



25. AARG. N^o 14.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Juli 1925.

OVERSIGT OVER FORHANDLINGER OG BESLUTNINGER

I. T. F.s KONGRES I BELLINZONA D. 30/6 — 2/7

Kongressen, som afholdtes i Mødesalen i den tessinske Regeringsbygning, og hvori deltog 66 Repræsentanter, repræsenterende 19 Lande og 26 Organisationer med over 1 000 000 Medlemmer, aabnedes af Præsidenten Hr. *Rob. Williams* (Generalsekretær i Engl. Transportarb. Forb.). Taleren takkede Bellinzonas Kommunalbestyrelse for den smukke Modtagelse, den havde givet Kongresdeltagerne, derved at den havde ladet det kommunale Orkester musicere om Aftenen samt ladet de to af Byens 3 Slotte Swejts, Uri og Unterwalden belyse i bengalsk Belysning. Videre takkede Præsidenten det svejtsiske Jernbaneforbund for Arrangementet af Kongressen.

Bratschi, Formand for det svejtsiske Jernb. forb., bød de delegerede Velkommen til Bellinzona, idet han yderligere udtalte, at det er forstaaeligt, at Jernbanemændene lettest lærer at organisere sig internationalt, thi Skinnestrengene, hvorover vi farer, forbinder Landene udover Grænserne. Som Skinnestrengene er internationale, letter de Jernb. Personalets internationale Tænkemaade.

Svejts Befolkning er sammensat af Mennesker, der taler de 3 største europæiske Nations Sprog, uden at der opstaar mindste Uenighed. Herved bevises, at det er muligt at samles internationalt uden Hensyn til Sprog eller Nationsforskelligheder. Svejts Jernbaneforb., der omfatter 90 pCt. af Stats- og Privatbanepersonalet, er den eneste Jernb.organisation af Betydning. Den er repræsenteret overalt baade i Banernes Ledelse, i alle Kommissioner og Udvalg saavel som i Rigsdagen — dette sidste dog ad aln. politisk Vej — endvidere er Or-

ganisationen tilsluttet de samvirkende Fagforbund, hvor den efter Metalarbejderne danner den største Gruppe.

Selve Kongressens Arbejde begyndtes med Dagsordenens Punkt om Ret til uindskrænket Forenings- og Forsamlingsfrihed samt Sikringen deraf.

Sekretær i I. T. F.s Jernbanesektion, Hr. *Nathans*, gav en Del Oplysninger om, hvorledes Jernbanepersonalet i nogle Lande f. Eks. Finland, Ungarn, Italien, Jugoslavien, Grækenland og Palæstina er udsat for Forfølgelser, fordi det vil organisere sig. I. T. F. har anmodet Folkeforbundsraadet om at arbejde for en Forbedring af disse Forhold, i øvrigt vilde Sekretariatet forelægge en Resolution i denne Sag.

Jochade, Tysk Jernb. Forb., omtalte nærmere Forholdene i Ungarn. Det er der saaledes, at alle Organisationer med socialdemokratisk Tendens opløses, medens Org. af kristelig Retning opretholdes. Præsidenten havde udtalt, at om nogen vovede at deltage i denne Kongres, vilde de paagældende blive afskediget, iøvrigt vilde han blæse alle Kongresbeslutninger et langt Stykke.

Medens 1. Majfest i flere Aar havde været forbudt, var den i Aar bleven tilladt, men samtidig var Administrationen instrueret om at opføre de deltagende paa Lister, for saa ved given Lejlighed at afskedige disse.

Efter Talerens Udsagn lider mange Mennesker Hungersnød og venter paa Hungersdøden.

Jarrigian, Frankrig, gjorde opmærksom paa, at den franske Regering havde lovet at ville træde i Skranken for Foreningsfriheden, meddelte endvidere, at det internationale Arbejdsamt i Geneve har planlagt en Undersøgelse af Jernbanepersonalets Foreningsrettigheder i de forskellige Lande. Iøvrigt vilde Taleren holde for, at det var de enkelte Landes Organisationer, der hver for sig maatte gøre et Arbejde for at dette Spørgsmaal snarest

sættes paa Dagsordenen til en af de kommende Konferencer i det internationale Arbejdsamt.

Vedrørende Forholdene i Kina og Hollandsk Indien refererede Kongressens eneste Repræsentant fra den gule Race:

Semaven: Intet Steds er Arbejdsforholdene saa daarlige som i de europæiske Landes Kolonier og i Kina. I Kina har de fleste Jernbanemænd for 14—15 Timers dagligt Arbejde 15 Dollar om Maaneden. Der bestaar ganske vist Organisationer, men Befolkningen er ikke organisationsuddannet som i Europa, derfor betyder Organisationen ikke ret meget. En iværksat Strejke brød sammen, fordi 1 000 af de 10 000 Strejkende arresteredes. I Hollandsk Indien var Forholdene ikke stort bedre. 50 pCt. af Jernbanepersonalet faar for 10—15 Timers dagligt Arbejde 10—12 Gylden pr. Maaned. 15 pCt. af Personalet har 60 Gylden pr. Maaned, men det er saaledes, at eventuelt begaaede Fejl afkortes i Lønnen, saa der gennemsnitlig maa regnes med 10 pCt. Afgang. I Løbet af 20 Aar er en Arbejder opslidt, og dog synes de europæiske Kapitalister, at dette er for flot, de har villet gennemføre Besparelser. En af Personalet iværksat Strejke brød sammen, fordi Regeringen støttede Kapitalisterne ved dels at arrestere, dels at deportere en Masse af de strejkende. En Mængde Ledere idømtes Fængselsstraffe, hvorhos der for Obstruktion var idømt fra 10—15 Aars Tugthusstraf. Taleren udtalte til Slut sin Forventning om, at der optoges et Samarbejde mellem Organisationerne i Kolonierne og i Hjemlandet.

Bromley, Englands Lok.forb.: Var glad for den sidst holdte Tale, vilde arbejde paa, at vi i Europa søgte at støtte Koloniernes Organisationer. Vi her i Europa kender intet til, hvad europæiske Kapitalister byder de oversøiske Arbejdere med Hensyn til Slavearbejde. Arbejderne behøver ikke Grænser mellem Landene, det er noget, Kapitalen opretholder. Kunde godt tænke sig, at man havde indbudt Ruslands Jernbaneorganisationer til Kongressen, thi selv om Kongressen ikke skulde være noget Propagandasted, var nogle Organisationer alligevel nu gamle og havde vanskeligt ved at følge den moderne Tankegang.

Halme redegjorde for, hvorledes »den hvide Terror» i Finland havde sendt krigsudrustede Soldater mod Arbejderne. Jernbaneorganisationen talte for Tiden kun 200 Medl.

