



33. Aargang No. 19

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Oktober 1933

### STATSBANE-FREMSKRIDT

Vi har i de sidste Dage af September Maaned igennem Dagbladene faaet at vide, at der fra indeværende Maanedes Begyndelse vilde ske store Fremskridt paa Banerne, idet der vilde blive iværksat hurtigere Kørsel, og vi har faaet at vide, hvor meget hver enkelt Tog skulde løbe hurtigere over Strækningen, og Dagspressen var, det kan vel nok siges, samstemmende i deres Tilfredshed over den Forbedring af Toggangen, som en større Hastighed indebærer.

Og det kan jo ikke nægtes, at det for det Publikum, Statsbanerne bejler til, er af Betydning at Befordringen fra den ene Ende af Landet til den anden sker saa hurtigt som mulig.

Det er vel heller ikke saa forbavsende, at Dagbladene ser med saa velvillige Øjne paa Statsbanerne som de gør, kun et Par Dage før havde Statsbanerne udsendt det glædelige Budskab, at Regnskabet for August Maaned viste et Overskud paa Driftsregnskabet paa 1 Million Kroner.

Der er altsaa en glædelig Fremgang at spore, og denne Fremgang, som vi vil haabe maa holde sig, vil forhaabentlig efterhaanden bevirke, at Smertensbarnet de danske Statsbaner vil vokse saaledes i det rejsende Publikums Gunst, at Indtægterne vil være stadig stigende, Statsbanerne bringer paa saa mange forskellige Maader sig i Erindring, og stadig paa en saadan Maade, at Sympatien for Banerne vokser.

Saaledes ser Forholdene ud udadtil, men indadtil er det ikke sikkert, det ser ligesaa godt

ud. Personalet er sikkert tilfredse over, at Statsbanernes økonomiske Resultat er saa opmuntrende som det er, og Ønsker, som Personalet længe har næret, men holdt tilbage, trænger sig frem og venter paa en Løsning.

Med den større Hastighed, Togene skal fremføres i Henhold til den fra Oktober iværksatte Køreplan, bliver det Arbejde, som skal udføres medens Toget er i Fart, endnu mere intensiv end det var i Forvejen, mere nerveanspændende og derfor ogsaa mere nedbrydende end før. Det samme gælder de Anordninger, som nu er saa almindelig, at der køres med alle Maskiner i Flæng. Den første Følge er den, at Lokomotivmændene lider og lider meget under det. Hvor er der en ganske anderledes Tryghedsfølelse ved at køre med en kendt Maskine i Modsætning til at køre med en forhaandenværende Maskine. Den næste Følge af en saadan Anordning er den, at Reparationsudgifterne stiger, og at de bliver hyppigere. Det ser maaske godt ud paa Papiret, at man kun anvender faa Maskiner, hvor man før anvendte mange, men det økonomiske Resultat skal nok vise, at Pilen vender en anden Vej end ventet. Det er de med denne Tjeneste kendte Mænd absolut fortrolig med. Det er ikke et Spørgsmaal, der er Tvivl om, men det er aldeles givet, at det er saadan. Endvidere kører Lokomotiverne i mange Tilfælde altfor mange km mellem Udvaskningerne, med sommetider 2 à 3 Skunninger imellem, fordi Vandet er saa uroligt, at det er meget vanskeligt at holde Vandet paa Kedlen.

Med den nu iværksatte større Hastighed skal det nok vise sig forbundet med Vanske-

lighed at holde Vandet paa Kedlen, for saa vidt ikke Togene lettes saa meget, saa der overhovedet ikke kan blive Tale om, at der skal sættes haardt i Gang for at kunne holde Tid.

Det er f. Eks. fastsat, at visse af Hurtigtogene skal fremføres med P-Maskiner med stort Hjultryk og med forhøjet Damptryk. Det er ikke ualmindeligt, at det bliver nødvendigt at sætte en P-Maskine med saavel det mindre Hjultryk som Damptryk ind i Stedet, fordi det er udelukket at faa en »rigtig« P-Maskine klar. Dem, der anordner saadan Omskiftning, har aabenbart intet Begreb om, hvilke Vanskeligheder det giver det Lokomotivpersonale at overvinde, som det gaar ud over.

Naar der skal køres hurtigt som Meningen er, skal der baade sættes hurtigt i Gang som foran nævnt og ogsaa standses hurtigt, og for at kunne dette sidste er det nødvendigt, at det Bremsetøj, man har, er godt og svarer til Farten. Paa Lokomotivernes Sygehus eller Kirkegaard henstaar adskillige Lokomotiver, som kunde sættes i Drift og derved afhjælpe den førstnævnte Misère med uroligt Vand, idet det sikkert vilde være muligt at undgaa, at Lokomotiverne kom til at køre saa mange km mellem Udvaskningerne som nu. Der kan jo næppe være Tvivl om, at selve Sørensen, som fabrikerer Kørselsfordelingerne, ikke ved, hvor vanskeligt, det kan være at køre, naar Vandet er uroligt — særlig naar der skal køres stærkt.

Hvad det Spørgsmaal angaar med Hensyn til Standsninger, til Bremsetøjet, saa har man saadant, der fuldtud svarer til den større Hastighed, det har vi nævnt saa tit, men vi skal paa den anden Side ikke af den Grund afholde os fra igen at udtale, at netop nu, hvor man iværksætter en større Hastighed, er det paakrævet, at man forsyner Togene med en anerkendt gennemgaaende Trykluftbremse. Det er som bekendt ikke mindre paakrævet for Godstogenes Vedkommende end for Persontogene.

Vi har her ved de danske Statsbaner et Signalsystem, der passede godt til den Hastighed, der den Gang, da Udvalget arbejdede, var den maksimale, men maaske ikke helt passer til den Hastighed, man nu kører med. Og til de Togstørrelser, man nu har. Spørgsmaalet er, om den Afstand, man den Gang fikserede for de fremskudte Signalers Afstand foran Stationssignalet, vedblivende er passende. Man kørte den Gang med en Maksimalhastighed paa

90 km, medens den nu er forhøjet til 100 km/T. Den dengang tilladte Maksimale Belastning er nu forhøjet til 45 Vgl., altsaa med 12,5 pCt., en ret antagelig Forhøjelse af Belastningen.

Naar Hastigheden er sat op med 10 km/T. og samtidig Vognvægten forøget stærkt, trænger det Spørgsmaal sig kraftigt paa, om de fremskudte Signalers Afstand vedblivende er den rigtige, thi Bremsvejen, et saadant Hurtigtog nu skal bruge forinden Standsningen, er forøget ret antagelig. Vi vilde hilse med Glæde, om man vilde iværksætte nogle af disse Fremskridt, vi har omtalt, der vilde styrke den for Statsbanerne saa nødvendige Sikkerhed. Det vilde støtte og forøge den Tryghedsfølelse, der er saa nødvendig for det Personale, der som Lokomotivmændene beskæftiger sig med de Rejsendes Sikkerhed.

#### FRA BERETNINGEN OM STATSBANERNES DRIFT I DRIFTS- AARET 1932—33

##### En Oversigt over de vigtigste Resultater.

Den økonomiske Krise, der som Følge af Verdensdepressionen kom til Udbrud her i Landet i Efteraaret 1931, skærpedes yderligere i Driftsaaret 1932—33. Landbrugets svigtende Rentabilitet og den ved Valutaforholdene og Importbegrænsninger vanskeliggjorte Vareomsætning med Udlandet samt en Tilbagegang i Forbruget paa Grund af Befolkningens aftagende Købeevne under Krisen medførte en formindsket Erhvervsvirksomhed, der bl. a. gav sig Udtryk i en Arbejdsløshed af et herhjemme hidtil ukendt stort Omfang. Disse Forhold i Forbindelse med en stadig stigende Konkurrence fra andre Transportmidlers Side har nødvendigvis maattet medføre, at Statsbanernes Transportvirksomhed — og dermed Indtægterne — i Driftsaaret 1932—33 er blevet væsentlig mindre end Aaret forud.

