



Nº 10

20. Maj 1942

42. Aargang

### HELBREDET OG DE SKÆRPEDE TJENESTEFORHOLD

Efter at vi i sidste Nummer af Bladet har omtalt de ganske usædvanligt lange Tjenester, Lokomotivpersonalet efterhaanden maa tage, i større Udstrækning end man nogensinde tidligere har kendt, er der blevet forelagt os det Spørgsmaal, om der haves noget Kendskab til, hvorvidt disse Tjenester har haft nogen skadelig Indflydelse paa Lokomotivpersonalets Helbredstilstand. Man har i saa Henseende henvist til, at der i den senere Tid skal være forekommet adskillige Tilfælde, hvor Kammerater er afgaaet ved Døden i en forholdsvis ung Alder.

Hertil maa vi svare, at Redaktionen ikke ligger inde med Materiale til helt afgørende Bedømmelse af dette Forhold. Men naar man tager i Betragtning, at Lokomotivtjenesten som Helhed er blevet stærkt rationaliseret den sidste halve Snes Aar, særligt med Hensyn til Maskinløbene, hvor det nu drejer sig om den mest yderliggaaende intensive Udnyttelse af Lokomotiverne, saa Personalet maa skifte Maskine i et ganske andet Omfang end tidligere, hvad der desværre bl. a. medfører, at Vedligeholdelsesstanden ikke altid er, som den burde være, kan der vel nok formodes at være nogen Sammenhæng mellem den stadig skærpede Tjeneste og de forekomne Dødsfald i en som det synes for ung Alder.

Ved Artikler her i Bladet er det for en Del Aar siden omtalt, at tyske Videnskabsmænd paa Grundlag af et meget omfattende Undersøgelserarbejde har fastslaaet, at Lokomotivpersonalet i langt større Grad end den øvrige Befolkning er udsat for Hjertelidelser, og dette ikke blot i større Antal, men ogsaa i Henseende til sværere Tilfælde. En stor Del af de hos den almindelige Befolkning konstaterede Hjerte-

svagheder skyldes nemlig Fejl ved Hjerteklapperne, en Lidelse der næsten intet betyder blandt Lokomotivpersonalet, som inden deres Ansættelse er underkastet omhyggelige Undersøgelser; det er derimod Aareforkalkning, der først og fremmest medfører Lokomotivmændenes Hjertesygdom. Professor Dr. med. Jarløv holdt i sin Tid et Foredrag netop angaaende disse Forhold. Han nævnte, at det er almindeligt bekendt, at Lokomotivpersonalet paa Grund af deres stadigt skiftende Tjeneste og megen Nattjeneste ofte lider af Fordøjelsesforstyrrelser, og han oplyste, at svære Temperaturforandringer, langvarige Strabadser og tilfældige Sygdomme bidrager til at svække Organismens Modstandskraft og bane Vejen for Aareforkalkning. Professoren kom i sit Foredrag ogsaa ind paa, hvad der burde gøres for at beskytte Lokomotivpersonalet i saa Henseende. Som det første og betydningsfuldeste maatte der sørges for fornøden Hvile. Professoren henledte i denne Forbindelse Opmærksomheden paa den Kendsgerning, at Træthed, der skyldes Muskelanstrengelser, i Reglen medfører en tung og rolig Søvn, hvilket imidlertid ikke er Tilfældet med den Træthed, som skyldes Hjerneanspændelse, og det er jo hovedsagelig denne Form for Træthed, der er Tale om for Lokomotivførernes Vedkommende. Han fandt det karakteristisk, at en Lokomotivfører en Gang havde sagt til ham: „Jeg mærker aldrig Træthed, naar jeg kører, men bagefter“. Og saa kan det jo ofte være vanskeligt at faa den fornødne Søvn; dels fordi der mange Gange soves paa fremmede Steder, dels fordi Sovetiden ofte falder om Dagen, og dels endelig fordi en Mand, der er overtræt som Følge af Hjerneanspændelse,



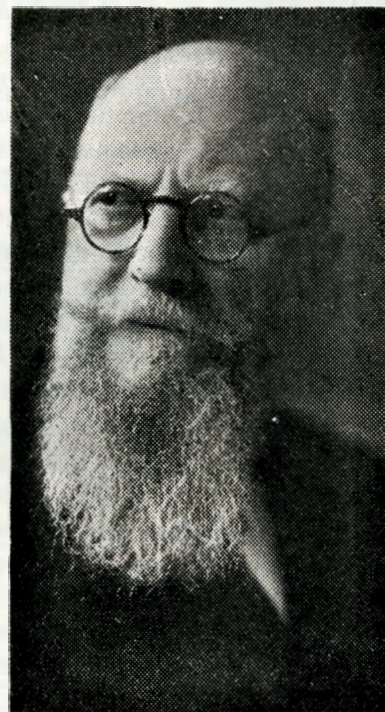
ofte føler Træthedev som en nervøs Lidelse, der i høj Grad er mindrende for den sunde, naturlige Søvn. Professoren havde derfor i ikke helt faa Tilfælde været nødsaget til i Perioder at behandle Lokomotivmænd med Sovemidler, men han havde altid følt sig temmelig uhyggelig til Mode derved, idet en naturlig Hvile er og bliver det, der skal stræbes hen imod.

Det kan ikke nægtes, at Forholdene for vore Medlemmer er blevet skærpet med Aarene, og særligt de sidste Par Aar. Maskinerne er som nævnt ikke altid i den Stand, de burde være — paa Grund af Forsinkelser er der simpelt hen ikke Tid til at reparere dem — Mørklægningen, ofte daarligt Brændsel og i mange Tilfælde mindre øvet Hjælpepersonale til Lokomotivfyrbødertjenesten er hver for sig Ting, som bidrager sit til at gøre Tjenesten strengere, end den allerede var blevet gennem den foretagne Rationalisering, og hertil kommer saa de meget lange Tjenester i de senere Aar. Det er derfor muligt, at der er Aarsagssammenhæng mellem disse og de forekommende Dødsfald. Men vi tør ikke udtale os afgørende herom.

Vi har imidlertid undersøgt, hvorledes Alderen stiller sig for de Lokomotivmænd, som i det sidste ca. 1½ Aar er afgaaet ved Døden. Ser man bort fra to Dødstilfælde — en 42-aarig Lokomotivfyrbøder, som døde af Leddegigt og en 51-aarig Motorfører, der gennem flere Aar havde haft Tendens til Svagheder — viser det sig, at ialt 17 Mand er afgaaet ved Døden siden 1. December 1940, og af disse var kun Halvdelen over 55 Aar.