Stagnetti, Italien, fortalte indgaaende om Forholdene der, om hvorledes Fascister Natten til den 4. Januar i Aar var trængt ind paa Jernbaneforbundets Kontor, hvor de havde rumsteret og ødelagt alt Inventar — Værdier for ca. 150 000 Lire. Selv om Taleren havde hørt Beklagelser fra flere Lande, vilde han dog

sige, at i Italien var Stillingen ganske ekstraordinær. Jernbaneforbundet var den 9. April i Aar opløst af Regeringen, 60 000 Tjenestemænd afskedigede. De tilbageværende Tjenestemænd havde ingen Organisation til at varetage deres Interesser, og de, der forsøgte at arbejde for Organisationen, erklæredes for uegnede til Statstjeneste, hvorefter de afskedigedes. Taleren opfordrede derfor alle Landes Kolleger til paa det alleralvorligste at protestere mod denne reaktionære Handling.

I. T. F. havde tilsendt saavel Folkeforbundsstyrelsen som den italienske Regering Protester mod Jernbaneforbundets Opløsning, og efter denne Intervention var Organisationsledere, som i 15 Dage havde været arresterede, løsladte.

Cramp, Engl. Jernb.forb.: De enkelte Landes Organisationer maa hver for sig arbejde i denne Sag. Englands Organisationer har meget at bebrejde sig, saaledes som Forholdene er i Kina og Palæstina; men efter Bromleys Tale at dømme vilde den Sag jo nu blive fulgt med Interesse. Hvad angaar Forholdene i Ungarn, da er disse noget for sig selv, idet det ikke alene er Jernbanepersonalet, men hele Arbejderklassen, der forfølges. Taleren havde været til en Kongres i Ungarn, der sad ved hver Side af Taleren en Politibetjent, som noterede alt op.

Naar der fra forskellig Side var talt om at indbyde Ruslands Jernbaneorganisationer vilde Taleren gøre opmærksom paa, at det Spørgsmaal skulde behandles i et andet Forum, men der maatte i den Forbindelse tages Hensyn til saavel de skandinaviske som tyske Kolleger.

For at fremme Behandlingen af Dagsordens forskellige Sager vilde Taleren foreslaa, at der nedsattes to Kommissioner, som da skulde gennemgaa Punkterne og udarbejde de nødvendige Resolutioner.

Dette sidste tiltraadtes.

Boisnier, Kontorchef i det internationale Arbejdsamt vilde i Anledning af, at der var fremsat Kritik over, at Folkeforbundets Arbejderkammer havde været ganske uvirksomt overfor disse Forfølgelser, henviste til, at der ikke var vedtaget Konventioner, der gennemfører og sikrer Forsamlingsfriheden. Uden at ville kritisere noget, maatte han dog gøre opmærksom paa, at Arbejderrepræsentanterne i Arbejdsamtet ikke havde stillet Forslag desangaaende. Selve Præsidenten, Hr. Thomas, havde foretaget en Rejse i Ungarn for at se paa Forholdene der, han havde ladet indledet en Undersøgelse ogsaa andre Steder, men forinden Resultatet af denne Undersøgelse forelaa, kunde Folkeforbundet intet foretage sig.

Taleren henledte Opmærksomheden paa,

at I. T. F. af det internationale Arbejdsamt var opfordret til at sende Repræsentanter til tekniske Kommissioner, I. T. F. havde ogsaa været repræsenteret, havde faaet tilstillet alt Materiale og haft Adgang til at deltage i alle Møder, det var da uberettiget at sige, at Arbejdsamtet intet havde foretaget.

Denne Sags Behandling afsluttedes med Vedtagelsen af følgende Resolution:

Den internationale Jernbanemands Kongres i Bellinzona i Dagene 30. Juni—2. Juli 1925 giver sin Tilslutning til de allerede af I. T. F.s Sekretariat nedlagte Protester mod Forfølgelserne af Jernbaneorganisationerne, hvilket ganske særlig har givet sig Udslag i Italien, Ungarn, Finland, Grækenland, Jugoslavien og Palæstina.

Kongressen kræver fuld og uindskrænket Forenings- og Forsamlingsfrihed.

Endvidere konstaterer Kongressen med Beklagelse den Kendsgerning, at Folkenes Forbund, og saa efter I. T. F.s Henvendelse, er forblevet uvirksom og tilsyneladende ikke er i Stand til at tvinge de Folkeforbundets tilsluttede Lande til at overholde de i Fredstraktaterne og i Folkeforbundsvedtægterne indeholdte Løfter om Foreningsfrihed.

Kongressen appellerer til de paagældende Landes Arbejderbevægelse, at den støtter sit eget Lands Jernbanepersonales Kamp for Bevægelsesfrihed med alle til Raadighed staaende Midler.

Derhos anses det for ønskeligt, at hvert Lands Arbejderbevægelse lægger Tryk paa det internationale Arbejderkammers Administration med Hensyn til Behandlingen af Spørgsmaalet om Foreningsretten.

Kongressen opfordrer indtrængende det internationale Arbejderkammer om snarest at gennemføre den i Oktober 1923 besluttede Undersøgelse angaaende Foreningsfriheden og herved give saavel de paagældende Landes Arbejderbevægelse som de internationale Organisationer passende Indflydelse.

Man forlanger, at alle Jernbanemænd, som er afskedigede, enten paa Grund af deres Deltagelse i Strejker, eller paa Grund af deres Arbejde for Organisationer — saavel af faglig som politisk Karakter — skal genansættes med alle tidligere Rettigheder.

Kongressen opfordrer de I. T. F. tilsluttede Organisationer til kraftigt at støtte de forfulgte Kammerater i deres Kamp. Ikke alene med finansiell Støtte, men, hvor det nogenlunde er muligt, ved at føre solidariske Aktioner, saaledes at Jernbanepersonalets fulde Forenings- og Bevægelsesfrihed sikres. Det paalægges I. T. F. at foretage de nødvendige Forholdsregler, samt de paakrævede Understøttelser.

Sluttelig opfordres alle Landes Jernbanepersonale til at samles i videst muligt Omfang baade nationalt og internationalt, saaledes at der skabes en Magt, som er i Stand til at gennemføre og sikre dette Personales Rettigheder.

