa 48 499 Gylden. Den forelagte Virksomhedsberetning og Revisionsberetning godkendtes.

Efter Virksomhedsberetningens Behandling gik Kongressen til Forslagene. Fra Organisationens indre Synspunkt tiltrak Forslaget om Kontingentet den største Interesse. Kontingentet til I. T. F. er for Tiden 6 hollandske cent pr. Aar og Medlem. I dette Spørgsmaal forelaa et undertegnet af danske, svenske og norske Sømands- og Fyrbøderunion m. fl. stillet Forslag. I Forslaget ytredes:

a) Ændring i det for Tiden gældende ordinære Kontingent til I. T. F. saaledes, at dette forhøjes til 50 Øre pr. Medlem pr. Aar, og fordeles med resp. 15 og 35 Øre paa oven angiven Maade.

b) At ingen Organisation kan faa Tilslutning eller tilhøre I. T. F., med mindre Organisationen fra sine Afdelinger opkræver et ordinært Kontingent af mindst 12 Kr. for helt- og 6 Kr. for halvtbetalende Medlemmer pr. Aar.

c) At oven i Punkt 1 trufne Beslutning træder i Kraft fra o. m. den 1. Januar 1931.

d) At den i Punkt 2 trufne Beslutning træder i Kraft straks vedrørende nyindtrædende Organisationer, men for de til I. T. F. allerede tilsluttede Organisationer gives en Respitid af 2 Aar, eller til den 1. Januar 1933 fastsættes som Overgangstid for Beslutningens Ikrafttræden.

e) At de foran i Motiveringen berørte Spørgsmaal angaaende økonomisk Understøttelse og gensidige Sympatiforholdsregler ved Konflikter, samt i Forbindelse dermed Spørgsmaal om I. T. F.s Ledelses Indflydelse paa Taktiken og Gangen i saadanne Konflikter, hvor dets Indgriben og Medvirken kræves eller tages op til indgaaende Behandling af Kongressen, og med Støtte af denne henvises til en af Kongressen særlig nedsat Komite, der faar til Opgave, at foretage en grundig Udredning af hertilhørende Spørgsmaal og med Støtte deraf til næste ordinære Kongres indkomme med Forslag om de Forholdsregler, som skude vedtages.

Endvidere havde hollandske Jern- og Sporvejsforbund indgivet følgende Forslag:

»At Kongressen maatte beslutte, at fra og med Januar Maaned 1931 skal Medlemafgiften til I. T. F. udgøre 0,10 Gylden pr. Medlem pr. Aar for de første 100 000 Medlemmer samt med 0,16 Gylden pr. Medlem pr. Aar for Medlemmer overstigende 100 000.«

Generalraadet, der havde haft Forslagene til Behandling, havde foreslaaet et Kontingent af 8 cent pr. Medlem fra og med 1. Januar 1931.

Debatten i Spørgsmaalet blev særdeles livlig. Det blev ret snart klart, at det eneste Forslag, som havde nogen Udsigt til at blive vedtaget var Generalraadets. Endskønt de skandinaviske Transportarbejdere og Sømænd kæmpede energisk for deres Forslag, kunde de dog ikke hindre, at det ikke blev vedtaget. En stor Del af de til I. T. F. tilsluttede Organisationer har selv saa smaa Midler at arbejde med, at de umuligt kunde bære en saadan Forhøjelse af Kontingentet til I. T. F. Fra Frankrig udtaltes t. Eks., at en Forhøjelse til 8 cent fremkaldte saadanne Vanskeligheder, og at det vilde være umuligt at gaa til en Forhøjelse førend 1. Januar 1932. Naar allerede en Forhøjelse til 8 cent fremkaldte Vanskeligheder, var det givet, som Tyskeren Scheffel ytrede, komplet umuligt at bære en Forhøjelse til 50 Øre. Generalsekre-

tær Fimmen, som naturligvis i og for sig maatte sympatisere med en Forhøjelse af Afgifterne, som tillod en væsentlig Udvidelse af Organisationens Arbejde, anbefalede Generalraadets Forslag, under Henvisning til de økonomiske Vanskeligheder mange af de tilsluttede Organisationer havde at kæmpe med. Jeg forstaaer Skandinaverne, ytrede han, og sympatiserer med deres Forslag, de har mønstergyldige Organisationer, de har mønstergyldige Finanser, og de har mønstergyldig Solidaritet. Det er derfor let for dem at hengive sig til den Mening, at det, som kan ske i Skandinavien, ogsaa kan ske andre Steder. Desværre er Forholdene ikke saaledes. Debatten sluttede med, at Generalraadets Forslag blev vedtaget, medens det skandinaviske og det Hollandske forkastedes.

Af Jernbane- Post- og Telegraafforbundet i Palæstina var fremsat 3 Forslag: Et Ønske om, at Kongressen vilde beslutte at I. T. F. energisk skude virke for deres Organisationers Anerkendelse, et Ønske at Kongressen skulde udtale, at Europas, og særligt dets Transportorganisationer, paa virksomste Maade skude støtte Fagforeningerne i Orienten, samt Ønsket om, at en speciel Komite paa tre Mand, hvoraf en skulde være Medlem af I. T. F.s Sekretariat, der skulde opretholde en intim Forbindelse mellem I. T. F. og Orienten. Vedrørende det første Spørgsmaal meddeltes af Sekretariatet, at ved I. T. F.s Indgriben har den engelske Regering allerede anerkendt de nævnte Organisationer. De to andre Forslag toges tilbage under Henvisning til, at Europas Støtte til Orienten var given, og dels at Eksekutivkomitéen var bevilget Fuldmagt til, i Samraad med de tilsluttede Organisationer i det fjerne Østen samt i Syd- og Nordamerika at træffe de nødvendige Forholdsregler, for at give disse Organisationer passende Repræsentation i Generalraadet.

Fra det franske Transportarbejderforbund forelaa Forslag om, at I. T. F. skulde vedtage Forholdsregler for at faa Washingtonskonventionen ratificeret i alle Lande, samt at 8 Timers Dagen maatte opretholdes indenfor Transportvæsenet. Forslaget godkendtes. Under Debatten i dette Spørgsmaal oplystes, at den engelske Regering havde til Hensigt at fremlægge et Lovforslag om forbeholdsløs Ratifikation af Washingtonkonventionen. Flere Lande har ratificeret under Forbehold af, at England gør det. Naar det engelske Lovfor-

slag foreligger, maa man vel antage at flere andre Lande følger efter.

For øvrigt forelaa en Mængde Forslag i forskellige Spørgsmaal, hvilke henvistes til at behandles af specielle Konferencer af Jernbanemænd, Transportarbejdere, Chauffører, Sømand etc. for siden at komme tilbage til Kongressen.

Det engelske Transportarbejderforbund havde foreslaaet, at Kongressen skulde give I. T. F.s Sekretariat til Opgave at foretage en Undersøgelse af Organiseringen og Forvaltningen af Foretagender inden og mellem Kommunerne. Forslaget vedtoges, hvis det vedtoges af vedkommende Specialkonferens. Det spanske Transportarbejderforbund havde stillet Forslag om en Udtalelse til Fordel for 8 Timersdagen og Kollektivaftaler indenfor Transportarbejdet. Dette Forslag er tydelig udsprunget af de specielle spanske Forhold, ligesom et andet fra samme Organisation, hvor diverse Reformers for Trafiken foreslaas, saasom Anlæggelse af Tunneller for Fodgængere paa stærkt trafikerede Pladser, Uddannelse af Chauffører, Afskaffelse af Drikkepenge, af Kost- og Logisystemet for Chauffører etc. Vedrørende Spørgsmaalet om 8 Timersdagen og Kollektivaftaler godkendtes Forslaget. Spørgsmaalet om Uddannelsen af Chauffører henvistes til de nationale Organisationer, der maa overveje dette, hvilket ogsaa skete for de andre Spørgsmaals Vedkommende.

Det spanske Transportarbejderforbund havde ogsaa foreslaaet, at Kongressen skulde give Sekretariatet til Opgave at foretage en energisk Propaganda for Indførelse af skinnefrie Jernbaneovergange. En Specialkonferens af Jernbanemænd behandlede Spørgsmaalet, og foreslog Kongressen følgende:

»Internationale Transportarbejderforbunds Kongres paalægger Eksekutivkomiteen paa Grund af det store Antal Ulykker ved Krydsning af Jernbane og Landevej i Plan, at organisere en intensiv Kampagne for at fremme Afskaffelsen af saadanne Krydsninger samt deres Erstatning af Tunneller og Broer.« Det vedtoges.