En Lokomotivfører kom hjem efter en haard Tur; medens hans Hustru var ved at tilberede Mad til ham, hørte hun Støj inde fra Stuen, og ved Eftersyn viste det sig, at hendes Mand var faldet bevidstløs om. Ambulance rekvireredes straks, men Manden var død før Ankomsten til Hospitalet; han blev kun 46 Aar gammel. En anden Lokomotivfører, 47 Aar, fik et Ildebefindende, da han var paa Vej til Tjeneste, og døde kort efter. En tredie, som ikke havde haft een eneste Sygedag i hele sin Jernbanetid, blev pludselig syg og døde 3 Dage senere, ligeledes i en Alder af 47 Aar. En fjerde blev syg Torsdag Aften, kom straks paa Hospitalet, men døde om Mandagen. En femte blev syg, medens han var paa Besøg, og døde, inden Ambulancen naaede til Hospitalet med ham. Som nævnt er ialt 8 Lokomotivførere i Alderen 45—55 Aar afgaaet ved Døden i de sidste 1½ Aar.

Som i Indledningen anført er vi ikke i Stand til at kunne dokumentere, hvorvidt Antallet af Dødsfald i en ung Alder er steget i foruroligende Grad, efter at de i Forvejen strenge Lokomotivtjenester er blevet yderligere skærpet, men der er som sagt Folk, som mener dette, og som har bedt om Oplysning herom. Vi kan i Øjeblikket kun bringe de her meddelte rent faktiske Oplysninger, men kan tilføje, at ogsaa vi synes, at der er noget, som tyder paa, at de omtalte Formodninger kan befyrgtes at være begrundede. I hvert Fald bør Administrationen sikkert være opmærksom paa dette Forhold, saa der i Tide kan træffes Modforanstaltninger bl. a. i Form af Lettelse af Lokomotivmændenes Tjenester.



**Statsminister  
Th. Stauning  
død.**

Netop som sidste Nr. af vort Blad var færdigtrykt, døde *Th. Stauning* Søndag den 3. Maj om Formiddagen. I alle Befolkningslag vakte Dødsbudskabet dyb Sorg. Den bortgangne var jo vort Lands Statsminister gennem ialt 15 Aar, han var den danske Arbejderklasses højt elskede Fører gennem en Menneskealder og hele det danske Folks Samlingsmærke i de sidste vanskelige Aar.

Allerede som 16-aarig indmeldte Stauning sig i det da endnu unge Socialdemokrati. Straks efter udstaaet Læretid meldte han sig ind i sin faglige Organisation, og i en Alder af



22 Aar var han Formand for de københavnske Tobaksarbejdere. Men det er som Politiker og som Formand for det socialdemokratiske Parti, han blev kendt og afholdt, ja forgudet af den arbejdende Klasse Landet over.

I den sidste Snes Aar har Stauning staaet som den centrale Skikkelse i dansk Politik, og siden han i 1929 blev Statsminister for anden Gang, har han forstaaet at vinde Tilslutning langt uden for de socialdemokratiske Vælgeres Rækker. Det kan med Sandhed siges, at ingen dansk Politiker hidtil har naaet en saadan Tillid i hele det danske Folk, som den der vistes Stauning. Han blev undertiden spøgende kaldt „Landsfader“, og det var faktisk en glædelig Kendsgerning, at hele Befolkningen, og da ganske særligt i de sidste svære Aar med nye Prøvelser for os alle, saa op til ham og følte sig tryk, naar blot han stod i Spidsen for Landets Regering. Han var til det sidste det danske Folks trofaste Tillidsmand. Den store Deltagelse ved hans Død og Bisættelse viste, at man ikke blot i Danmark eller Norden, men i en lang Række andre Lande var klar over, hvad Th. Stauning havde betydet for den danske Arbejderklasse. Hans Navn og betydningsfulde Indsats vil blive staaende i dansk Historie og vil med Ære og Tak blive mindet af os alle.

### GUBBERO-LOKOMOTIVFØREREN FRIKENDT

I September 1940 skete der ved Gubbero tæt uden for Gøteborg et Togsammenstød, hvorved 9 Mennesker mistede Livet. Sagen kom til Behandling ved Domstolene, og Lokomotivføreren for det Tog, som var kørt op i det andet, blev anklaget for at være kørt forbi „Stop“. Han hævdede imidlertid, at der havde været „Kør“ for hans Tog, og nogle i Sagen afhørte Vidner udtalte sig i Tilslutning hertil; andre Vidner hævdede imidlertid, at Signalet havde staaet paa „Stop“. Der var i det paagældende Tilfælde Tale om et automatisk, elektrisk Sikringsanlæg, og Statsbanernes signalsagkyndige henholdt sig til, at der ved en foretagen Undersøgelse ikke var paavist nogen Fejl i Anlægets Funktion. Principielt hævdede derfor saavel Statsbanerne som den Fabrik, der havde leveret det paagældende Anlæg, aldeles bestemt, at det maatte anses for teknisk udelukket, at Anlægget

havde kunnet svigte. Paa Grundlag heraf blev den sigtede Lokomotivfører dømt til 2 Maa- neders Fængsel, hvorhos han skulde udrede en Erstatning paa 200 000 Kr.

Sagen blev imidlertid appelleret til en højere Instans, og det lykkedes at fremskaffe sagkyndiges Udtalelser for, at en Svigten af selv det mest paalidelige elektriske Sikringsanlæg ikke kan anses for udelukket. Fhv. Kontorchef Ofverholm hævdede, at han gennem sin Virksomhed ved de svenske Statsbaner havde Erfaring for, at elektriske Signaler har kunnet misvise som Følge af, at et Relais har svigtet, uden at man senere har været i Stand til at kunne paavise Fejl, idet Signalet bagefter har fungeret normalt. „Der er noget lumskt ved dette,“ siger Kontorchefen, „men der er desværre oftest intet at gøre derved.“ Han blev i sine Betragtninger støttet af Kontorchef Dahlgren fra Stockholms Elektricitetsværk og af Professor Alm fra Stockholms polytekniske Læreanstalt; denne sidste erklærede i Retten, at næppe noget elektrisk Signalsystem afgiver fuld Sikkerhed for, at der ikke kan indtræde uventede Fejl. Man kunde derfor ikke af Sagens Akter uddrage den Slutning, at *enhver* Mulighed for falsk Signalgivning som Følge af tekniske Fejl var udelukket. Dr. Dahlgren udtalte, at selv om en Rekonstruktion er umulig, kan det ikke anses for udelukket, at elektriske eller mekaniske Forstyrrelser eller et Sammenspil af begge Dele har kunnet foraarsage fejlagtig Funktion af Signalsystemet.

Efter disse nye Oplysninger frikendte Appelretten enstemmigt den vedkommende Lokomotivfører.

