

17. Aarg. Nr. 19.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. Oktober 1917.

Fra de belgiske Jernbaner under Krigen.

Ved Otto Bendixen.

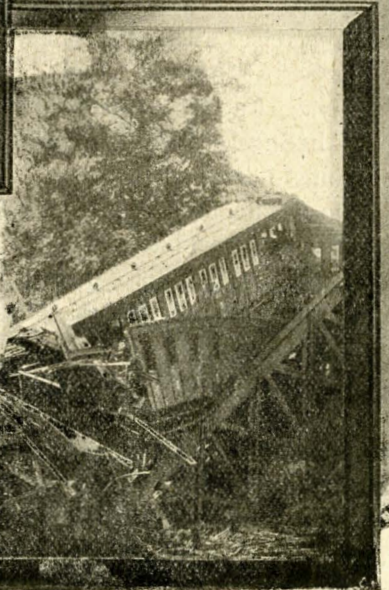
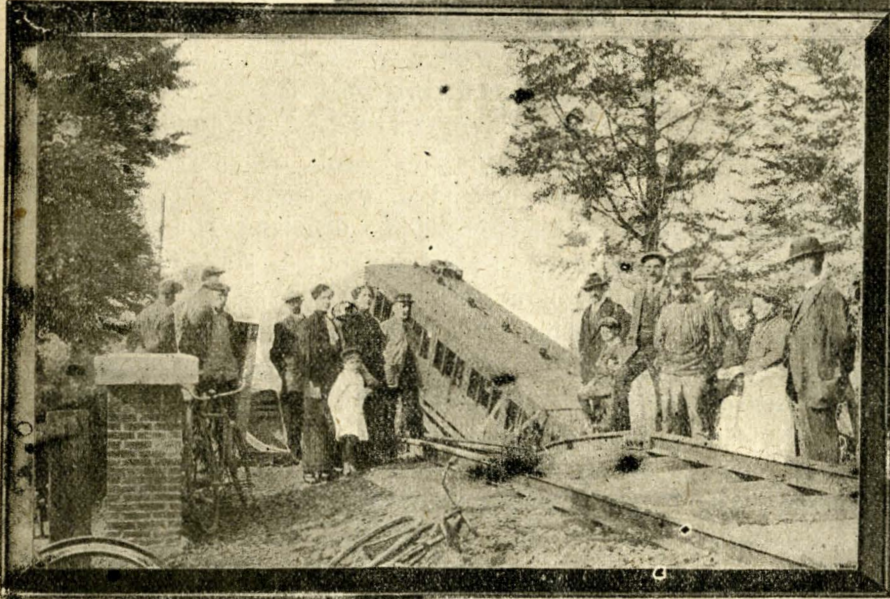
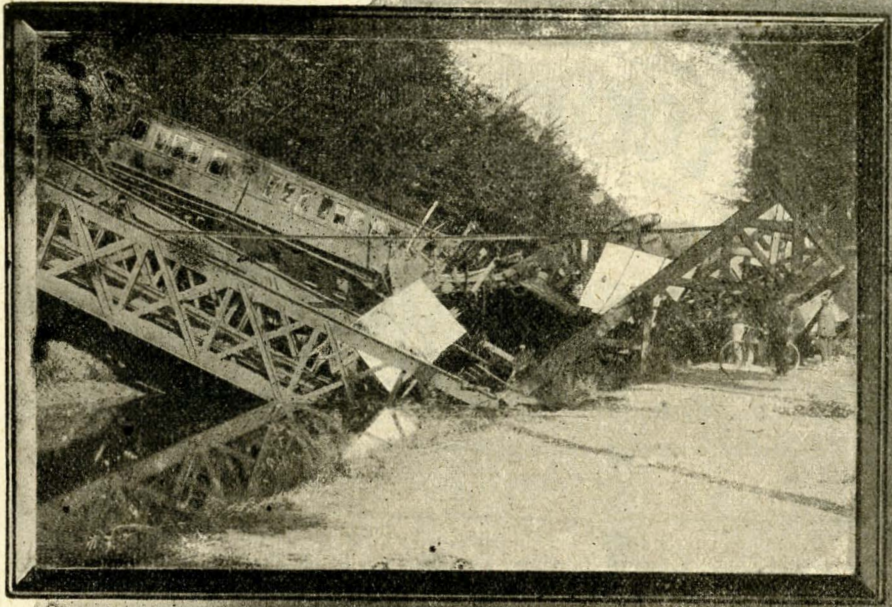
En anden Udvej til en ufarlig Standsning af disse løsslupne Lokomotiver og Tog bestod deri, at man dækkede Sporet med Grus. Naturligvis maatte det ogsaa her dreje sig om, ikke uden videre at lade den forreste Del af Toget løbe ind i en Hob Grus, thi de bageste Lokomotiver vil da skyde Vognene ind i — eller over hverandre. Hvis man derimod ved Hjælp af et tilstrækkeligt Antal Soldater eller Jernbanepersonale kaster Grus paa Skinnerne saaledes, at hele Togets Gang bliver besværliggjort, saa vil den ønskede Hensigt, Uskadeliggørelse uden Tab af Materiel, let lade sig opnaa.

En tysk Kaptajn meddeler i »Hanomag Nachrichten« lidt fra Tiden under Tyskernes Fremrykning i Belgien:

I Köln havde man til Marschen ind i Fjendeland stillet et Arbejdstog til Disposition, hvilket Folkene saa hurtigt som muligt forstod at indrette til Bolig. Det medgivne Lokomotiv, et G 7, (D Godstogslokomotiv) trak os paa vor Kryds og Tværs Kørsel gennem Belgien og forblev hos os til D Paa en Række belgiske Banegaarde, der for det meste kun en eller to Dage forinden var bleven forladt af Fjenderne, skulde Kompagniet bygge Ramper til Udladning af de efterfølgende Tropper, for det meste muttersalene mellem en fjendtlig, tilbageholdende Befolkning. I D , hvor vi maatte give Afkald paa vort Lokomotiv

kom vi Slagmarkerne i Vestflandern nærmere, og de første Saarede strømmede i store Skarer til vor Banegaard, da vi endnu ikke havde taget Strækningen i Drift videre. Nu gjaldt det hurtigt at sætte Tog sammen til Borttransport af de mange Saarede. Af Vogne havde Belgierne ladet rigelig blive staaende tilbage, men ikke et eneste brugbart Lokomotiv. Der var nu ikke andet at gøre end ogsaa at sende vort smukke preussiske Lokomotiv med et af de Saaredes Tog til Hjemmet. Et Par Nætter havde vi nu i de kolde Oktobernetter frosset dygtigt i vore uopvarmede Personvogne, da hørte vi fra Etapekommandanten, at flere hundrede belgiske Lokomotiver var henstillet i A og B. Straks blev der af Kompagniet, i hvilket alle Livsstillinger var repræsenteret, udtaget to Lokomotivførere og to Lokomotivfyrbødere, som i Bil kørtes til A. Der stod ganske rigtig mange Lokomotiver, men paa hvert manglede en eller anden vigtig Del, for det meste Haner eller Ventiler. Erstatningsdele var ikke for Haanden, og vi kunde saaledes ikke fyre nogen af dem op; vi maatte køre videre til B. Senere har vi erfaret, at man i en Kanal har fundet alle de afskruede Lokomotivdele i A., omhyggeligt sammenbundne og betegnede med vedkommende Maskines Nr. Tilsyneladende har de belgiske Lokomotivførere troet, at vi om kort Tid atter vilde rømme Landet, forinden vi havde haft Tid til at forny Erstatningsdelene. I B. havde vi blandt de mer end 100 tilstedeværende Lokomotiver nu udsøgt os to Godstogslokomotiver af den Type, som er gengivet i Fig. 1, og forsigtigt fyret dem op efter at have overbevist os om, at ingen Dy-