Paa Forslag af Eksekutivkomiteen besluttede Kongressen at udvide denne med en Mand fra 5 til 6 foruden Sekretærerne Fimmen og Nathans, der har Pligt til at overvære Komiteens Møder. Til Medlemmer af Komiteen valg-

tes C. T. Cramp, England, Præsident, J. Døring, Tyskland, Vicepræsident, M. Bidegaray, Frankrig, R. Bratschi, Schweiz, C. Mahlman, Belgien, og Charles Lindley, Sverige. Ligeledes havde Eksekutivkomiteen foreslaet en Udvidelse af Generalraadet fra 11 til 13 Medlemmer, saa at Balkanstaterne, Polen og Randstaterne samt Tjeckoslovakiet, der forud kun havde en Repræsentant, nu faar 3, saaledes at Polen og Randstaterne faar 1, Tjeckoslovakiet og Rumænien 1 samt Bulgarien, Grækenland og Jugoslavien 1.

Til Generalsekretær valgtes Edo Fimmen og til Andensekretær N. Nathans.

Kongressen afsluttedes Lørdagen den 27. September med en Tale af Præsidenten, C. T. Cramp.

Under Kongressen indlededes en teoretisk økonomisk Diskussion af den bekendte engelske Økonom, Professor C. D. H. Cole. Emnet var den nuværende økonomiske Situation.

Under Kongressen viste de engelske Kammerater sig som yderlig elskværdige og opmærksomme Værter, der gjorde alt, hvad man med Rimelighed kan forlange af en Vært, for Gæsternes Velbefindende, af hvilken Kongressen ogsaa i den Henseende efterlader et godt Minde.

Det vedtoges at afholde næste Kongres i Prag.

DE DANSKE STATS BANERS BERETNING OM DRIFTEN FRA 1. APRIL 1929 TIL 31. MARTS 1930

Oversigt over Aarets Virksomhed.

Det Statsbanerne tilhørende Banenet er i Driftsaarets Løb blevet udvidet med 5,20 km, idet Strækningen Frederiksberg—Flintholm—Vigerslev, hvoraf 0,10 km er dobbeltsporet, aabnedes for Driften den 23. Oktober 1929. Samtidig blev den dobbeltsporede Strækning Frederiksberg—Vigerslev formindsket med 1,00 km ved Nedlægning af Strækningen Roskildevej—Vigerslev, og ved Flytning mod Vest af Horsens Station er Banestrækningen Fredericia—Aarhus blevet formindsket med 0,61 km. Længden af det af Staten drevne Banenet udgjorde derefter ved Driftsaarets Slutning i alt 2520,98 km imod 2517,39 km ved Udgangen af Driftsaaret 1928—29.

Paa Strækningen Hatting—Tvingstrup blev et 2. Spor taget i Brug den 15. April 1929, og da der ved Ibrugtagningen af den nye Banestrækning Frederiksberg—Flintholm—Vigerslev blev taget 0,10 km Dobbeltspor i Brug, jfr. lige ovenfor, men samtidig nedlagt 1,00 km Dobbeltspor som Følge af Nedlægningen af Banestrækningen Roskildevej—Vigerslev, udgjorde

de den samlede Længde af dobbeltsporede Banestrækninger ved Driftsaarets Udgang i alt 502,67 km imod 487,95 km i 1928—29.

I Driftsaarets Løb er der oprettet 22 nye Trinbrætter, hvor enkelte Tog efter Behov standser for at optage eller afsætte rejsende, saa at der den 31. Marts 1930 i alt forefandtes 530 Ekspeditionssteder imod 508 Aaret forud.

Som det vil fremgaa af nedenstaaende Oversigt:

	Driftsaar 1929—30 Mill. Kr.	Driftsaar 1928—29 Mill. Kr.
Samlede Driftsindtægter	115,2	112,6
Rene Driftsudgifter	115,6	109,9
Driftsoverskud	÷ 0,4	2,7
Afskrivning	10,3	10,2
Forrentning	20,3	19,9
Nettooverskud	÷ 31,0	÷ 27,4

har de samlede Driftsindtægter i 1929—30 været ca. 2,6 Mill. Kr. højere end i Aaret forud, men da de rene Driftsudgifter samtidig er steget med ca. 5,7 Mill. Kr. i Forhold til 1928—29, har det økonomiske Resultat af selve Driften i 1929—30 været ca. 3,1 Mill. Kr. daarligere end i 1928—29, og Driftsaaret 1929—30 er derfor afsluttet med et Driftsunderskud paa ca. 0,4 Mill. Kr. eller helt nøjagtigt med 373 886 Kr. 55 Øre.

Naar der har været saa stor en Stigning i de rene Driftsudgifter, kan det føres tilbage til flere forskellige Forhold, hvoraf man særlig skal fremhæve:

Dels som Følge af forøget Trafik, hvorom nærmere nedenfor, dels som Middel til at dæmme op imod Konkurrencen fra andre Trafikmidlers Side har det bl. a. været nødvendigt i Driftsaarets Løb at udvide Toggangen, hvorved *de af Banerne præsterede Driftsydelser er steget* ikke uvæsentligt i Forhold til Driftsaaret 1928—29. I saa Henseende skal man anføre, at Antallet af Togkilometer er steget med 1 979 700 eller 9,0 pCt., Antallet af Lokomotivkilometer med 2 243 100 eller 6,9 pCt., Antallet af Vognakselkilometer med 30 541 900 eller 7,3 pCt. og Antallet af Sejladskilometer med 102 900 eller 16,6 pCt.

Denne Stigning i Banernes Driftsydelser har bl. a. medført en Forøgelse af Personaleantallet, herunder en Forøgelse af Lønningsudgifterne samt en Stigning i Brændselsforbruget og i Driftsmateriellets Vedligeholdelsesudgifter.

Med Hensyn til Stigningen i Personaleantallet og de afholdte Lønningsudgifter skal man oplyse, at det samlede Personale i 1928—29 gennemsnitlig udgjorde 21 186 Personer imod 21 754 Personer i 1929—30, og at Udgifter til Lønninger m. m. i 1928—29 beløb sig til 76,9 Mill. Kr. imod 78,8 Mill. Kr. i 1929—30. Der har saaledes været en Stigning paa 2,7 pCt. i Personaleantallet og en Stigning paa 2,5 pCt. i Lønningsudgifterne fra 1928—29 til 1929—30.

Forholdsmæssig set er Personaleantallet og Lønningsudgifterne altsaa ikke — hvad der heller ikke vilde have været at forvente — steget tilnærmelsesvis saa meget som de præsterede Driftsydelser, og hver udført Driftsenhed har derfor i 1929—30 krævet et mindre Personale og færre personlige Udgifter

end i 1928—29. Medens der i 1928—29 saaledes f. Eks. pr. 10 000 Tog- og Sejladskilometer og pr. 100 000 Vognakselkilometer i alt anvendtes 9,40 Mand, henholdsvis 3,66 Mand, anvendtes der i 1929—30 til Bestridelse af de samme Arbejdsheder 8,83 Mand, henholdsvis 3,53 Mand. Man maa dog anvende denne Sammenligning med en vis Begrænsning, da Driftsaaret 1929—30 blev afviklet uden væsentligere Driftsforstyrrelser i Modsætning til Driftsaaret 1928—29, der særprægedes af den strenge Is- og Snevinter i Begyndelsen af 1929, og som derfor blev belastet med ret betydelige Udgifter til Snerydning m. m.

Foruden Forøgesen af de af Banerne præsterede Driftsudgifter har ogsaa *andre særlige Forhold* været medvirkende til Stigningen i Banernes rene Driftsudgifter.

Af saadanne Forhold skal man fremhæve Stigningen i Indkøbspriserne for det af Damplokomotiverne, -færgerne og -skibene forbrugte Brændsel, den større Pensionsbyrde samt den Indvirkning, den strenge Isvinter i 1929 har haft bl. a. paa Vedligeholdelsen af Færge- og Skibsmateriellet og af Banelegemet.