Kongressen beslutter yderligere:

1. De tilsluttede Organisationer bedes i deres Fagblade optrykke Beretninger om Jernbanepersonalets Stilling i de forskellige Lande, for saa vidt angaar Spørgsmaalet om Foreningsret.
2. De tilsluttede Organisationer skal lægge Tryk paa deres Landsregeringer, saa Regeringsrepræsentanterne i Folkeforbundet bemyndiges til at træde i Skranken for Foreningsrettens Anerkendelse og for at dette Spørgsmaal sættes paa en af de nærmeste Konferencers Dagsorden.
3. I. T. F. anmoder Fagforbundenes internationale om at paalægge sine Repræsentanter i Folkeforbundet at arbejde i den her nævnte Aand.
4. Jernbanepersonalet i alle Lande skal gøre alt hvad muligt er, for at opretholde, forsvare og videre udbygge de organisatoriske Rettigheder, saasom Foreningsret, Strejkeret saavel som Organisationens Deltagelse i Afgørelse af Spørgsmaal vedrørende Personalet.

I. T. F.s tidligere Præsident, *Williams*, Generalsekretær i det engelske Transportarbejderforbund, underrettede Kongressen om, at han, som Følge af at han havde faaet en Stilling som administrerende Direktør ved det engelske Arbejderblad »Daily Herald«, havde nedlagt sit Mandat. Han maatte nu forlade Kongressen, og takkede for udvist Tillid.

Til Efterfølger som Præsident havde Generalraadet valgt Hr. *Cramp*, Generalsekretær i det engelske Jernbaneforbund, som i sin Tiltrædelsestale gav Løfte om at arbejde videre i international Aand.

Hvad angaar de forhen omtalte Forhold i Kina, da gjordes disse til Omtale i en særlig Resolution saalydende:

Efter at være bleven bekendt med de seneste Tildragelser i Kina, samt den af den kinesiske Jernbanemandsorganisation til I. T. F. rettede Appel om Støtte, giver Kongressen sin Tilslutning til de Protester, der allerede af det internationale Arbejdsamts Arbejderrepræsentanter og af Fagforbundenes Internationale er nedlagt mod den Maade, hvorpaa den internationale Kapital søger at knække de kinesiske Arbejderes Kamp mod den skandaløse Udbytning, de er Genstand for. For i det hele at

ophjælpe de kinesiske Arbejdere og den orientalske Fagforeningsbevægelse er Kongressen af den Opfattelse, at der nødvendigvis maa foretages en Aktion af hele den internationale Arbejderbevægelse under Ledelse af Fagforbundenes Internationale.

Dagsordenens næste Punkt, 8 Timers Dagen ved Banerne, indledes af Hr. Cramp, England, som gjorde gældende, at 8 Timers Dagen var et af de vigtigste Punkter baade for Jernbanepersonalet og for andre Arbejdere. Det var nødvendigt, at Lande, som ikke havde 8 Timers Dagen fik Hjælp til at gennemføre denne; thi Arbejdsgivere og Regeringerne i disse Lande virker ansporende paa de samme Faktors Bestræbelser for Forringelser i de Lande, der allerede har opnaaet dette Gode. Han mindede om en paa Kongressen i Hamborg 1924 vedtagen Resolution, i hvilken bl. a. siges, at Gennemførelse og Lovfæstelse af 8 Timers Dagen er de tilsluttede Organisationers vigtigste Kampobjekt, samt at Washingtonkonventionen maa ratificeres uden Forringelser. Vi dere talte Taleren om 8 Timers Dagens specielle Gennemførelse i England, den største Vanskelighed der er den, at Personalet for Søndagsarbejde faar Betaling i Stedet for Frihed.

Der vedtoges en Resolution, hvori nævnes, at det er de I. T. F. tilsluttede Organisationers Pligt at kæmpe for, at Arbejdstiden sættes til 8 Timer daglig, at Overarbejde — ogsaa mod Tillægsbetaling — afskaffes undtagen i Ulykkestilfælde, at der, bortset fra Raadighedstjeneste, ikke skal være Forskel paa Tjeneste og virkeligt Arbejde, at Ratificering og Gennemførelse af Washington Konventionen er Minimumskravet, og at allerede bestaaende Tjenestetidsregler, der indeholder bedre Arbejdsbetingelser, ikke maa forringes.

Hr. Brodecky, Prag, indledede Dagsordenens Punkt om visse Landes Bestræbelser for at udskille Statsbanerne fra Staten, eller at gøre dem til selvstændige Foretagender.

Taleren gør opmærksom paa, at Hr. Bidegarag, Frankrig, paa I. T. F.s Kongres i Hamborg i August 1924 i sit Foredrag om Transportmidlernes Socialisering havde gjort gældende, at den internationale Storkapital bestræber sig for at faa Banerne over paa private Hænder. Hr. Brodecky uddybede nærmere denne Bestræbelses Betydning og Arbejderklassens Modkrav, »Socialisering«. Da Jernbanerne er det Foretagende, hvor nationaløkonomiske Interesser i højeste Grad mødes med statspolitiske og Folkets almindelige Interesser, burde Banerne være Statens Ejendom. Det viste sig ogsaa under Verdenskrigen, hvor Ba-

nerne i Lande, der væsentlig havde Privatbanedrift — Frankrig, England, Amerika — overtoges af Staten. Dengang var Kapitalmagten interesseret i Krigen og havde derfor intet mod, at Staten ledede og administrerede Banerne. Efterkrigens Parlamentsvalg gav i de fleste Lande Fremgang for de frisindede Partier, hermed voksede Socialiseringstanken, og heroverfor mødte Kapitalmagten med Kravet om Afsocialisering.

I Stedet for at holde sammen internationalt, begyndte Arbejdernes Partier nu at diskutere Formen for international Socialisering; skulde denne ske gradvis eller paa en Gang; hertil kom Diskussionen om Verdensrevolution, med det Resultat, at Arbejderpartierne svækkedes, de nationale og kapitalistiske Partier styrkedes, saaledes at allerede i Januar 1920 førte den amerikanske Storkapital de af Staten overtagne Baner tilbage i deres egen Varetægt. I August 1921 fulgtes Eksemplet i England og i Oktober 1922 af Frankrig; tages dertil i Betragtning, at Dawes Overenskomsten omskabte de tyske Rigshaner — efter Revolutionen overgik alle Banerne i de forskellige tyske Forhundsstater til Riget — til et selvstændigt Foretagende, »Det tyske Rigshaneselskab«, vil det ses, at Europas største Banenet er under privatkapitalistisk Administration, nemlig 58 575 km i Tyskland, 47 879 km i Frankrig og 37 181 km i England — ialt 143 635 km. I den senere Tid har Mussolini været virksom for at bortsjære Italiens 13 898 km Statsbane til Privatdrift, og i Polen søger den internationale Kapital ved forskellige udstrakte Kreditter og andre »Hjælpeydeler« at sikre sig Garantier og derved undergrave Statsadministrationen. De svejtsiske Baner, 2 752 km, og de belgiske Baner, 4 632 km, er ganske vist gode Statsforetagender, men de er for smaa til at bruges som normgivende. I Østrig og Tjekoslovakiet er det særlig Arbejderpartiernes Indflydelse, der har reddet Statsbanernes Liv, men ogsaa vi i Tjekoslovakiet har for vore 13 131 km Statsbane faaet en Lov om forretningsmæssig Ledelse og Drift. Denne Lov er imidlertid saa uafhjælpelig, saa kompliceret og indviklet i alle Retninger, at der skal en god Fantasi til for at tro, at den skal bidrage til at Banerne op-hjælpes. Det er derfor at haabe, at Praksis vil medføre en Reorganisation, og da bliver Spørgsmaalet, hvad skal vi anvise. Det er ikke nok, at Organisationernes Repræsentanter svarer med gammeldags Fraser, der maa Realiteter til. Det kan ogsaa være svært for den enkelte Organisation at finde Midlerne, derfor bør der kunne ydes Hjælp og Oplysning fra I. T. F.