### SOMMERTRAFIK-RESTRIKTIONERNE

I vor Omtale af de særlige Adgangsbilletter, der i Ferietiden vil blive forlangt for at kunne komme ombord i Skibene paa Kalundborg—Aarhus Overfarten eller i Storebæltsfærger, som har Forbindelse med Eksprestogene, nævnte vi den 20. April, at dette formentligt vilde komme til at gælde i Tiden fra 15. Juni til omkring Midten af August. Generaldirektoratet har senere fastsat de endelige Bestemmelser, som er forskellige for de to Overfarter.

For Kalundborg Overfartens Vedkommende kræves de særlige Adgangsbilletter for Sejlads i begge Retninger i Tiden 13. Juni—31. August.

For Storebælts Overfartens Vedkommende er Forholdet ordnet noget anderledes. I Retningen fra Korsør til Nyborg kræves Adgangsbilletterne kun til den Gruppe Færger, som har Forbindelse med Morgeneksprestogene fra København, de forlanges Søndag og Mandag i Tiden 14.—19. Juni, alle Dage i Juli samt Lørdag, Søndag og Mandag fra 11. til 17. August.

I Retningen fra Nyborg til Korsør skal der kun særlige Adgangsbilletter til den Færgegruppe, som afgaar fra Nyborg Kl. 16,34, og de forlanges Lørdag den 4. og Søndag den 5. Juni samt hver Dag i Tiden fra 11. Juli—17. August.

I samtlige Tilfælde gælder, at det rejsende Publikum kan bestille disse særlige Adgangsbilletter 14 Dage førend Rejsedagen.

Det tidligere paatænkte, om ogsaa at gøre Befordring med Morgeneksprestogene fra København til Korsør betinget af særlige Adgangsbilletter, er derimod opgivet.

Da vore Medlemmer efter de af Generaldirektoratet fastsatte Restriktioner m. H. t. Fribefordringen ikke kan bestille de her omtalte særlige Adgangsbilletter tidligere end Kl. 19 Aftenen førend en ønsket Rejse skal foretages, er det af Betydning ved Rejsens Tilrettelæggelse at være opmærksom paa de her angivne Dage, paa hvilke det maa formodes at være forbundet med Vanskeligheder at komme med de Skibe eller Færger, til hvilke der kræves de særlige Adgangsbilletter.

Generaldirektoratet har imidlertid i dets Bekendtgørelse til Pressen fremhævet, at der ikke kræves særlige Adgangsbilletter til alle de Færgegrupper, som ikke har Forbindelse med Eksprestogene, og at det saaledes bliver muligt at rejse fra Jylland til København eller omvendt ogsaa uden de oftnævnte Adgangsbilletter.

## PROTOKOL

over Forhandlingen den 3. Marts 1942 mellem Generaldirektoratet og de 4 Jernbaneorganisationer.

1. Time- og Dagpenge i Stedet for Køre- og Sejlpenge under forlænget Fraværelse fra Hjemstedet.
2. Ændring af Indtægtsgrænsen for Opnaelse af Familiefribefordring for Børn over 18 Aar.

Til Stede var:

For Generaldirektoratet: Generaldirektør P. Knutzen, Trafikchef E. Terkelsen, Søfartschef C. H. Neer-

gaard, Kontorchef L. Larsen og Fuldmægtig P. Rørdam.

For Organisationerne: Forretningsfører Th. Pedersen, Sekretær Chr. Vejre, Pakmester N. J. Olsen, Overmatros V. Hansen, Stationsforstander D. O. Høgsgaard, Trafikassistent C. A. A. Larsen, Skibsmaskinmester I. P. Hansen, Styrmand L. E. Petersen, Togfører P. K. Jensen, Lokomotivfører Soph. Jensen, Lokomotivfører E. Kuhn, Maskinarbejder I. P. Nielsen og Overassistent P. From Hansen, sidstnævnte som Protokolfører.

Generaldirektøren: Bød Velkommen. Vil bede Trafikchefen gøre rede for Sagen.

Trafikchef Terkelsen: Bestemmelserne i Ordre A 73-V om Timepenge for Fraværelse fra Hjemstedet paa Grund af Driftshindringer har staaet uændret i lang Tid. Et Forsøg paa Afklaring af Ordren har været gjort, men strandede paa Vanskelighederne ved at afgøre, hvad der er Driftshindringer. Nu er Forholdene blevet yderligere kompliceret, saa det er meget vanskeligt at fastslaa, hvad der er almindelig Forsinkelse, og hvad der er Driftshindringer. Derfor har vi nu paa Opfordring fra Distrikterne tilsendt Organisationerne en Skrivelse om en midlertidig Ordning. Det er Generaldirektoratets Agt at forelægge for Lønningsraadet og Finansministeriet en Ændring gaaende ud paa, at man ser bort fra, hvad der er Grunden til Forsinkelsen, og altid efter et nærmere fastsat Antal Timers uforudset Forlængelse kan beregne Time- og Dagpenge. Motiveringen for de ydede Time- og Dagpenge er den uberegnelige Forlængelse af Tjenesten og de derved paaførte ekstraordinære Udgifter. Det er Generaldirektoratets Mening at gaa til Lønningsraadet og Finansministeren og forklare de Vanskeligheder, vi har ved Fortolkningen af de nuværende Bestemmelser. For at faa Bestemmelserne ændret maa vi kræve, at den nuværende Tidsfrist paa 3 Timer bliver forlænget. Kan Organisationerne tiltræde det?

Sekretær Vejre: Som Ordfører for de 4 Jernbaneorganisationer vil jeg gerne udtale, at i Princippet er vi enige med Generaldirektoratet i de fremsatte Synspunkter. For Søfartspersonalet har vi i 1939 truffet en Ordning vedrørende samme Spørgsmaal. Imidlertid har man nu indført den Praksis, at der skal være mindst 3 Timers Forlængelse af sidste Dobbelttur, før der kan beregnes Time- og Dagpenge. Denne Ordning er meget utilfredsstillende. Det bør ændres til at være nok med Forlængelse af Tjenesten paa 3 Timer, hvis der ikke mellem Turene har været saa langt et Ophold paa Hjemstedsstationen, at Personalet har kunnet naa hjem og proviantere. Senere har man indført en ny Praksis ved Storebælt, hvorefter man henter Personalet til Tjeneste 3 à 4 Timer før den ordinære Tjenestetid. I saadanne Tilfælde regner man kun med Forlængelse i Slutningen af Turen og ikke med den Forlængelse, Turen har faaet ved, at Personalet er mødt 4 Timer for tidligt.

