

34. Aargang Nr. 21

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. November 1934

## SOLIDARITET Indsamlingen til Østrigerne.

Den af vor Organisation foretagne Indsamling til Fordel for nødlidende østrigske Kolleger er nu afsluttet. Regnskabet var optrykt i det sidste Nr. af vort Blad, Beløbet er afleveret, og der er fra østrigske Kolleger, der fungerer som Tillidsmænd, modtaget en Takkeskrivelse, som aftrykkes senere i denne Artikel.

Det kan vel ikke benægtes, at Indsamlingen ikke helt gav det Resultat, Organisationens Ledelse havde haabet paa; men paa den anden Side maa det selvfølgelig ikke overses, at vore Medlemmer vel nok i betydeligt Omfang allerede havde ydet deres Skærv til et sideløbende Formaal, nemlig til den af Socialdemokratiet iværksatte Indsamling til Matteottifonden, som jo ogsaa i allerhøjeste Grad kaldte paa Arbejderklassens Solidaritet.

Dagspressen har omtalt Forholdene i Østrig, men har i væsentlig Grad holdt sig til det mere sensationelle, selve Februarrevolten. For vort Vedkommende har vi i et Par Artikler peget paa, hvorledes det kristelige katolske Styre i Østrig er faret frem mod Arbejderklassen paa saa at sige samme Vis, som Nationalsocialisterne har gjort det i Tyskland. Da de nuværende dominerende i Østrig, det kristelig-socialt Parti, jo imidlertid ogsaa har bekæmpet Nazisterne, en og anden kunde nok komme i Tvivl om, hvad det egentlig er for Forhold, der hersker.

Tiden har ganske vist givet os tilstrækkeligt Eksempler paa, at de politiske Modstandere

ganske uanset Partifarve og ganske uanset indbyrdes Uenigheder dog altid kan enes om een Ting, nemlig at bekæmpe Socialdemokratiet. Alligevel undrer adskillige, som har noget Kendskab til de tidligere organisatoriske Forhold i Udlandet, sig over denne Tingenes Tilstand, og da den foretagne Indsamling til østrigske Kolleger jo netop er en Solidaritetshandling, har vi ment, at det kunde have en vis Interesse at se lidt paa Forholdenes Udvikling.

Enhver, som har beskæftiget sig blot lidt med Organisationsforhold eller med politiske Forhold, ved Besked med, at de Vanskeligheder, Arbejderklassen overalt møder paa sin Vej, forøges, endda i betydelig Grad, saasnart man kommer til katolske Egne. Medens der — selv om noget saadant er en Besynderlighed — hos os faktisk intet er til Hinder for, at et Fagforeningsmedlem kan være konservativt indstillet i politisk Henseende, har det næsten overalt i det sydlige Udland været saaledes, at de Organisationer, vi i Almindelighed tænker paa, naar der er Tale om Fagforeninger, er de »frie Fagforeninger«, d. v. s.: Fagforeninger, som ikke er bundet af særlige nationale, religiøse eller sproglige Hensyn. De frie Fagforeninger har overalt været socialdemokratiske Fagforeninger, saaledes at der foruden disse ogsaa har været kristelige og nationale Fagforeninger. Medens disse sidste saa at sige var betydningsløse overalt, har kristelige Fagforeninger tidligere spillet en Rolle i de katolske Lande eller i Lande med blandet Religion — Tyskland og Holland —.

I Tyskland var de kristelige, katolske Fagforeningers politiske Spejl Partiet »Centrum«, som tidligere var meget stærkt klerikalt præget. I Østrig kaldtes det tilsvarende Parti »det kristelig-socialt Parti«, nu benævner det sig »Fædrelandsfronten«. Men medens der i Tyskland dog i nogle Situationer kunde være Tale om en vis ensartet Indstilling baade fra de frie Fagforeningers og fra de kristelige Fagforeningers Side, saa har der i Østrig hersket mere Bitterhed, og Aarsagen hertil maa dels søges deri, at det kristelig-socialt Parti ikke kunde glemme, at det efterhaanden var trykket ud af dets tidligere dominerende Stilling, dels deri, at Socialdemokratiet i Østrig og da ganske særligt i Wien gennemførte uvurderlige Forbedringer for den arbejdende Klasse.

Arbejderklassen opnaaede først i 1897 Valgret til det østrigske Folketing og i 1900 Valgret til Kommunalbestyrelsesvalg. Valgretten var dog efter Klassesystemet saaledes, at f. Eks. 1 Storgodsbesidders Stemme eller 46 Købstadborgeres Stemme vejede 872 Arbejderstemmer op. Ved Kommunalbestyrelsesvalget i Wien i Aaret 1900 fik Socialdemokratiet 56 306 Stemmer og opnaaede herfor 2 — to — Mandater, medens de kristelig-socialt fik 131 Mandater for 77 608 Stemmer, hvilket atter vil sige, at de kristelige brugte 592 Stemmer til hvert Mandat, Socialdemokratiet 28 153.

De kristelige Ledere havde ganske vist paa et tidligere Tidspunkt trængt de gamle konservative og liberale ud af de forskellige politiske Forsamlinger, men de ønskede ikke selv at blive trængt ud. De sad sidst i Halvfemserne inde med 93 af Wiens Kommunalbestyrelses 132 Mandater. Partiets Ledere blev betænkelige ved Socialdemokratiets store Stemmetal, og de slog om sig med religiøse og nationale Fraser. Da Socialdemokraterne jo ikke alene vilde samle Østrig-Ungarns forskelligartede Befolkning — Tyskere, Tjekker, Ungarer, Polakker, Rumænere, Slovener, Kroater, Rutenere, Italiener og Serbere — men ogsaa andre Landes Arbejdere i eet Parti benævntes de »de fædrelandsløse«. I 1904 betegnede det kristelig-socialt Partis Ledere Socialdemokratiet som en Samling Pjalte, og da Partiet ikke alene optog Katoliker, men ogsaa de foragtede Jøder, opstod Betegnelsen »Jødesocialister«, »Jødeknægte« o. a. I det hele taget har det kristelig-socialt Parti i Østrig i

udstrakt Grad gjort Brug af Antisemismen. Socialdemokratiet gik da over til Kamp mod Kirken og opfordrede til Udtrædelse af den katolske Kirke.

Da Klassevalgretten til Rigsagsvalgene ophævedes, og den almindelige Valgret indførtes — 1907 — blev Socialdemokratiet det største Parti i Parlamentet. Det havde faaet 1 040 100 Stemmer, medens de kristelige kun fik 562 869 Stemmer, og ved næste Valg — 1911 — mistede det kristelig-socialt Parti næsten alle Mandater i Købstæderne. I Wien, hvor der i 1907 valgtes 20 kristelige Kandidater, blev der i 1911 kun valgt 4.

Socialdemokratiet, som ogsaa vilde have de kommunale Valgregler ændret, foranstaltede Demonstrationer, og saa sent som den 17. September 1911 blev der hugget ind paa et saadant Demonstrationstog med det Resultat, at der noteredes 3 Døde, 87 Saarede og 263 Arrestationer.

Hvor blodig en Uret Klassesystemvalgretten var, ses bedst af et lille Eksempel. Ved Kommunalvalgene i Wien 1912 fik Socialdemokratiet 118 526 Stemmer, det kristelig-socialt Parti fik, til Trods for at nogle Vælgere i Kraft af Klassesystemet stemte flere Gange, kun 120 817. Der var altsaa kun en Forskel paa ca. 2 000 Stemmer. Men da hver Vælgerklasse for sig valgte et bestemt Antal Repræsentanter, blev Resultatet at Socialdemokratiet fik 10 Mandater, medens det kristelige Parti fik 135.