Af alle de mange Socialiseringsplaner, vi

tidligere har set, er de fleste ren Teori eller Katederarbejde, en Undtagelse er der dog, nemlig den Betænkning, som afgaves af en af den svenske Statsminister Branting nedsat Socialiseringskommission, hvilken Kommission bestod af 4 Socialdemokrater, 1 Radikal og 2 Repræsentanter for Storindustrien. Taleren redegør nu for denne Betænkning, hvis Hovedtræk er optrykt i den danske »Forenklingskommissions Betænkning«.

LEJEBOLIGERS VEDLIGEHOJDELSE

PROTOKOL

over Forhandling i Generaldirektoratet

Torsdag den 5. Februar 1925

Kl. 10³/₄ Fm.

Til Stede var:

For Generaldirektoratet: Banechefen, Kontorchef Jacobi og Fuldmægtig A. Jensen.

For Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg: Snedker L. Hansen, Lokomotivfører Rich. Lillie, Assistent L. Mortensen, Kontrolør A. Ohmeyer, Forretningsfører Ch. Petersen og Assistent L. Chr. Larsen, sidstnævnte som Protokolfører.

Forhandlingsemne: Lejeboligers Vedligeholdelse.

Banechefen bød Velkommen og udtalte, at der kun var indkaldt til Forhandling angaaende Lejeboligers Vedligeholdelse, men at man, hvis Personalets Repræsentanter ikke havde noget derimod, kunde ønske samttidig at drøfte Spørgsmaalet om Tjenesteboligers Vedligeholdelse.

Ch. Petersen: Vi har intet derimod, men maa ønske, at Spørgsmaalet om Lejeboliger drøftes først.

Banechefen: Det vil være en stor Lettelse, hvis Reglerne for Tjenesteboligers og for Lejeboligers Vedligeholdelse kunde blive ens bortset fra de 40 pCt., for Tjenesteboligers Vedligeholdelse er jo givet Regler i Ordre A 91, og jeg mener derfor at det vilde blive lettest at tage Tjenesteboligerne først.

Ch. Petersen: Ogsaa vi anser det for særdeles ønskeligt at have ensartede Regler for de to Arter af Boliger; men da vi først i Dag har faaet Underretning om, at Spørgsmaalet om Tjenesteboliger mulig ogsaa kom til Drøftelse ved denne Lejlighed, maa jeg gentage Ønsket om, at Reglerne om Lejeboligerne bliver behandlet først.

Banechefen: Vi drøfter da først Fællesudvalgets Skrivelse af 26. August 1924, hvori Udvalget som Svar paa Generaldirektoratets Skrivelse af 10. Maj f. A. har meddelt, at det maatte formene, at de Forudsætninger, hvorunder

Statsbanernes Lejeboligudvalgs Lejeansættelser har fundet Sted, ikke er sket Fyldest gennem det den 10. Maj f. A. tilstillede Ordreudkast, og at Udvalget derfor ikke kan tiltræde dette, men har stillet Forslag om, at Ordre A Nr. 21, Afsnit 1, 3. Stk. f. n. paa Side 205 og 3. Stk. paa Side 206 udgaar, samt at der i sidste Stk. paa Side 204 tilføjes: »Med Lejere af Lejeboliger afsluttes i hvert enkelt Tilfælde Kontrakt, i hvilken de for Lejemaalet gældende Bestemmelser er optagne. Fællesudvalget har derhos henvist til det af Statsbanernes Lejeboligudvalg udfærdigede Udkast til Lejekontrakt.

Ch. Petersen: Naar vi ikke har kunnet tiltræde Ordreudkastet, ligger det dels deri, at Ordre A 21 er udstedt uden Forhandling med Organisationerne og dels deri, at vi er utilfredse med Indholdet; i Ordre A 91 (Rettelsen til Ordre A 21) stilles der større Krav til Lejeren end rimeligt. Fællesudvalget maa henholde sig til Lejeboligudvalgets Udkast til en Lejebolig-Kontrakt, hvori de forekkelige Bestemmelser om Vedligeholdelse m. v. er optaget; og vi maa holde for, at der udstødes en Kontrakt med hver enkelt Lejer. Vi har ingen Ændringer til de i Lejeboligudvalgets Kontraktudkast anførte Bestemmelser. En Kontrakt byder Lejeren større Sikkerhed, end hvis Bestemmelserne kun staar i en Ordre.

L. Mortensen: Lejeboligudvalgets Kontraktudkast er bygget paa Grundlag af en Del forskellige Kontrakter, som bruges ved Lejemaal mellem private Ejere og Lejere. Man har i Boligudvalget opnaaet Enighed om de i Kontraktudkastet anførte Bestemmelser for Banernes Vedligeholdelsespligter.

Banechefen: Med Hensyn til Spørgsmaalet om Udfærdigelse af Lejekontrakter forstaaer jeg ikke, at det kan have saa stor Betydning, at der sluttes Kontrakt med hver enkelt Lejer fremfor at have Bestemmelserne i Ordrene. Det sidste er en stor Lettelse for Administrationen, og jeg vil derfor gerne vide, om der fra Organisationernes Side stilles bestemt Krav om Kontrakt, naar Afgivelser fra Ordrens Bestemmelser ikke sker ensidigt, uden at det for Opsigelse fastsatte Varsel iagttages?

Ch. Petersen: Det er det naturligste at have en Kontrakt indeholdende Bestemmelserne fremfor at have disse staaende i Ordresamlingen. Ved tyske og svenske Baner har man Kontrakter med Lejerne. Vi lægger stor Vægt paa at faa Kontrakter. Det er Manglen af Kontrakter, der har givet Anledning til saa megen Strid før.