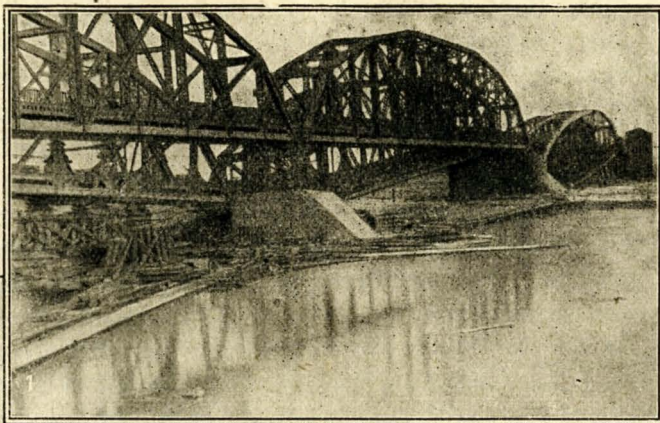
namit laa i Fyrkas-
sen, thi det er ble-
vet fundet i nogle;
andre var allerede
blevet ødelagt af Bel-
gieerne ved Spræng-
ning. Begge disse
Maskiner forrettede
siden Rangertjene-
sten paa de af os
besatte Banegaarde
og opvarmede paa
kolde Dage Boligto-
getforos. Deer ikke
saa stærke som vore
G 7, men dog forsy-
nedemed Overheder
saa de kun bruger
lidt V and. Den ene



HANO-
MAG-
1673

stammede fra Aaret 1909, den anden fra 1911. Forbrændingsgassens Gennemgang gennem Overlederrørene er kun aaben under Kørslen og staar automatisk i Forbindelse med Regulatoren. Deres bedste og stærkeste Lokomotiver har Belgierne taget med til Frankrig. De fleste af de Lokomotiver, som er faldet i vore Hænder er ubrugelige i vor Tjeneste. For det meste er Messing og Kobber paa de ældre belgiske Lokomotiver ikke blevet sparet.

I det Øjeblik, hvor de tyske Tropper betraadte fjendtligt Landomraade, forøgedes naturligvis Vanskelighederne ved Jernbanetjenestens Udførelse. De tilbagegaaende Fjender havde sprængt alle



Broer i Luften (Fig. 5) med Dynamit og som før nævnt spærret eller sprængt Tunneller, ødelagt det rullende Materiel, som ikke havde kunnet føres med tilbage, og havde desuden saa vidt muligt midlertidig ubrugeliggjort selve Banelegemet ved Oprivning af Skinner og Sveller og delvis Ødelæggelse af disse.

Det var selvfølgelig nødvendigt, at de indtrængende Tyskere kunde rykke hurtigt frem, og det var derfor af største Vigtighed, at Jernbanerne snarest muligt kunde blive brugeliggjorte igen bagved de fremrykkende Tropper. Med tysk Grundighed var dette forudset af den tyske Generalstab og alle fornødne Forberedelser truffet i saa Henseende alt i Fredstid. Det er en bekendt Sag, at tyske Jernbaneembedsmænd før Krigen

ikke alene kendte den Jernbanestation til Punkt og Prikke, ved hvilken de i Fredstid gjorde Tjeneste i Tyskland, men ogsaa havde nøje Kendskab til den Jernbanestation i Tysklands Naboland, ved hvilken de under en Invasion skulde gjøre Tjeneste for at tjene de tyske Krigsformaal.

Som et Eksempel paa Tyskernes Organisations-talent paa det omhandlede Omraade skal nævnes Jernbaneorganisation Nr. 1's Arbejde ved Krigens Begyndelse. Organisation Nr. 1 var stationeret i Aix-la-Chapelle, ikke 5 km. fra Belgiens Grænse. Under Tyskernes Indrykning i Belgien fandt »Nr. 1« — fraset mindre Beskadigelser, som oprevne Jernbaneskin-ner og Sveller, væltede Lokomotiver og Vogne, der spærrede Linjerne



Fig. 5. Forskellige sprængte jernbanebroer.

— tretten Broer, som var sprængt med Dynamit, og én Tunnel, der var spærret ved, at et Antal Lokomotiver med fuld Fart var bragt til at støde sammen i den. Desuden var alle Telefon- og Telegrafledninger revet ned og alle herhenhørende Stationsapparater gjort ubrugelige, ligesom selvfølgelig alle Skiftesporsapparater og Skiftespor ogsaa var ødelagt. Den 1. September 1914 forlagde

Jernbaneorganisation Nr. 1 sit Standkvarter til Bruxelles, og ved Udgangen af Oktober var dens Standkvarter i Lille. Paa de paagældende Tidspunkter var alle nødvendige Istandsættelser af Jernbanenettet længere tilbage foretaget, saa at Trafiken kunde ske uhindret, og kort Tid efter var endog Jernbanetjenesten dér atter i den mønsterværdigste Fredsorden.

Allerede nogle faa Maaneder efter Krigens Begyndelse var det dog ikke alene Istandsættelse af ødelagte Jernbanelinjer og Opretholdelsen af Trafiken paa bestaaende Linjer, som optog de tyske militære Jernbanemyndigheder, men ogsaa Bygningen af helt nye Linjer og Sporfordobling paa bestemte Linjer. Da de tyske strategiske Jernbanelinjer, af hvilke flere gennem Aaringer havde ligget saa at sige ubenyttet hen, selvfølgelig standsede ved den tyske Grænse, var det nødvendigt at fortsætte dem ud over Landsgrænsen, alt efter som Operationerne skred frem dér. Man vil saaledes se, at det var store nye Opgaver, som paahviler den tyske Generalstabs Jernbanesektion. I Vinteren 1914—15 anlagde Tyskerne dernæst umiddelbart bag ved deres Front i Frankrig, hvor Jordbunden mange Steder var moradsagtig, Vejene frygtelig opkørte og Jernbanelegemerne delvis i en meget daarlig Forfatning, talrige Sporvejslinjer, som førte helt frem til Ildlinjen, for at de store Forraad af Forplejning og Ammunition kunde bringes frem hertil.