Overmatros Viggo Hansen: Vi er ofte udsat for at blive tilkaldt med meget kort Varsel. For 20 Timers samlet Tjenestetid har vi 1,49 Kr. i Sejlpenge. Det



kan vi ikke købe et Maaltid Mad for. Vi ser desværre ofte, at der fra Ledelsens Side vises liden Forstaaelse over for Personalet, uagtet Personalet i disse Tider maa tage mangen en haard Tørn. Vi kan godt forstaa, at der kan være Tilfælde, hvor Afløsningstiden maa omlægges, men ved Storebælt henter man Personale, naar man finder det for godt. Vi maa, naar vi som Følge heraf kommer ud paa de lange Ture, have Timepenge.

*Søtartschef Neergaard:* Der findes formentlig kun eet Tilfælde, hvor Personalet er tilkaldt med saa kort Varsel, at det ikke kunde faa Mad med. I dette Tilfælde har vi anvist Godtgørelse. Efter den Tid ved Personalet, at der indtræffer Tilfælde, hvor Tidspunktet for Afløsning bliver ændret. Under de nuværende vanskelige Forhold er det umuligt at lægge Afløsningstiden fast. Vi har fortolket Bestemmelserne om Timepenge saa human, som det har været muligt. Hvor Personalet er kommet ud for særlige og uforudsete Udgifter, har vi, hvor det overhovedet var muligt, betalt Time- og Dagpenge ogsaa for de Overfarter, hvor der er 24 Timers Tørn.

*Sekretær Vejre:* Vi mener ikke, det er i Strid med Lovens Aand at medregne Forlængelsen af en Tur, selv om Forlængelsen er i Begyndelsen af Tjenesten. I hvert Fald ikke, hvis Personalet tilkaldes med kort Varsel.

*Trafikchef Terkelsen:* Timepenge gives kun for uforudsete Forlængelser af Fraværelsen og ikke for den Tid, der kan beregnes som Tjeneste. Vi er imidlertid villige til at prøve at finde en Udvej og vil ogsaa se, hvorledes det ligger med Dobbeltturene.

*Generaldirektøren:* Naar Tjenesten afbrydes ved Ophold paa Hjemstedstationen, kan der ikke gives Timepenge. Den Ordning, vi vil søge at finde, maa være forsvarlig.

*Stationsforstander Høgsgaard:* Hvis de 4 Timers Tilkaldelse forud for Tjenestens Begyndelse var et isoleret Tilfælde, vilde vi i disse Tider ikke sige noget til det; men det forekommer ofte, og vore Folk kan ikke engang faa Overarbejdspenge for Tjenestens Forlængelse. Ogsaa ved Kalundborg—Aarhus Overfarten, hvor man for Tiden kun sejler til Samsø, har man fortolket Spørgsmaalet om Timepenge paa den for Personalet ugunstigste Maade.

*Generaldirektøren:* Vi skal undersøge det af Stationsforstander Høgsgaard rejste Spørgsmaal.

*Sekretær Vejre:* Hvad iøvrigt Bestemmelserne i Ordre A 73-V angaar, udtalte Trafikchefen, at den nuværende Tidsfrist paa 3 Timer maa forlænges, for at man kan faa ændret Ordrens Fortolkning derhen, at alle Forsinkelser ud over et vist Tidsrum blev betragtet som værende en Følge af Driftshindringer. En saadan Forlængelse af Tidsrummet 3 Timer finder vi upaakrævet. Lovens Forudsætning for at yde Timepenge er, at Tjenestetiden skal være forlænget uforholdsmæssigt, og de 3 Timer maa vel nok kunde kaldes en uforholdsmæssig Forlængelse, eftersom den repræsenterer ca. 30 pCt. af Gennemsnitsfraværelsen, og hvad Fortolkningen af Lovens Ord om Driftshindringer angaar, mener vi, at den er vel formel juridisk, thi Lovens Mening maa dog

først og fremmest være at yde Erstatning for en uforholdsmæssig forlænget Fraværelse, og man er sikkert ved denne Bestemmelser Tilblivelse gaaet ud fra, at en uforholdsmæssig Forlængelse af Tjenesten saa godt som altid har haft en Driftshindring som Aarsag. Nævnte nogle Eksempler paa Fortolkninger, Organisationerne fandt urimelige. Vi er derfor interesseret i Generaldirektoratets Forslag om at betragte alle uforudsete Forlængelser over et vist Timetal som foraarsaget af „Driftshindringer“, men vi finder ikke, der er nogen Grund til at forandre de 3 Timer.

*Lokomotivfører Soph. Jensen:* Sidst vi forhandlede om denne Sag, mente vi, den var i Orden, men Administrationen har hængt sig udsædvanligt stærkt i Ordet „Driftshindringer“. Vi mener, Ordet „Driftsforstyrrelser“ bedre dækkede det, der var Meningen. Enten det er af den ene eller anden Grund, at Personalet faar deres Tjeneste forlænget, saa er der paaført dem ekstraordinære Udgifter, som de bør have godtgjort. Tager man f. Eks. Strækningen Padborg—Lunderskov, der er enkeltsporet, men med en meget stærkt Driftsintensitet, vil det ses, at Forsinkelser praktisk talt er uundgaaelige. Personalet gør deres bedste, men føler sig utilfreds ved at være udsat for Fortolkninger i deres Disfavør. Forstaaelse over for Personalet betyder navnlig i en vanskelig Tid meget. Det kan efter vor Mening ikke være nødvendigt at forlænge de 3 Timer for at faa en human Fortolkning af den omtalte Paragraf.

*Trafikchef Terkelsen:* Vi har ikke fortolket snævert, men vi kan ikke se bort fra, hvad der staar i Tjenestemandsløven. Vi har i flere Tilfælde udbetalt Timepenge, hvor Tjenesten har været uforholdsmæssig lang, selv om der ikke har ligget direkte Driftshindringer til Grund. Ved Forsinkelser faar Personalet flere Kørepenge, og en Forsinkelse kræver ikke altid et Maaltid mere. Vi ønsker nu selv en Ændring, men kan ikke gaa til Finansministeriet med et Forslag, hvor de 3 Timer er bibeholdt. Den Ændring, vi ønsker, er af varig Art og ikke baseret paa de nuværende ekstraordinære Forhold.

*Generaldirektøren:* Vi kan ikke gaa til Finansministeriet med Forslag om kun at rette Ordet „Driftshindringer“. Allerede i 1920, da de 3 Timer blev indført, var der fra visse Sider et stærkt Ønske om at faa forlænget Antallet af Timerne. Personalet maa huske paa, at naar de kommer ind under Timepenge, er det fra Tjenestetidens første Time.

*Pakmester Olsen:* Det, Generaldirektoratet nu vil gennemføre, har været praktiseret tidligere, f. Eks. ved Ibrugtagningen af Fredericia nye Banegaard og i en Periode i Dagene umiddelbart efter 9. April. Hele Spørgsmaalet har kun Interesse under ekstraordinære Forhold. Mener, man ogsaa bør honorere Forlængelse af Tjenesten paa Udturen, saaledes at Forlængelse af Ud- og Hjemturen lægges sammen. Hvis dette kan lade sig gøre, kan vi bedre tage en mindre Forhøjelse af Timeantallet.