Det økonomiske Resultat af selve Driften har været 7,77 Mill. Kr. daarligere end i 1931—32, idet Driftsindtægten er faldet med 15,17 Mill. Kr. til 91,9 Mill. Kr., medens Udgifterne er nedbragt med 7,40 Mill. Kr. til 105,1 Mill. Kr. Driftsaaret er afsluttet med et Driftsunderskud paa 13,21 Mill. Kr. Afskrivningen andrager 10,26 Mill. Kr. og Forrentningen 18,61 Mill. Kr., og og Aaret slutter saaledes

med et regnskabsmæssigt Underskud paa 42,1 Mill. Kr. imod ca. 35,2 Mill. Kr. i 1931—32.

Indtægterne af Gods- og Kreaturbefordringen har været 8,8 Mill. Kr. eller 18,71 pCt. lavere end i 1931—32 og af Person- og Rejsegodsbefordringen 6,2 Mill. Kr. eller 12,46 pCt. lavere. Nedgangen skyldes først og fremmest Kriseforholdene og det deraf følgende formindskede Transportbehov, men ogsaa den stærke Konkurrence fra andre Transportmidlers Side har bidraget til det ugunstige Resultat.

*Persontrafikcens* Omfang har været væsentlig mindre end i det foregaaende Aar, bl. a. fordi der faldt to Paasker i 1931—32, men ingen i 1932—33. Der er foretaget 29,2 Mill. Rejser (heri ikke medregnet Tilbagerejser paa Billigbilletter), hvilket betyder en Nedgang paa 6,6 pCt. Op mod Halvdelen af samtlige Rejser faldt paa Københavns Nærtrafik, og over tre Fjerdedele af samtlige Rejser faldt paa korte Afstande (inden for 40 km). Forbedringerne af 3. Klasses Vognmateriel og de gode Vilkaar for rejsende paa 3. Klasse paa Overfarterne, Inddragning af 2. Klasse paa nogle Strækninger og den udvidede Motortogs- og Billigtogskørsel udelukkende med 3. Klasses Materiel har ligesom de foregaaende Aar medført en Forskydning af Rejserne fra 2. til 3. Klasse. Kun ca. 3 pCt. af samtlige Rejser foretages nu paa 2. Vognklasse. Til 53 særlige Udflugtstog blev der solgt ialt 13 100 Billetter.

*Godstrafikken* er gaaet meget stærkt tilbage. Vægtmængden af Gods og levende Dyr er faldet fra 5,7 Mill. Ton til 4,3 Mill. Ton (24,2 pCt.) og Antallet af Tonkilometer (d. v. s. Vægt  $\times$  Vejlgængde) fra 578,2 Mill. til 476,3 Mill. (17,6 pCt.).

Der har været Tilbagegang baade for Stykgods, Vognladningsgod og levende Dyr. For Vognladningsgodsets Vedkommende falder Nedgangen særlig paa Tegl- og Kalkværksprodukter (57,4 pCt.), Jord- og Stenarter (51,3 pCt.), Træ og Trævarer (47,3 pCt.), Metaller og Metalvarer (34,8 pCt.), Foderstoffer (33,3 pCt.), Stenkul (31,9 pCt.), Majs (18,9 pCt.), Smør (15,8 pCt.), Øl og Mineralvand (14,5 pCt.), Margarine (14,1 pCt.), Kød og Flæsk (10,4 pCt.), Mælk (9,7 pCt.) og Gødningstoffer (7,0 pCt.). Derimod har der været Fremgang for Sukkerroer (72,1 pCt.), Sukker (35,5 pCt.) og Fisk (28,4 pCt.). Antallet af befordrede Hornkvæg og Kalve er gaaet ned med 26,0 pCt. og

af Svin og Grise med 8,6 pCt., medens Befordringen af Faar og Lam og Geder er steget med 25,4 pCt. og af Heste med 2,4 pCt. I Antallet af de paa Statsbanerne læssede Godsvogne har der været en Nedgang paa 11,5 pCt.

*Udgifterne* er som foran nævnt nedbragt med 7,4 Mill. Kr. Af dette Beløb falder 5 Mill. Kr. paa Lønningsudgifterne, hvilket bl. a. skyldes Administrationens Bestræbelser for at nedbringe Personalets Antal gennem Forenkling i Administration og Drift og ved Tilpasning af Trafikberedskabet samt Nedgangen af Reguleringstillægget (fra 1. April 1932). Den øvrige Del af Besparelsen skyldes særlig Nedgang i Brændselsudgifterne som Følge af Nedgangen i Driftsydelserne og Forskydningen fra Dampdrift til den billigere Motordrift samt mindre Udgift til Vedligeholdelse af Materiel.

Statsbanernes samlede *Personale* (fast ansat og løst antaget) har i Driftsaaret gennemsnitligt været 20 023 Mand. Heraf var 255 beskæftiget ved Nyanlæg og Fremmedarbejder, saa at det ved Driften, Vedligeholdelse og Udvidelse af Anlæg beskæftigede Personale gennemsnitligt var 19 768 imod 21 322 i det foregaaende Driftsaar. Der har saaledes i Gennemsnit for Driftsaaret været en Nedgang paa 1 554 Mand, hvoraf 436 fast ansatte og 1 118 Ekstraarbejdere.

*Banennettets Længde* udgjorde ved Driftsaarets Udgang 2 489 km, hvilket er 27 km mindre end Aaret forud. Formindskelsen skyldes Nedlægning af Banestrækningerne Padborg—Tørsbøl og Vester—Sottrup—Skelde. I Aarets Løb er Banestrækningerne Langaa—Stevnstrup og Flintholm—Vanløse blevet forsynet med Dobbeltspor, hvorefter der ved Driftsaarets Slutning fandtes 515 km dobbeltsporede Banestrækninger og 13 km firesporede Banestrækninger. Ved Udgangen af Driftsaaret raadede Statsbanerne endvidere over ca. 600 km *Automobilruter*.

Af *Driftsmateriel* ejede Statsbanerne ved Driftsaarets Udgang 665 Lokomotiver (hvoraf 12 dielselektriske), 65 Motorvogne, 41 Rangertraktorer, 14 298 Vogne, 177 Tjenestevogne, 68 Snepløve, 25 Færger, 7 Skibe og 38 Automobile. Statsbanernes Personvognmateriel omfatter 103 151 Pladser (foruden 736 Pladser i Rutebilerne), og Godsvognsmateriellet har en Transportevne af 173 060 Tons. Der er i Aarets

Løb anskaffet et nyt Dieselmotorskib »Jylland« til Kalundborg—Aarhus Ruten, 4 dieselelektriske Motor-Personvogne, 5 Rangertraktorer, 38 Personvogne samt 35 Automobil-Omnibusser og 3 almindelige Personautomobiler. Af ældre Materiel er der udrangeret 21 Damplokomotiver, 25 Personvogne, 54 Godsvogne og 4 Rejsegodsvogne, medens 1 dieselelektrisk Motorpersonvogn er blevet ødelagt ved Ildsvaade, og Dampfærgeren »København« er blevet solgt. De 37 nye Personvogne er fireakslede Sidegangsvogne af ny Type med Vognkasser og Bogier helt af Staal. Kupébredden i disse Vogne er væsentlig større end i ældre tilsvarende Vogntyper, Udstyrelsen er moderniseret — fjedrende Sæder med Læderbetræk i 3. Klasse. Kupéerne — og Vognenes Toiletter forbedrede bl. a. ved at Gulvene er belagt med Terrazzo. En Del af Vognene skal anvendes paa Ruterne til Udlandet. Af de 35 Automobil-Omnibusser er de 14 nybyggede og anskaffet i Anledning af Automobildriften i Sønderjylland og paa Als, medens de øvrige 21 er overtaget fra de tidligere Koncessionshavere ved Statsbanernes Overtagelse af bestaaende Ruter.

Man tillader sig at henlede Opmærksomheden paa, at man ved en mere gennemført Adskillelse mellem Beretningens Tekst og Tabeller har søgt tilvejebragt en lettilgængelig Adgang til Stoffet, og at man har delt de fleste af Tabellerne i en Femaars-Oversigt (navnlig til Brug ved Sammenligninger over længere Tidsrum) og Tabeller vedrørende det sidst forløbne Driftsaar (til mere udførlig Belysning af Virksomhedene i dette).

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### Statsbanernes Overskud.