Indtil April 1915 havde de tyske Jernbanetropper i fjendtlig Land bygget 104 store Broer, genopført 8 store Tunneller og udvidet 160 Jernbanestationer samt bragt 14 ødelagte Hovedbanelinjer i fuldt ud brugbar Stand igen, foruden at de havde anlagt en Mængde Forbindelsesbaner mellem bestaaende Linjer. Samtidig med dette Arbejde i umiddelbar Nærhed af Fronten havde tyske Civilingeniører besørget et tilsvarende Arbejde længere tilbage.

Som man vil se, er det et stort og fortjenstfuldt Arbejde, de tyske militære og civile Myndigheder i Forbindelse med de tyske Jernbanetropper har udført under Krigens til Gavn for deres Land. — Hertil har det tyske Lokomotivpersonale ydet en stor og værdifuld Indsats, mange og strenge Strabadser er gennemgaaet og mange Heltegerninger udøvet. Adskillige har fundet Døden under Udøvelsen af deres Gerning, og talrige har modtaget Jernkorset for deres Mod og

Udholdenhed. Meget af Interesse vil herom kunde skrives, naar alt en Gang kommer til at ligge klart for Dagen.

Sluttelig skylder vi en Tak til »Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft«, Lokomotivfabriken i Hannover, som beredvilligt har overladt os Clicheerne til ovenstaaende Artikel.

Situationen.

Tirsdag den 25. September mødte Repræsentanter for Centralorganisationerne i Finansministeriet til Forhandling om det af Centralorganisationerne rejste Krav om Supplements-tillæg for 1917 og Dyrtidstillæg for 1918.

Tilstede var fra Regeringen Konsejlspræsident Zahle, Finansminister Brandes og Generaldirektør Kofoed. Finansministeren var Ordfører for Regeringen. For Organisationerne mødte C. O.s Lønningsudvalg, der var suppleret med Lokomotivfører M. Mortensen fra Esbjerg.

Man mærkede straks, at der denne Gang var noget usædvanligt paa Færde, at man denne Gang var ventet, ikke som Mænd, der skulde snakkes med, men derimod som Repræsentanter for Organisationerne, der nu bestemt havde krævet Forhandling, og nu ikke længere vilde nøjes med en elskværdig „Sludder“. Dette Indtryk blev straks understreget af Finansministeren, der aabnede Mødet med nogle Udtalelser om, at den Stilling, Regeringen nu indtog overfor vore Krav, aldeles ikke var paavirket af Organisationernes Holdning, men han vilde dog kort udtale, at vor Agitation — vore Resolutioner — m. m. ikke havde medvirket til at fremkalde Sympati for Tjenestemændene.

Vi kan her kun udtale, at Sympati er en udmærket Vare, som vi altid ønsker vil blive os tildelt i rigelig Mængde, men samtidig maa vi jo rigtignok tilstaa, at Sympatien som Husholdningsgenstand ikke har saa overdreven Værdi. Vi kan erindre om, hvordan det gik, da Dyrtidshjælpen til Statstjenestemændene første Gang var til Behandling i Rigsdagen; da stillede Regeringen et Forslag, der var kalkuleret til 3½ Million Kr. Forslaget blev mod-

taget med den største „Sympati“ og Velvillie; alle Ordførerne var saare velvillige.

Saa gik Sagen til Udvalg, hvor Sympatien blev afklaret. Ak ja, det blev Tjenestemændene en dyr Proces. Da Forslaget kom tilbage fra Udvalget, var det ændret saaledes, at det nu kalkuleredes til 2½ Million Kr.; men da Dyrtidshjælpen var udbetalt, var der her til kun medgaaet 1½ Million Kr. En i Sandhed meget dyr Sympati.

Men tilbage til Forhandlingsmødet.

Finansministeren spurgte sluttelig, om de mødte Repræsentanter var forsynede med fornødent Mandat til at slutte Overenskomst med Regeringen. Herpaa maatte Repræsentanterne svare, at det var de ikke, de var mødte under den Forudsætning, at der vilde blive givet dem Lejlighed til at drøfte Regeringens Tilbud med vore Organisationer, inden den endelige Overenskomst sluttedes. Ministeren kunde ikke under disse Forhold forhandle med os; thi da han mødte med Fuldmagt til at slutte Overenskomst, medens vi ikke havde en saadan Bemyndigelse, saa var vi ikke paa lige Fod med hinanden. Derefter vedtoges det at udsætte Mødet til den følgende Dag.

Der holdtes nu Møder i de forskellige Hovedbestyrelser, og Repræsentanterne fik de ønskede Mandater.

Onsdag den 26. Sept. mødte Organisationerne atter i Ministeriet, hvor Forhandlingerne fortsattes og varede ca. 3 Timer. Forhandlingerne førte ikke til endeligt Resultat, men man enedes om at fortsætte i et senere Møde, for at Regeringen kunde faa Lejlighed til nærmere at drøfte Organisationernes absolutte Minimums Krav.

Vi forventer, at Organisationerne i det afsluttende Møde vil kunne opnaa et forsvarligt Resultat.

Naar Forhandlingerne er sluttede, vil der straks fremkomme et udførligt Referat af Sagens hele Forløb.

Vi har i Anledning af den foreliggende Situation modtaget følgende Telegrammer:

Fra Norsk Lokomotivmands Forening:

I taknemlig erindring om de danske lokomotivmands storartede offervilje under vor lønskamp sendes vor hjerteligste tak. Alle norske lokomotivmænd er beredt til at yde sine danske koleger og organisations-

brødre al mulig økonomisk og moralsk støtte i kampen for bedre livsvilkaar.

J. Kraft Lund. Emil Sandberg.

Fra „Foreningen af Funktionærer ved Danske Privatbaner:

Til Dansk Lokomotivmands Forening.

I Anledning af den af Statsbanetjenestemændene indledede Aktion til Opnaaelse af tilfredsstillende Supplements-Dyrtidstillæg for indeværende Aar samt Dyrtidstillæg for næste Aar vedtog vor Hovedbestyrelse paa et Møde den 19. dennes følgende Udtalelse:

Saaftremt Statsbanernes Tjenestemænd fra 1. Januar n. A. ser sig nødsaget til at fratæde deres Pladser, vil Hovedbestyrelsen af yderste Evne virke hen til, at vore Medlemmer i enhver Henseende skal indtage en fuldstændig solidarisk og kollegial Holdning.

Da vor Organisation fuldt ud sympatiserer med den Bevægelse, som Statsbanetjenestemændene har paa-begyndt, og da vi ønsker, at de maa opnaa at komme til at leve under taalelige Vilkaar, tilsiger vi Dem al den moralske og pekuniære Støtte, som vi maa være i Stand til at yde. —

Med kollegial Hilsen

P. H. V.

Hansen.

Tjenestemændenes Opsigelser.