Verdenskrigens Afslutning bragte som bekendt ogsaa Afslutning paa det nys omtalte Misforhold. Arbejderne skulde nu overalt anses for lige saa gode Samfundsborgere som de øvrige Befolkningslag. Socialdemokratiet maatte i mange Stater træde til og overtage de misregerede Lande. For saa vidt angaar Østrig, som jo er en Forbundsstat, d. v. s. at det bestaar af Lande (Provinser) med Selvstyre og Selvbestemmelsesret paa forskellige Omraader, blev Socialdemokratiets Krav om, at Wien skulde anerkendes som et selvstændigt Land indenfor Forbundet, gennemført. Paa denne Maade fik Socialdemokratiet ikke alene Magten i Wien, men det fik tillige Hjemmel til selv at kunne vedtage Foranstaltninger, der gjorde det muligt at gennemføre adskillige uvurderlige Forbedringer for den arbejdende Klasse; vi skal her kun pege paa, at det kommunale Boligbyg-

geri i Wien Verden over er anerkendt som en mesterlig Kommunalpolitik.

Fra det kristeligt-sociale Partis Side har der saaledes været et aargammelt Nag til Socialdemokratiet, og heri maa Aarsagen til den ukristelige Fremfærd over for Socialdemokratiet søges. Men Socialdemokratiet i Østrig er ikke udryddet. Det er, som det hedder i et Flyveblad, »Slaaet, men ikke besejret«. Der arbejdes videre, og det er med en vis glad Følelse, man læser den fra vore Kolleger modtagne Takkeskrivelse:

»I en Trængselstid har vi henvendt os til eder med Anmodning om Hjælp og Bistand til nogle af de Fagfæller, som paa Grund af Februarrevolten er kommet i bitter Nød.

Kolleger, vort Nødraab døde ikke ubesvaret hen. Ved eders paa sædvanlig varm, kollegial og solidarisk Maade ydede Nødhjælp, har I ikke alene lindret den bitterste Nød mange Steder, men har tillige bragt et nyt uforglemmeligt Bevis paa proletarisk — international Beredvilighed til at hjælpe.

Paa de understøttedes Vegne bringer vi vores Organisations Ledelse, der tog sig af Opgaven, og hver enkelt Medlem, som har deltaget i denne Solidaritetshandling til Understøttelse af nødlidende østrigske Fagfæller og deres beklagelsesværdige Familier, en varm Tak.

Det langtovervejende Flertal af de østrigske Lokomotivmænd giver eder det bindende Tilsagn, at de i Troskab er vedblevet at være det, de var: ikke alene Fagfæller, men ogsaa Proletarer, der nu som tidligere med et varmt Hjerte og fælles med alle Landes Arbejdere stræber mod et helligt Maal: Opbygningen af en bedre Samfundsordning.«

Disse Mennesker, som har været udsat for os uanede Forfølgelser, sværger Troskab til Socialdemokratiet, de har ikke givet op, de arbejder allerede paa Genrejsning. Er det ikke et Varsko til os andre om ikke at splitte vore Kræfter i indbyrdes Stridigheder. Splittelse indenfor Arbejderklassen har ingensinde været denne Klasse til Gavn; derfor bør alle de, som hylder Arbejderklassens politiske Synspunkter, tage Lære af, hvad udenlandske Kammerater er blevet bragt ud i.

For vor egen lille Kreds' Vedkommende er det os bekendt, at Medlemmerne i en Afdeling, som ikke lagde nogen særlig Soldaritetsfølelse for Dagen, dengang der samledes ind til

østrigske Kolleger, har vist adskillig mere Offervillighed ved en Indsamling til Kommuniparati. Vi har ganske vist opfattet dette mere som en Demonstration, et Udslag af Utilfredsheden med de tjenestemæssige Forhold, men vi mener dog at burde slutte disse Betragtninger med endnu engang at pege paa den triste Skæbne, der er overgaaet den arbejdende Klasse i en Række Lande. Saadant maa afskrække ethvert besindigt Menneske fra opløsende Tendenser, det bør tværtimod mane til Enighed.

### SJÆLLAND-FALSTERSKE STATSBAANE- PERSONALES BIBLIOTEK

blev stiftet for ca. 85 Aar siden af Direktøren for det daværende sjællandske Jernbaneselskab, Gustav Skram, som en Gave til Personalet. Det har tidligere været støttet af et aarligt Statstilskud, som senere er bortfaldet.

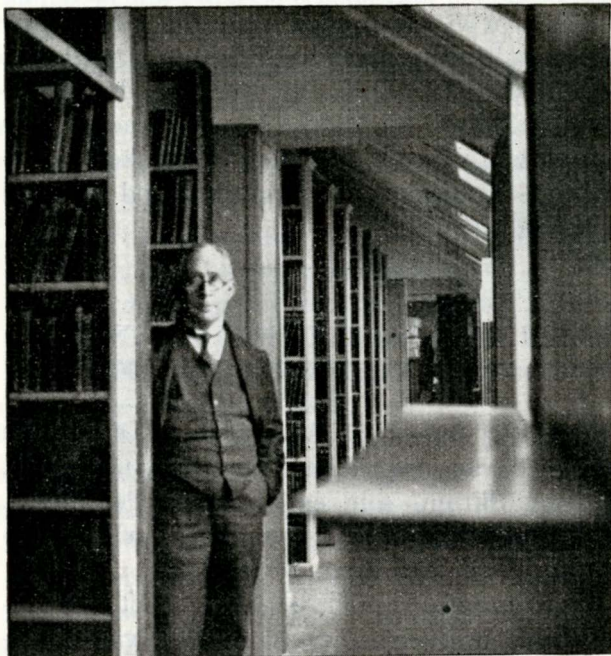
I en lang Aarrække har Biblioteket haft gratis Lokaler, men har nu siden 1913 været henvist til privat Lejemaal i Istedgade 3, og det flyttes nu til Bernstorffsgade 4 C, 2., i Administrationsfløjen paa Københavns Hovedbanegaard. Her er det aabent for Udlaan Tirsdag, Torsdag og Lørdag fra Kl. 16—17,15. Kontingentet er for ansatte i 1.—12. Lønningsklasse samt Jernbanelæger 1 Kr. pr. Maaned, alle øvrige Medlemmer 70 Øre pr. Maaned.

Ved Overflytningen til de nye Lokaler har man opnaaet saa gode Pladsforhold, at det har været muligt at opsætte Bøgerne i uafbrudt Rækkefølge, saaledes at ethvert Nummer efter Kataloget med største Lethed kan findes paa Reolerne.

Interessenterne kan derfor nu ligesom i de kommunale Biblioteker *selv udtage fra Boghylderne mellem de ca. 19 500 forskellige Værker*, det de ønsker at læse.

Ved Skranken afleveres de medbragte Bøger til Bibliotekspersonalet, der sletter dem paa den paagældendes Konto og udleverer en Mappe, hvori er indlagt Interessentens Kartotek kort og Bogseddel. Mappen benyttes ved Hylderne til at sætte paa Bogens Plads, medens dennes Titel og Indhold nærmere efterses. Viser Bogen sig ikke at være den søgte, sættes den paa Plads igen (det Sted hvor Mappen er anbragt) og nyt Forsøg kan gentages paa samme Maade, indtil

den ønskede Lektüre er fundet. Bøgerne afleveres derefter sammen med Mappen ved Skranken igen, hvor Personalet ekspederer dem færdig til Afgang.