Man læste fornylig i alle Landets Blade, at nu giver Statsbanerne Overskud, jeg skal ikke komme ind paa de forskellige Blades Omtale af denne glædelige Overtagelse; men jeg vil tro, der er ingen, der er mere glad for det gode Resultat end Tjenestemændene.

Vi har alle en lang Ønskeseddel, som stadig er lagt til Side, ikke fordi de fremsendte Krav var urimelige, men fordi der ikke var Raad til at imødekomme dem. Man skulde derfor synes, at nu var Tiden inde for Organisationen til at søge en Del af de Krav opfyldte, som Kongressen paalagde Hovedbestyrelsen.

Nu mener jeg ikke, der kan ventes noget Flotteri,

hvad der formentlig heller ikke er nogen Anledning til; men jeg vil tænke mig Forholdet overført paa de private Familieforhold; saa er jeg vist i Kontakt med Generaldirektøren.

Generaldirektøren illustrerer jo ofte sine Foredrag paa en dygtig Maade med det private Familieliv. Jeg synes f. Eks. det var udmærket, da Generaldirektøren i sit Foredrag i Aarhus sammenlignede de Smaaamulter paa 2 Kr., Tjenestemændene fik, med en Familiefader, der gik og tjattede Børnene i Tide og Utide i Stedet for at give dem en ordentlig Omgang, naar de virkelig havde forset sig, og ellers lade dem være i Fred.

Tænker man sig en Familiefader, der afslaar alle berettigede Ønsker fra Familien, fordi hans økonomiske Forhold er slette, finder Familien sig i det og søger at komme om ved det paa bedste Maade; men naar de økonomiske Forhold bedres, søger en god Familiefader at afhjælpe de værste Mangler og glæder sig sammen med Familien til fortsat økonomisk Fremgang, og han ved da, hele Familien hjælper ham, for de er alle interesserede.

Mon ikke Generaldirektøren er saadan en god og praktisk Familiefader, der nu, da det lysner lidt økonomisk, vil tage vel imod vore Repræsentanter, naar de fremfører vore Ønsker om bedre Forstaaelse af Lokomotivpersonalets særlige Tjeneste ved en Forbedring af vore Tjenestetidsregler.

Der skal vel nu — ved Vinterkøreplanens Ikrafttræden — laves Forandring i Kørselsfordeling, Maskinløb m. m., og da en stor Del af de Ulemper, Lokomotivpersonalet arbejder under, skyldes upraktiske Tider og Steder for de forskellige Eftersyn, Rengøring o. a., synes jeg, det var formaalstjenligt, at der blev givet Lokomotivpersonalet Lejlighed til at samarbejde med Administrationen om disse Forhold, f. Eks. ved Kørelæreren og en Lokomotivfyrbøder.

Naar jeg tillader mig at skrive denne lille Artikel, skyldes det væsentligt Redaktørens Bemærkning til Hr. Løvborgs Artikel; idet jeg ikke forstaa, hvad Redaktøren mener, naar han skriver, at der ikke kan tales mere om den Sag — Tjenestetidsreglerne — nu.

Jeg vil netop synes, at Tiden var inde for Medlemmerne til at presse paa og gennem vort Medlemsblad udtale sig om en saa vigtig Sag, deri skal ikke ligge Mistillid til vor Hovedbestyrelse; men tværtimod give Hovedbestyrelsen en god Baggrund for en Henvendelse til Administrationen om en snarlig Løsning af disse Spørgsmaal, og jeg vil tro, Hovedbestyrelsen vil være glad for, at Medlemmerne benytter Bladet, saa det kan ses, at disse berettigede Krav ikke er en Frugt af en opagiteret Mødestemning, men Krav, alle Medlemmer med Længsel venter at faa opfyldt.

Fredericia, i September.

*Th. Jensen.*

Min Bemærkning til Løvborgs Artikel maa ikke forstaaes paa den Maade, Hr. Th. Jensen giver Udtryk for, men saaledes, at der for Tiden ikke kunde siges mere om Hovedbestyrelsens Forhandlinger og om det belejlige Tidspunkt.

I øvrigt er vi ganske enige i det af Th. Jensen fremsatte, om at Tiden nu er inde for Medlemmerne til at fremsætte deres Meninger om Tjenestetids-spørgsmaalet, og hvad dertil hører. Det er jo ogsaa noget ganske andet end det, vort Svar til Løvborg gik ud paa. Vi vil hilse med Glæde Fremkomsten af gode Artikler om dette Spørgsmaal og om andre faglige Emner.

*Red.*

### U. S. A. I STØBESKEEN.

I Dagspressen har man i den senere Tid ofte læst om, at den nyvalgte Præsident for U. S. A. vil tage Midler i Anvendelse til Bekæmpelse af den økonomiske Krise, Midler der ud fra et ganske almindeligt Menneskes Synspunkter anses for at være de rigtige, men som ikke destomindre bekæmpes paa det kraftigste af ikke saa faa, specielt af Storkapitalen og de saakaldte Nationaløkonomer, der stadig lever i den Tidsaand, hvor Kræfternes frie Spil skulde være de dominerende. Der er jo ingen Tvivl om, at det er et storslaaet Eksperiment, og hele Verden er interesseret i hvordan det falder ud, men naar vi herhjemme læser om det, er maaske flere tilbøjelige til at betragte Forholdene i U. S. A. ud fra de samme Synspunkter, som man anlægger herhjemme, og dette er forkert, thi Befolkningen i U. S. A.s Opfattelse, og i det hele taget Indstilling overfor Tilværelsen, er vidt forskellig fra vore Indstilling. Det, man først og fremmest bør lægge Mærke til, er det, at General Johnson's, en af Præsident Roosevelts nærmeste Medarbejdere, og den Mand, der er sat i Spidsen for Genrejsningsarbejdet, første Punkt paa Genrejsningsplanen er, at Arbejderne skal have Ret til at organisere sig, og igennem Organisationerne faa Indflydelse paa Løn og Arbejdsforhold, fremtvinge det, vi kalder kollektive Overenskomster. Ja, det lyder jo lidt underligt, men Forholdet var i Virkeligheden saaledes, at mange Arbejdsgivere forbød deres Folk at tilhøre en Organisation, og enhver kan jo sige sig selv, hvad det medførte i Retning af at underbyde hinanden, da de daarlige Tider begyndte, og der er sikkert ingen Tvivl om, at General Johnson har konstateret, at i de Lande i Europa, hvor Organisationerne er stærkest, der kan den arbejdende Befolkning længere Tid modstaa Tidens Tryk, end i Lande, hvor Organisationerne er svagere og mindre modstandsdygtige. Bemærkelsesværdig var det dog ogsaa, at det, at en Mand var organiseret, ligesom højnede sam i almindeligt Omdømme, ligesom mange Firmaer, specielt de Firmaer, der udfører store og vanskelige Arbejder saasom Bygning af Tunneler, Broer og deslige, der virkelig kræver Fagfolk, stiller som absolut Betingelse for at faa Arbejde i Firmaet, at man er Fagforeningsmand. Desværre er det kun et lille Faatal af Arbejdere, der i Kraft af deres faglige Dygtighed formaar at hævde sig, den vældige Hær af uorganiserede kom ud i en ødelæggende Konkurrence, da — som nævnt ovenfor — de sløje Tider satte ind, og en katastrofal Formindskelse af Købeevnen blev Følgen, hvilket igen medførte stærke Rystelser af hele Samfundslivet i