I Følge Dagspressen er forhenværende Konsejlspræsident Kl. Berntsen i et Foredrag paa Voldby Højskole over Emnet „Opdragelse“ fremkommen med nogle meget mærkelige Udtalelser. I Følge „Grenaa Folketidende“ udtalte han blandt andet:

„at mangfoldige Mennesker, langt, langt flere end der er Brug for, søger ind i Jernbaneanæsenet, Postvæsenet eller et af de andre Væsenet, Staten har saa mange af, men er de først kommen derind, bliver de utilfredse. Jeg har i mange Aar ikke truffet en tilfreds Funktionær; de er alle og altid misfornøjede, og nu truer de endog med Strejke.

Hvis Statsfunktionærene strejker og nedlægger Arbejdet, er det Revolution, thi ingen Stat kan bestaa, naar Statsmaskineriet standses. Funktionærene har heller ikke Ret til at strejke, og det er allerede for meget, at de truer dermed. Jeg tror det kommer af, at disse Folk nok har faaet en Del Kundskaber, men at det skorter noget paa Opdragelse.“

Vi skal ikke komme nærmere ind paa Kl. Berntsens Udtalelser om den manglende Op-

dragelse, fordi at disse er blevene grundig tilbageviste af et Medlem af vor nuværende Regering, Indenrigsminister Ove Rode, men iøvrigt viser Folketingsmanden en forbløffende Uvidenhed med Hensyn til Ansøgningsforholdene ved de forskellige Etater, idet hans Udtalelser aldeles ikke passer. I Henhold til Indenrigsministerens nedenfor gengivne Udtalelser kunde Folketingsmandens Udtalelser passende anvendes om ham selv.

Indenrigsministeren udtalte bl. a.:

„En og anden kan mene, at Statens Tjenestemænd har understreget deres Ønsker stærkere end nødvendigt og klogt var. Man bør dog ikke glemme, hvorledes Forholdene er. Tjenestemændene har faste Indtægter, som de ikke kan forøge, og de er gaaet glip af den forøgede Købeevne, andre har kunnet glæde sig ved. Dyrtiden har skaaret dybt i deres Indtægter, og Dyrtidshjælpen har langt fra været i Stand til at dække Prisstigningen.

Disse Mænd og Kvinder med de faste Indtægter har i Krigsaarene først og fremmest baaret Dagens Byrder, og det skal ikke glemmes. Naar de nu slutter sig sammen under Feltraabet: Hold sammen, og hold ud, vidner det ikke om manglende Opdragelse, saaledes som det er blevet sagt, men om en god Opdragelse. Det har altid været god Opdragelse at tale om det, man véd Besked med, og ellers tie stille. I øvrigt er det mit Indtryk, at Tjenestemændene ikke har haft nogen Trusel mod Samfundet i Sinde ved Fremsættelsen af deres Ønsker.“

Indenrigsministerens Udtalelser er i nøje Overensstemmelse med den Opfattelse, som nu er den gældende, at det vil lykkes Regeringen og Tjenestemændene at opnaa en fredelig Overenskomst, saaledes at Opsigelserne undgaas. Tillige vil Ministerens Udtalelser, der kraftig tilbageviser Klaus Bernthsens fornærmelige Udtalelser, i mange Kredse bevirke et andet Syn paa Tjenestemændenes Aktion, idet Ministeren saa klart stiller sig paa Tjenestemændenes Side overfor saadanne taabelige Angreb.

Fællesrepræsentationen for offentlig ansatte Tjenestemænd i Danmark.

Tirsdag den 18. September holdt Fællesrepræsentationen for offentlig ansatte Tjenestemænd i Danmark konstituerende Møde i Kjøbenhavn. Der var mødt 136 Repræsentanter for 47,417 Medlemmer.

Viceskoledirektør Svane og Forretningsfører ved det kommunale Arbejderforbund, Thomsen, valgtes til Ordstyrere, og Telegrafist Inge Holm og Maskinassistent Schmeltzer til Sekretærer, og saa fik Formanden for det nedsatte Udvalg, Stationsforstander Henriksen, Ordet for at aflægge Beretning om Udvalgets Arbejde. Han gjorde rede for Formaalet for Tjenestemændenes Fællesrepræsentation: at virke for i Offentligheden og i de politiske Partier at vække Forstaaelse for Tjenestemandsstændens Samfundsopgaver og berettigede Krav. Han udtalte, at de mange Opgaver, som Stat og Kommune efterhaanden har paataget sig, og som er rene og skære Erhvervsopgaver, havde skabt saa mange Funktionærer, at man ikke tidligere har kendt noget lignende, og ingen tænkte over, hvor stor denne Stand var.

Vor Stand tæller nu over 60,000 Erhververe, som med deres Familier udgør en Tiendedel af Landets Befolkning. Tjenestemandsstændet var talmæssig større end Handelsstanden, ja endog den betydende Gaardmandsstænd. Selv om man naturligvis ikke skulde anses efter sin Størrelse, var Tjenestemandsstændet af saa stor Betydning for Samfundet, at den kunde kræve at blive hørt.

Han fortsatte: Men den Stilling, vi indtager, er socialt set en Undtagelsesstilling, noget i Retning af „Borgere af 2. Klasse“. Vi er taalt, men har ikke Lov at tale med.

Formanden betonedede, at fremtidig vilde det økonomiske Forhold mellem Stat, Kommune og Tjenestemænd blive betragtet som et Forhold mellem Arbejdsgiver og Arbejder. Stat og Kommune kom til at opgive at optræde som den enebestemmende. Den kunde det ikke i det frie Arbejdsmarked. Det burde ikke være anderledes, fordi en Tjenestemand var ansat

*Besøg altid din Afdelings Møder
naar Du har fri*

paa Aaremaal. Og naar den paastod, at Lønnen maatte være afhængig af de finansielle Forhold, var det en Uret, der øvedes. Det tillodes ikke en privat Arbejdsgiver. Staten havde ikke Lov til at ekspropriere Tjenestemændenes Arbejdskraft til Fordel for andre Borgere.

Han sluttede med at sige, at Tjenestemændene ikke vilde skabe „Funktionarisme“. De krævede kun at være medbestemmende ved Lønansættelsen. „Vi vil ikke have det ondt, medens den øvrige Befolkning har det godt, og saa, naar Befolkningen begynder at faa det knapt, at have det endnu mere ondt. — — Vi ønsker ikke Kamp med det øvrige Samfund. Vi haaber at komme over det med Forstaaelse og imødekommenhed. Men vi er færdige med at være Suplikanter.“ (Stærkt Bifald).

Efter at mange Talere havde haft Ordet, nedsattes et Udvalg til at affatte en Resolution.

Efter en Frokostpause samledes man igen Kl. 2¼ Em. Vedtægterne vedtoges enstemmigt.