*Særlige Foredele ved vort Bibliotek.*

Vort Bibliotek byder sine Medlemmer frit Valg mellem 19 500 Værker, medens de kommunale Biblioteker kun giver Publikum uhindret Adgang til ca. 8 000 forskellige Værker. ,

Vort Bibliotek har et gratis Noteringssystem, der giver enhver Interessent Ret til at lade sig notere for de nyeste og mest efterspurgte Bøger (2 ad Gangen) uden nogen Udgift, medens det i de kommunale Biblioteker koster 10 Øre for hver noteret Bog.

I vort Bibliotek kan enhver Interessent bytte 2 Bøger hver Gang uden Hensyn til Indhold og samtidig have 2 Bøger hjemme (altsaa et Laan paa ialt 4 Bøger), medens de kommunale Biblioteker ikke udlaaner mere end 1 Bog ad Gangen til hvert Medlem og 2 Bøger kun, naar den ene er en Fagbog.

Vort Bibliotek udleverer gratis Katalog med Tillæg til alle Medlemmer ved Indmeldelse og udsender aarlig Tillæg til alle uden Betaling, medens de kommunale Biblioteker tager Betaling baade for Hovedkatalog og Tillæg.

Vort Bibliotek anskaffer saa godt som alt, hvad der udkommer paa danske Forlag og samtidig mange betydelige Værker fra udenlandske Forlag paa Original-Sprogene, medens de kommunale Bibliotekers Anskaffelser er betydeligt hemmede ved Censur.

Endelig byder Biblioteket sine Medlemmer endnu en vigtig Fordel nemlig den fri Transport af Bibliotekets Bøger fra Tjenestested til Bibliotek og omvendt.

Denne Transport er saaledes arrangeret, at alle Medlemmer, Pensionister og Enker indbefattet, kan faa Bøger byttet paa alle Byttedage hele Aaret blot ved at aflevere dem paa Tjenestestedet, hvortil de sendes tilbage Dagen efter i byttet Stand. Og da de som tidligere nævnt er tilladt hvert Medlem at laane 4 Bøger og bytte 2 ad Gangen, behøver ingen af Interessenterne, saa længe de bliver i Biblioteket, at være uden Lektüre, idet de hveranden Dag stadig kan have 2 nybyttede Bøger til Gennemlæsning, medens de 2 andre er inde til Ombytning.

Biblioteket omfatter i Øjeblikket ca. 30 000 Bind fordelt paa ca. 19 500 Værker. 1931 udlaantes ialt ca. 74 500 Bind, 1932 ca. 74 800 og 1933 ca. 73 000 Bind. Antallet af Interessenter er 1 543, og Budgettet var 1933 16 593 Kr. 22 Øre.

Der er i den seneste Tid kasseret ialt ca. 6 000 Bind (Dubletter) som er bortskænket til: Centralkontoret for hjemløse Mænd 4 000 Bind, et Hjem for Kvinder 1 200, Dansk Forening i Berlin 200, til Danske i Flemsborg 375, dansk Forening i Brasilien 150 og Feriehjemmet paa Knudshoved 100 Bind.

Biblioteket ønsker nu særligt *Opmærksomheden henledt paa*, at nuværende og nye tilkommende Interessenter flittigt bør læse Kataloget og det dertil hørende Hovedtillæg og deraf gøre deres Uddrag.

Det er en stor Fejl *kun* at rekvirere Bøger efter Fagbladenes Fortegnelse eller de sidste Tillæg. Selv om der anskaffes flere Bøger af de sidst udkomne, er det naturligvis lettest at faa de ældre Bøger, der nu saa ofte forsømmes af Laantagerne. Katalogets Afsnit *B* og *C* bør ogsaa gennemlæses. Det indeholder en Mængde interessant historisk geografisk og anden populær-videnskabelig Læsning.

Bibliotekets Bestyrelse er for Tiden:  
Fhv. Trafikinspektør Harboe, Formand.  
Regnskabsfører Chr. Schmidt, 1. Distrikt, Næstformand.

Pakmester Fogsgaard Nielsen, København.  
Assistent A. Petersen, Charlottenlund.  
Bibliotekar: Trafikkontrolør J. A. Møller,  
Centralværkstedet, København.

Regnskabsfører: Fuldmægtig E. M. Petersen,  
Bogholderkontoret.

## VALG TIL SYGEEKASSEN

Der udskrives herved Valg til Statsbanepersonalets Sygekasse af 12 Bestyrelsesmedlemmer (og Suppleanter for disse).

Der skal af de bemidlede nydende Interessenter vælges en Gruppe paa 2 og af de ubemidlede nydende Interessenter en Gruppe paa 10 Bestyrelsesmedlemmer. Valget, der gælder for 4 Aar fra 1. April 1935 at regne, skal finde Sted i Februar 1935.

Samtlige Interessenter er — uden Hensyn til Bemidlethed — valgbare inden for begge Grupper af Bestyrelsesmedlemmer, men har kun Valgret inden for den Gruppe, de for Tiden tilhører.

Der vil snarest muligt blive udsendt nye Medlemskort med Angivelse af, om Interessenten er bemidlet eller ubemidlet. I Tvivlstilfælde indtil Kortenes Modtagelse kan fornøden Oplysning faas paa Sygekassens Kontor i Generaldirektoratet.

Kandidater, der ønskes opstillet ved Valg til Bestyrelsen, skal anmeldes for Sygekassens Kontor senest 15. December. Anmeldelsen skal være underskrevet af mindst 50, højst 75 Interessenter og indeholde Oplysning om, hvorvidt den eller de paagældende ønskes opstillet til Valg af de bemidlede eller ubemidlede Interessenter.

Opstillingen kan omfatte den eller flere Kandidater og er kun gyldig, naar de opstillede skriftligt har indvilget i Opstillingen. Samtlige under eet anmeldte Kandidater betragtes som hørende til een Liste og opføres paa denne i alfabetisk Rækkefølge. Ingen Kandidat kan opstilles paa mere end een Liste.

Det er tilladt at opføre Kandidater til Suppleanthverv særskilt paa Listerne.

De nærmere Regler for Valget findes som Bilag i Hæftet »Vedtægt m. m.«, der er fordelt til samtlige Interessenter.

Statsbanepersonalets Sygekasse, Oktober 1934.

E. Terkelsen,  
Formand.

## VÆRKET »DANMARKS JERNBANER«

Fra forskellige af vore Medlemmer har vi Tid efter anden modtaget Beklagelser over den Maade, hvorpaa Agenterne tegnede Subskription paa ovennævnte Værk.

Beklagelserne var paa et Omraade ens, nemlig at Agenterne altid fremstillede det, som om den Udgift, der var forbundet med Tegningen af Abonnement var Kr. 2,25 pr. Maaned, medens det viser sig, at Udgiften i Almindelighed er Kr. 4,50 pr. Maaned.

Vi har undersøgt Sagen ved en Henvendelse hos Forlaget og gjort opmærksom paa den noget »smarte« Maade, hvorpaa Tegningen foregik, men Forslaget kunde kun holde sig til de underskrevne Sluttedler og efter dem er der intet at bebrejde Forlaget, ihvorvel de be-

klagede, hvis enkelte Agenter skulde være noget uheldige med deres Arbejdsmaade.

Vi kan derfor kun opfordre Medlemmerne til at overbevise sig om, hvad det er, de skriver under paa, naar Sluttedlen forelægges, thi er den først underskrevet, er der ikke mere at gøre.

Ved samme Lejlighed oplyste Forlaget, at de Fotografier, der var indsendt privat, efterhaanden vilde blive tilbagesendt.