U. S. A. i langt højere Grad, end Tilfældet har været herhjemme, thi man maa ikke glemme, at Produktionsapparatet i U. S. A. har naaet en Højde med Hensyn til Ydekapacitet som aldrig før. Hovedbetingelsen for, at Genrejsningsplanen skal lykkes, er til Stede, idet U. S. A. er et fra Naturens Haand rigt udstyret Land; men en væsentlig Faktor er, at Arbejderne, som krævet af General Johnson, faar Indflydelse paa Løn og Arbejdsforhold, hvilket maa ske igennem Organisationerne. Forholdene herhjemme er selvfølgelig ikke helt fuldkomne, det være langt fra, men det, der sker i U. S. A., er et klart Bevis for, at denne Teori med »Tilpasning« og »spændende Livremmen ind«, som desværre mange hylder, specielt naar det angaar Statens Tjenestemænd, bevislig har spillet Fallit, ligesom Teorien om »Kræfternes frie Spil« heller ingen Berettigelse har mere. Arbejdsløsheden, det uværende Samfunds største Onde, hvis Bekæmpelse er Kronen i hele Genoprejsningsplanen, har jo ogsaa naaet en enorm Højde i U. S. A.; men der er som nævnt Forskel paa den Indstilling, de ledende i U. S. A. anlægger, hvor man virkelig vil sætte noget ind paa Bekæmpelsen af Arbejdsløsheden, i Modsætning til Europa, hvor der sammenkaldes Konferencer med Taler af en Række høj lærde Nationaløkonomer, og hvis eneste Resultat er en Stabel Resolutioner, hvis praktiske Værdi er lig Nul. Skal vi da drage nogen Lære af det, der foregaar i U. S. A., maa det absolut være den, at vi endnu mere slutter os sammen og udbygger vore Organisationer, at den Dag maa komme, hvor alle, der kan og vil arbejde, alt efter Evne og Kræfter, maa faa Lod og Del i de Goder, Samfundet nu engang kan byde os. Om Vejen og Midlerne til at naa dette Maal herhjemme skal gaa igennem Strid og Kamp eller igennem rolige og saglige Forhandlinger, vil Fremtiden vise. Et væsentlig Skridt til at naa dette Maal vilde det være, om de saakaldte Dygtigheder rundt omkring paa Industri- samt Statsvirksomheder, vilde koncentrere deres Bestræbelser paa at skaffe gode og lyse Kaar for alle, i Stedet for som nu, hvor Bestræbelserne kun gaar ud paa igennem Rationalisering at kaste Folk ud i Arbejdsløsheden.

København, i September.

S. Suneson.

### LILLEBÆLTSPROEN

Denne gode og orienterende Artikel har vi tilladt os at laane fra De danske Statsbaners Beretning om Driften 1932—1933.

Ved Lovene af 29. Marts 1924 og 16. Juli 1927 besluttedes Bygningen af en kombineret Jernbane- og Vejbro over Lillebælt. Paa Grundlag af Lovene udarbejdede Statsbanernes Baneafdeling Projektet til Broen, som den nu udføres (Fig. 1).

I den valgte Brolinie er Bæltets Brede 825 m. Mellem de to i Strandkanterne staaende Landpiller strækker sig Hovedbroens Jernkonstruktion, af de 4 Strømpiller inddelt i 5 Brosband af Længderne

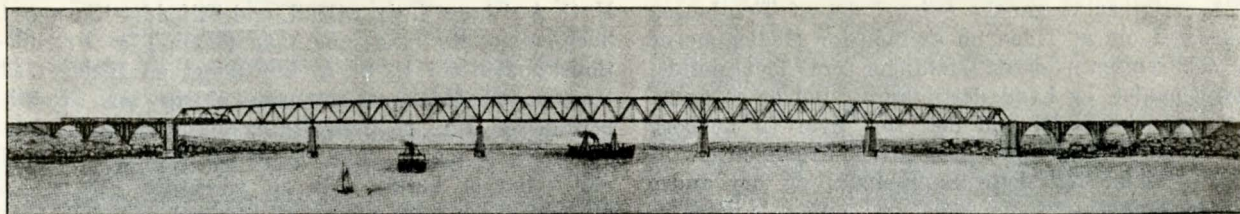


Fig. 1.

137,5 — 165,0 — 220,0 — 165,0 — 137,5 m. Jernkonstruktionens Underkant er i de tre midterste Brospand mindst 33 m over daglig Vande. I det 220 m lange Brofag er Hoveddragerens teoretiske Højde 24,0 m og aftager til 15 m ved Landpillerne. Hovedbroens Tværprofil er gengivet i Fig. 2. Dobbeltsporet er beliggende i Broens østre Side og beslaglægger noget over Halvdelen af de 16,5 m Afstand mellem Hoveddragermidterne, medens Resten er forbeholdt den 5,6 m brede Vejkørebane. Det ca. 2,5 m brede Fortov er anbragt udenfor den vestlige Hoveddrager. — Fra Landpillerne til Dæmningerne udføres Broen

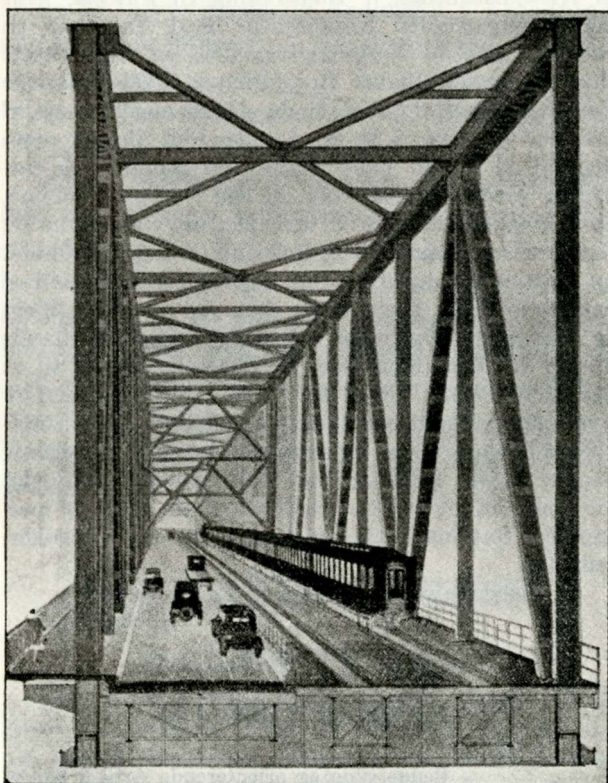


Fig. 2.

som en Jernbetonkonstruktion. Paa Fyn findes 3 og i Jylland 5 Jernbetonbrofag, af hvilke de nærmest Stranden liggende har 40 m Spændvidde og 30 m Højde. Opefter mod Dæmningerne er saavel Spændvidder som Højder aftagende i omtrent samme Forhold. Hvert Buefag bestaar af 4 adskilte Buer, af hvilke de to østlige hver bærer et Jernbanespor, medens de to vestlige tilsammen bærer Vejbane og Fortov.

Tilslutningsbrofagene og Funderingsarbejderne for Hovedbroens Strømpiller er nu i det væsentlige afsluttet, og der skal i det følgende gives en kort Beskrivelse af disse Arbejdsafsnit.

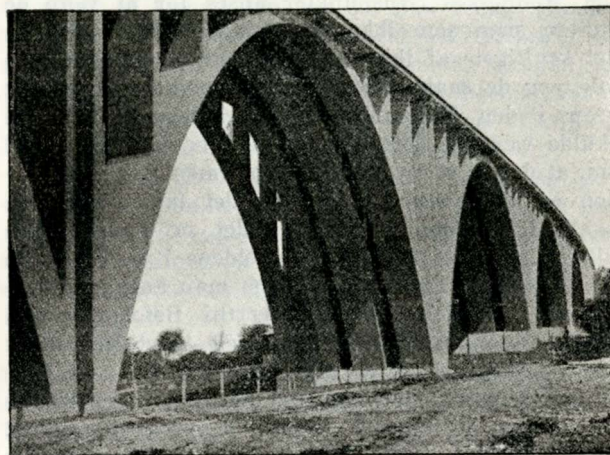


Fig. 3.

Fig. 3 viser Buefagene i Jylland. Man ser de to 3 m brede Buer for Jernbanesporene, der fra Vederlag til Vederlag forløber helt uafhængig af hinanden, medens de to 1,5 m brede Buer for Vejbane omtrent i Fjerdedelspunkterne er forbundne indbyrdes af Hensyn til Sidestivheden, ligesom de i Toppunkterne bliver forbundne gennem Kørebaneladen. Denne bæres af Jernbetonvægge af samme Bredde som

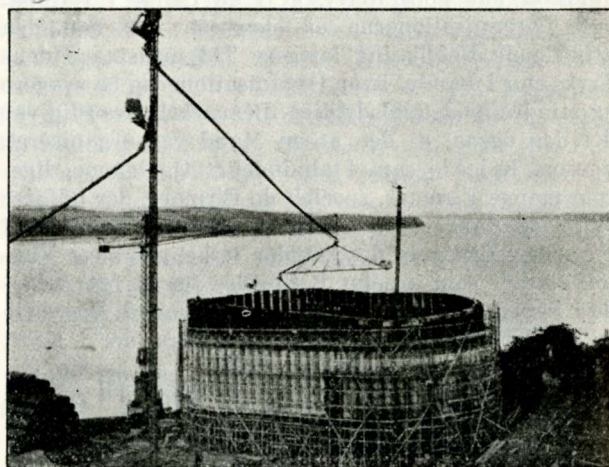


Fig. 4.