Til Belysning af disse Forholds Indflydelse paa Banernes Driftsudgifter skal man meddele, at Prisen pr. forbrugt Ton Kul m. v. i 1929—30 udgjorde 22,6 Kr. mod 20,0 Kr. i 1928—29, at Udgifterne til Pensioner og Understøttelser i 1929—30 beløb sig til 7,4 Mill. Kr. imod 7,0 Mill. Kr. i 1928—29, at Udgifterne til Færge- og Skibsmateriellets Vedligeholdelse i 1929—30 udgjorde 2,1 Mill. Kr. imod 1,5 Mil. Kr. i 1928—29, samt at Arbejdet med Vedligeholdelsen af Banelegemet dels blev mere omfattende i 1929—30 end i 1928—29, dels blev noget udskudt fra Februar—Marts Maaneder 1929 til de første Maaneder af Driftsaaret 1929—30.

Man vil kunne regne med, at den Forøgelse af Banernes rene Driftsudgifter, der kan føres tilbage til de nævnte og andre særlige Forhold, har udgjort ca. 2,7 Mill. Kr. Da den samlede Stigning fra 1928—29 til 1929—30 i de rene Driftsudgifter i alt har udgjort ca. 5,7 Mill. Kr., jfr. foran, vil det ses, at Banerne i Driftsaaret 1929—30 i Forhold til Driftsaaret 1928—29 har kunnet præstere saa mange flere Driftsresultater som foran anført for en Merudgift af ca. 3,0 Mill. Kr.

Som foran nævnt er Statsbanernes *samlede Driftsindtægter* fra 1928—29 til 1929—30 imidlertid kun steget med 2,6 Mill. Kr., der fordeler sig saaledes paa de enkelte Befordringsarter og Hovedgrupper:

Driftsindtægter:	Driftsaar		Forøgelse i Forhold til Driftsaaret 1928—29	
	1929—30	1928—29	absolut	i %
Personbefordring	51.040	51,420	÷ 0,380	÷ 0,7
Gods- og Kreaturbefordring	54,230	51,750	2,580	5,0
Postbefordring	6,130	5,980	0,150	2,4
Andre Indtægter	3,670	3,470	0,200	5,8
Ialt Driftsindtægter	115,170	112,620	2,550	2,3

Som det vil ses af Skemaet, har der været en Stigning overalt undtagen for *Personbefordringen*, der er falden med 0,4 Mill. Kr. eller 0,7 pCt. Dette

Fald i Personbefordringsindtægterne kan føres tilbage til Paaskens forskellige Beliggenhed i de paagældende 2 Driftsaar. Medens Paasken i 1928 faldt i Dagene 5.—9. April og i 1929 i Dagene 28. Marts—1. April, faldt den i 1930 i Dagene 17.—21. April, og Driftsaaret 1929—30 er saaledes kun blevet godskrevet for saadanne Paaskehjemrejser i 1929, der ikke blev foretaget paa billige Dobbeltbilletter, medens Driftsaaret 1928—29 er blevet godskrevet for alle Paaskerejser i 1928 og for de fleste Paaskerejser i 1929. Paa den anden Side var der i Driftsaaret 1928—29 som Følge af Isvinteren i 1929 en særlig lille Personbefordring i Januar—Marts 1929. Den Nedsættelse i Dobbeltprisen for Rejser paa over 60 km, der blev foretaget fra 1. September 1929, udgjorde 25 pCt. af Dobbeltprisen, og man regnede med, at der, for saa vidt der ikke gennem Takstnedsættelsen skabtes nogen ny Trafik, vilde være forbundet en Risiko paa ca. 1¼ Million Kr. med Nedsættelsen. Da man efter tidligere indvundn Erfaringer vil kunne regne med, at Paaskens forskellige Beliggenhed i de nævnte Aar har medført en endnu større Nedgang i Personbefordringsindtægterne end den, der har fundet Sted fra 1928—29 til 1929—30, vil det ses, at Takstnedsættelser for Rejser paa de nævnte Dobbeltbilletter i Forbindelse med de Takstnedsættelser, der ogsaa paa andre Omraader har fundet Sted, har virket i heldig Retning for Banernes Indtægter.

Naar Indtægterne af Personbefordringen trods Paaskens forskellige Beliggenhed og trods de nævnte Takstnedsættelser alligevel kun er faldet med ca. 0,4 Mill. Kr., skyldes det, at der har fundet en ikke uvæsentlig Stigning Sted i Persontrafikkens Omfang, en Stigning, der sikkert i første Række maa tilskrives Dobbeltbilletterne og de øvrige Takstnedsættelser. — Denne Trafikstigning vil talmæssig set bedst faa sit Udtryk gennem Antallet af de præsterede Personkilometer. I 1928—29 blev der i alt præsteret 1 061 Mill. og i 1929—30 i alt 1 108 Mill. Personkilometer, altsaa en Stigning fra 1928—29 til 1929—30 paa 47,1 Mill. Personkilometer eller 4,4 pCt. Denne Stigning hidrører væsentligt fra Rejser paa 3. Klasse, der i Personkilometer er steget med 46,4 Mill. eller 4,8 pCt., medens Antal præsterede Personkilometer paa 2. Kl. kun er steget med 0,7 Mill. eller 0,8 pCt. Naar Stigningen for 3. Klasse forholdsmæssig set har været saa meget større end Stigningen for 2. Klasse, hænger det sikkert dels sammen med Driftsmateriellets forbedrede Udstyrelse, dels sammen med den store Forøgelse i Antallet af private Personautomobiler. I saa Henseende skal man oplyse, at der pr. 30. September 1928 her i Landet i alt fandtes 54 875 alm. Personautomobiler imod 61 078 pr. 30 Septbr. 1929.

Indtægterne for *Gods- og Kreaturbefordringen* fordeler sig saaledes i hvert af Driftsaarene 1929—30 og 1928—29 paa de enkelte Hovedgrupper:

	Driftsaar		Forøgelse i Forhold til Driftsaaret 1928—29	
	1929—30	1928—29	absolut	i %
Stykgods	17,270	15,688	1,572	10,0
Vognladningsgods	34,190	33,190	0,994	3,0
Levende Dyr	2,874	2,856	0,018	0,6
Ialt	54,334	51,750	2,584	5,0

Som det vil ses, har der fra 1928—29 til 1929—30 været Stigning i Indtægterne baade for Befordringen af Stykgods, Vognladningsgods og levende Dyr. Stigningen har baade absolut og relativt været størst for Stykgodsbefordringen og mindst for Befordringen af levende Dyr. I den befordrede Vægtmængde har Stigningen været lige stor (7,8 pCt.) for Stykgods og for Vognladningsgods, men da der i Befordringsmængden af de som Vognladningsgods befordrede Varearter — bl. a. som Følge af den rigelige Høst i 1929, der i Forbindelse med den ogsaa i 1928 rigelige Høst medførte en midre Befordring af Kornvarer og Foderstoffer, og som Følge af udvidede Vejarbejder samt Stigning i Byggevirksomheden — er sket en Forskydning i Befordringen fra højere til lavere tariferede Varearter og samtidig en Forskydning fra Varearter med længere Gennemsnitstransportlængde til Varearter med kortere Transportafstand, har Stigningen i Indtægterne af Vognladningsbefordringen forholdsmæssig set ikke været saa stor som Stigningen i Indtægterne af Stykgodsbefordringen. Hertil kommer, at de Takstnedsættelser, der i Aarenes Løb har fundet Sted vedrørende Befordringen af Gods m. v. samt levende Dyr fortrinsvis har ramt Vognladningsgodset, hvor adskillige Varearter af Hensyn til Konkurrencen med fremmede Trafikmidler er nedsatte fra en højere til en lavere Takstklasse.

I Tilslutning til ovenstaaende skal man nedenfor nærmere gøre Rede for de Forhold, som har været af Betydning for Statsbanernes Drift og Økonomi i Driftsaaret 1929—30.

Brændsel til Lokomotiver, Færger og Skibe m. v.

Paa Grund af de ved Isvinteren i 1929 skabte Tilførselsforhold har man i højere Grad end tidligere maattet forsyne sig med Fastlandskul.

Kulbeholdningen ved Driftsaarets Begyndelse udgjorde ca. 67 000 t, det samlede Forbrug udgjorde ca. 392 000 t, og Beholdningen ved Aarets Udgang var ca. 150 000 t, svarende til ca. 4½ Maanedes Forbrug.