## OLIEHOLDIGT LEJEMETAL

I Amerika er man i de senere Aar kommet ind paa at fremstille Lejepander af pulveriseret Metal. Det findes i Handelen under Navnet *Oillite* og indeholder foruden de almindelige Bestanddele Kobber, Tin eller Zink en betydelig Mængde Smøreolie i Porerne. Overfladisk set ligner det nye Lejemetal de almindeligt kendte Lejemetaller, men holder man det nogen Tid i en varm Haand, mærker man en Olieudsvedning fra Metallet, og undersøger man det gennem en Lup, viser det sig, at Metallet er porøst. Paa Grund af dets betydelige Fordele i Sammenligning med almindeligt Lejemetal, som behøver særlige Smøreforanstaltninger, kan det ventes, at det vil revolutionere Metalindustrien. Metallets Porøsitet kan være saa stor, at Olieindholdet kommer op mod 40 pCt. af Metallets Rumfang.

I Lejer af olieholdigt Metal fremkommer automatisk en Oliehinde mellem Lejets Bæreplade og Akslen og tilpasser sig efter Omdrejningshastighed, Aksetryk og Temperatur. Det er muligt at binde en hvilken som helst Smøreoliekvalitet i Metallet, og i de fleste Tilfælde vil den i Fabrikationen tilførte Olie-mængde være tilstrækkelig til Lejet er udslidt. I Tilfælde, hvor der senere maa tilføres Olie udover Lejets oprindelige Olieindhold, kan der i Godset udspares en Hulhed, som tilføres Olie, der langsomt siver gennem Metallets Porer. Tab af Olie vil ikke forekomme, da der kun vil trænge saa megen Olie igennem, som er nødvendig for at danne Oliehinden.

Til Fabrikationen benyttes Kobber, Tin eller Zinkpulver, som ad elektrolytisk Vej er fremstillet i bestemte Kornstørrelser. Den ønskede Form faas ved Sammenpresning, som skal kunne foretages med en Nøjagtighed af mindre end en Hundrededel Millimeter. Tætheden bestemmes ved Pressetrykket.

Efter Presningen følger en Varmebehandling, hvor der under nøje Kontrol af Tid og Temperatur sker en Sammenhæftning af de mange Berøringspunkter mellem de utallige Korn indbyrdes. Derefter nedtrykkes det varme Leje i et Oliebad, hvor Porerne under Afkølingen fyldes med Olie.

Det ventes, at pressede Lejer af olieholdigt Metal vil betyde et billigt Produkt, da Arbejds løn og Metal tab ved Efterbehandling er udelukket. I Automobilindustrien har det nye Lejemetal allerede fundet stor Udbredelse.

**TRIPLE-EKSPANSIONS LOKOMOTIV**

Efter *The Locomotive* ved F. Spøer.

Paa Udstillingen i Chicago udstillede Delaware og Hudson-Jernbanen et Højtrykslokomotiv med Triple-Ekspansion. Det er, saavidt vides, det andet Lokomotiv, der overhovedet er bygget med Højtryks-, Mellemtryks- og Lavtryks-cylindre. Nævnte Bane har i de senere Aar prøvet forskellige Lokomotivtyper, deriblandt tre Kompoundlokomotiver med Vandrørsfyrkasse og henholdsvis 24, 27 og 33 Atm. Damptryk. Triple-Ekspansionslokomotivet har Hjulordeningen 2D, 1600 mm Drivhjul, 33 Atm. Damptryk og Kedel af samme Type som de foregaaende.

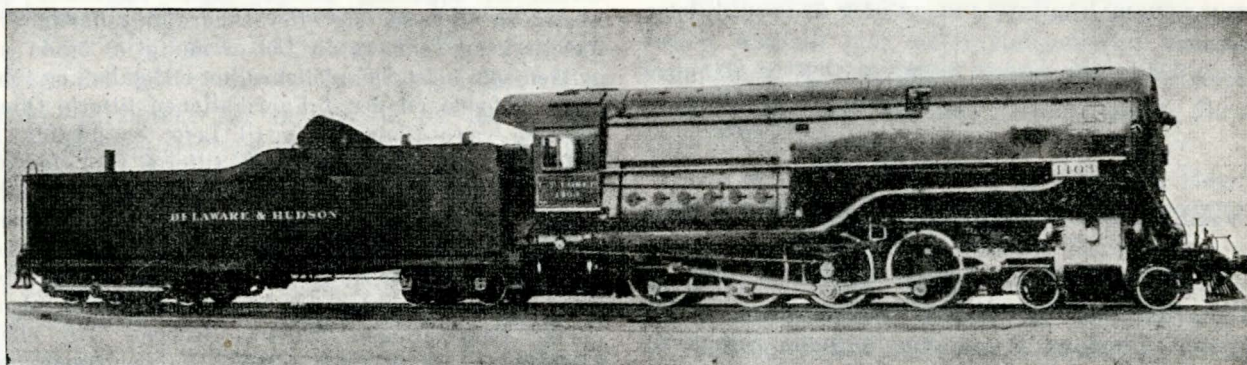
De første tre Lokomotiver med Vandrørsfyrkasse og Kompoundvirkning fik Numrene 1400, 1401 og 1402 og prøvedes paa Strækningsafsnit mellem Oneonta og Dante. Den thermiske Virkningsgrad, beregnet paa Tenderens Trækkekrog blev henholdsvis 8,73, 9,35 og 10,4 pCt. Virkningsgraden for Treganglokomotivet, som fik Nummer 1403, haves endnu ikke, men antages at være 12—13 pCt., en Forbedring paa 20 pCt. i Forhold til Nummer 1402.

Virkeliggørelsen af Triple-Ekspansions Systemet paa Lokomotiver har skabt en Række tekniske Problemer med flere hidtil ukendte Anordninger og usædvanlige Detailler. Der er fire Cylindre, een Højtryks-cylinder 500 × 800 mm, placeret under Førerhusets højre Side, een Mellemtryks-cylinder 700 × 800 mm under Førerhusets venstre Side, og to Lavtryks-cylindre placeret paa sædvanlig Sted ved Røgkamret udenpaa Rammen. Høj- og Mellemtryks-cylindrene er samlet i en støbt Blok og fastgjort paa Rammen

bag Fyrkassen; de to Lavtryks-cylindre er ligeledes en støbt Blok og danner Sadel for Røgkamret. Alle fire Cylindre virker paa det andet koblede Hjulpar, som det fremgaar af Billedet.

Vanskeligheden ved at fordele Dampen i fire Cylindre med nævnte Placering overvandt ved at anvende Ventilstyring med roterende Kamaksel, som driver fire Sæt Ventiler, eet paa hver Cylinder. Spørgsmaalet om Tilførslen af Friskdamp blev løst ved at lægge en isoleret, riflet Rørledning 200 mm i Diameter fra Overhøderen langs Maskinens højre Side til Højtryks-cylindren under Førerens Plads. For at drive Styringsmekanismen er Drivhjulenes Krumtappe udført som Vingekrumtappe, hvorfra den roterende Bevægelse for Højtryks- og Mellemtryksstyringen faas fra den højre Side, medens den venstre betjener Lavtryksstyringen. Fra Højtryks-cylindren gaar Dampen til Mellemtryksreciveren, som er dannet i Høj- og Mellemtryks-cylinderblokken og er i direkte Forbindelse med Indstrømningsventilerne paa Mellemtryks-cylindren. Fra denne gaar Dampen gennem et isoleret Rør til Lavtryksreciveren i Lavtryks-cylinderblokken.