Buerne. Pladen for Vejbanen har en Tykkelse af 32 cm, medens der for de sporbærende Buer er benyttet 36 cm Tykkelse.

Overgangen fra Jernbetonbuefagene til Dæmningen, det saakaldte Landfæste, er udført som et stort, kasseformet, celledelt Betonlegeme, ca. 16 × 19 m

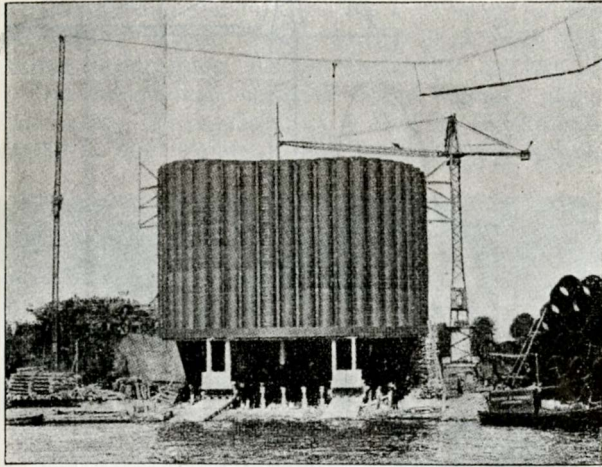


Fig. 5.

i Grundrids. — Mod Vandet afsluttes Buefagene med Landpillerne, hvis nederste Del til ca. 8 m Højde over daglig Vande er en massiv, granitklædt Betonsokkel. Fra den nævnte Højde opefter er Pilleskafte hult og af Tvær- og Længdevægge inddelt i Celler. I Jylland er saavel Landpillerne som de nærmest Vandet liggende Fundamenter for Buefag funderet paa Pæleværk af Jernbeton, medens den fynske Land-

pille er funderet direkte paa Grunden 15 m under daglig Vande.

Funderingsarbejderne for Landpiller og Buefag kunde paa Forhaand paaregnes ikke at ville frembyde Vanskeligheder af bemærkelsesværdig Art, medens det fra første Færd stod Statsbanerne klart, at der ved Funderingen af Strømpillerne var usædvanlige Vanskeligheder at overvinde, navnlig hidrørende fra den store Vanddybde, der for Pillerne 1, 2 og 3 (regnet fra den fynske Kyst) andrager 29—30 m og fra Pille 4 er ca. 24 m.

Havbunden bestaar til meget stor og forøvrigt

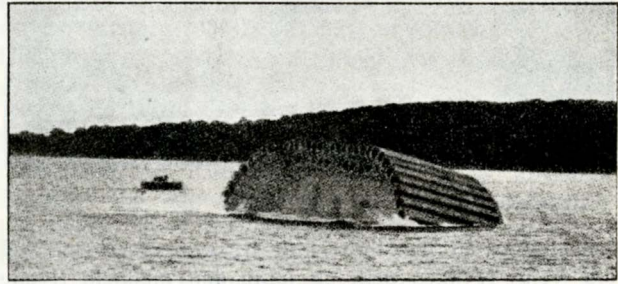


Fig. 7.

ukendt Dybde af et meget fastlejret, fedt, tertiært Ler, hørende til de saakaldte plastiske Lerarter. Leret er meget finkornet og med et varierende, men ret stort Kalkindhold. I uberørt Tilstand maa Leret anses for praktisk talt uigennemtrængeligt for Vand.

Statsbanernes primære Funderingsforslag gik ud paa at udføre den nederste Del af en Strømpille som en Sænkekasse af Jernbeton, forneden forsynet med

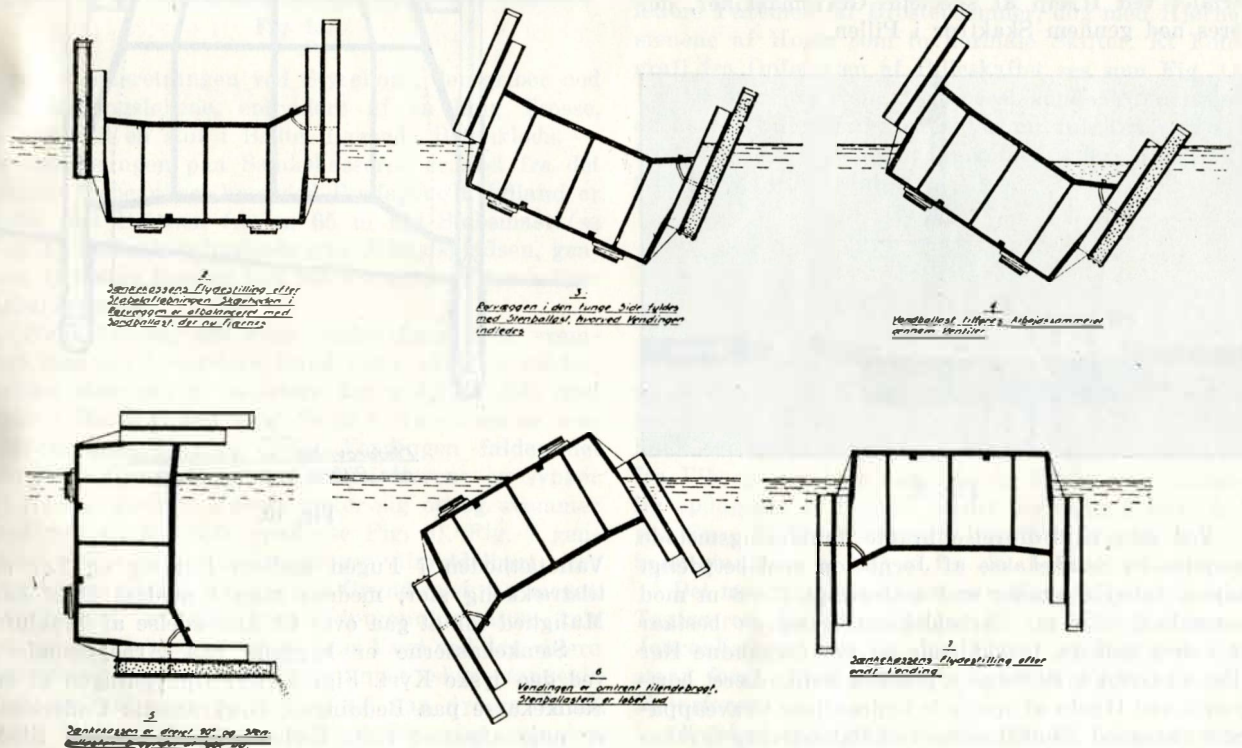


Fig. 6.

et Arbejdskammer, hvis Vægge (Sænkekassens Yder-vægge) langs Underkanten var forsynede med et skarpt Staalskær, der trykkes ned i Lerbunden, hvorefter det indvendige Rum kunde holdes tørt ved Hjælp af Trykluft. I det tørlagte Kammer kunde

væggen udstøbes nu med Beton og danner herefter en vandtæt og stærk Indfatning for Arbejdskammeret, til hvilket man faar Adgang gennem Dæksler i Loftet, og hvori man uden Anvendelse af Trykluft kan foretage den fornødne Udgravning, for saa vidt

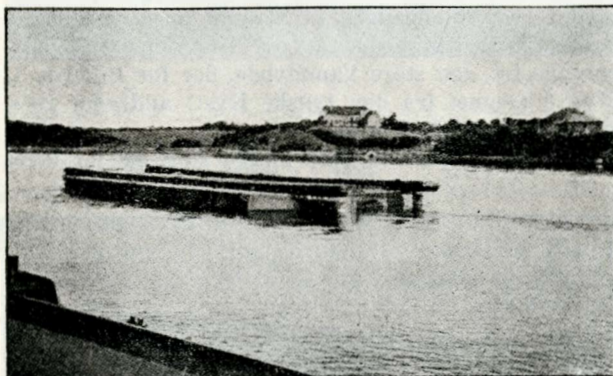


Fig. 8.