Indkøbsprisen for Kullene varierede efter Kvaliteten og efter Markedsprisen fra Kr. 17,00 til Kr. 24,00 pr. t og udgjorde som Gennemsnitspris ca. Kr. 20,60 mod ca. Kr. 18,30 det foregaaende Aar. Priserne forstaas frit i Jernbanevogn eller frit i Kran-kasserne.

De i Aarets Løb til Lokomotiver, Færger og Skibe forbrugte Kul — ca. 380 000 t — blev ført til Udgift med ca. Kr. 8 600 000 eller gennemsnitlig ca. Kr. 22,60 pr. t mod ca. Kr. 20,00 pr. t i det foregaaende Aar. I disse Beløb er medregnet Udgifter til Udlevering, Optændingsmaterialer m. v.

Det samlede Forbrug af Brændselsolie og Benzin til Diesel-Lokomotiver og Motorvogne er som Følge af den forøgede Anvendelse af en saadan Trækkekraft steget ret betydeligt. I Driftsaaret 1929—30 forbrugtes der saaledes i alt 2 069 927 kg Brændselsolie og Benzin imod 1 188 667 kg i 1928—29, og Udgiften hertil udgjorde ca. Kr. 385 000 Kr., henholdsvis ca. Kr. 200 300 Kr. Forbruget af Brændselsolie til Motorfærger »Korsør« er steget fra 1 415 276 kg

i 1928—29 til 1 741 130 kg i 1929—30 som Følge af den stærkt forøgede Sejlads i sidstnævnte Driftsaar.

I Aarets Løb er anvendt en Del Tørv til Stationsopvarmning. Prisen har i Gennemsnit udgjort ca. Kr. 20,00 pr. t mod ca. Kr. 18,50 det foregaaende Aar. Af indenlandsk Brændsel er til Stationsopvarmning endvidere forsøgsvis anvendt en Del Fyrrebrænde.

Vedligeholdelse af det rullende Materiel.

Antallet af Lokomotivreparationer i Centralværkstederne har i Driftsaaret været lidt større end i 1928—29, og denne Forøgelse, der navnlig omfatter store, tidsbestemte Reparationer, falder alene paa Centralværkstedet i København. Medens Arbejdsmængden i Centralværkstedet i København fordelte sig ret jævnt Aaret igennem, havde Centralværkstedet i Aarhus en Arbejdsforøgelse i Aarets 3 første Kvartaler, og derefter indtraadte en kendelig Nedgang.

I Vognreparationernes Antal har der været en ret betydelig Forøgelse i begge Centralværksteder i Sammenligning med Aaret 1928—29. Denne Forøgelse i Arbejdsmængden omfattede navnlig Godsvognsreparationer, idet der i det forløbne Driftsaar var et betydeligt større Antal periodiske Reparationer end i det foregaaende Aar, og for Aarhus Centralværkstedes Vedkommende har det været nødvendigt at indføre 2 Holds Drift i Vognværkstedet i ca. ½ Aar.

Arbejderstyrken i Værkstederne var ved Aarets Udgang ca. 120 Mand større end ved Udgangen af 1928—29, og den gennemsnitlige Styrke for hele Driftsaaret har været ca. 140 Mand større.

Udgiften til Vedligeholdelse af det rullende Materiel, indbefattet egentlige Reparationsarbejder, der er udført i Distrikterne, udgjorde i 1929—30 for Damplokomotiver 13,8 Øre pr. Damplokomotiv-Kilometer (13,4 Øre i 1928—29) og for Vogne, inklusive Motormateriellet, 1,02 Øre pr. Vognaksekilometer (0,96 Ø. i 1928—29).

Sporenes Vedligeholdelse og andre Forhold vedrørende Bane- og Signaltjenesten.

Vejrforholdene har i Driftsaarets Løb ikke været af en saadan Art, at de har haft særlig Indflydelse paa Spornettet, og Vedligeholdelsen har derfor ikke været besværliggjort, men er forløbet paa normal Maade.

Paa forskellige Strækninger er Sporet blevet forstærket ved Indlæg af sværere Skinner og ved Forøgelse af Antallet af Sveller pr. Skinnelængde. Til den almindelige Vedligeholdelse af Hovedsporene er for samtlige Strækningers Vedkommende medgaaet i alt 30 274 løb. m Skinner samt til Forstærkning paa forskellige Strækninger 307 513 løb. m Skinner.

Man har truffet Bestemmelse om at ophøre med Anskaffelse af Materialer til Overbygning Type III (Skinner med Vægt 32 kg/m), saaledes at Statsbanerne fremtidig kun foretager Nyanskaffelser af Overbygning Type VI og V (Skinner med Vægt henholdsvis 37 kg/m og 45 kg/m). Endvidere vil Vedligeholdelsen af de Banestrækninger med Overbygning Type IV A og V A (Skinner befæstede paa Træsveler med Spiger), der ikke i den nærmeste Tid skal for-

stærkes fremtidig blive foretaget saaledes, at Skinnestødene ved Udvekslingen lægges med koblede Sveller. Der er paa en Strækning af 300 m Dobebltspor af den nye Godsbanen (paa Højbanen ved Hillerødgade) foretaget Forsøg med Sammensvejsning af af 15 m Skinner 2 og 2 til 30 m Langskinner ved Anvendelse af den aluminothermiske Metode med Forvarmning.

Paa Grundlag af de i Vinteren 1928—29 indhentede Erfaringer besluttede man sig til at udstyre alle Færger og Skibe paa Statsbanernes Hovedruter med Radioinstallationer for Telegrafi og Telefoni, idet man oprettede en Centralstation for Statsbanernes Radiostation i Ringsted. Endvidere har man paabegyndt Installation af Radiopejleanlæg i de samme Færger og Skibe og har oprettet 3 faste Pejlestationer ved Store Bælt, nemlig Korsør, Kundshoved og Omø.

Paa Sjællandske Strækninger er anlagt en Række nye Telefonledninger, som er indrettet efter moderne Vælgerprincipper.

Der er Driftsaarets Løb imprægneret 364 493 Stkr. Fyrresveller (156 766 Stkr. i 1928—29), deraf 82 850 Stkr. Type 2 og 11 330 Stkr. Bøgesveller (13 422 Stkr. i 1928—29). Gennemsnitsprisen for Imprægnering af Sveller har for Fyrresveller været 1,31 Kr. for Type 1 og 0,97 Kr. for Type 2 og for Bøgesveller 2,06 Kr. pr. Stk. mod henholdsvis 1,63 Kr., 1,22 og 2,62 Kr. i det foregaaende Aar.

I Løbet af Driftsaaret er Længden af Banestrækningerne, der er forsynede med Stenballast, blevet forøget med ca. 90 km.

Til Brug ved Vedligeholdelses-, Forstærknings- og Udvidelsesarbejder er der anskaffet 29 410 Stkr. danske uimprægnede Bøgesveller til en Gennemsnitspris af 6,14 Kr. pr. Stk. og 463 061 Stkr. uimprægnede udenlandske Fyrresveller, deraf 72 979 Type 2 til en Gennemsnitspris af henholdsvis 5,72 og 5,44 Kr. pr. Stk. Af Skinner ed der i Udlandet indkøbt ca. 14 620 t til en Gennemsnitspris af 124,74 Kr. pr. t, og af Forbindelsesdele er i Udlandet anskaffet ca. 6 160 t til en Gennemsnitspris af 166,31 Kr. pr. t, hvorhos der i Indlandet er købt ca. 960 t Forbindelsesdele til en Gennemsnitspris af 255,52 Kr.

Godsvognsbenyttelsen.

Ved Udgangen af Driftsaaret 1929—30 udgjorde Statsbanernes Beholdning af Godsvogne 11 699 Stkr. eller 50 færre end det foregaaende Aar. Der er anskaffet 7 nye Vogne, medens 51 Vogne er øphugget, og 6 Vogne er udgaaet af Vognparken.

Der har i det forløbne Aar i Almindelighed været Vognrigelighed, kun har der i September hersket en mindre, kortvarig Vognmangel.

Toggangen.

Ved Driftsaarets Begyndelse gjaldt Køreplanen af 1. Oktober 1928.

En ny Køreplan for Sommeren 1929 traadte i Kraft den 15. Maj.