I Lavtryksreciveren findes en Igangsætningsventil. Den aabner gennem en Reduktionsventil Adgang for Kraftdamp til Lavtryks-cylindrene og spærrer samtidig for Dampen fra Mellemtryks-cylindren, som da gaar ud i Atmosfæren. Til Mellemtryks-cylindren ledes Kraftdamp gennem en fjederbelastet Ventil, som lukker, naar Trykket overstiger 12 Atm. Lokomotivet arbejder da som simpel Maskine; Damptrykket bliver under Igangsætning fuldt Kedeltryk i Højtryks-cylindren, 12 Atm. i Mellemtryks-cylindren og



*Lokomotivets Dimensioner:*

Cylinderdiameter Ht. ....	500 mm	Hedeflade i Rørene .....	311,0 m <sup>2</sup>
— Mt. ....	700 mm	Fordampningshedeflade .....	405,7 m <sup>2</sup>
— Lt. ....	830 mm	Overhedeflade .....	100,0 m <sup>2</sup>
Slaglængde .....	800 mm	Totalhedeflade .....	505,7 m <sup>2</sup>
Drivhjulsdiameter .....	1600 mm	Risteflade .....	7,0 m <sup>2</sup>
Adhæensionsvægt .....	106,5 t	Damptryk .....	33 at
Tjenestevægt .....	174 t	Tenderens Vandbeholdning .....	53 m <sup>3</sup>
Total Højde .....	4770 mm	— Kulbeholdning .....	16 t
Indvendig Kedeldiameter .....	1730 mm	— Tjenestevægt .....	126 t
Kedelrørens Diameter .....	50 mm	Trækkekraft (simpel) .....	42 t
Overh. Kedelrørens Diameter .....	138 mm	— (kompel) .....	34 t
Kedelrørens Længde .....	4575 mm	— (Hjælpemaskinen) .....	8,1 t
Hedeflade i Fyrkassen .....	94,7 m <sup>2</sup>	— (total) .....	50,1 t

6 Atm. i Lavtrykscylindrene, hvorved Trækkekraften bringes op fra 34 t til 42 t.

Højtrykscylinderens Indstrømningsventiler er 220 mm i Diameter med største og mindste Løftehøjde paa henholdsvis 26 og 13 mm. Udstrømningsventilerne er 240 mm. Styringen giver foruden fuld Indstrømning fem Fyldningsgrader for Fremadkørsel: 66, 58, 50, 43 og 36 pCt. og for Baglænskørsel kun 66 og 36 pCt. foruden fuld Indstrømning. De koblede Hjul løber i Rullelejer, 356 mm lange og 330 mm i Diameter.

Kedlen er en Kombination af en Vandrørs- og en almindelig Lokomotivkedel. Fyrkassen og Fyrkassekappens Dørflader samt Rørvæg, Sadelplade og Rundkedel er udført paa sædvanlig Maade og afstivet med Støttebolte. Sidevæggene bestaar af 250 Stk. Vandrør, 63 mm i Diameter med tilhørende cylindriske Tromler; to Vandtromler forned 545 mm og to Dampsamlere foroven 782 mm i Diameter. I Rundkedlen findes 155 Stk. 50 mm Kedelrør og 52 Stk. 138 mm Overhederkedelrør med en Længde af 4 575 mm. Overhederen er en Schmith-Overheder med lange Elementer, som rager ind i Fyrkassen.

Tenderen hviler paa to Trucker. Paa den bageste, som er 3-akslet, findes en Hjælpemaskine til at assistere under Igangsætning og paa stærke Stigninger. Det er en almindelig Tvillingmaskine med 225 × 250 mm Cylindre. Med Højtryksdamp udvikler Hjælpemaskinen en Trækkekraft af 8,1 t.

## JERNBANEVUGNE MED 200 TONS BÆREEVNE

En af Verdens største Jernbanevogne er for kort Tid siden bygget paa *Cravens Carriage and Wagon Co.* i Sheffield paa Bestilling af Sovjet Rusland. Den har en Bæreevne af 200 Tons og er konstrueret til Transport af svært Maskingods: Turbiner, Transformatorer, Kondensatorer o. l. Vognens Egenvægt er 80 Tons.

Den er bygget helt af Staal og monteret paa fire 6-hjulede Truckere med 3,05 m Hjulafstand. Hvert Truckpar har mellem Bæretappene en Afstand af

4,575 m og bærer en Sadel, paa hvilken Hovedbæretappene med den derpaa hvilende Platform er anbragt i en indbyrdes Afstand af 18,3 m. Dette Arrangement sørger for den nødvendige Bøjelighed til at kunne løbe gennem Kurver med 40 m Radius. Paa de ydre Bufferplanker er anbragt Buffer og Skruekobling af sædvanlig Type i en Højde af 1,075 m over Skinnerne i tom Tilstand.

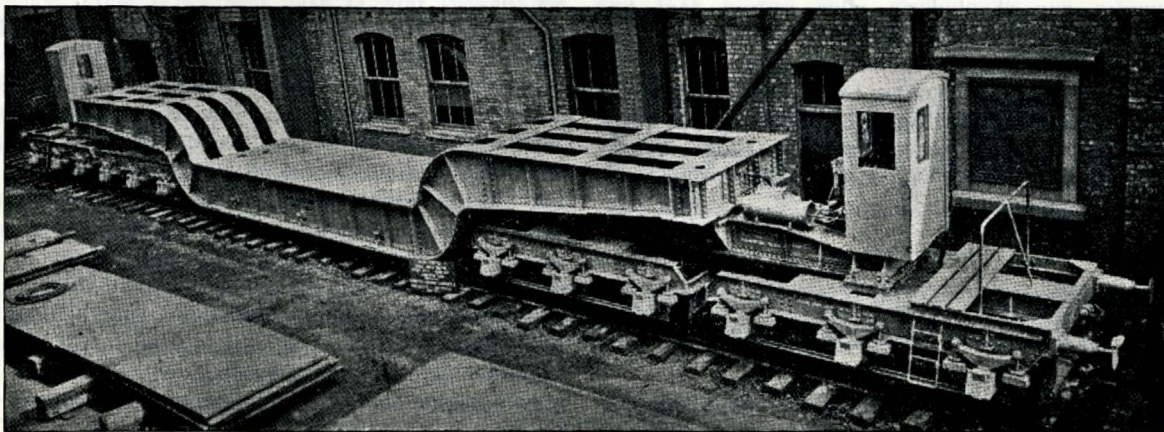
Spormaalet er det russiske Normalspormaale, 1600 mm; Længden over Bufferne er 28,5 m. Platformen er 19,1 m lang, 2,4 m bred og Forsænkningen er 7,2 m lang. Taget paa Bæretappene naar op til en Højde af 3,7 m. Akselhalsene er 275 mm lange og 150 mm i Diameter. Paa Akselkasserne, som er staaletøbte, hviler Truckrammen affjedret ved Bladfjedre og Hjælpefjedre af Gummi; Vognen er udrustet med Westinghouse-Tryklufsbremsen samt Haandbremse. Fra Midlesbrough sendtes Vognen adskilt i syv Dele ad Søvejen til Rusland.

## PRØVEKØRSEL MED MOTOREKSPRESSEN BERLIN—KÖLN

Som forlængst behudet har de tyske Rigsbaner besluttet at gennemføre smaa, hurtige Tog mellem de største Byer i Tyskland. Mellem Berlin og Hamborg kører den »Flyvende Hamburger« med en Rejsehastighed af 124 km/T.

I August Maaned kørtes den første officielle Prøvetur med Motorekspresen Berlin—Köln. Turen blev lagt over Strækningen Berlin—Stendal—Hannover—Hamm—Duisburg Düsseldorf. Kl. 7,30 afgik Toget fra Charlottenborgstationen i Berlin og gennemførte den 575 km lange Fart uden Standsning med Ankomst til Köln nøjagtig til den fastsatte Tid: Kl. 12,20.