*Generaldirektøren:* Det af Pakmester Olsen foreslaaede kan ikke lade sig gøre, det er i Modstrid



med Loven. Kan vi ikke finde hinanden, falder vort Forslag bort. Kan Organisationerne gaa med til en Forlængelse til 4 Timer, skal vi prøve at faa Forslaget gennemført.

Efter en kortere Afbrydelse af Forhandlingen tiltraadte Organisationerne, at de i Ordre A 73-V, 1. og 6. Linie, anførte 3 Timer blev ændret til 4 Timer, saaledes at alle uforudsete Turforlængelser paa 4 Timer og derover berettigede til Timepenge for hele den paagældende Tur.

*Generaldirektøren:* Takker Organisationerne for Tilslutningen. Generaldirektoratet vil nu lade udarbejde et Udkast til Ændringen af Ordren og lade Forholdene for Søfartspersonalet undersøge.

*Lokomotivfører Soph. Jensen:* Vi har et Spørgsmaal, der berører den nu trufne Ordning. Vi er ude for, at Personalet i mange Tilfælde sendes ud paa en Tur, hvor de kun er underrettet om Tjenesten paa Udturen, men faar Besked paa, at Tilbagereisen skal ske efter senere Ordre. Det er urimeligt at sende Personalet ud paa denne Maade. De ved intet om, hvornaar de kommer hjem, og intet om, for hvor lang Tid de skal tage Mad med. Hvis det af driftsmæssige Grunde er nødvendigt at sende Personalet ud paa den Maade, maa vi have en Ordning, saa de kan faa Godtgørelse for paaførte Udgifter.

*Pakmester Olsen:* Inden for Togpersonalet har vi det samme uheldige Forhold. Vi har f. Eks. op til 32 Timers Fraværelse, uden at de paagældende kan faa Dagpenge.

*Generaldirektøren:* Der maa kunne findes en Ordning af dette Spørgsmaal. Vi skal drøfte det med Distrikterne.

Den næste Sag, vi skal forhandle om, er:

#### *Ændring af Indtægtsgrænsen for Opnaelse af Familiefibefordring for Børn over 18 Aar.*

Organisationerne har ønsket den i Ordre A 143-III for vedkommende Barn anførte Indtægt, 950 Kr., forhøjet. Vi er villige til at forhøje de 950 Kr. til 1200 Kr., men vil mene, at samtidigt bør Værdien af Naturalydelser ogsaa forhøjes.

*Forretningsfører Th. Pedersen:* Vi ser nødtigt en Forhøjelse af disse Beløb. Skattemyndighederne har heller ikke forhøjet Værdien af de nævnte Ydelser. Forhøjelsen til 1200 Kr. takker vi for.

*Generaldirektøren:* Vi kan saa lade de for Naturalydelser fastsatte Beløb blive staaende.

*Forretningsfører Th. Pedersen:* Vi har et Spørgsmaal vedrørende Boligkort, vi gerne vil drøfte med Generaldirektoratet. Tjenestemænd boende paa Strækningen Vanløse—Hellerup kan ikke som andre faa udstedt Boligkort.

*Trafikchef Terkelsen:* Dette Spørgsmaal kommer os uforberedt. Men vi skal love at se paa det.

Hermed sluttede Forhandlingen.



## ELEKTRIFICERINGEN AF DE AMERIKANSKE JERNBANER

Efter en Beretning fra American Institute of Electrical Engineers har af De forenede Staters 136 Hovedbaner kun 24 elektrisk Drift og disse kun i en Udstrækning af 4771 km, hvilket er 1,3 pCt. af Hovedbanernes Længde. Den langsomme Elektrificering af Banerne skal have sin Grund i, at Driftsbesparelserne ved elektrisk Drift ikke tillader tilstrækkelig hurtig Afskrivning og ikke giver tilstrækkelig Forrentning. Anskaffelsesomkostningerne for samme Trækkekraftydelse forholder sig for Damplokomotiver, Elektrolokomotiver og Diesellokomotiver som 100 til 250 til 330, hvortil der for Elektrolokomotiverne kommer Anlæg af Kraftværker og Køreledninger. Vægtforholdet mellem de tre Lokomotivarter (Damplokomotiv med Tender) er som 100 til 49 til 75. I de senere Aar er Kraftværkernes Kulforbrug sunket 50 pCt., og Damplokomotivernes Kulforbrug er i samme Tid sunket 25 pCt.

*Die Lokomotive.*

## DE TYSKE RIGSBANERS HURTIGSTE TOG

Efter *Die Lokomotive* ved F. Spøer.

I det efterfølgende gives en Oversigt over de tyske Rigsbaners hurtigste Tog efter Køreplanen den 15. Juli 1939. Oversigten er delt i to Afsnit A og B, af hvilke A er for hurtigkørende Motortog og B er for Damptog og Elektrotog. I Afsnit B er der foretaget en Deling efter Kørehastighederne. I begge Afsnit er der først anført en Række Tog, som mellem to paa hinanden følgende Standsninger kører med en Gennemsnitshastighed af 100 km/t eller derover. Da en Række andre Tog, hvis Gennemsnitshastigheder ligger mellem 90 og 100 km/t, er af stor Interesse, er et Udvalg af disse optaget i Underafsnit b.

Naar Underafsnit b er indskrænket til Fjernhurtigtogene (FD) og de internationale Luksustog (L), hvorimod de gennemkørende Tog (D) ikke er taget med, saa er det for ikke at vanskeliggøre Oversigten. Af samme Grund er de hurtigkørende Motortog med Hastigheder under 100 km/t udeladt.

Den største Hastighed i 1938 havde FDt 16 paa Strækningen Hannover—Hamm med 132,3 km/t. I 1939 blev det overgaaet af FDt 15 Hamm—Hannover med en Rejsehastighed af 134,1 km/t, som dermed satte en ny Rekord i køreplanmæssig Trafik.

Af Damp- og Elektrotog laa i 1938 FD 26 (Damp- tog) mellem Lehrter Bf—Hamburg i Spidsen med 115,5 km/t. I 1939 er det FD 21 (Damptog), der paa Strækningen Hamburg—Lehrter Bf har Føringen med 117,1 km/t.

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

## A. Hurtigkørende Motortog.

Tog som mellem to paa hinanden følgende Standsninger kører med en Gennemsnitshastighed af 100 km/t eller derover.