Resolutionen, der vedtoges enstemmig, havde følgende Ordlyd:

„Det konstituerende Møde af „Fællesrepræsentationen for offentlig ansatte Tjenestemænd i Danmark“ udtaler:

Tjenestemandstanden maa kræve en saadan økonomisk Stilling, at dens Arbejde altid kan ventes udført paa en for Samfundet tilfredsstillende og betryggende Maade, og saaledes at dens Stilling staar i det rette Forhold til deres Opgavers kulturelle og samfundsnyttige Betydning, og maa i Øjeblikket fremhæve

at Dyrtiden nødvendiggør en hurtig og fyldestgørende Forhøjelse af Statens og Kommunernes midlertidige Dyrtidstillæg,

at den endelige Lønrevision, som allerede før Krigen var paakrævet, fremmes hurtigst muligt; Lønningskommissionens Arbejde ønskes derfor fremskyndet.

Fællesrepræsentationen tilsiger sine enkelte Afdelinger fuld Støtte i Arbejdet til Fremme af Tjenestemændenes Krav ved Hjælp af de Midler, som indenfor de enkelte Organisationer findes tilraadelige og formaalstjenlige.“

Man gik derefter over til Valg af de 25 Bestyrelsesmedlemmer, som Fællesrepræsentationen skal ledes af. Afstemningen var skriftlig. Valgte blev:

Stationsforstander Henriksen, Trafikassistent Høgsgaard, Forretningsfører Charles Petersen (Dansk Jernbaneforbund), Toldkontrolør Halland, Overlærer Th. Petersen, Stationsforstander Hansen, Asnæs, Postbud Bødskov, Lokomotivfører Christensen, Esbjerg, Landpost Chr. Petersen, Vejre, Toldrørtjent Andersen, Overbetjent Krogh, Telegrafist L. P. Jensen, Forretningsfører Thomsen (Kommunale Arbejderes Forbund), Togbetjent Rodevang, Lærer Mørch-Mogensen, Maskinassistent Schmeltzer, Ingeniør Poul Sørensen, Forretningsfører Ch. Olsen, Politibetjent Andreasen, Toldassistent Thomas, Lokomotivf. Rasmussen, Ingeniør Danø, Formanden for Provinsens kommunale Arbejderforbund Madsen, Postkontrollør Axel Nielsen, Vejle, og Assistent Kaarøe, Kjøbenhavn.

Mødet sluttede med et Leve for den nye Sammenslutning og med Ønsket om, at den maatte have Held til ad fredelig Vej at føre sine Krav igennem.

Lønningskommissionen.

Trafikminister Hassing-Jørgensen
udnævnt til Formand.

Den i Henhold til Loven af 21. Juli nedsatte Lønningskommission har faaet følgende Sammensætning:

Valgt af Kongen: Trafikminister Hassing-Jørgensen (Formand), Departementschef i Statistisk Departement A. d. Jensen (Næstformand).

Valgt af Konsejlspræsidenten: Departementschef i Marineministeriet C. V. Olsen, Generalsekretær Fr. V. Petersen, Kontorchef i Undervisningsministeriet Lehmann, Stationsforstander N. C. Henriksen, Sorø, Telegrafist L. P. Jensen, Kjøbenhavn, Portør Ch. Petersen, Kjøbenhavn, Postbud J. Bødskov, Kjøbenhavn, Lærer C. Dige, Aunslev og Lærerinde Frk. Thora Petersen, Aalborg.

Valgt af Folketinget: Folketingsmændene,

Toldinspektør Ivar Berendsen, Pastor Dahl, Gdr. Markvorsen, Forretningsfører Valdemar Olsen og Husejer Søren Svendsen.

Valgt af Landstinget: Folketingsmændene Telegrafist Abrahamsen, Adjunkt Køeføed, Landstingsmændene Gdr. Ejsing, Amtsraadsekretær Oluf Jensen og Bladudgiver Jørgen Pedersen.

Til Sekretær er beskikket Kontorchef i Generaldirektoratet for Postvæsenet M. C. V. Larsen.



Resumé

af Forhandlingerne paa Lokomotivførernes ekstraordinære Kredsgeneralforsamling.

Til Dirigent valgtes Strand, Aarhus.

Til Sekretær valgtes Christiansen, Fredericia.

Til Justeringsmænd valgtes Sibbernsen, Ar., og F. Jensen, Fa. Efter at Mandaterne var godkendte, gjorde Formanden i en længere Tale rede for Aarsagen til Ekstrakontingentets Opkrævning. Naar Kredsbestyrelsen havde sat Spørgsmaalet paa Dagsordenen, var det for at faa dette lovlig afgjort. — Vedtager Forsamlingen nu, at Kredsbestyrelsen har handlet rigtigt, er det Lov, og enhver vil blive behandlet derefter.

Rasmussen, Struer, stillede paa sin Afd. Vegne følgende Forslag:

„Struer Lokf. Afd. Delegerede foreslaar, at de 6 Kr., som er indbetalt, tilbagebetales Medlemmerne. C. Rasmussen. — A. E. Jensen.“

Endvidere fremsattes følgende Forslag af Petersen, Aalestrup:

„Der kan ikke disponeres over Reservefonden eller Dele deraf, uden at der ved en skriftlig Afstemning blandt alle Foreningens Medlemmer er Flertal derfor.“

Fra Kredsbestyrelsen forelaa følgende Forslag:

„Generalforsamlingen vedtager at godkende den af Kredsbestyrelsen iværksatte Opkrævning af Ekstrakontingent i Anledning af den norske Konflikt.

Generalforsamlingen paalægger derfor alle Medlemmer af Kredsen at indbetale Kontingentet og paalægger Afdelingerne at indbetale Beløbet til Kredskassen senest i Oktober Maaned.“

Der forelaa endvidere følgende af Lokf. Grosen, Ar., stillede Forslag:

„Det obligatorisk paalignede Ekstra-Kontingent med paaløbne Renter danner Grundlaget for et Reservefond, om hvis Udstrækning og Anvendelse Hovedbestyrelsen paa det ordinære Delegeretmøde i 1918 udarbejde et Forslag.“

Efter nogen Diskussion vedtoges Kredsbestyrelsens Forslag enstemmig.

Resumé

af Forhandlingerne paa Lokomotivfyrbøder-Kredsens ekstraordinære Generalforsamling i Aarhus den 15. September 1917.

DAGSORDEN:

- Punkt 1. Provelse af Mandaterne.
- „ 2. Valg af Dirigent og Sekretær.
- „ 3. Sanktion af Beslutning om Opkrævning af Ekstrakontingent.

Ad Punkt 1. Kredsformanden aabnede Generalforsamlingen med et Velkommen til de Delegerede, og konstaterede, ved Opraab af deres Navne, at alle var tilstede.

Ad Punkt 2. Til Dirigent valgtes Røgilds, Aalborg, og til Sekretær G. Nielsen, Ki.

Ad Punkt 3. Kredsformanden gennemgik i korte Træk den norske Lønkonflikt og dens Forløb, samt refererede Afdelingsformandsmødet i Fredericia den 20. Juli d. A. og anmodede nu Generalforsamlingen om at godkende den Beslutning, der blev vedtaget der.

Der udspandt sig en meget livlig Debat om dette Møde og den der trufne Beslutning om Ekstrakontingentet.