Til at gennemløbe de 575 km brugtes 4 Timer 50 Min.; det giver en Gennemsnitshastighed af 118,9 km/T., endskønt Farten flere Steder paa visse Strækningssnit og gennem Stationerne maatte sættes ned. Strækningen Wustermark—Hamm (400 km) tilbagelagdes med en Gennemsnitshastighed af 134 km/T., og Maksimalhastigheden var i længere Tidsperioder 160 km/T. Prøveturen blev gennemført uden



Russisk Specialvogn med 200 Tons Bæreevne.

Forulempning af den planmæssige Trafik. FD-Damp-togene, som bestaar af ca. 25 Vgl., bruger med flere Standsninger undervejs dog kun 1 Time 40 Min. mere.

Kl. 15,04 kørtes tilbage til Berlin med Ankomst 19,54. Generaldirektør Dr. Dormüller stiller i Ud-sigt, at Hastigheden kan bringes op til 200 km/T., og at Rejsetiden Berlin—Køln kan formindskes til 4 Tim. 30 Min. under den Forudsætning, at andre Tog maa holdes tilbage eller vige for Motorekspressen og nødvendige Sporomlægninger maa finde Sted.

## LOKOMOTIVKEDELEKSPLOSION

Det hører heldigvis til Sjældenheden — i hvert Fald i Europa — at høre om Eksplosion af en Lo-komotivkedel. En saadan fandt Sted i Sommer paa et Lokomotivdepot i Joensuu, Finland. Et Persontogs-lokomotiv af amerikansk Fabrikat var efter afsluttet Tur hensat i Remisen. En Time senere hørtes en vold-som Detonation, og en mægtig Dampsjøle slog i Vejret gennem et stort Hul i Remisetaget. Man skyndte



Lokomotivremisen efter Eksplosionen.

sig til Remisen, som heldigvis var forladt af Perso-nalet, og konstaterede, at Dampdomen paa nævnte Lokomotiv var eksploderet eller rettere sagt var sprængt bort fra Kedlen, saaledes at den Del af Rund-kedlen, hvortil Dømen var fæstnet med Nagler, var revet af og fulgte med paa Luftfærden ca. 100 m i Vejret. En grundig Undersøgelse viste, at flere Nag-ler havde været knækket forinden Eksplosionen. Kedlen var af lettere Type med 12 Atm. Damptryk og 30 Aar gammel.

## ER DAMPMASKINEN VED AT TAGE TETEN SOM SKIBSMASKINE?

Som bekendt har Dieselmotoren faaet en stor Udbredelse som Fremdrivningsmaskine i Skibe, og det ikke alene paa Grund af dens høje Virknings-

grad, men tillige af dens mindre Vægt og mindre Pladsbehov end Dampanlæg. Dieselmotoren har ført med sig, at alle Kræfter sættes ind paa, at Dampen skal kunne hævde sig i Kapløbet, og Højtryksdamp-anlæg begynder nu at vise sig som en farlig Kon-kurrent.

Ifølge tyske Blade bygger et tysk Firma, Wagner Højtryks-Dampturbine-Aktieselskab, nu driftssikre Dampturbineanlæg med et Damptryk af 45 Atm., der er lige saa billige i Drift som Dieselmotoren, og der spares med Dampturbinen endnu mere Vægt og Plads. Det opgives, at ovennævnte Firmas Turbine-anlæg kun vejer 9 kg/H.K., og saa er endda Kedlens Vandindhold medregnet. Konstruktørerne mener, at der er Mulighed for at bygge et driftssikkert Anlæg med en Vægt af kun 6 kg/H.K. En saadan Kraft-ydelse pr. kg Vægt forekommer ellers kun med Ben-zinmotorer, men disse maa for store Anlægs Vedkom-mende lades ude af Betragtning, da Brændstofom-kostningerne er for store.

Wagner Højtryks-Dampturbinen er nu den lette-ste Skibsmaskine og besidder yderligere den Fordel overfor Motoren, at dens Gang ikke fremkalder Støj eller Rystelser, og den har tillige længere Levetid. En ny tysk Toldkrydser er udrustet med et Wagner Højtryks-Dampturbineanlæg med en Turbine paa 300 H.K. I dette er saavel i Kedlen som i Maskinen anvendt Letmetal, hvor det er gørligt, og det har i Forbindelse med Konstruktionen medført, at Vægten er kommet ned paa 9 kg/H.K. Turbinen har kun et meget lille Skovlhjul, men løber til Gengæld 21 000 Omdr./Min. Resultaterne med denne har ført til, at to nye Toldkrydsere med Turbineanlæg paa 1600 H.K. er under Bygning. *Mr. Steam.*



Ærede Redaktør!

Har De hørt, at den lille Lokomotivmester er bleven Dannebrogsmænd? Han har faaet sit Kors at bære.

Ja, ser De, Hr. Redaktør, det var egentlig ikke i første Omgang tiltænkt ham, men en af vores gamle, vel-tjente Kammerater, saa det er jo saadan en Slags brugt Dannebrogskors, den lille lille Lokomotivmester har faaet overrakt, men han er himmelhenrykt over den tilfældige Ære, der er overgaaet ham. Ser de, Hr. Redaktør, jeg skylder Dem selvfølgelig en Forklaring over Udtalelsen om den gamle Kammerat og Kollega, som Korset først var tiltænkt, han hedder forresten Gustav., men kan De tænke Dem, Hr. Redaktør, at da Maskiningeniøren spurgte, om han vilde modtage Dannebrogskorset for lang og tro Tjeneste ved D. S. B., saa sagde han: »Nej, det ved Gud jeg ikke vil.« »Men hvorfor dog?« spurgte Ingeniøren uhyre forbavset. »Nej, jeg skal saamænd sige dem, Hr. Ingeniør, jeg er nemlig Medlem af en Forening, hvor det er forbudt at modtage Dingeldangel til Paahæng paa sin Person, og saa en Ting til, jeg har hørt, at det for-trinsvis blev uddelt til Folk med skjulte Fejl, saa det er



ikke noget for mig. »Ja, saa maa De undskylde, Hr. Lokomotivfører, saa maa jeg se og finde en anden.«

Er det ikke underligt, Hr. Redaktør, at en gammel stabil Kammerat og Kollega afslaaer en saa stor og ophøjet Ære. Hvad siger De, Hr. Redaktør, mener De virkelig, det var den rigtige, der fik Korset og havde gjort sig fortjent dertil. Ja, naar jeg nu tænker mig om, Hr. Redaktør, saa maa jeg selvfølgelig indrømme, at i de ca. 13 Aar, han har været her ved Depotet, har hans Gerning i Dagliglivet sat sig tydelige Spor i den forløbne Tid. Ser De, Hr. Redaktør, for ca. 13 Aar siden overtog den lille Lokomotivmester Chefstillingen her ved Depotet, hvor Personaleantallet var fuldtallig, og en Remise, der skinnede af Properhed, og fuld af Dampheste, der sprudlede af Sundhed og Kraft. Ja, Hr. Redaktør, han var vel nok heldig, hvad? Men nu skal De høre hans Fortjenester igennem de ca. 13 Aar, han har været her. Ser De, Personaleantallet er halveret og suppleres paa Tjenestelisten med afdøde Tjenestemænd, naar det kniber rigtig haardt med Personale (hvad det gør hver Dag) eller Togen maa aflyses, fordi han mangler Personale til at betjene Maskinerne. Og ved De hvad, vor renlige og pæne Remise er lavet om til et Hospital for bovlamme Krikker, hvor Renlighed og Orden er bandlyst. Ja, De synes maaske, det er en underlig Maade at gøre sig fortjent til et Dannebrogskors paa, men det maa jo være os, der ikke forstaa Tidens Udvikling.