Lerbunden nu bortgraves og Kassen successivt ved sin Vægt trykkes ned, og naar den ønskede Dybde var naaet, skulde saa Arbejdskammerets Hulrum udstøbes med Beton. Man vilde ved denne Fremgangsmaade kunne drage betydelig Fordel af Lerets store Modstand mod Vandgennemtrængning, idet det vilde være muligt at udføre Tryklufatarbejdet væsentlig hurtigere og billigere, end hvis man skulde arbejde undet et Lufttryk svarende til det fulde udvendige Vandtryk, 30—35 m Vandhøjde. — Et sekundært Forslag gik ud paa at sænke Pillen ved saakaldt »aaaben Udgravning«, d. v. s. Bortgravning af Materialet ved Hjælp af specielle Gravemaskiner, der føres ned gennem Skaktrør i Pillen.

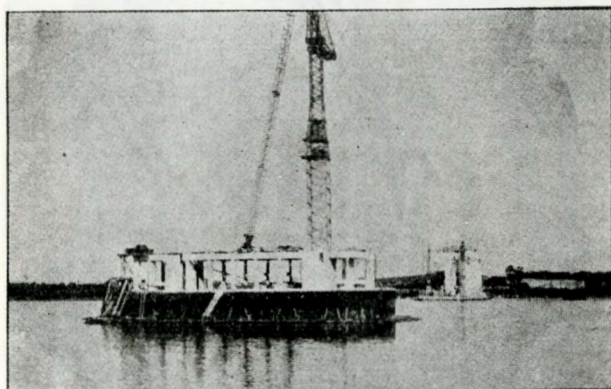
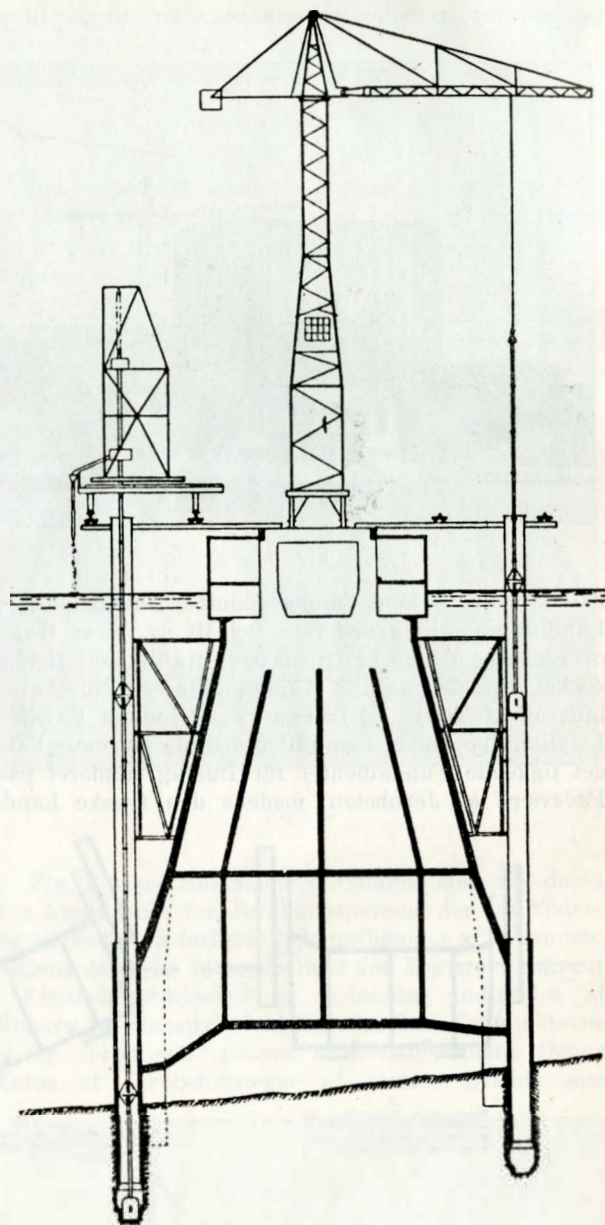


Fig. 9.

Ved den til Udførelse bragte Funderingsmetode benyttes en Sænkekasse af Jernbeton med betydeligt højere Arbejdskammer end sædvanligt (7—8 m mod normalt 2—2,5 m). Arbejdskammervæggen bestaar af lodret stillede, tætsiddende og tæt forbundne Rør (Patent Grün & Bilfinger), gennem hvilke Leret bortgraves ved Hjælp af specielle hydrauliske Graveapparater, hvorved Sænkekassen ved Ballastering trykkes ned i Bunden, til Arbejdskammerets Loft støder mod den indenfor Rørvæggen liggende Havbund. Rør-



9  
Medgravning af sænkekasse  
paa Pillens endelige Plads.

Fig. 10.

Vandtætheden i Fugen mellem Rørvæg og Ler er tilstrækkelig stor, medens man i modsat Fald har Mulighed for at gaa over til Anvendelse af Trykluft.

Sænkekasserne er byggede paa Arbejdspladsen ved den jyske Kyst. Fig. 4 viser Opbygningen af en Sænkekasse paa Beddingen. Rørkransens Underkant er nøje afpasset efter Bæltets Bund paa det Sted, hvor Bropillen fremtidig faar sin Plads, og det var derfor nødvendigt at bygge Sænkekassen med Bunden



opad. Under Bygningen hviler Sænkekassen paa fast nedrammede Pæle, idet der mellem Pæletop og Sænkekasse er indskudt Sandbøsser. Ogsaa Beddingsløbene bæres saavel paa Land som i Vandet af en Pælefundering. Søsætningen af Sænkekassen indledes ved at tage Propperne af nogle smaa Huller i Sandbøsserne, hvorved Sandet løber ud og Sænkekassen langsomt synker nogle faa Centimeter og med sine Slæder derefter hviler paa de med Sæbe indsmurte Beddingsløb. Kassen fastholdes nu kun af en Laaseindretning, og naar denne udløses, sætter Kassen sig i Bevægelse. Fig. 5 viser en Sænkekasse klar til at gaa i Vandet. Under Bevægelsen er Kassen

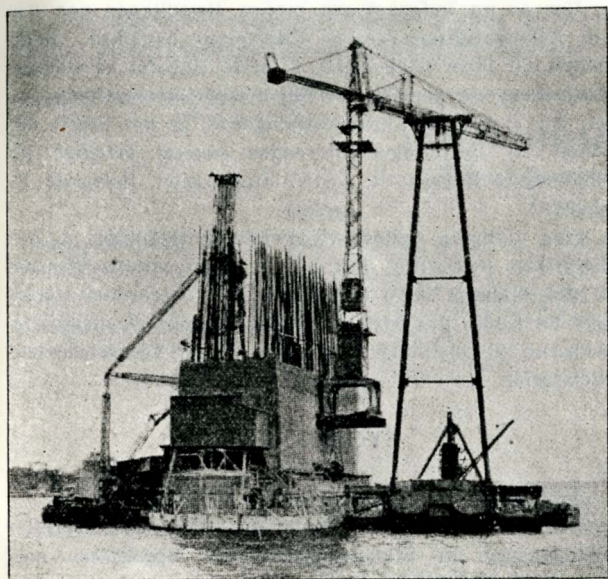


Fig. 11.

styret i Sideretningen ved Styrehorn, der griber ned om Beddingsløbene, endvidere af en lang Trosse, befæstet til en stor i Bæltet liggende Betonklods. — Betonstøbningen paa Sænkekasserne er sket fra det samme Støbeanlæg, hvormed Buefagene i Jylland er støbt, idet Betonen fra en 65 m høj Støbemast (se Fig. 4), centralt beliggende paa Arbejdspladsen, gennem flyttelige Render kan ledes hen til de forskellige Arbejdssteder.