Esbjerg Afdeling stillede følgende Resolution:

„Da nu den norske Konflikt er afsluttet uden Kamp, tilbagebetales Medlemmerne de hertil afkrævede Beløb.“

Resolutionen blev forkastet med alle Stemmer mod 3.

Kredsbestyrelsen stillede da en Resolution, der lød saaledes:

„Idet Kredsgeneralforsamlingen godkender den paa Mødet i Fredericia den 20. Juli d. A.tagne Beslutning angaaende Ekstrakontingent, og tiltræder den der vedtagne Resolution, bestemmer Generalforsamlingen, at ingen Afdeling maa modtage ordinært Kontingent udover 1ste Oktober 1917, forinden foranævnte Ekstrakontingent er betalt.

Kredsbestyrelsen.“

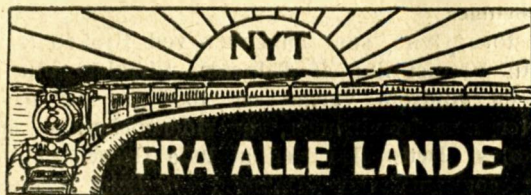
Vedtoges ved Navneoppraab med alle Stemmer imod 1 og 2 stemmer ikke.

Kredsformanden stillede paa K. B.s Vegne Forslag om, at de Delegerede fra Sjælland, Falster og Thisted bibeholdt Tillægsbilletter, men kun for Hjemrejsen. Dette vedtoges.

Kredsformanden sluttede Mødet med en indtræn-

gende Opfordring til de Delegerede om at arbejde for en enig og fast Optræden overfor den Situation, som var opstaaet, og med tre kraftige Hurraraab for Kredsen skiltes Lokomotivfyrbødernes Delegerede fast besluttede paa at følge Hovedbestyrelsen i dens Arbejde for Dyrtidstillæget. —

P. A. Jensen.



Motorskibenes stigende Driftssikkerhed.

Det 7200 Tons store Motorskib Sebastian — vel nok det udenlandske byggede Motorskib, som hyppigst har været omtalt her i Bladet — er fornyligt ankommet til New York efter at have fuldført sin fjerde Rejse over Atlanten. Denne Gang fra Rouen efter en meget stormfuld Tur. Den ene af Skibets to 1100 Hestes Werkspoor Dieselmaskiner havde været i Gang hele Rejsen uden en eneste Standsning, medens den anden kun havde været stoppet en Time, saa længe en mindre Rettelse foretoges.

Første Maskinmester meddeler endvidere, at den længste Standsning paa en af Maskinerne, siden Skibet i Juni Maaned forrige Aar gik i Fart, har været seks Timer, hvad der skyldtes, at en af Soforbindelsesene var knækket, saaledes at Vandet strømmede ind og blandede sig med Smøreolien, og Standsningen kun stod saa længe paa, at Vandet kunde blive skilt ud fra Olien. Maskinerne anses af Mestrene for at være fuldtud paalidelige, og samstemmende Udtalelser fra dem gaar ud paa, at der ikke vilde være noget risikabelt ved at gaa tilsøs med kun den ene Maskine i tjenstlygtig Stand. De to Hovedmaskiners Gennemsnitsforbrug var 5,6 Ton pr. Døgn, medens Hjelpekedlerne brugte 1,9 Ton pr. Dag.

Undervandsbaadens store Virkningsradius.

Man hører saa ofte det Spørgsmaal fremsat, hvorledes det dog er muligt, at Undervandsbaadene kan have en saa enorm Aktionsradius og Bevægelsesfrihed. Grunden ligger simpelthen i den store Udvikling, Dieselmotoren er undergaaet i Krigen, som gør, at dens Brændstofforbrug er blevet betydelig nedsat. Iforvejen var det jo meget ringe og tog ikke megen Plads op, bortstuvet, om man kan sige saaledes, som det var i Bundtanke, som senere kunde fyldes med Vand. Man regnede i de ældre Dieselmotorer med et Brændstofforbrug pr. H. K. T. paa 270—275 gr. Nu er man helt nede paa 200 gr. og derunder, ja ved Firtaksmotoren, som jo anvendes i Handelsundervandsbaaden „Deutschland“, endog endnu længere nede. Dette ringe Forbrug har muliggjort en Stig-

ning i Virkningsradien fra de første Undervandsbaades 2000 Sømil til de uhyre Distancer paa 8 à 10,000 Sømil, som de nybyggede store Baade ikke en men flere Gange har gennemløbet. En af dem har endog været 55 Dage i Søen, ganske henvist til sig selv, og løst sin uhyggelige Opgave paa det bedste. Et overordentligt Bevis paa den tyskbyggede Dieselmotors store Driftssikkerhed.

I Frankrig og Amerika har man, som tidligere nævnt, anvendt Dampurbineanlæg paa enkelte større Undervandsbaade. Hvorledes Resultatet er blevet, er under de foreliggende Forhold ikke oplyst, kun ved man, at Brændstofforbruget — der fyres naturligvis med Olie — er mere end dobbelt saa stort som ved de tyske U-baade.

Undervandsbaade uden Periskop.

Ifølge det italienske Tidsskrift „Rivista Maritima“ er der konstrueret en U-Baadstype, som kan se uden at stikke et Periskop op over Vandfladen.

Det nye System, som iøvrigt endnu ikke er fuldt færdigt, bestaar af to Linser, som er anbragt en paa hver Side af Undervandsbaaden. De bruges i Forbindelse med et Arrangement af Linser og Reflektorer. En Vanskelighed ved denne Anordning er det, at Undervandsbaaden maa navigeres nærmere Overfladen, end naar den har Periskop; men det skal alligevel ikke være saa uheldig for Undervandsbaaden, som at vise et Periskop af den nuværende Type.

Forøget Anvendelse af Vandrørskedler i Handelsskibe.

De amerikanske Blade omtaler en stærkt forøget Bestilling af Vandrørskedler til Fragtbaade og tilskriver dette to Aarsager. Dels Vanskeligheder ved at tilvejebringe rettidig og tilstrækkelig Forsyninger af Kedelplade, dels en forøget Tiltro til denne Kedel-types Fremtidsmuligheder.

Bladene haaber, at den sidste Aarsag er den fremherskende, fordi det Gang paa Gang har vist sig, at man kan naa større Nyttevirkning med disse Kedler, i Forbindelse med en betydelig Vægtbesparelse og en ikke ringe Forøgelse i Brændselsøkonomi sammenlignet med de almindelige, høje cylindriske Kedler af den saakaldte skotske Type. Man mener ogsaa, at man nu kan forlade sig paa deres Paalidelighed og Varighed, og at Vedligeholdelsesomkostningerne er gaaet betydeligt ned.

Særlig i disse Dages Tonnageknaphed og enorme Fragter vil en forøget Nyttevirkning af et Skibs Kedelanlæg, i Forbindelse med Vægt- og Pladsbesparelse, have sin store Betydning.

Kedelhaveri.