Tog Nr.	fra	Strækning til	Afstand km	Afgang	Ankomst	Køretid Min.	Hastighed km/t
FDt 15	Hamm (W)	Hannover	176,5	8.44	10.03	79	134,1
	Hannover	Berlin Zoo	254,1	10.10	12.16	126	121,0
	Dortmund	Hamm (W)	31,3	8.23	8.40	17	110,5
FDt 16	Berlin Zoo	Hannover	254,1	19.23	21.17	114	133,4
	Hannover	Hamm (W)	176,5	21.19	22.39	80	132,3
	Hamm (W)	Dortmund	31,3	22.40	22.57	17	110,5
	Duisburg	Düsseldorf	23,6	23.37	23.50	13	108,9
FDt 51	Hannover	Berlin Zoo	254,1	8.22	10.19	117	130,3
	Bremen	Hannover	122,3	7.15	8.18	63	116,5
FDt 52	Berlin Zoo	Hannover	254,1	17.33	19.31	118	129,2
	Hannover	Bremen	122,3	19.33	20.32	59	124,4
FDt 45	Berlin Schles Bf	Breslau	329,5	20.20	22.54	154	128,4
	Breslau	Oppeln	81,7	22.57	23.36	39	125,7
	Oppeln	Heydebreck	41,5	23.38	23.58	20	124,5
	Heydebreck	Gleiwitz	37,1	0.00	0.20	20	111,3
FDt 572	Berlin Anh Bf	Leipzig	164,3	18.40	19.58	78	126,4
	Erfurt	Frankfurt (Main)	268,6	21.14	23.40	146	110,4
	Mannheim	Karlsruhe	60,7	0.39	1.12	33	110,4
	Leipzig	Naumburg (Saale)	54,3	20.00	20.32	32	101,8
FDt 551	Leipzig	Berlin Anh Bf	164,3	12.06	13.24	78	126,4
	München	Nürnberg	198,6	6.40	8.31	111	107,4
FDt 583	Magdeburg	Halle (Saale)	86,1	20.13	20.54	41	125,9
	Hamburg	Magdeburg	272,4	17.40	20.10	150	108,9
FDt 24	Berlin Lehn Bf	Hamburg	286,8	14.11	16.28	137	125,6
FDt 27	Hamburg	Berlin Lehn Bf	286,8	21.40	23.58	138	124,6
FDt 46	Heydebreck	Oppeln	41,5	5.55	6.15	20	124,5
	Breslau	Berlin Schles Bf	329,5	7.01	9.42	161	122,8
	Oppeln	Breslau	81,1	6.16	6.58	42	116,7
	Gleiwitz	Heydebreck	37,1	5.34	5.54	20	111,3
FDt 22	Berlin Lehn Bf	Hamburg	286,8	7.37	9.56	139	123,8
FDt 23	Hamburg	Berlin Lehn Bf	286,8	10.50	13.09	139	123,8
FDt 571	Leipzig	Berlin Anh Bf	164,3	11.57	13.17	80	123,2
	Karlsruhe	Mannheim	60,7	6.38	7.11	33	110,4
	Frankfurt (Main)	Erfurt	268,6	8.12	10.40	148	108,9
	Berlin Lehn Bf	Hamburg	286,8	21.57	0.17	140	122,9
FDt 25	Hamburg	Berlin Lehn Bf	286,8	15.00	17.20	140	122,9
FDt 33	Halle (S)	Berlin Anh Bf	161,7	19.41	21.00	79	122,7
	Freiburg (Br)	Baden-Oos	103,0	13.10	14.01	51	121,2
	Karlsruhe	Mannheim	60,7	14.24	14.57	33	110,4
	Frankfurt (Main)	Erfurt	268,6	16.00	18.34	154	104,7
	Erfurt	Halle (Saale)	108,6	18.36	19.39	63	103,4
	Mannheim	Darmstadt	59,6	15.00	15.35	35	102,2
	Freiburg (Br)	Baden-Oos	103,0	18.03	18.54	51	121,2
	Karlsruhe	Mannheim	60,7	19.15	19.46	31	117,5
	Köln	Düsseldorf	40,1	23.19	23.43	24	100,3
	Hamburg	Hannover	178,5	18.00	19.29	89	120,3
FDt 37	Hannover	Göttingen	108,2	19.35	20.38	63	103,0
	Osnabrück	Bremen	122,1	9.32	10.33	61	120,1
	Bremen	Hamburg	115,5	10.34	11.33	59	117,5
	Münster (W)	Osnabrück	50,1	9.04	9.31	27	111,3
FDt 38	Hamm (W)	Münster (W)	35,3	8.42	9.03	21	100,9
	Hamburg	Bremen	115,5	19.51	20.49	58	119,5
	Bremen	Osnabrück	115,5	20.50	21.53	63	116,3
	Osnabrück	Münster (W)	50,1	21.54	22.20	26	115,6
FDt 552	Hamm (W)	Dortmund	31,3	22.45	23.02	17	110,5
	Berlin Anh Bf	Leipzig	164,3	16.40	18.06	86	114,6
FDt 50	Nürnberg	München	198,6	21.46	23.44	118	101,0
	Baden-Oos	Freiburg (Br)	103,0	12.43	13.37	54	114,4
	Mannheim	Karlsruhe	60,7	11.48	12.21	33	110,4
FDt 34	Karlsruhe	Baden-Oos	30,8	12.24	12.42	18	102,7
	Berlin Anh Bf	Halle (Saale)	161,7	7.54	9.19	85	114,1
	Baden-Oos	Freiburg (Br)	103,0	14.54	15.49	55	112,4
	Heidelberg	Karlsruhe	54,5	14.00	14.30	30	108,8
	Halle (Saale)	Erfurt	108,6	9.21	10.22	61	106,8
	Erfurt	Frankfurt (Main)	268,6	10.24	12.55	151	106,7
	Darmstadt	Heidelberg	60,5	13.18	13.54	36	100,8
	Magdeburg	Braunschweig	86,4	9.48	10.34	46	112,7
FDt 232	Leipzig	Bitterfeld	32,7	8.32	8.51	19	103,3
	Bitterfeld	Dessau	25,6	8.52	9.07	15	102,4



# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Tog Nr.	fra	Strækning til	Afstand km	Afgang	Ankomst	Køretid Min.	Hastighed km/t
FDt 77	Hannover	Hannover	178,5	12.12	13.47	95	112,7
	Göttingen	Hannover	108,2	11.08	12.10	62	104,7
FDt 231	Braunschweig	Magdeburg	86,4	20.19	21.06	47	110,3
FDt 584	Magdeburg	Hannover	251,3	9.21	11.41	141	106,2
	Halle (Saale)	Magdeburg	86,1	8.39	9.19	40	104,2
Dt 772	Augsburg	Ulm	86,0	12.37	13.26	49	105,3
	München	Augsburg	61,9	12.00	12.36	36	103,2
Dt 723	Ulm	Augsburg	86,0	17.13	18.02	49	105,3
Dt 724	Augsburg	Ulm	86,0	21.19	22.08	49	105,3

## B. Damp- og Elektrotoget.

a) Tog som mellem to paa hinanden følgende Standsninger kører med en Gennemsnitshastighed af 100 km/t eller derover.