Men nu skal De høre det mest underlige om, hvorledes Skæbnen spiller sit underfulde Spil. Samme Eftermiddag som den lille Lokomotivmester ved en større Højtidelighed, hvor baade Stevedorer og Ingeniører, en syg Lokomotivfører og Kontorpersonale er repræsenteret, faar overrakt Dannebrogskorset for lang og tro Tjeneste med tilhørende Taler og Lykønskninger, da kører vor gamle Kammerat og Kollega med en dovlam Krikke over Skinnevejen. Forsinkelser og Reparationer over Vejstrækningen medførte, at den hovlamme Krikke maatte strække ud, hvor Banen var fri, men desværre, man frister ikke Ligegyldighed og Lykken forgæves. Med en Fart af ca. 95 km tabte den bovlamme Krikke sin ene Sko (Smedemesteren var gennem Reparationsbogen — 4 Dage før Uheldet skete — advaret om, at Krikken havde en løs Sko, men Staklen skulde fortsætte) og kun den gamle Kammerats Aandsnærværelse og Pligtopfyldenhed i Forbindelse med det Held, at Skoen tabtes i den udvendige Kurve af Vejsvinget, reddede den farlige Situation. Havde Skoen været tabt i den indvendige Kurve, havde sikkert Krikken med baade Kusk og Tjener samt dem bagi Vognen havnet i Grøften.

Mange Menneskeliv hang i nogle faa Sekunder i en Silketraad, og et Fejlgreb fra Manden med Ansvar, vilde have foraarsaget en Ulykke, der var Tifold større i Uhygge og Omfang end Vigerslevulykken.

Ja, Hr. Redaktør, Livet og Skæbnen er underfuld, mens de fester for den lille Lokomotivmester, som maaske i Festens Rus glemte den hovlamme Krikke med den løse Sko, saa sidder vores gamle Kammerat og Kollega paa Uriasposten, og da Faren er overstaaet og den gamle hovlamme Krikke er bragt til Standsning, rystende over alle Lemmer efter at have staaet Ansigt til Ansigt med Dødens kolde Favntag, saa siger vor Kammerat stille og rolig: »Vi gjorde jo kun vor simple Pligt.«

Ja, jeg skal nu slutte denne begivenhedsrige Dags Oplevelser, men jeg kan ikke slutte uden at tænke paa Kammeratens Udtalelser om Foreningen og de skjulte Fejl. Men Hensyn til Foreningen, saa kommer Dannebrogsmanden nemt om ved det, fordi han er uorganiseret, han har nemlig aldrig været Medlem af en Fagforening, og det er han stolt af. Med Hensyn til de skjulte Fejl, som et saadant Kors skulde dække? Hvad siger De, Hr. Redaktør, skulde det være et stort? Ja, vi har maaske vores egen Mening derom, men den beholder vi for os selv.

Med Hilsen og Haandslag.  
Deres ærbødige  
*Peter Syvtal.*

## JERNBANELÆGER

Jernbanelæge H. Tange-Jessen, 1 D 1 Lægedistrikt, København, flytter den 31. Oktober d. A. til Ndr. Fasanvej Nr. 180, 1. — Telefon, Taga 3837, er uforandret.

Konsultationstiden ændres til Kl. 13—14 (Fredag til lige Kl. 18—19).

## TAK

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mand, pens. Rangermester A. H. Andresens Sygdom, Død og Begravelse.

En særlig Tak til Personalet i Tdr. og Es.

Paa Familiens Vegne  
*Nielsine Andresen.*

Min bedste Tak for al venlig Opmærksomhed, der vist mig ved mit 40 Aars Jubilæum og min 65 Aars Fødselsdag.

*Valde Hansen,*  
Aarhus.

Hjertelig Tak til alle, som udviste Deltagelse ved Moders Begravelse.

*J. A. Jensen,* Lokomotivfører,  
Roskilde.



*Udnævnelse fra 1.—11.—34:*

Lokomotivfyrbøder K. K. Kristensen, Aarhus H, efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivmester II i Masned-sund (min. Udn.).

*Forflyttelse fra 1.—11.—34:*

Lokomotivfører T. Nørgaard, Struer, efter Ansøgning til Aalborg.

*Tildeling af Funktion som Depotforstander:*

Lokomotivfører U. Sørensen, Skern, efter Ansøgning ifølge Opslag fra 1.—12.—34 med Station som hidtil.

*Afsked:*

Lokomotivfører A. Zachariasen, Langaa, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—34 (min. Afsked).

Lokomotivfører A. G. Wienecke, Korsør, efter Ansøg-

ning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—1.—35 (min. Afsked).

*Dødsfald:*

Lokomotivfører H. Poulsen, Aalborg, den 14.—10.—34.

*Ordensdekoration:*

Lokomotivmester I H. P. Baunsgaard, Nyborg, er af H. M. Kongen under 15.—10.—34 udnævnt til Dannebrogsmænd.

**STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER**

m. v. i September Maaned 1934 samt i Tidsrummet April—September 1934 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1933 i runde Summer.

	September Maaned		1934	
	1934	1933	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	4 390 000	4 800 000		*)410 000
Gods- og Kreaturbefordring .....	3 730 000	3 630 000	100 000	
Postbefordring .....	510 000	440 000	70 000	
Andre Indtægter .....	470 000	460 000	10 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>9 100 000</b>	<b>9 330 000</b>		<b>230 000</b>
Driftsudgifter .....	9 200 000	8 870 000	330 000	
Afskrivning .....	510 000	480 000	30 000	
Forrentning .....	850 000	850 000		
<b>Udgifter i alt .....</b>	<b>10 560 000</b>	<b>10 200 000</b>	<b>360 000</b>	
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>1 460 000</b>	<b>870 000</b>	<b>590 000</b>	
	April—September		1934	
	1934	1933	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	31 050 000	27 850 000	3 200 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	20 740 000	20 740 000		
Postbefordring .....	3 080 000	2 610 000	470 000	
Andre Indtægter .....	2 590 000	2 370 000	220 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>57 460 000</b>	<b>53 570 000</b>	<b>3 890 000</b>	
Driftsudgifter .....	52 970 000	49 870 000	3 100 000	
Afskrivning .....	3 050 000	2 850 000	200 000	
Forrentning .....	5 020 000	4 530 000	490 000	
<b>Udgifter i alt .....</b>	<b>61 040 000</b>	<b>57 250 000</b>	<b>3 790 000</b>	
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>3 580 000</b>	<b>3 680 000</b>		<b>100 000</b>

\*) Betaling for Befordring af Skolebørn, ca. 1 000 000 Kr., faldt i Aar i August, ifjor i September.

*D. S. B. September 1934.*

Personbefordringsindtægten viser i Forhold til September 1933 en Nedgang paa 410 000 Kr. I September 1933 blev der imidlertid ført til Indtægt et Beløb paa 960 000 Kr. for Befordring af Skolebørn i Sommeren 1933, medens Betalingen for den tilsvarende Befordring i Sommeren 1934 er blevet ført til Indtægt i August Maaned. Naar Hensyn tages hertil og til Stigningen i Indtægten af det forøgede Antal Automobilruter, har der været en reel Stigning i Personbefordringen paa Banerne paa ca. 400 000 Kr. (ca. 10 Procent).

Godsbefordringsindtægten er 100 000 Kr. større end i September 1933. Stigningen hidrører dog kun fra Forskydninger i regnskabsmæssige Afviklinger, og der er i Realiteten en Mindreindtægt paa ca. 100 000 Kr. Paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning af 80 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 330 000 Kr. Stigningen hidører i det væsentlige fra Stigning i Reguleringsstillægget, Merudgifter til den forøgede Rutebildrift og til Brændsel samt Udgifter til Fortsættelse af Sporarbejder (Udretning af Kurver) og endvidere fra Forskydning i Betalingsterminerne for enkelte Udgiftsposter.