Sænkekassen, der efter Stabelafløbningen svømmer med sin frentidige Bund opad, skal nu vendes, hvilket sker ved at balastere den ensidigt, dels med Grus i Rørene, dels med Vand i Hulrummene som antydtes paa Fig. 6. Under Vendingen falder det benyttede Grus af sig selv ud af Rørene og synker til Bunds, medens Kassen retter sig op og svømmer med den rigtige Side opad (se Fig. 8). Fig. 7 gengiver et Fotografi fra Drejningen. Umiddelbart efter Drejningen sættes Kassen paa Grund med saa megen Vandballast, at man ved Udpumpning atter kan bringe den flot, selv efter at dens Vægt ved den videre Opbygning er forøget. Opbygningen sker etappevis med mellemliggende Flytning ud paa dybere Vand, indtil Højden er tilstrækkelig til Placering paa den fremtidige Plads. Sænkekassen er paa dette Tidspunkt foroven forsynet med en Arbejdsplatform til

Anbringelse af Kraner, Bore-(Grave)taarne m. m., som det fremgaar af Fig. 9, og naar hele dette betydelige maskinelle Udstyr er paamonteret, og Arbejdskammerets Rørkrans ved Hjælp af løse Jernrør, der afstives indbyrdes og mod Sænkekassen, er forlænget op i Højde med Arbejdsplatformen, begynder Nedgravningen, som skematisk er vist paa Fig. 10. — Skønt en Del mindre og enkelte større Sten paa Lerbunden og i det øverste Lag af denne (det egentlige Lillebæltsler er fuldstændig stenfrit) ikke blev fjernede før Sænkekassens Placering, som det oprindeligt var Hensigten, men maatte tages op gennem Graverørene, hvad der undertiden gav Anledning til visse Besværigheder, maa det dog siges, at Nedboringsarbejderne for alle 4 Strømpillers Vedkommende er blevet gennemført paa fuld tilfredsstillende Maade.

Efter Udstøbning af Rørvæggen, der udføres som Undervandsstøbning ved Hjælp af Klappkasse, aabnes Nedgangen til Arbejdskammeret, og de fornødne Trapper og Elevatoranlæg for Materialtransport installeres. Med Udstøbningen af det 3,5 m tykke Betonlag i Arbejdskammeret er endelig de vanskeligste Afsnit af Funderingsarbejderne overstaaede.

Udstøbningen af de mange Celler i Sænkekassen, hvorved denne efterhaanden fuldføres til en Bropille, frembyder ingen særlig Interesse. Det skal dog nævnes, at en Del Celler omkring Pillemidten ikke udstøbes, men staar tomme ogsaa i den færdige Bro-pille. Omkring Vandlinien, hvor Pillen er udsat for Overlast ved Paasejling og Isdrift, udføres den massive og er forsynet med et svært Granitparement. Selve Pilleskafte udføres af tykke Betonvægge, armerede med Jernbaneskiner og beklædes udvendigt med et lettere Parement af Brostensmønstre, dog med Hjørne-stenene af Højde som to normale Skifter. Et Fotografi fra Opførelsen af Pilleskafte ses som Fig. 11.

Det store og i sin Art eneestaaende Funderingsarbejde i Lillebælt er saaledes nu fuldført paa tilfredsstillende Vis og gennemført uden Uheld af nævneværdig Betydning.

## HIST OG HER

Paa Stoholm Station var der den 16. September paa et hængende Haar sket en Togulykke, idet et Tog fra Viborg kørte ind paa et Spor, hvor der allerede holdt et Damptog. Det var et Motortog, »Skoletoget« fra Viborg, der kom kørende, da *Togføreren* pludselig opdagede, at Toget i Stedet for Spor I førte ind paa Spor II. *Han* bremsede haardt op og fik Motortoget standset ca. 100 m fra det holdende Damptog.

Det maa antages, at det var *Motorføreren* og ikke *Togføreren*, der bremsede haardt op. Hvornaar lærer Journalisterne mon, at det ikke er en *Togfører*, der staar foran, men enten en *Lokomotivfører* eller en *Motorfører*.

Statsbanerne tjener ca. 600 000 Kr. paa den nye Kontrakt med Postvæsenet angaaende Brevforsendelser med alle Tog, som vi omtalte i sidste Nummer.

En Maskinarbejder Petersen i Næstved har i en stor Flaske indbygget et Lokomotiv. Det skal indtil mindste Enkeltheder være rigtigt udført. Tillige fandtes i Flasken en Hjulbør med Kul og en Sæk med Tvist samt en Smørekande. I Flaskens Prop findes anbragt et Urværk, der, naar det er trukket op, kan holde Lokomotivet i Gang i 10 Minutter.

Trafikministeren har nedlagt Forbud overfor en Trafikassistent Hammer Hansen af Aarhus mod hans Virksomhed som Bygherre, der var af et ret stort Omfang. Ministeriet har skønnet, at Hammer Hansen ikke kunde have en saadan Beskæftigelse, uden at det gik ud over hans Virksomhed ved Statsbanerne.

Køge—Ringsted Banens Ledelse ligger i Forhandling med Statsbanerne om Opførelse af egen Stationsbygning i Køge. Der skal i den Anledning afholdes et Møde i Køge, hvor der bl. a. skal forhandles om Stationens eventuelle Beliggenhed.

I »Detailhandlerbladet« for den 23. September omtales en Henvendelse, som de københavnske Handelsforeningers Fællesrepræsentation den 14. s. M. har rettet til Handelsministeren angaaende de Undtagelser i Lukkeloven, der gælder for Jernbanestationers Handlende. Henvendelsen tager Sigte paa, at Statsbanerne ved Ombygningen af Østerbro Station og fortsætter med Hellerup Station laver Butikker med Vinduer til Gaden, hvorved der paaføres Byens Handlende en Konkurrence, der er en Uretfærdighed, idet de ikke indtager den Undtagelsesstilling, som Stationens Handlende har i Kraft af deres Salg til det rejsende Publikum. Frugtforretningen paa Østerbro Station meddeler endog, at Varerne bringes overalt.

Amagerbanen sender fra Oktober Maanedes Begyndelse ikke mere Tog af Sted Søn- og Helligdage. Folk henvises til Omnibusserne. Disse Forhold omtales som uholdbare, og en Kreds af Borgere paa Amager har derfor indgivet Klage til Trafikministeren.

Der er udbrudt en Konflikt mellem Trafikministeriet og Rutebilejerne paa Fyn i Anledning af, at Trafikministeriet har truffet Beslutning om, at Rutebilkoncessionerne, der behandlede i Marts Maaned i Aar, skal tages op til fornyet Overvejelse i Amtsraadene.

Man frygter at Resultatet skal blive, at Banerne faar en Del Ruter. Man truer i den Anledning med Sagsanlæg, idet man bestrider Ministerens Hjemmel til det sidst foretagne Skridt.

I den almindelige Fremgang, som synes at præge de danske Statsbaner for Tiden, deltager ogsaa Gedsler—Warnemünde Ruten, idet der er Stigning saavel i Passagerernes Antal som i Godsbefordringen.

### LOMMEHAANDBOGEN FOR LOKOMOTIVMÆND M. FL.

Vi henleder Opmærksomheden paa de paa Værelserne ophængte Opslag og paa de henlagte Tegningslister og anmoder om, at *alle* Lokomotivmænd, medens Tid er,

tegner sig, da der ikke trykkes flere, end der er Brug for. Lommebogen er som sædvanlig for alle Afsnits Vedkommende ført à jour, saaledes at enhver fuldt ud kan stole paa de i den givne Oplysninger. Den er derfor den gode Raadgiver i forekommende vanskelige Situationer, og den er tillige den gode daglige Regnskabsbog. For den, der ønsker at føre en ordentlig daglig Oversigt over Kørsel m. m., uundværlig. Den er med andre Ord Lokomotivmændenes Lommeleksikon. — *Husk at skrive paa Listen.*

### DEN NYE PERSONALFORTEGNELSE

Der er nu indgaaet saa mange Bestillinger paa den nye Personalfortegnelse, at Udgivelsen er sikret. Trykningen vil blive paabegyndt i første Halvdel af Oktober Maaned, og da der ikke vil blive trykt større Oplag end det, der svarer til Forudbestillingerne, er det meget ønskeligt, at Bestillinger indsendes *snarest belejligt* (til Fuldmægtig Høgsgaard, Generaldirektoratet, Sølvgade 40, Kbhavn).