I en af Board of Trades sidste Indberetninger omtales et Maskinhavari paa en Fiskedamper, der i sin Fremstilling er ganske ejendommelig. Skibet havde

en høj, cylindrisk Kedel med tre Kanaler og et Tryk paa 180 lbs. pr. sq.-inch. Fødeventilhuset paa Kedlen var anbragt paa sædvanlig Maade og omfattede en Kontraventil og en Afspærringsventil indenfor denne, begge i samme støbte Hus. De var tilnærmelsesvis af samme Størrelse, og Dækslerne fastgjort med seks halvtomme Tappe. Stopventilen, som vendte sit Sæde mod Kedeltrykket, aabnedes paa vanlig Maade, ved Hjælp af det almindelige hestekoformede Brostykke paa Ventilens Top, og et tilsvarende neddrejet Brøst paa Spindlen. Begge var imidlertid slidt rigeligt i Tidens Løb, ved den konstante Bevægelse, under Fødeningen, saaledes at der var $\frac{1}{2}$ Tommes Spillerum imellem dem.

Da nu Maskinen sattes igang en Morgen, hvor Fødebrønden var fuld og Fødepumpen arbejdede med hele Vandmassen, lukkede Afspærringsventilen sig netop denne halve Tomme, saaledes at Vandpassagen indsnævredes, og Trykket i Ledningen steg da saa meget, at Tappene i Dækslet sprængtes fra og det varme Kedelvand strømmede ud og skoldede Fyrbøderne uhyggeligt.

Board of Trade tilføjer ikke nogen Bemærkning, men Afspærringsventilen har aabenbart ikke været ret meget aaben, og der kan heller ikke have været Sikkerhedsventiler paa Fødeledningen, hvad der burde have opfordret til større Paapasselighed.

Norsk og tysk Skibsbygning af Jernbeton.

Som bekendt er man i Norge stærkt interesseret i Bygningen af Staalbetonskibe. Der er nedsat en Kommission, der skal overveje Betingelserne for, at disse Skibe kan faa offentlig Anerkendelse, hvad der vel nærmest vil sige, om de kan blive godkendt af Klassifikationsselskaberne. Den norske Regering har imidlertid givet Tilladelse til, at „Fougners Staal-Beton Skibsbygningskompagni, Akts., bygger to større Motorskibe paa Prøve. Det første bliver paa 600 Tons — 145 Fod langt, — Maskin- og Opholdsrum anbringes helt agter, og Forlasten faar tre Luger med de dertil hørende Spil.

Norges Handels- & Sjøfartstidende roser den norske Foretagsomhed, som indlader sig paa disse dristige Forsøg, og minder i den Anledning om, at Tvivlere bør erindre, at de første Jernskibe ogsaa mødte megen Fordom, og man paastod blandt andet, at de vilde brække over, naar de kom op at ride paa en høj Sø. Hvad der vel nok maa siges at være modbevist af Tiden.

Det andet Skib er paa 1000 Tons og skal afleveres i Oktober Maaned med 2 Bolinder Motorer til Fremdrivning paa tilsammen 310 H. K. Det forsynes med 4 Skodder, dobbelt opmuret Bund af Jernbeton samt Vandtanke til Ballast. Længden bliver her 166 Fod og Bredden 31. Dette bliver det største søgaaende Fartøj af Jernbeton, der flyder paa Vandet.

Samtidig er der opstaaet et Skibsbyggeri i Hamborg — Eisen-Beton-Schiffbau — som ligeledes vil bygge Skibe af ovennævnte Materiale. Til en Begyndelse kun Lægtere og Motorfartøjer, men der er

allerede indgaaet Bestillinger paa et Motorskib og en søgaaende Lægter paa 300 Tons til Orlogsværftet i Wilhelmshafen. Naar disse Skibe er færdige, skal der yderligere bygges et Motorskib paa 600 Tons med Dieselmotoranlæg paa 300 H. K.

Biprodukterne udnyttes paa Rjukan.

I Norge sættes en større Dampcentral igang ved Hjælp af Spilledamp, hvorved over 16,000 H. K. tilvejebringes.

De store Øvne, som anvendes ved Rjukan anlægene til Fremstilling af Salpeter, udvikler som bekendt en voldsom Varme, ca. 1500 gr., og for de Luftarter, som frembringes, kan viderebehandles, maa de afkøles. Dette sker ved at lede Gassen gennem Kedler, som udvikler Damp i betydelig Mængde. Denne Damp har hidtil kun været delvis udnyttet, og en stor Del er gaaet i Elven.

Nu vil imidlertid al Spilledamp blive udnyttet. Dampen føres til Dampcentraler, som driver 3 Generatorer, der hver præsterer 5500 H. K., og paa Maade vil man ialt faa over 16,000 H. K. disponible.

Den ganske betydelige elektriske Kraft, som saaledes skaffes tilveje, kommer Lysanlægget tilgode, som hidtil har leveret et noget ujævnt Lys paa Grund af uregelmæssig Tilgang af Kraft fra de store Anlæg.

Der er endvidere Planer oppe om at anvende en Del af Dampcentralens Energi til Jernbanen mellem Rjukan og Rollag. Derved vil Anlægene, som nu yder Kraft til Banen, blive noget aflastet.

Blødt Staal til Fyrkasser i Lokomotiver.

Paa den tekniske Højskole i Stuttgart har der ifølge Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure været afholdt en Del Prøver med Anvendelse af blødt Staal til Fyrkasser. Materialet var fra Krupps Staalværker og meget rent; det viste meget lidt af den kritiske Tilstandsform, under hvilken Staal er tilbøjelig til at give efter. Herhjemme har vi for tyve Aar siden anvendt Fyrkasser af blødt Staal paa de danske Statsbaners Lokomotiver, og det var ligeledes Krupps bløde Staal, der anvendtes, til Trods for at de oprindelige Prøver udførtes med amerikansk Jern. Rørene fastgjordes i Rørpladerne ved Hjælp af Kobberpakninger. Iøvrigt er en Fyrkasses Levetid vel mere afhængig af den Maade, hvorpaa den er fremstillet og behandlet, end af det Materiale, hvoraf den er lavet.

Papir.

har i de sidste Aartier fundet en udstrakt Anvendelse i Industrien som Erstatning for mange andre dyre Raastoffer, f. Eks. Læder o. lign.

Ved hydraulisk Tryk og særegne Hærdningsmidler har man gjort Papir tjenligt til Anvendelse som Pakmiddel, Bygningsmasse, Tandhjul og Ringe til Jernbanehjul m. m.

I Tyskland, hvor Krigen har forhindret Tilførsel af mange nødvendige Materialer, er Papirets Anvendelse i allehaande Øjemed blevet endnu større, saaledes for-

færdiges Bindgarn af Papir, og Drivremme af dette Stof skal arbejde udmærket. Ligeledes omspindes elektriske Ledninger med Papirstraal i Stedet for Bomuld.

Til Rensning og Pudsning anvendes sammenkrølede ifne Papirsstrimler, der i Modsætning til det ellers benyttede Bomuldsvist, ikke ridser og heller ikke — selv i fedtet Tilstand — er tilbøjelig til Selvæntændeelse.