Banechefen: Jeg kan vanskeligt forstaa, at Lejernes retslige Stilling er anderledes, hvis Bestemmelserne staar i en Ordre, end hvis de samme Bestemmelser staar i en Kontrakt.

Jacobi: Der er ikke Forskel i den retslige Stilling; men det er maaske nok lettere at skaffe Bevis for Betingelserne for Lejemaalet, naar den enkelte Lejer har Kontrakt.

Ohmeyer: Naar Lejen indgaas, skal der jo dog afsluttes en Overenskomst om Lejens Størrelse og Dato for Tiltrædelse; dette vil formentlig volde samme Ulejlighed som en Kontrakt. Hvorfor saa ikke fastslaa de øvrige Lejevilkår samtidig?

Jacobi: Jeg kunde tænke mig Sagen ordnet saaledes, at det i den Skrivelse fra vedkommende Distrikt om Lejens Størrelse og Tidspunktet for Lejemaalets Ikrafttræden, som jeg forudsætter, at Lejeren modtager ved Lejemaalets Indgaelse, samtidig siges, at Lejemaalet er indgaaet paa de almindelige i den og den Ordre indeholdte Betingelser.

Rich. Lillie: Vi kan ikke føle os beroliget ved en Ordre, naar der til denne kan udsendes interne Instrukser.

Banechefen: Vi vil fastslaa i Ordren, at Ændringer i Lejeforholdets Bestemmelser kun kan ske med 3 Maanedes Varsel (for Logis 14 Dage). Naar dette iagttages, er Beboerne jo ikke bedre stillet ved at have Kontrakt, da denne kan siges op med samme Varsel.

Lillie: Banechefen gaar, og det maa vel siges med Berettigelse, ud fra den Forudsætning, at samtlige de Tjenestemænd, som er Lejere af Statshanernes Lejeboliger, kender Ordren om Lejeboliger; men dette kan ikke helt forudsættes; thi for det første er det ikke umuligt, at en enkelt Ordre ved Omdelingen ikke kommer Tjenestemanden i Hænde, selv om Ordren skal tilgaa samtlige Tjenestemænd, for det andet kan det ogsaa meget vel tænkes i disse boligfattige Tider, at en Tjenestemand af Glæde over at opnaa en Lejebolig forsømmer at gøre sig fortrolig med de Pligter, han har som Lejer, men disse Pligter vil selvfølgelig træde stærkere frem for ham ved en særlig Kontrakt.

Ch. Petersen: Det, der forskrækker, er det, der er gaaet forud.

Banechefen: Jeg er ked af, at vi ikke kan naa til Enighed om Ordre ctr. Kontrakt. Hvis vi har Kontrakter, skal vi, hvis vi ønsker en generel Ændring i Betingelserne, opsiges over 1000 Kontrakter og afslutte lige saa mange nye Kontrakter. Vi kan ellers nøjes med en Ændring af Ordrens Bestemmelser.

L. Hansen: Mange Husejere er ikke interesseret i at have Kontrakt, idet Ejerne ser deres Interesse i ikke at have Kontrakt. Det er ikke det samme at have Bestemmelserne i en Ordre som i en Kontrakt.

Lillie: Hvorledes ordner Statsbanerne sig med private Lejere?

Banechefen: Med disse slutter vi Kontrakt. Der er intet i Vejen for, at vi kan træffe den Aftale, at der, naar Lejemaal indgaas, tilsendes Lejeren et Eksempplar af Ordren med de almindelige Lejebetingelser.

Ch. Petersen: Der er Stof til Stridigheder i en saadan Ordning; naar man kan rette Bestemmelserne ved en Ordre, bliver der ingen Fasthed.

L. Mortensen: Den juridiske Side af Sagen med Hensyn til Opsigelsen er formentlig heller ikke ganske ens ved Kontrakt og ved Ordre. Oprettelse af Kontrakt ikke, kan Banerne fremtidig, naar de ønsker Ændringer indført, nøjes med at udstede disse i Ordreform, hvorefter det bliver Lejerens Sag at sige op, saafremt han ikke mener at kunne indgaa paa Ændringerne. Saafremt Kontrakt derimod er oprettet, maa Banerne sige Kontrakten op for at kunne indføre Ændringer. Ved at nøjes med Ordreformen flytter man altsaa den juridiske Pligt til Handling, som Ejerne almindeligvis har, og som Banerne ogsaa vilde have, saafremt Kontrakten var udstedt, over paa Lejeren.

Banechefen var enig i, at det efter det foreslaaede var Lejeren, som maatte sige til, hvis han ikke kunde tiltræde Ændringen.

Ch. Petersen: Naar tyske og svenske Baner samt mange andre Statsinstitutioner herhjemme kan have Kontrakter, maa vore Baner ogsaa kunne anvende denne Form.

Banechefen: Andre Institutioners Personale flytter formentlig ikke saa ofte som vort Personale.

Jacobi: Kunde Fællesudvalget ikke se bort fra Kontrakt, naar de paagældende Lejere hver især fik en særlig Meddelelse om eventuelle Ændringer i de bestaaende generelle Regler, muligvis saaledes at Meddelelsen skulde underskrives og sendes tilbage, hvis Lejeren indgik paa Ændringen?

Lillie: Hr. Kontorchef Jacobi bemærkede, at Tjenestemanden altid modtager en skriftlig Meddelelse om, naar en Lejebolig tilstaas ham, bl. a. indeholdende Oplysning om Lejens Størrelse; medfølger der ogsaa en Genpart af Ordren, der indeholder hans Pligter som Lejer?

Ch. Petersen: Alle Misforstaaelser er en Følge af, at vi ikke har haft Kontrakter.

Banechefen: Kan Organisationerne slutte sig til Jacobis Ændringsforslag?

Ch. Petersen: Nej.

Banechefen: De holder altsaa paa Kontrakt i hvert enkelt Tilfælde?

Ch. Petersen: Ja.

Jacobi: I den nye Ordre indeholdende de generelle Lejebetingelser kan tilføjes, at Ændringer i disse Vilkår vil blive meddelt hver

enkelt Lejer ved en særlig Meddelelse, og at Lejerne derefter maa underrette Generaldirektoratet om, hvorvidt de kan tiltræde Ændringen eller ej.

Ch. Petersen: Naar Fremgangsmaaden bliver den, at alle Ændringer i Lejebetingelserne skal meddeles hver enkelt Lejer for sig, og dennes Erklæring skal indhentes om, hvorvidt vedkommende tiltræder Ændringerne eller ej, og naar det er Banerne, der som Følge af et Nej-Svar eventuelt siger op og giver ham det foreskrevne Varsel, synes jeg, at man i det væsentlige har opnaaet, hvad der tilsigtet gennem en Kontrakt.