FD 21	Hannover	Berlin Lehrt Bf	286,8	7.03	9.30	147	117,1
FD 26	Berlin Lehrt Bf	Hannover	286,8	18.11	20.40	149	115,5
D 192	Breslau Freib. Bf	Königszelt	48,4	9.05	9.32	27	107,6
FD 101	Freiburg (Br)	Baden-Oos	103,0	13.21	14.20	59	104,7
FD 6	Schneidemühl	Berlin Schles Bf	246,5	20.22	22.44	142	104,2
	Königsberg (Pr)	Elbing	116,3	16.06	17.15	69	101,1
D 183	Magdeburg	Köthen	50,2	10.54	11.23	29	103,9
D 53	Dresden-N	Berlin Anh Bf	176,0	8.37	10.19	102	103,5
D 91	Magdeburg	Brandenburg	80,6	6.46	7.33	47	102,9
D 27	Magdeburg	Brandenburg	80,6	19.50	20.37	47	102,9
FD 79	Augsburg	Nürnberg	137,2	12.44	14.04	80	102,9
D 344	Halle (Saale)	Köthen	35,8	10.57	11.18	21	102,3
	Köthen	Schönebeck	35,3	11.19	11.40	21	100,9
FD 5	Berlin Schles Bf	Schneidemühl	246,5	16.50	19.16	146	101,3
D 177	Magdeburg	Potsdam	115,8	21.19	22.28	69	100,7
FD 6	Berlin Anh Bf	Leipzig	164,3	9.20	10.58	98	100,6
FD 7	Leipzig	Berlin Bf	164,3	19.02	20.40	98	100,6
D 1183	Magdeburg	Köthen	50,2	11.20	11.50	30	100,4
D 456	Magdeburg	Köthen	50,2	21.58	22.28	30	100,4
D 118	Breslau	Liegnitz	65,1	5.57	6.36	39	100,2
D 342	Breslau	Liegnitz	65,1	7.06	7.45	39	100,2
D 191	Königszelt	Breslau Freib. Bf	48,4	17.28	17.57	29	100,1
D 1	Lehrte	Gardelegen	101,8	12.59	14.00	61	100,0

b) Fjern-Hurtigtog (FD) og Luksustog (L) som mellem to paa hinanden følgende Standsninger kører med Gennemsnitshastigheder fra 90 til 100 km/t.

FD 5	Elbing	Königsberg (Pr)	116,3	22.18	23.28	70	99,7
	Marienburg (Wp)	Elbing	29,0	21.59	22.17	18	96,7
FD 79	München	Augsburg	61,9	12.05	12.43	38	99,7
	Halle (Saale)	Berlin Anh Bf	161,7	18.22	20.02	100	97,0
FD 22	Hannover	Bielefeld	109,5	18.35	19.41	66	99,5
	Berlin Zoo	Hannover	254,1	15.52	18.28	156	97,7
	Hamm (W)	Dortmund	31,3	20.29	20.49	20	93,9
	Bielefeld	Hamm (W)	66,9	19.42	20.25	43	93,3
FD 112	Hannover	Osnabrück	132,5	16.51	18.11	80	99,4
	Berlin Zoo	Hannover	254,1	14.10	16.44	154	99,0
FD 80	Berlin Anh Bf	Halle (Saale)	161,7	10.13	11.51	98	99,0
	Nürnberg	Augsburg	137,2	16.18	17.43	85	96,8
FD 31	Hannover	Berlin Zoo	254,1	15.28	18.02	154	99,0
	Hamm (W)	Hannover	176,5	13.28	15.21	113	93,7
FD 8	Berlin Anh Bf	Leipzig	164,3	9.28	11.08	100	98,6
FD 5	Leipzig	Berlin Anh Bf	164,3	19.15	20.55	100	98,6
FD 111	Hannover	Berlin Zoo	254,1	13.39	16.14	155	98,4
	Osnabrück	Hannover	132,5	12.11	13.32	81	98,1
FD 102	Mannheim	Karlsruhe	60,7	14.03	14.40	37	98,4
	Baden-Oos	Freiburg (Br)	103,0	15.03	16.06	63	98,1
	Emmerich	Duisburg	68,5	9.23	10.06	43	95,5
FD 25	Hamm (W)	Hannover	176,5	18.45	20.33	108	98,1
	Hannover	Berlin Zoo	254,1	20.40	23.19	159	95,9
FD 36	Hannover	Hamm (W)	176,5	11.23	13.12	109	97,2
	Berlin Zoo	Hannover	254,1	8.35	11.13	158	96,5
	Hamm (W)	Dortmund	31,3	13.22	13.42	20	93,9
L 12	Hannover	Hamm (W)	176,5	0.25	2.14	109	97,2
	Berlin Zoo	Hannover	254,1	21.32	0.11	159	95,9
FD 6	Elbing	Marienburg (Wp)	29,0	17.16	17.34	18	96,7
L 11	Hamm (W)	Hannover	176,5	3.38	5.28	110	96,3
	Hannover	Berlin Zoo	254,1	5.36	8.22	166	91,8
FD 263	Oberhausen	Emmerich	60,8	18.14	18.53	39	93,5
FD 101	Duisburg	Emmerich	68,5	19.27	20.12	45	91,3
	Karlsruhe	Mannheim	60,7	14.46	15.26	40	91,1





**FERIEHJEMMET**

Som tidligere meddelt kører Rutebilen kun *Søndag, Tirsdag, Torsdag og Lørdag.*

Afgangstiderne er:

Fra Banen til Kysthospitalet: 11,43 — 17,07.

Fra Kysthospitalet til Banen: 14,00\*) — 17,40.

\*) Søndage 12,35.

**Opmærksomhed frabedes.**

Al Opmærksomhed frabedes venligst ved mit 40 Aars Jubilæum den 21. Juni d. A.

*K. F. Kristiansen,*  
Lokofører, Gb.

**Dødsfald.**

Under stor Deltagelse blev Lokomotivfører P. H. Petersen, Haderslev, den 8. ds. begravet fra Gl. Haderslev Kirke. — Kranse fra mange Afdelinger i Landet smykkede Baaren. Lokomotivmænd i Uniform samt Faner fra Esbjerg og Sønderjyske Afdelinger holdt Æresvagt. — Ved Graven bragte Lokomotivfører L. Jensen, Haderslev, afdøde en sidste Hilsen fra Kolleger i Haderslev og rundt i Landet, hvor Petersen var kendt af mange.