Til Medlemslisten.

Overført fra D. S. & M. F.

F. Alsing, Roskilde. — Frits Hansen, Aalborg. — Chr. F. Jochumsen, Glyngøre. — Th. J. Hesselberg, Esbjerg. — S. M. H. Petersen, Struer. — S. L. H. Jacobsen. — E. Vinkel Lauritzen. — A. F. Jensen. — C. A. Nielsen, Gb.

Overført fra Dansk Jernbaneforbund.

L. Jørgensen Mortensen, Gedser.


Indmeldt i D. L. F.

Lokf. A. G. Wieneche, O. F. B. Saalbach og V. E. O. Hoffmann, Korsør. — Lokfyrb. H. C. Petersen, Roskilde.

Rettelse til Adressefortegnelsen.

Under Helsingør Lokfyrb. Afd. rettes Afd. Formandens Navn til C. F. Olsen og Afd. til Sølyst, Ryesvej.





HAFNIA

Samlet Forsikringsbestand
over 275 Mill. Kr.

Samlede Garantimidler
over 75 Mill. Kr.



Haslund & Larsen,

Vinhandlere,
Nørrevoldgade 27.

Telefon 1899. :: :: :: Telefon 1899.

Prima vellagrede Vine og Spirituosa.

Emanuel Møller & Co., Vinhandlere,

St Pederstræde 34 og 36 (ved Vestervold). T-efone 4518—2897

Kvaliteten gør Udslaget.

Ved nye Etableringer og eventuelt Skifte af Leverandør vil d'Hrr. Købmænd ikke blive skuffede ved at træde i Forretningsforbindelse med os. Som Grund for dette anføres, at vi siden Etableringsaaret 1895 har opnaaet en meget betydelig Omsætning.

Nørrebros Vinimport

ROBERT BERTHELSEN Nørrebrogade 178. Tlf. Taga 1300

Stort Lager af 1ste Klasses Vine & Spirituosa. - - Billigste Priser.

HUSK! CHRISTIAN SCHERF Herrelingeri

Stort Udvalg i Manchetskjorter, Undertøj,
Hatte, Slips, Regnfrakker, Motortrækker.

NØRREBROGADE 164.

Telf. Taga 1567.

Bemærk! Mod Forevisning af Medlemskort erholdes 5 pCt. Rabat.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion: Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B. Tlf. Vester 2895 v.
Abonnementspris: 2 Kr. 50 Øre aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Ekspeditioner: } For Kjøbenhavn: C. Hansen, Sommerstedgade 22², Telefon Vester 4011.
} For Provinzen: L. Rasmussen, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.

Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

Den mest økonomisk og let teste Maade at bruge Husholdningssæbe paa. Faas overalt.

Vesterbros Skotøjsbus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres **FODTØJ**

Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

Kolonialforretningen,

25 -- Ægirsgade -- 25

Ægte holl. Java-Kaffe

Kolonial og Material

Georg Besties Vine.

P. ANDERSEN. Tlf. Taga 220 x.

Konfektkælderen

Vesterbrogade 16

Største Udvalg i Confekt og Chokolade.

Tlf. Vester 2504 x

35 Vestergade 35 "Bristol"

o o o Ved Siden af "Bristol"

Er Københavns billige Kaffeager.

Husk dobbelt Vægt gives af alle Kvaliteter, for derved at bevise vore billige Priser paa vor extra Kvalitet, som sælges til vore almindelige Butikspriser 45 à 49 Ø. pr. 1/8 Kilo.

Ordre pr. Telefon inden 12 expederes samme Dag.

Abonner paa

SOCIAL-DEMOKRATEN

Abonnement:

Pr. Kvartal 3 Kr. 90 Øre.
- Maaned 1 - 30 -
- Uge 30 -

Kontorer:

N. Farimagsgade 49
Telefon Cent. tal 395 og 7495

Svanes Konditori, Frederiksbundvej Nr. 51,

Telefon Taga 671 y

anbefaler første Klases Konditori og Bestillingsforretning.

Bestillinger sendes overalt samt i Byerne omkring Slangørubanen.

Tlf. Taga 671 y.

BROBERG,

Amagertorv 16.

STØRSTELAGER I

Gulvtæpper,	Jernsenge,	Damelinned,
Bordtæpper,	Madratter,	Skjorter, Strømper,
Divantæpper,	Spiralsenge,	Handsker og
Forligger.	Divaner.	Tricotage.

Københavns Specialforretning i hvide og creme Gardiner.

Hvide Varer, Dækketøjer, Viskestykker og Haandklæder.

Leverandør til Vare- og Landbrugslotteriet.

HUSK AMAGERTORV 16 :: TLF. 3356.

Café „Yrsa“

Ingerslevsgade 104. Tlf. 10172.

á la Carte Retter. - - - - -

----- Udm. Smørrebrød

Krarup Østergaard, forh. Café „Dronninggaard“, St. Kongensg.

Tlf. Godth. 140.

Tlf. Godth. 140.

L. RASMUSSEN.

Viktualier 00 Fedevarer 00 Paalæg.

Paa Grund af den store Omsætning, altid friske Varer.

Provinsordres expederes omgaende.

RAMMER.

MALERI -- SPEJLE -- FOTOGRAFI

TIL FABRIKSPRISER

RAMMEFABRIKEN HEINEGADE 2. Telefon Tage 157 y

PRESENTER — FØDSELSDAGSGAVER

Stort Udvalg! © Billige Priser!

HANS RASMUSSEN, Nørrebrogade 197

© Altid en reel Betjening. ©

**Fedtlæders Hægtestøvler med Træbunde
fra 5 Kroner til højere Priser.**

37 Gasværksvej 37 — Hj. af Halmtorvet. A/S „OMNIA“.

Tlf. Vester 2979 y og 919.

o o Forsendes overalt paa Efterkrav. o o

ENGELSK SPISESTUE

Smuk, lys Eg, komplet,.....

500 Kroner

Moderne Eg. Spisestue.....

250 —

BJELKES ALLE 18 St. o. G.

Læderhandel, Ærøvej Nr. 2 anbefales.

Damer!

Hattene pyntes gratis.

Vi har nu fremlagt vore Straahatte til Damer og Børn. Billigste Priser paa Pladsen. Kun i Partivarehandelen Frederiksborggade 1 (lige overfor Rosenborggade.)

Ryg

CREMO

Tobak.

Modeforretningen

„Lilli“

GODTHAABSVEJ 55

Tlf. 887 y.

Tlf. 887 y.

DAME- OG BØRNEHATTE.

Ægirsgades

MEL- & GRYNLAGER

anbefaler sig med alt i

Mel, Gryn og Foderstoffer.

Smaa Priser.

Gode Varer.

S. Chr. Petersen, Ægirsgade 30.

Husk

Hørkram- & Detailhandel

Vedbækgade Nr. 10.

Udsalg af Kul, Koks og Brænde.

Alltid ekstra gode Kvaliteter

Telf. Taga 922 x.