Vinterkøreplanen traadte i Kraft den 1. Oktober. Antallet af de i Driftsaaret 1929—30 kørte Togki-

lometer er—som foran anført—steget med 1 979 700 eller 9,0 % i Forhold til 1928—29. Af de samlede Togkilometer blev der ialt præsteret 3 259 600 med Motortog imod 1 823 000 i 1928—29, altsaa en Stigning paa 78,8 %, saaledes at 20,3 % af det samlede Antal Togkilometer for Personførende Tog i 1929—30 blev præsteret med Motortog imod 12,9 % i 1928—29.

Det gennemsnitlige daglige kørte Antal personførende Plantogkilometer efter Køreplanerne 1928 og 1929 stiller sig saaledes:

Køreplan af	Sjæll.-Falster	Jylland-Fyn	Ialt
¹⁵ / ₅ 1928	18 528 km	20 910 km	49 438 km
¹ / ₁₀ 1928	18 230 »	30 776 »	49 006 »
¹⁵ / ₅ 1929	19 886 »	33 115 »	53 001 »
¹ / ₁₀ 1929	19 081 »	32 854 »	51 935 »

Der er i Aaret 1929—30 kørt ca. 826 200 Særgodstogskilometer mod ca. 688 400 i 1928—29.

Overfarterne

Antallet af Skibskilometerne var i Driftsaaret 1929—30 ca. 864 700 mod ca. 775 100 i 1928—29. Antallet af overførte Jernbanevognaksler udgjorde 1 245 745 mod 1 062 693 Aaret forud, og af Automobile overførtes 93 504 mod 70 350 i det foregaaende Aar.

Naar Antallet af Skibskilometer og overførte Jernbanevognaksler saaledes har været væsentlig større end i 1928—29, skyldes det bl. a. de betydelige Vanskeligheder, Isforholdene voldte Færgefarten i de sidste Maaneder af Driftsaaret.

Motorfærgerne »Korsør« præsterede i Driftsaaret 1929—30 ca. 85 200 Skibskilometer, imod ca. 66 300 i det foregaaende Driftsaar, en Stigning som i alt væsentligt ogsaa kan føres tilbage til den Indskrænkning af Sejladsen, som Isvinteren 1929 medførte for Storebæltsoverfarten.

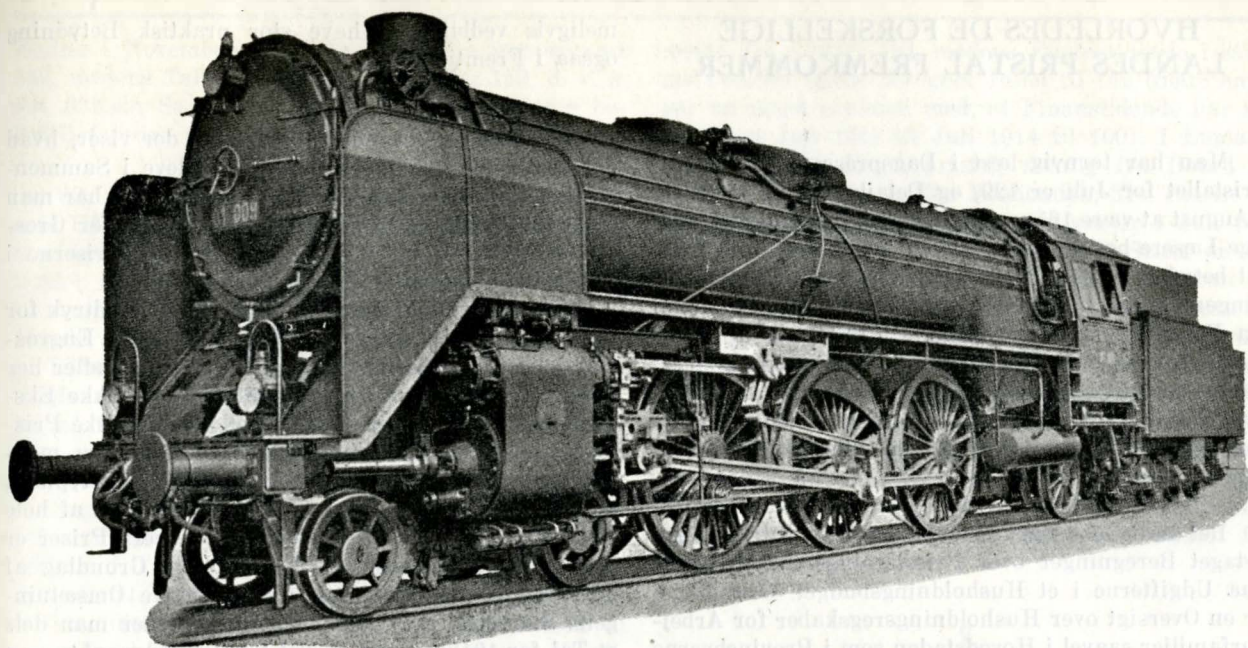
Af det samlede Antal Skibskilometer, der er præsteret paa Korsør—Nyborg Overfarten i Driftsaaret 1929—30 har Motorfærgerne udført 27,1 pCt. mod 23,6 i 1928—29, og af de paa Overfarten overførte Vognaksler samt Automobile og Motorcykler er der i Driftsaaret 1929—30 med Motorfærgerne befordret henholdsvis 37,2 pCt. og 31,0 pCt. imod 33,8 pCt. og 30,9 pCt. i 1928—29.

Med Hensyn til Prisen paa de vigtigste Forbrugsmaterialer, der benyttes af Søfartsvæsenet, skal man — under Henvisning til det foran under Stykket om Brændsel til Lokomotiver, Motorvogne, Færger og Skibe m. v. oplyste om Priserne paa Kul — bemærke følgende:

Prisen for Brændselolie har været 10 pCt. lavere end i 1928—29. Dette har i Forbindelse med en Nedgang i Forbruget pr. Skibskilometer paa ca. 4 pCt. bevirket en Nedgang i Udgiften til Brændselolie pr. Skibskilometer paa ca. 14 pCt.

Priserne for Smøreolie har i det væsentlige været uforandret som i 1928—29, men det er efterhaanden lykkedes delvis at gaa over til Anvendelsen af Olie-sorter, der for nogle Vedkommende har været billigere end de tidligere anvendte, uden at Forbruget er forøget.

(Fortsættes).



Moderne 2-Cylindret 2 C 1-Hurtigtoglokomotiv, et af Tysklands kraftigste, bygget af A. E. G., Hennigsdorf.

		Hoveddimensionerne:	
Cylinderdiameter (2)	650 mm	Vandindhold i Kedlen	9,25 m ³
Slaglængde	660 mm	Maskinens Tomvægt	99,3 t
Drivhjulsdiameter	2 000 mm	— Tjenestevægt	108,9 t
Fast Hjulafstand	4 600 mm	— Adhæsionsvægt	59,2 t
Total Hjulafstand	12 400 mm	Tenderens Vandbeholdning	32,0 m ³
Damptryk	16 kg/m ²	— Kulbeholdning	10,0 t
Risteflade	4,5 m ²	— Tjenestevægt	73,6 t
Hedeflade i Fyrkassen	17,0 m ²	— Tomvægt	21,6 t
— i Rørene	221,0 m ²	Lokomotivets Længde	23 745 mm
— total	238,0 m ²	Største Hastighed	120 km/Tim.
Overhedeflade	100,0 m ² .	Mindste Kurveradius	140 m

Lokomotivets Trækkekraft paa forskellige Stigninger ved en paaregnet Hedefladeanstrengelse (Dampudvikling) af 65 kg Damp/m² i Timen, og en Risteanstrengelse (Forbrænding) af 500 kg Kul/m² i Timen:

Hastighed	Kilometer i Timen											
	50	60	70	80	85	90	95	100	105	110	115	120
Stigning	Trækkekraft i Ton											
0 ‰ = 1 : ∞					1145	1020	920	800	735	620	540	470
1 ‰ = 1 : 1000				1020	920	825	745	650	600	510	445	390
2 ‰ = 1 : 500			1020	840	760	685	620	545	495	390	370	320
3 ‰ = 1 : 333		1050	850	705	640	575	520	460	420	360	315	275
4 ‰ = 1 : 250	1100	895	725	605	545	490	445	390	355	305	265	230
5 ‰ = 1 : 200	950	775	625	520	470	425	380	340	305	260	225	195
6 ‰ = 1 : 166	830	675	545	455	410	370	330	290	265	225	195	165
8 ‰ = 1 : 125	650	530	425	355	320	285	255	220	200	170	140	120
10 ‰ = 1 : 100	530	425	340	280	250	225	200	170	150	125		
12 ‰ = 1 : 83	435	350	275	225	200	175	155	130				
15 ‰ = 1 : 66	335	265	205	160	140	125						

Efter denne Tabel er Lokomotivet i Stand til at fremføre 114,5 Vognladninger med en Hastighed af 85 km i Timen eller 47,0 Vognladninger med en Hastighed af 120 km i Timen paa horisontale Strækninger, og paa Stigning af 1 : 100 fremfører den 53 Vognladninger med en Hastighed af 50 km i Timen eller 17,0 Vognladninger med en Hastighed af 100 km i Timen. Da Lokomotivet kun har 2 Cylindre, maa der i hver af disse udføres et stort Arbejde. Gennem Stempel- og Drivstænger vil der fra hvert af de 650 mm store Stempler overføres et Tryk af ca. 50 t (halvtreds Ton) paa Drivtappen.