A. A. J.

**Taksigelse.**

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mand, Lokomotivfører Marinus Jensens Sygdom og Begravelse.

*Marie Jensen.*



**Forklaringen paa Trængslen i Togene.**

Ved et Turistlederkursus i Odense udtalte Trafikchef Terkelsen fornylig, at Persontogene ganske vist er skaa-ret ned med 50 pCt., men Antallet af befordrede Perso-ner er ikke faldet, saa det er ikke saa mærkeligt, at der ofte er Trængsel i Togene.

**Atter Motordrift paa Strækningen Aarhus—Risskov.**

Det forventes, at Statsbanerne vil sætte Generator-motorvogne i Gang paa Strækningen Aarhus—Risskov, no-get de mange Mennesker, der særligt om Sommeren bor langs denne Strækning, vil hilse med Glæde.

**Skuespillere paa Gedserekspressens Maskine.**

Sigurd Langberg og Brønnum Jacobsen, der skal spille Rollen som Lokomotivfører henholdsvis Lokomotivfyrbø-der i den Emil Bønnelycke-Film, Palladium for Tiden op-tager, „P 903“, har af Generaldirektoratet faaet Tilladelse til at køre nogle Ture med paa et Lokomotiv for at se, hvorledes Arbejdet dér foregaar. De har i den Anledning nogle Gange været med paa Gedserekspressens Maskine.

**Hærværk paa en Lilleput-Bane.**

Baneingeniør O. H. Claussen har i sin Have i Snek-ersten bygget en lille privat Jernbane med Stationer, Sikringsanlæg m. v. og som Drivkraft 2 forholdsvist kost-bare Lokomotiver. Disse blev for kort Tid siden stjaalet til stor Sorg for deres Ejermand; men det lykkedes i Lø-bet af nogle Dage at skaffe dem til Veje igen. Det var nogle store Børn, som havde forset sig paa det smukke Legetøj.



**Udnævnelse fra 1.—5.—42:**

Motorfører II (Elektrofører) til Lokomotivfører (min. Udn.):

- V. E. T. Sørensen, Enghave, i Brande.
- A. H. Petersen, Enghave, i Padborg.

Lokomotivfyrbøder til Motorfører II (Elektrofører) (min. Udn.):

- H. F. Brade, Østerport, i Enghave.
- S. A. Knudsen, Kbhavns Godsbgd., i Enghave.

Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:

- P. H. B. Jensen, Vordingborg, i Næstved.
- H. P. Winther, Kbhavns Godsbgd., i Slagelse.
- O. N. Jensen, Vordingborg, i Korsør.
- K. Sørensen, Vordingborg, i Tønder H.

**Forflyttelse efter Ans. fra 1.—5.—42:**

Lokomotivførerne:

- V. Jensen, Padborg, til Korsør.
- A. E. Sørensen, Herning (Depotforstander), til Fredericia med Ophør af Funktion som Depotforstander.
- M. V. V. Rasmussen, Brande, til Aarhus H.

Lokomotivfyrbøderne:

- P. V. Jensen, Korsør, til Helsingør.
- H. N. M. Hansen, Tønder H., til Helsingør.
- J. V. R. Jørgensen, Lunderskov, til Esbjerg.

**Tilladelse til at bytte Tjenestested fra 1.—5.—42:**

Lokomotivfyrbøderne S. C. T. Andersen, Slagelse, og P. L. I. Jensen, Struer.

**Aisked:**

Lokomotivfører A. L. Holman, Silkeborg (Depotforstan-der), efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pen-sion fra 31.—7.—42 (min. Afsked).

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V. Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 8 aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

**ANNONCE-EKSPEDITION:**

Vestre Boulevard 45, København V. Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16. Postkonto 20 541.



Grundlagt  
1895



10 Aars Garanti

## Det er en Del Folk i faste Stillinger

som udelukkende køber Deres Møbler i det anerkendte  
Møbelfirma **HOLM & LARSEN**

Skandinaviens største Møbelmagasin. Vort Firma, grundl. 1895,  
yder Dem den største Garanti og borger for reel Behandling.

### KREDIT

kan Indrømmes fra 20 Kr. pr. Md. Brugte Møbler tages i Bytte.

## HOLM & LARSEN A/S

St. Nikolajvej 8 — C. 71 55 — Nora 71 29

## Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

## A/S „MONTANA“

Kul · Koks · Cinders · Briketter

Møntergaarden, Møntergade 19

Telef. 9246 — — — Statstelef. 150

## JUL. GJELLERUP'S BOGHANDEL

Sølvgade 87 · Tlf. 3505 · 4592\* · 4583

Bøger

Papir

Meget stort Udvalg i Fyldepenne

Tegnerekvitter

# Sikker Kørsel

trods Mørklægning

med

## BOSCH Dynamolygte

## „Master“

Farveri

Kemisk Tøjrenseri

Holmbladsgade 9 · Amager 6408

Henter og bringer

## Bjørn Andersen's

Blomsterhandel

Gl. Jernbanevej 1 · Telefon Valby 3451

## Skive

## Skive Andelsslagteris PØLSEFABRIK

fremstiller fineste statskontrollerede

**PØLSER OG FEDEVARER**

Forsendes overalt Direkte Salg til Private Telf. 1010 (3 Lin.)

## MELDGAARD SØRENSEN

Møbler i alle Stilarter havest paa Lager

Telefon 453

Frederiksgade 20



## Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3

København K.

Tlf. Byen 4196

## Kuranstalt for: Klokken og Inhalatorium

Forkølelsessygdomme - Hals-, Strube- og Luftrørskatar.  
Bronchitis og Asthma — hos Voksne og Børn.

Kronprinsessegade 22 — Aabent Kl. 9—15 — Telefon Palæ 7

## Aktieselskabet Accumulator-Fabriken

Lyngby — Telefon Lyngby 1645

Akkumulatorer af enhver Type og Størrelse

Leverandør til Stat og Kommune

## Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN

Billige  
Priser!

anbefales  
de ærede Rejsende.

Hurtig  
Betjening!

Husk Marketenderiet!

Ærbødigst F. L. VILTOFT

AKTIESELSKABET

## Dansk Frøavls Kompagni og Marfrøkontoret Trifolium

Kontor, Lager og Renseri:

CARL JACOBSENSVEJ 29 — 33

København — Valby

Telefon Central 84 (5 Ledninger)

Telegram-Adresse „TRIVIALIS“

## Centralbanehotellet

Halmtorvet 14 — C. 12551 — 12552

50 Værelser fra 3,50 med alle

Bekvemmeligheder. — 1. Kl.s Køkken. —

Hyggelige Restaurations- og Selskabslokaler. —

3 Minutter fra Hovedbanegaarden —

Fri Parkering.

Direktion K. V. JØRGENSEN