Banechefen: Kan en saadan Ordning da tiltrædes?

Ohmeyer: Vi maa først se, hvorledes det iøvrigt gaar med de enkelte Punkter i Bestemmelserne.

Banechefen: Er det ikke ganske ligegyldigt for Princippet?

Ohmeyer: Vi vil gerne se Sagens endelige Behandling, før Tilslutning gives til Helheden.

Ch. Petersen: Hvis man ikke kan enes om det, der skal staa i den nye Ordre, maa vi fastholde vort oprindelige Krav om Kontrakt.

Banechefen: Hvis der ikke opnaas Enighed om Ordrens Indhold, staar Organisationerne altsaa frit med Hensyn til Spørgsmaalet om Kontrakt.

Det næste er Spørgsmaalet om, hvilke Vedligeholdelsespligter der paahviler Lejerne.

Ch. Petersen og *L. Mortensen* udtalte, at man her maatte holde sig til Bestemmelserne i Paragrafferne 5, 8 og 18 i Lejeholigudvalgets Kontraktudkast.

Banechefen: Udkastet synes ikke at indeholde nogen Bestemmelse om, hvem der skal afholde Udgiften til Fernis og Olie til Trægulve og Linoleum.

Mortensen: For Tjenesteboliger afholder Statsbanerne disse Udgifter.

Jacobi: Muligvis vil det efter Udkastets § 18 paahvile Statsbanerne at afholde Udgifterne.

Banechefen: Hvad der staar i Kontraktudkastet var det — med de Ændringer, vi taler om — Meningen i det væsentlige at optage i en Ordre som de generelle Lejebetingelser. Jeg maa mene, at der bør tilføjes en Bestemmelse om, at Brugerne afholder Udgifterne til Fornyelse af Vandhaner, og at Statsbanerne leverer Fernis og Linolie til Gulve, men at Lejeren selv skal paasmøre Fernissen eller Olien.

Lillie henstillede, at Ordren blev affattet saa klar, som overhovedet muligt, og at enhver fremtidig Ændring eller Fortolkning af Ordren kun udgik fra Generaldirektoratet.

Ch. Petersen: Vi mener da at kunne tiltræde en Ordre indeholdende Kontraktudkastet, de

nævnte Tilføjelser om Vandhaner, Fernis og Linolie samt Forslaget om Fremgangsmaaden ved senere Ændringer i Ordren.

Hvorledes skal Lejeren forholde sig, hvis han ønsker Dispensationer fra de almindelige Regler?

Banechefen: Lejeren maa gaa frem paa samme Maade som vi ved at spørge, om Banerne kan tiltræde hans Forslag.

Fællesudvalget har i sin Skrivelse endvidere ønsket 3. Stk. paa Side 206 i Ordre A 21 slettet; dette Ønske opretholdes vel ikke mere?

Ch. Petersen: Nej.

Banechefen: Der er altsaa — for mit Vedkommende af Generaldirektorens Billigelse — Enighed om Vedligeholdelsen, og Fællesudvalget tiltræder Jacobis Forslag?

Ch. Petersen: Ja.

Hermed sluttede Forhandlingen.

Flensborg. L. Chr. Larsen.

REMISEN I AARHUS MØLLEENG

Af Maskinbestyrer H. G. Dorph.

Den 15. Maj rykkede Lokomotivmændene i Aarhus ud fra de to gamle halvrunde Remiser paa Hovedbanegaarden, fra de mørke og indestængte Lokaler og den gamle Duft, som Oliefabrikken lidt for gavnmildt delikaterer sine Naboer med, ud til nye og lysere Forhold i den en Gang saa stille Mølleeng.

Det var vist med tørre Taarer, der blev sagt Farvel, for ideelt var det gamle Anlæg ikke mere, dertil laa det hele for splittet. Kulfyldning et Sted, saa 300 Meter tilbage, rebroussere 100 Meter, frem til Assekassen og Vandkran, derefter tilbage, paa Drejeskive og saa i Hus blev med de store Maskiner en noget for sen Ekspedition. Dertil kom, at Remiserne, der er byggede i 1877 henholdsvis 1881 til A- og G-Maskiner med de 31 smaa og kun 9 store Pladser ikke svarede til de nu anvendte Lokomotiver; af Drejeskiverne var den ene for lille, og den anden baade for svag og for lille til de store Maskiner; førstnævnte blev benyttet, men tillod ingen Afbalancering, da Sporlængden kun lige netop svarede til Maskinernes Hjulstand.

Noget anderledes og forhaabentlig bedre vil Forholdene blive i den nye Remise i Mølleengen.

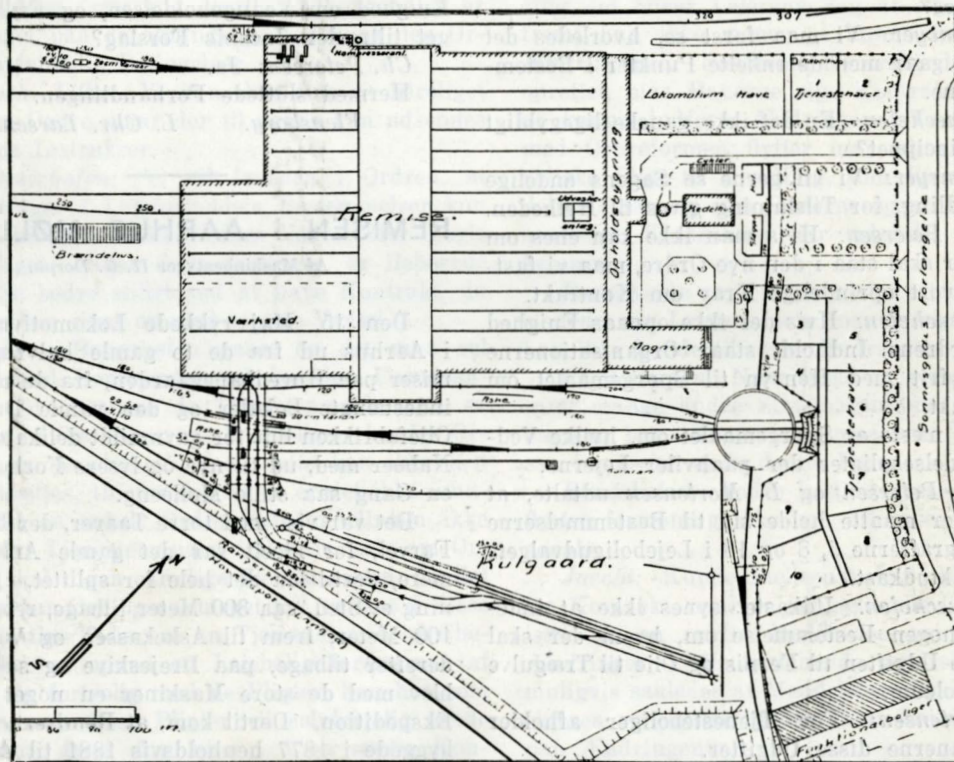
Ved Udarbejdelsen af Forslag til Banegaardsfølholdenes Ordning blev Remisen kilet ind i Trekanten mellem Godsbanegaarden, som nu nærmer sig sin Fuldendelse, og den nye Personbanegaard, med fortrinlig Adgang til og fra Godsbanegaardens Ankomst- og Afgang-

spor og sikkert ogsaa med gode Adgangsforhold til den nye Personbanegaard.