Som tidligere omtalt vil Personalfortegnelsen i Aar blive ikke uvæsentlig udvidet. I Organisations-Afsnittet vil det saaledes blive angivet, hvilket overordnet Personale der findes paa hver enkelt Station, og i Anciennitetsrækkerne vil Opstillingen ske efter de nye Tjenesteanciennitetsregler.

### SYGEKASSEN

Sygekassen meddeler følgende:

Der forberedes en ministeriel Bekendtgørelse, hvorefter Medlemmerne af Statsbanepersonalets Sygekasser med Hensyn til Folkeforsikringslovens Afsnit om Invalideforsikring og Aldersrente sidestilles med Medlemmer af statsanerkendte Sygekasser.

Medlemmer af Statsbanesygekasserne vil altsaa intet have at foretage sig i Anledning af nævnte Lov — dette gælder saavel ubemidlede som bemidlede.

Der vil saa snart som muligt fra Sygekassernes Kontor blive udsendt de af Loven nødvendiggjorte nye Sygekassebestemmelser.

### 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 15. Oktober og maa senest være tilbagesendte den 15. November d. A. til Lokomotivmændenes Hjælpefond, Reventlowsgade 28, København V.

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

*Repræsentantskabet.*

REDAKTIONENS TELEFON

Bemærk! Nyt Telefonnummer.

Opmærksomheden henledes paa, at Redaktionens Telefonnummer er ændret til Vester 3016.



Dødsfald.

Lokomotivmester II H. M. J. Cøhr, Københavns Godshgd., den 28.—8.—1933.

Udnævnelse fra 1.—10.—33.

Motorfører II A. P. Jensen, Odense, til Togfører i Struer (min. Udn.).

Tildeling af Funktion som Depolforstander.

Lokomotivfører P. Pedersen, Kolding, efter Ansøgning ifølge Opslag fra 1.—10.—33 med Station som hidtil.

Rettelse til  
Adressefortegnelsen

Lokomotivførererkredsens Formands Adresse bedes rettet fra Bevtoftgade 8. St., til Bevtoftgade 8. 4. tv.

LOKOMOTIVMÆNDENES ENKEKASSE

Regnskaboversigt for Aaret 1932—33.

Indtægt.	Kr. Ø.
Kassebeholdning den 1. August 1932 .....	5 811. 52
Kontingent .....	6 904. 50
Renter .....	5 291. 15
Tilbagesendt Understøttelse .....	75. 00

18 082. 17

Aktiver.	Kr. Ø.
Østifternes Kreditforenings Obligationer med paalydende Værdi 128 000 Kr., Dagskursens Værdi .....	118 227. 00
Indestaaende i »Bikuben« og Girokonto ....	6 219. 95

124 446. 95

Udgift.	Kr. Ø.
Understøttelser .....	11 275. 01
Før Afdrag paa Lønningslisterne .....	203. 24
Kontorhold .....	300. 00
Gebyr til Girokontoret .....	38. 77
Porto .....	16. 50
Leje af Box .....	15. 00
500 Meddelelser 6 Kr., 150 Konvolutter 2,70 Kr. ....	8. 70
Særtryk af Regnskabet .....	5. 00
Kassebeholdning den 31. Juli 1933 .....	6 219. 95

18 082. 17

Passiver.	Kr. Ø.
Enkekassens Formue .....	124 446. 95

Enkekassens rentebærende Formue udgjorde den 1. August 1932: 133 811 Kr. 52 Ø.  
og den 1. Juli 1933: 134 219 » 95 »

Regnskabet revideret og befundet rigtig i Overenstemmelse med de fremlagte Bilag. Kassebeholdningen tilstede.  
Den 1. August 1933.

H. Kann,  
Revisor.

N. J. Thomsen,  
Revisor.

Den 1. August 1932 var Medlemsantallet 389 og 31. Juli 1933 379. 4 Medlemmer: Lokf. S. J. Petersen, Of., J. Andersen, Ng., L. N. P. Nielsen og V. A. Andreasen er døde, udmeldte er fhv. Lokfb. L. J. Ramlund, Lokf. A. C. Kjølhede, H. C. Vighold, O. C. T. Jensen, R. Hansen og Lokfb. C. C. Olsen. Ved Aarets Begyndelse ydedes der Understøttelser til 86 Enker ved Aarets Slutning til 87 Enker, 29 faar 100 Kr., 2 120 Kr. og 56 150 Kr. Herefter bliver de aarlige Understøttelser 11 540 Kr.

Axel Madsen,  
Kasserer.  
Worsaaesvej 13, 1.  
Tlf. 3521 x.

Johs. Boyesen,  
Annexstræde 12.  
Tlf. Valby 1821 x.

A. Rosenkilde-Laursen,  
Bevtoftgade 8, V.  
Tlf. Eva 2590.

J. Junge,  
V. Fælledvej 43, V.  
Tlf. Eva 1253.

N. Sørensen,  
Strindbergsvej 44.

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

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal. København V.  
Telefon Vester 3016.  
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.  
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:  
Reventlowsgade 28, København V.  
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.  
Postkonto 20 541.

**LOVE  
MARGARINE**



**FINESTE  
KVALITET  
TIL BORDBRUG**

*Vil De bevare Sundheden?  
DRIK RADIUM-VAND*

fra Radium-Helligvandskilden, Rørkær-Tønder  
Rig paa Radium-Emanation

Fremstilles nu i Form af forskellige Vande tilsat prima Frugtessenser:  
Original-Aftapning in Natura — Radium-Apollinaris —  
Radium-Citronvand — Radium-Hindbærvand — Radium-Sportsvand  
Faas paa alle Hoteller og hos enhver Købmand.

**Brug Svendborg Eksport Mi-Co.**  
ERMOL

**fin, frisk og fyldig!**

**Drøjere i Brug og mere velmagende.**

**TANDLÆGE**  
**S. A. MARTENSEN**  
Tage Hansens Eft.  
Konsultation: 10-8 og 6-7  
Lørdag 10-2.  
Telf. Vester 3330.  
**Enghave Plads 6**

**Preben Jørgensen,**  
Skrædermester.  
Jernbanegade 6. Tlf. Palæ 4707.  
Leverandør til D. S. B.

**TUBORG**  
**LAGER**  
**PILSNER**  
**PORTER**  
**EXPORT**  
**ØL**  
*Apollinaris*  
*Citron Sodavand*  
*Special Water*  
*Sports-Brus*



**Der er en Del Folk  
i faste Stillinger,**

som udelukkende køber Møbler

Soveværelser fra Kr. 450  
Eg Spisestuer >> 600  
Herreværelser >> 650  
Dagligstuer >> 350

hos det anerkendte Møbelfirma

**KREDIT**  
kan indrømmes  
fra 20 Kr. pr. Md.  
Brugte Møbler  
tages i Bytte.

**HOLM & LARSEN** INDEHAVER: Tlf.  
P. E. HOLM 7155

Falkoner Allé 46, Hj. af Nikolajvej.



**BRILLEHUSET**



B. E. Schytte. **Istedgade 112** Vester 7497.  
(tidligere Vesterbrogade 36)

**Moderne Tilpasning af al Brille-Optik.**

25 Aars Erfaring.

Eget Værksted for Indslibning af alle Arter Glas  
efter Læge- og Sygekasserecepter,

Fotografiske Artikler. — Ure. — Ur-Reparationer.

Fællesforeningen for  
Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:

**15 Njalsgade 15**

København

Telef. 4015.

Telef. 4015

Tandlæge  
**FRK. SØRENSEN**  
Konsultation: 10-7.  
Istedgade 69.  
Telf. Vester 906.

**Blomsterforretning**

H. Dannenberg.

**Blaagaardsgade 25**

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erholder 10 pCt.

Varerne bringes overalt.

**ALBANI**  
**PILSNER** OG  
**LAGER**  
ØLLET DER SMAGER

**SVENDBORG Orleans Eddike**  
PASTEURISEREDE

**Odense**

**WINTHERS KAFFE**

er den bedste

Telf. 1702 — 5402

**KNUD MOLLER**

FLENSBORG MAGASINET

Vestergade 54

**ODENSE**

Telefon 1471

**Armatyr og Kedelrør til Lokomotiver. BANG & PINGEL, København V.**