Memo.

HVORLEDES DE FORSKELLIGE LANDES PRISTAL FREMKOMMER

Man har fornyig læst i Dagspressen, at Engrospristallet for Juli er 129, og Detailpristallet viste sig i August at være 165; men de færreste blandt almindelige Læsere har Forstaaelsen af, hvad saadanne Pristal betyder, hvilken Betydning de kan have for Lønninger m. m., og hvad man iøvrigt kan se af dem. Da Pristallene imidlertid baade i Danmark og i Udlandet bruges meget i den almindelige Diskussion, og det er praktisk at vide Besked med, hvad der tales om, skal der i det følgende blive gjort Rede for Pristalsspørgsmaalene, og hvad den almindelige Læser kan se deraf.

I.

Det statistiske Departement har siden Juli 1915 foretaget Beregninger over Prisstigningens Indflydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget. Grundlaget er en Oversigt over Husholdningsregskaber for Arbejderfamilier saavel i Hovedstaden som i Provinsbyerne og i Landdistrikterne. Man er gaaet ud fra en samlet aarlig Udgift, beregnet efter de i Juli 1914 gældende Priser, paa 2000 Kr. Disse samlede Udgifter fordeler sig paa følgende Maade: Fødevarer 835 Kr., Klæder Fodtøj og Vask 225 Kr., Bolig 248 Kr., Brændsel og Belysning 81 Kr., Skatter, Kontingenter o. lign. 203 Kr. og andre Udgifter 408 Kr. Man har derefter regnet ud, hvad det samme Forbrug vil koste i Juli 1930, og det viser sig da, at Fødevarer koster 1140 Kr., Klæder, Fodtøj og Vask 403 Kr., Bolig 495 Kr., Brændsel og Belysning 145 Kr., Skatter og Kontingenter o. lign. 430 Kr. og andre Udgifter 685 Kr. eller ialt 3298 Kr. Sætter man Udgiften i 1914 til 100, bliver Udgifterne i 1930 beregnet til 165, og herefter siger man, at Pristallet nu er 165.

Pristallet har i en lang Aarrække været meget anvendt i Praksis; saaledes har mange Overenskomster mellem Arbejdsgivere og Arbejdere indeholdt en Bestemmelse om, at Lønningerne skulde forhøjes og nedsættes i Forhold til, som Dyrtiden steg eller faldt, og som Udtryk for Dyrtiden, har man benyttet Statistisk Departements Pristal. Ogsaa Statens Tjenestemandslønninger er sat i Forhold til Dyrtiden, dog ikke til selve Pristallet, men til Stigning eller Fald i Priserne i Grupperne: Fødevarer, Klæder, Fodtøj, Vask, Bolig samt Brændsel og Belysning. Ved Tjenestemandsoverordningen af 1927, der blev gennemført af Ministeriet Madsen-Mygdal, blev Dyrtidstillægene nedsatte udover, hvad Pristallet viste.

I de senere Aar har der i store Kredse af Befolkningen været Utilfredshed med Pristallet, idet man har hævdet, at det ikke var rigtigt, og man er derfor mere og mere kommet bort fra at benytte Pristallet som Grundlag for Lønreguleringer. Denne Utilfredshed bygger i det væsentlige paa, at Befolkningens Forbrug er ændret siden 1914, og det maa indrømmes, at noget absolut rigtigt Billede af Dyrtiden giver Pristallet ikke. Paa den anden Side har man heller ikke Midler til at faa et bedre Billede af Dyrtiden end Statistisk Departements Pristal, og derfor vil dette ri-

meligvis vedblive at have stor praktisk Betydning ogsaa i Fremtiden.

II.

Ved Siden af ovennævnte Pristal, der viser, hvad det koster almindelige Mennesker at leve i Sammenligning med, hvad det kostede at leve i 1914, har man et andet Pristal — Engrospristallet, der viser Grossistpriserne nu, sat i Forhold til Grossistpriserne i 1914. Dette beregnes paa følgende Maade:

Hovedsynspunktet er at tilvejebringe et Udtryk for Prisniveauet for de Varer, der omsættes i Engros-Handelen fra Grossist eller Fabrik til Forhandler her i Landet. Til dette Formaal medtager man ikke Eksporten, idet denne ikke belyser det indenlandske Prisniveau. I Engrospristallet har man langt fra medtaget alle Varer, men kun et Antal af de mest typiske, der tilsammen maa antages at give et Billede af hele Prisniveauet. Hver af de medtagne Varers Priser er saa multipliceret med et Tal, der paa Grundlag af de foreliggende Oplysninger skal angive Omsættningens Størrelse. Paa denne Maade beregner man dels et Tal for 1913 og dels et Tal for det Tidspunkt, man undersøger. Ved at dividere 1913-Tallet ind i det fundne Tal, faar man Pristallet for Engrosvarer.

Dette Engrospristal, der for Juli 1930 er beregnet til 129 og siden er faldet et Par Points, har ogsaa visse Muligheder for ikke at være helt rigtigt; saaledes er det meget vanskeligt, naar man vil sammenligne Priserne i 1913 med Priserne nu, at være helt sikker paa, at det ogsaa drejer sig om samme Varekvaliteter, og det er givet, at hvis man sammenligner forskellige Varekvaliteter, er Sammenligningsgrundlaget forkert. Det er ogsaa muligt, at de Varer, der nu er typiske for Engros-handelen ikke var det i 1913, og man naar derfor heller ikke af denne Aarsag til et helt rigtigt Pristal. Der er saaledes forskellige Muligheder for, hvorledes man kan beregne et Pristal, og i en Periode har vi da ogsaa haft to Pristal her i Landet, idet Finanstidende har beregnet et andet Tal, der var noget forskelligt fra Departementets.

Statistisk Departements Engrospristal bestaar af 11 Grupper, og Priserne for disse Grupper er meget forskellige; saaledes er Tallet for Gødningsstoffer i Juli 1930: 91 og for vegetabiliske Levnedsmidler 98, medens det tilsvarende Tal for Gruppen Kalk, Cement, Mursten og Glas er 194 og for Tekstil 193, d. v. s. hvad der kostede 100 Kr. i 1913, koster nu, naar der er Tale om f. Eks. vegetabiliske Levnedsmidler 98 Kr., men naar der er Tale om Tekstil og Konfektion 193 Kr. Deler vi Engrosvarerne i Importvarer, Eksportvarer og Hjemmemarkedsvarer, er Priserne for Varer, der i 1913 kostede 100 Kr., nu for Importvarer 126 Kr., for Eksportvarer 122 Kr. og for Hjemmemarkedsvarer 134 Kr. Deler vi Engrosvarerne i Raavarer og Halvfabrikata paa den ene Side og Forbrugsvarer paa den anden Side, er Tallene henholdsvis 108 og 150, et Forhold, der er gunstigt for Danmark, fordi vi i stor Udstrækning indfører Raavarer og Halvfabrikata og udfører Forbrugsvarer; men vore væsentlige Udførselsartikler er Smør og Flæsk, og da disse er faldet i Pris, er Fordelene ikke mere betydningsfulde som for nogle faa Maaneder

Endnu i November 1929 var Tallet for Importvarer 143, medens Tallet for Eksportvarer var 159, d. v. s. det danske Samfund, taget som Helhed, tjente betydeligt bedre end nu.

III.