Som vist paa Plan 1 er Remisen rektangulær med en Skydebro i Midten; til den ene Side Værksted, et Udkørselsspor og 10 Spor med ialt 15 store Pladser, til den anden Side 15 Spor med ialt 29 Pladser og uden for disse Opholdsbygningen med alle Lokaliteterne løbende langs hele Remisens østlige Side. Al Tilkørsel saavel fra Person- som Godsbanegaard skal foregaa gennem Portene i den sydlige Gavl; al Udkørsel til begge Banegaarde enten gennem den nordligste eller gennem en af de to midterste Porte i Vestsiden og saaledes, at ind- og

Diameter leddelt og lav med ret stor Omdrejningshastighed; en anden og lignende Drejeskive vil senere blive anbragt udfor Remisens vestlige Side, naar Sporene antager den endelige Form.

Fra Drejeskiven fører 4 Spor op mellem Remisen og Kulgaarden; det ene nærmest Kulgaarden ender blindt, men vil senere blive forlænget og danne det egentlige Indkørselsspor til Remisen fra Vest; det blinde Spor tjener foreløbig som Læssespor for Slagge- og Askevogne. Det andet Spor fører til Vandkran og Revisionsgrube, det tredje Spor tillader indkommende Lokomotiver at køre direkte til Dreje-



udkørende Lokomotiver ikke kommer i Vejen for hinanden.

Kul- og Vandforsyning, Magasin, Lampisteri og Drejeskive er derfor henlagt til Sydsiden, Sandtørreri med Udlevering til Nordsiden. Her træffer vi ogsaa Luftkompressor anlæget med Beholderen staaende udenfor Remisen godt dækket mod Solens Straaler og Remisens Varme.

Følger vi Indkørslen fra Personbanegaarden, støder vi i Kurven paa et Afløbsspor skifte-signal, der viser Drejeskivens Stilling ret for Sporet, idet der er tilvejebragt Afhængighed mellem Sporskifte og Drejeskive ved Nogleaf-laa-sning.

Drejeskiven er af tysk Fabrikat, 20 Meter

skiven uden om Maskiner, der holder til Kul- og Vandforsyning, og endelig det fjerde Spor forbinder Drejeskiven direkte med Remisen. Tilkørslen til Remisens Sydside kan for Togmaskiner indtil videre alene foregaa fra dette 4de Spors østlige Side. I Sporets vestlige Side findes midlertidigt en Kurve med kun 90 Meter Radius, hvorfor dette Spor, der ændres ved den endelige Ordning, indtil videre kun maa befares af Rangermaskiner, der sætter Vogne til eller fra det korte Spor foran Magasinet. Endelig udgaar fra Drejeskiven et kort Spor, ad hvilket Vogne med Røggammersmuld føres til Kedelhuset.

Kuludleveringen skal foreløbig besørges ved en af de ældre kendte Kulkraner anbragt in-

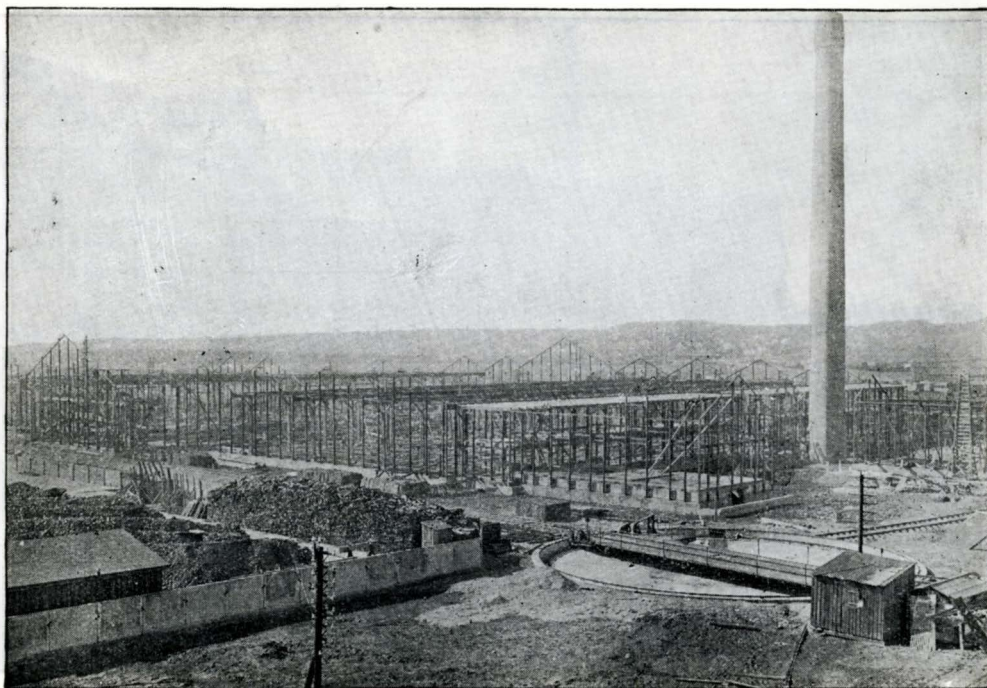
denfor Kulgaardshegnet; senere antagelig i September vil en Kulbro med Smalspor, som antydet paa Planen føre hen over Sporene og Kullene blive styrtede fra Tipvogne gennem Slidsker ned i Tenderne.

Da Kulbroen paa 2 Spor kan optage ca. 20 fyldte Tipvogne, som hver rummer 1 Tons Kul, og da der kan styrtes Kul til Tenderen samtidig fra to Sider, vil der til den Tid være opnaaet en meget hurtig Kulfyldning til holdende Tenderne. Efter at være tippede skydes Tipvognene over en Drejeskive ad et 3. Spor ned til Fyldning direkte fra en regulerbar, selvlossende Vogn af særlig Konstruktion. Tip-

Remisens Ydervægge er af Jernbindingsværk udfyldt med rød Halvstensmur, let og billigt af et smukt og tiltalende Udseende.