**STATSBANEPERSONALETS  
BIBLIOTEKER**

Si - Paletter Jyl - Fyn

**Nye Bøger.**

17148 16201 Brun, Jørg.: Støverne.  
17149 16216 Nielsen, Ebbe: Drengen fra Dalen.  
17150 16219 Rehlund, V.: De lange Dreng.  
17151 16223 Westermann, J. F. C.: Den gaadefulde Luft.  
17152 16224 Vibe, J.: Bavenhøjens Hømmelighed.  
17153 16204 Duurloo, E.: Zigeunerpigen.  
17154 3240 Seguin, A.: Den sorte Robinson.  
17155 16222 Westergaard, A. C.: Søgutter.  
17156 16205 Ellis, E. S.: Overfaldet paa Ranchen.  
17157 16208 Gjedde, Musse: En gammeldags Kusine.  
17158 16198 Binney, H.: Det blaa Lyn.  
17159 16199 Bridges, T. C.:  
17160 16200 do.: Tanghavets  
17161 16202 Chaundler, C.: Top tar en  
17162 16221 Strang, H.: Bjærgenes  
17163 16214 Mann, E.: Ole flyver over  
17164 16212 King, J.:  
17165 16215 Moore, D.:  
17166 16217 Petersen, A. H.:  
17167 17620 Steffensen, H.: Vi, der plantes  
17168 16203 Dimmock, F. H.:  
17169 16186 Østlund, H.: Vi arme  
17170 Nielsen, K. F. L.: En lykkelig  
17171 16181 Nilsson, F.: Ulv i

17172 16172 Carlsen-Skiødt, J. C. A.: Storhandler Olav Bygstad.  
17173 16213 Koch, L.: Vi flyver over Ishjørnens Land.  
17174 16206 Mayne, Reid: Den gule Ulv.  
17175 16197 Berthet, E.: Urskovens Søn.  
17176 16207 Farbror Haagen fortæller.  
17177 16184 Thuborg, A.: Dem vi elsker.  
17178 16227 Røith, J.: Kun een Gang Vaar —  
17179 16241 Golding, L.: Silvers  
17180 Lewis, E. F.: Unge Fu fra Øvre Yangtze.  
17181 16248 O'Flaherty, L.: Huset af røden Guld.  
17182 16234 Duhamel, G.: Notaren i le'Havre.  
17183 16250 Reerslev, S. A.: Hvordan de Magstrup Bønder valgte Præst m. fl.  
17184 16228 Benson, R. H.: Det usynlige Lys.  
17185 16252 Russell, A. J.: Et ved jeg.  
17186 Jürgensen, J.: Høvdingesønnen.  
17187 16270 Nielsen, B. V.: Lillen rider —  
17188 16179 Lütken, V.: Gnisten.  
17189 16233 Dahl, Valborg: »Lykke«.  
12258e 10714e Rolland, Romain: Den fortryllede Sjæl. IV.  
15159c Sjolochoff: Stille flyder Don. III.  
17190 16183 Rude, C.: Ellinor.  
17191 16175 Hørlyck, H.: Da Ebba skulde være Sangerinde.  
17192 16176 Bentzon, I.: Rulle.



**50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi**

**Charles A. Hansen**  
Vesterbrogade 35  
Telf. Eva 692

**Klædning** **Vinterfrakke**

De vælger efter Deres Smag blandt 300 udsøgte engelske og skotske Stoffer og vi syr det efter Deres Ønske som **fineste HAANDSYET SKRÆDERI** fra Kr. 160,—.

Skrædersyet Maal-Konfektion med Efterprøvning i engelske og danske Stoffer fra ..... Kr. 98,—.

De Herrer Tjenestemænd tilbydes Konto til kontante Priser.

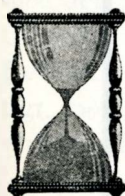
**Statsbanetjenestemænd bør forsikre i  
Statsbanepersonalets Brandforsikrings- og Understøttelses-Forening.**

**Brand- Indbrudstyveri- og Familieansvarsforsikring**

Foreningen har uddelt ca. 234400 Kr. i Understøttelser. Ulønnede Tillidsmænd over hele Landet.

**Ekspeditions-kontor: Vesterbrogade 26, København, Telef. 66 26.**

*Lav Præmie — Uden Gensidighed — Kulant Erstatning*



**Københavns Begravelses Service,**

Slotsgade 29, Telf. Nora 7703,

arrangerer en smuk Begravelse med alt iberegnet for Kr. 225,00. Hertil leveres:  
1 stor, smuk, hvidlakeret Kiste, Gravsted i 20 Aar, Gravning, Kapel med Lys, 4 grønne Træer,  
2 Kandelabre, Sangkor, Orgelspil, Kørsel med smuk Ligvogn, Ligklædning, 100 Stk. Sange efter eget  
Valg, meget smuk Kistedekoration, samt den mest samvittighedsfulde Betjening i alle Retninger.

**Alle Papirer ordnes gratis. Nora 7703.**

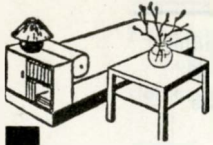


Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 7. November 1934.

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:  
Reventlowgade 28, København V.  
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.  
Postkonto 20 541.



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

som udelukkende køber Møbler

Soveværelser fra Kr. 450

Eg Spisesstuer > > 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.

**Marketenderiet**

i Centralværkstederne og Godsbanegaardens  
Lokomotivremise anbefales.

DRIFTSUDVALGET



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 Læges og Sygekasserecepter.

Fotografiske Artikler. — Ure. — Ur-Reparationer.

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

**DAME- & HERRE-SALON**  
Jagtvej 30.  
Hurtig, proper og reel Betjening.  
Alt til rimelige Priser.  
NB. Klipping 75 Øre.  
Nye, mod. Apparater til Permanent.  
Ærbødigst Anthon Pedersen.



**Hyg. Gummivarer — Modersprøjter.**

Brochure om Pessarier, Børnefødslernes Begrænsning, samt vort rigt illustrerede Katalog sendes gratis og diskret mod 35 Øre i Frimærker til Eksportomkostninger.

**Amk. Gummi-Industri, Afdl. D.** Vestergade 3.  
København K.

**Møbellageret „FIDUSEN“**  
(J. WILLUMSEN)

Oehlenschlägersgade 29 - Telefon Vester 8546

Nye Møbler i alle Stilarter Brugte Møbler tages i Bytte

- Eget Snedkerværksted -

Overslag og Tegninger gives

Lempelige Betalingsvilkaar

**Denny Laanebank** A/s Vestre Boulevard 9-11  
Telf. 438 og 9708

Laan til Tjenestemænd mod Kautionsforsikring. Selvskyldnerkaution, solidrisk Ansvar eller anden Sikkerhed. — Anerkendt af Staten, Københavns Magistrat og Frederiksberg Kommune som berettiget til at modtage Lønfor-skrivninger fra Tjenestemænd.

**Brødr. Braun's**  
**Kentucky Skraa**

**BLOMSTER**  
„Eranthis“  
Enghaveplads 11.  
Telefon Vester 8537  
**Kistedekorationer**

Øjet faar Hvile  
i „Brillen“ fra Thiele.  
I 115 Aar „Briller“ Købmagergade 3.  
Sammenlign vore Priser og Tilpasning med andres og døm selv.  
Leverandør til Sygekassen.

Fællesforeningen for  
Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:  
**15 Njalsgade 15**

København

Telef. 4015. Telef. 4016

**ALBANI**  
PILSNER OG LAGER  
ØLLET DER SMAGER



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