Vil man sammenligne det danske Detailpristal med Udlandets, maa man først sikre sig, at Sammenligningsgrundlaget er rigtigt, d. v. s. at ogsaa Udlandet har sat Priserne i 1913 til 100 og derefter foretaget Udregningerne paa nogenlunde samme Maade som det danske statistiske Departement. Det er Tilfældet med Sverrig, hvis Pristal i Juli var 164, England med et Pristal af 155 og Norge med et Pristal af 175, d. v. s. Pristallet er trængt mere igennem i England end i Danmark, men mindre igennem i Norge. Det afhænger formentlig sammen med, at England hurtigst er vendt tilbage til Guldmøntfoden, medens Norge er længst tilbage i denne Udvikling. I Tyskland er Pristallet helt nede paa 148; dette Land har heller ikke haft nogen langsom Deflation, idet Pengene pludselig blev skaaret ned til en mikroskopisk Brøkdel af den paalydende Værdi.

I nogle Lande er Pengevæsenet ikke knyttet til Guldet, og Priserne kan derfor ligge langt højere end i ovennævnte Lande; saaledes er det franske Detailpristal 572, det finske 1108 og det portugisiske 2218. Disse Pristal viser først og fremmest, at der ingen Forbindelse er mellem de paagældende Landes Penge-systemer og Sedlernes paalydende Værdi og den faktiske Guldværdi; man husker endnu, hvorledes Forholdene var her i Danmark, da der ingen Forbindelse var mellem Pengesystemer og Guldværdi. Pristallet var f. Eks. i Juli 1925 helt oppe paa 219, medens det engelske Pristal samtidig var 176.

Endelig har man i nogle Lande beregnet Pristallet ud fra et andet Udgangspunkt end 1913. Saaledes har man ved det belgiske Pristal, der nu er 223, sat Priserne i Aaret 1921 til 100. i Italien har man to Pristal, det ene, der er beregnet paa Grundlag af Priserne i 1913, var i Maj i Aar 487, medens det andet er beregnet paa Grundlag af Priserne i 1927 og viste paa samme Tid 90.

I og for sig kan man selvfølgelig vælge sit Udgangspunkt ved Pristalsberegninger som man vil, men vil man benytte Pristallene til Sammenligning, maa man gøre sig klart, hvorledes de er beregnede, først derigennem kan Tallene vise noget til Læseren. Det vilde derfor være nyttigt for den almindelige Læser, hvis man havde beregnet Pristallet paa samme Maade i flere Lande, idet man saa uden Vanskelighed kunde sammenligne.

IV.

Om Engrospristallene gælder nogenlunde det samme, som der er sagt om Detailpristallene, kun maa man huske, at de forskellige Landes Erhvervsliv er meget forskelligt, og de Forskelligheder, der har været i de enkelte Varepriser, faar derfor større eller mindre Betydning for Landets Erhvervsliv. Men ogsaa Spøgsmaalet om, hvilke Varer, der skal vælges som typiske for et Lands Erhvervsliv, kan bevirke, at Engrospristallet bliver noget forskelligt ved forskellige Beregningsmaader. Saaledes var Statistisk Departe-

ments Tal i 1927: 153, medens Finanstidende i samme Periode havde beregnet Tallet til 142 (dette hænger nu noget sammen med, at Finanstidende har sat Perioden Juli 1912 til Juli 1914 til 100). I England har man fire Engrospristal, nemlig fra Board of Trade. Tidsskrifterne The Economist, The Statist og Financial Times. Det højeste af disse er i Juli paa 121, det laveste paa 112. I de forenede Stater er der ligeledes fire Engrospristal, men deraf har kun de tre sat 1913 til 100, medens det fjerde (Bureau of Labom Statistics) har sat 1926 til 100 og derfor har et Pristal, der i Maj 1930 kun var 89. Tilsvarende har Finland og Canada beregnet Engrospristal. hvor 1926 er sat til 100. I nogle Lande er Pristallene meget højere end de her nævnte, saaledes i Frankrig, hvor det er 533, og i Italien, hvor det er 412. Det hænger sammen med de paagældende Landes Valutaforhold paa samme Maade, som det har været omtalt for Detailpristallene.

V.

Vil man foretage en almindelig Sammenligning mellem Pristallene, kan man se, at Priserne over hele Verden er faldende. Dette gælder mest Engrospriserne, der i en Aarrække har bevæget sig langsomt ned efter, men nu falder raskt. Saaledes er Economists Pristal faldet fra 161 i 1925 til 133 i 1929, men i dette sidste Aarstid har Pristallet været stærkere, og Pristallet er i Juni i Aar nede paa 113. I alle Lande, hvor Pengevæsenet er knyttet til Guldet, kan man følge en tilsvarende Udvikling.

Paa samme Maade er Detailpriserne faldet, f. Eks. det engelske er faldet fra 176 i 1925 til 164 i 1929 og 155 i Juli i Aar, og noget tilsvarende vil man finde ved at gennemgaa Pristallene i andre Lande. Det er værd at lægge Mærke til, at Prisfaldet har været stærkest for Engrospristallene, saaledes svarede der i 1925 til et Engrospristal 161 et Detailpristal paa 176, d. v. s. Forskellen var 15, medens den tilsvarende Forskel nu er mellem 113 og 155, d. v. s. 42. Ser vi bort fra de særlige Priser i Danmark under Inflationen og sammenligner kun de sidste Aar, finder vi, at Engrospristallet fra Juli 1929 til Juli 1930 er faldet fra 149 til 129, d. v. s. med 20, medens Detailpristallet kun er faldet fra 173 til 165, d. v. s. med 8.

Der er givet mange Forklaringer paa, hvorfor Forskellen mellem Engrospristal og Detailpristal stadig bliver større. De forskellige Svar er præget af de forskellige Synspunkter og Interesser, og det er muligt, at man faar det bedste Svar ved at sætte nogle af de forskellige Synspunkter sammen. Da Spøgsmaalet er betydningsfuldt, fordi Detailpristallet er Udtryk for Befolkningens Købemuligheder, og Engrospristallet for, hvad Produktionen faar ud af det, og da det vil være bedst, om de to Pristal kom lidt nærmere til hinanden, skal det blive forsøgt at give nogle af Svarene, saa kan Læseren selv vælge, hvilke han tillægger størst Betydning.

Nogle mener, at Forklaringen for det væsentligste maa søges i den sidste Tids store tekniske Fremskridt, idet det er muligt at fremskaffe Raastofferne

med væsentlig mindre Omkostninger end i Tiden før Krigen. Priserne paa Raavarer bliver derfor forholdsvis mindre; paa den anden Side er Lønninger steget forholdsvis meget, saaledes at Varerne er forholdsvis dyrest, naar der er nedlagt Arbejde i dem, d. v. s. Pristallet bliver størst, naar Varerne naar Forbrugerne, og Konsekvensen heraf bliver, at Detailpristallet bliver større end Engrospristallet.

En anden Forklaring er, at den tekniske Udvikling har medført, at Produktionen samles paa stedse større Enheder (Fabrikker), og at der derfor bliver længere Vej eventuelt ogsaa flere Mellemmand paa Vejen fra Produktionsstedet til den endelige Forbruger. Man behøver blot at tænke paa en almindelig dansk Gaard, hvor man tilbage i Tiden forsynede sig med det meste af, hvad man skulde bruge, men hvor man nu køber mere og mere, eventuelt fra fjerne Verdensdele.

Desuden fremføres adskillige andre Forhold, som Pladsen ikke tillader at komme nærmere ind paa.

Selv om der ikke her skal tages Stilling til de forskellige Problemer, som Pristallene rejser, kan man ikke undgaa at fastholde disse Spørgsmaals store Betydning for Erhvervslevet og at opfordre vore Læsere til at tænke nærmere over de forskellige Tal og disses indbyrdes Sammenhæng.

P. & M.



KONTORET FLYTTER

Tirsdag den 11. ds. flytter Foreningens Kontor fra Ny Vestergade Nr. 7³, København K, til Reventlowsgade Nr. 28, St., København V. De nye Lokaler er beliggende lige ved Centralbanegaarden; Reventlowsgade ligger Vest for Banegaarden, og der er kun 2 Minutters Gang til Kontoret.

Kontoret er ikke aabent den 11. ds.

LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND Uddeling af Understøttelse.

I Henhold til Hjælpefondens Vedtægter uddeles i December Md. d. A. Understøttelser i Portioner paa 50—100 Kr., der kan søges:

- 1) af Medlemmer,
- 2) af pensionerede Lokomotivmænd,
- 3) af Lokomotivmænds Enker,
- 4) af forældreløse Børn under 18 Aar efter de under 1), 2) og 3) nævnte.

Ansøgningsskemaer udleveres fra 25. Oktober og maa senest være tilbagesendte den 15. November d. A. til Lokomotivmændenes Hjælpefond, Ny Vestergade 7,3, København K. (Fra 11. ds. Reventlowsgade 28).

De Ansøgere, hvem Understøttelse bevilges, vil modtage Underretning herom den 15. December d. A.

Repræsentantskabet.

TEATERAFTEN

Nyborg Afdelinger afholder Teateraften Mandag den 17. November Kl. 7½ paa Industrihotellet. Hr. Direktør Carl Langballe, København, spiller den meget morsomme Farce, Dydens Apostle i 3 Akter.

Billetspriser: 1 Kr. 25 Øre for Voksne, 75 Øre for Børn. Efter Forestillingen Bal i den lille Sal for Medlemmer med Familie à 50 Øre pro Person.

Billetter kan faas hos Fesudvalget. Alle er velkomne.
Festudvalget.



Trelleborg—Sassnitzruten

søsatte for nogen Tid siden en ny Isbryderfærge, der er bygget af Deutsche Werke i Kiel. I Almindelighed bruger man at give et nyt Fartøj Navn, samtidig med at det sættes i Søen. Men i dette Tilfælde blev intet Navn fastsat. Man synes ikke at være fuldt paa det rene med hvilket Navn man vil give det nye Fartøj. Det har været paatænkt at give det nye Fartøj Navnet »Stærkodder«, »Ran« eller »Granholm«. Nu er fremført et nyt Navneforslag, nemlig »Andree«. Kampen mod Ishinder og Kulde er saa nær forbundet med Andrees Navn, at Forslaget maa anses for at være vel motiveret.

LOMMEHAANDBOGEN

Vi gør opmærksom paa, at det endnu kan naas at bestille Lommehaandbogen, for saa vidt Bestillingen sker omgaaende. Lommehaandbogen er som sædvanlig ført à jour paa alle Omraader.

Samtidig vil vi gerne henlede Opmærksomheden paa, at der i alle Bøger er indlagt et Hefte: »Første Hjælp før Lægen kommer«, der indeholder 32 Sider Anvisninger paa, hvad der bør foretages straks ved forefaldende Ulykkes- eller Sygdomstilfælde. Denne lille Pjece er som Lommebogen en uundværlig Hjælper for dem, der sætter Pris paa i forefaldende Situationer at foretage det rigtige.

Som vi meddelte i forrige Nummer, maatte vi sidste Aar sige nej til adskillige Bestillinger, fordi de kom for sent.

Hvis De altsaa ønsker Lommehaandbogen, kan det naas, men kun for saa vidt Bestillingen er os i Hænde senest den 10. ds.

Bagefter bliver det vanskeligt.

Bestil den hos den stedlige Repræsentant.

TAK

Hjertelig Tak for den udviste Deltagelse ved vor kære Fader, Lokomotivfører R. Frederiksen og vor kære Broder og Forlovede, Maskinarbejder Frederik Frederiksens Død og Begravelse.

De Efterladte.

Vor bedste Tak for den udviste Deltagelse ved vor kære Fader og Svigerfader, Lokomotivfører Th. P. Thomassens Død og Begravelse.

Tak til Afdelingerne for de smukke Kranse.
Børn og Svigerbørn.



Udnævnelse fra 1.—11.—30:

Motorfører P. Pedersen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfører i Orehoved (min. Udn.).
Lokomotivfyrbøder V. Jørgensen, Roskilde, til Lokomotivfører i Gjedser (min. Udn.).
Lokomotivfyrbøder P. A. Pedersen, Esbjerg, til Lokomotivfører i Herning (min. Udn.).
Lokomotivfyrbøder J. E. Jakobsen, Skanderborg, til Lokomotivfører i Struer (min. Udn.).

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—11.—30:

Lokomotivfører J. H. C. Jensen, Struer, til Aarhus H.
Lokomotivfører A. Andersen, Herning, til Aarhus H.
Lokomotivfører N. P. Nielsen (Mørke), Gjedser, til Korsør.
Lokomotivfører C. P. Christensen (Holmen), Orehoved. Struer.

Tilbagekaldt Udnævnelse:

Udnævnelsen af Lokomotivfyrbøder V. Jørgensen, Roskilde, til Motorfører fra 1.—9.—30 er efter Ansøgning tilbagekaldt.

Dødsfald:

Lokomotivfører T. P. Tomassen, Struer, den 20.—10.—30.



Optaget som ekstraordinært Medlem:

Lokomotivfyrbøder N. M. Mikkelsen, Aarhus.



Lokomotivførerkredsen.

Aalborg: Formandens Adresse rettes til: Schleppegrellsgade 24.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Aalborg: Formandens Adresse rettes til: Ørstedvej 6, St.
Skanderborg: Kassererens Adresse rettes til: Skanderupgade 22.

KALKULATORISK OPGØRELSE

af Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i August Maaned 1930 samt i Tidsrummet April—August 1930 og en Sammenligning med de regnskabsmæssige Beløb i de tilsvarende Tidsrum i 1928—29 i runde Summer.

	August Maaned		1930	
	1930	1929	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	5 880 000	6 040 000		160 000
Gods- og Kreaturbefordring	4 740 000	4 970 000		230 000
Postbefordring	530 000	520 000	10 000	
Andre Indtægter	260 000	240 000	20 000	
Drifts-Indtægter ialt	11 410 000	11 770 000		360 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	10 080 000	9 830 000	250 000	
Drifts-Overskud	1 330 000	1 940 000		610 000
	April—August		1930	
	1930	1929	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	25 740 000	24 870 000	870 000	
Gods- og Kreaturbefordring	22 490 000	23 550 000		1 060 000
Postbefordring	2 560 000	2 530 000	30 000	
Andre Indtægter	1 550 000	1 490 000	60 000	
Drifts-Indtægter ialt	52 340 000	52 440 000		100 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	47 170 000	46 060 000	1 110 000	
Drifts-Overskud	5 170 000	6 380 000		1 210 000

GRAVMONUMENTER

Thorvald Hansen — V. Fælledvej
(Ved Vester Fængsel) Tlf. Vester 8879

FILIAL: Vigerslevalle ved Indgangen til Terrassen



Laane- og Sparekassen for Embeds- og Bestillingsmænd

Kontor: Frederiksholms Kanal 16. Kbhvn. K. Postgiro 4800.

Aabent 10-3. Lørdag 10-2.

Opmærksomheden henledes paa vor særlige Spareafdeling, i hvilken Tjenestemænd og disses Enker og Børn kan indskyde større eller mindre Beløb paa 3 Maaneders Opsigelse med for Tiden

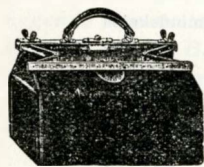
5 pCt. i aarlig Rente.

Brug Svendborg Eksport Mil-Co med 12% Fedt.

Drøjere i Brug og mere velmagende.
(Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)

Istedgades Legetøjshus A. M. Thuneby Istedgade 66

Specialitet: Dukker og Dukkerreparat. Stort Udvalg i Legetøj. Billige Priser.



Lædervare - Forretningen Sdr. Boulevard 44-46 Tlf. Vester 1494 v anbefales.

Rejsekuffert, Citytasker, Portemonnær, Skoletasker, Tegnehøjer m. m.
i stort Udvalg.
Reparationer udføres.

Støt dansk Industri!



Blomsterforretning

H. Dammenberg.

Blaagaardsgade 25

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erhoder 10 pCt.

Varerne bringes overalt.

STØT VORE ANNONCØRER!

HARALD HANSEN

AKTIESELSKAB
AMAGERTORV 11A

Damekonfektion,
færdige og efter Maal. * * *
* * * Imprægnerede Frakker.
Kun mod Rekvisition.

Tlf. Byen 3537. Lagertid 9-5 1/2.

FORLANG

VILHELM LANGES

Cigarer og Cigarillos
Tobakker og Skraa

Leverandør til Lokomotivmændenes Ferlehjem.



Amk. Gummi-Industri.

Vestergade 3 - København K.

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

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

Støt dansk Industri!

Køb danske Varer!

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

Ny Ravnsborg

V. Fælledvej 82 - Tlf. 10718

anbefaler sine

Selskabs- og Foreningslokaler

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

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.