Overdækningen er Shedtag helt i Træ beklædt med Tagpap. Med et udmærket Ovenlys og de store Vinduer i Nord- og Sydsiden virker hele Remisens indvendige Rum overordentlig lyst og tiltalende.

Midt i Remisen ud for det afkortede Spor og foran Opholdsbygningen vil blive anbragt et særligt Varmtvandsvaskeanlæg, som endnu kun er i sin Vorden, men hvorved tilstræbes en Udnyttelse af al den Varme, som ved Udvaskningen forefindes i Lokomotivkedlernes Damp-



Remisens Jern-Skelet set fra S. Ø. med Magasinbygning og Drejeskive i Forgrunden.

vognene trækkes ad en Rampe ved elektrisk Drift til Kulbroen, men dette Anlæg, der er udkastet efter svensk Forbillede, vil der senere blive Lejlighed til at omtale nærmere.

Bortskaffelsen af Slagger sker fra 2 Askekasser paa sædvanlig Maade ved Haandlæsning. Til den endelige Sporordning er vedtaget en sænket Grube til Optagelse af Slaggevognene, saaledes at Slaggerne kan kastes direkte i disse; men en Slaggelevator efter svensk Mønster vil sikkert være mere formaalstjenlig, og Forslag hertil vil blive fremsat.

Af Vandkraner findes 1 Stk. 20 cm. Kran baade ved Indkørselssiden og ved Remisens Udkørselsside. Brændehus med Svellesav er henlagt til det sydligste af de to Spor, der giver Adgang til Midten af Remisen i Vestsiden.

og Vandmængde og derved at gøre Udvaskningen billigere og hurtigere.

Skydebroen er 18 Meter bred, den hviler paa 2 Trollier, der løber paa et Skinnepar i hver Side og saaledes, at Hjulene med en mellemliggende Sporkrans træder paa begge Skinner. Broen, der kan bære vore største Lokomotiver, er leveret af A/S »Phoenix« i Odense, Motoren af A/S »Thrige« ligeledes i Odense.

Værkstedet har et gennemgaaende Spor, som foreløbig kun er tilgængeligt fra Skydebroen, senere kan der indlægges endnu et Spor, hvortil Fyrgrav m. v. er færdigstøbt, men foreløbig overdækket, og begge Spor føres da ud til Forbindelse med Indkørselssporene.

I Sporets Længderetning og over dette er anbragt en 1½ Tons Løbekat, og en anden Lø-

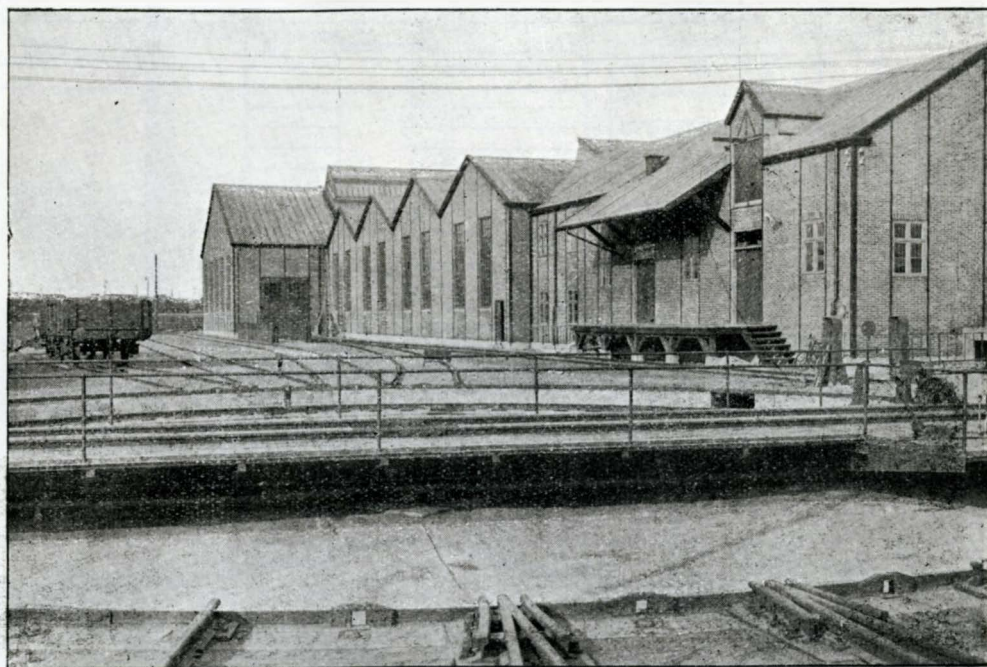
bekat med samme Bæreevne findes tværs over Værkstedet, iøvrigt forefindes ingen Løftegrej. Derimod bliver i Værkstedet anbragt en Sænkgrube, hvori en Hjulsenke til Nedtagning af Lokomotivernes Hjulsat; endvidere de fornødne Filebænke, en Dobbeltesse, to Boremaskiner, to Drejebænke og en Slibemaskine; de fleste af Maskinerne er ældre udrangerede fra andre Værksteder, men derfor dog anvendelige i et Hjelpeværksted, hvor de kun lejlighedsvis benyttes.

Ved Værkstedet findes særligt Værkmesterkontor, Værktøjs og Materialerum samt oven over disse særligt Elektrikerværksted.

380 Omdrejninger leverer 5 m³ Luft pr. Time, komprimeret til 7 Atm.

Kompressoren er udstyret med automatisk Igangsætter og automatisk Regulering af Kølevandet; den indsuger Luften gennem et Filter, der er anbragt udenfor Remisen.

Fra Beholderen fører en Luftledning ind i Remisen, hvor den deles i 2 Grene. Den ene af disse føres parallelt med Skydebroen gennem Remisen med Stik ned til hver andet Spor, gennem Værkstedet med tilhørende Sidesstik og ud til 2 Opstandere mellem Sporene ved Remisens Sydside for Udblæsning af Kedelrør. Endvidere til en Opstander for en Sodejektor, der



Remisens sydøstlige Façade med Magasinbygning, Indkørselsport og Drejeskive; længst tilvenstre Kulkranen.

Sandtørreriet er som før nævnt henlagt til Nordsiden. Det består af en Beholder ved Udkørselssporet til Optagning af en Vognladning Sand og af 4 Sandovne sædvanlig Form med Aftræk til en underjordisk Kanal og opstillede 2 og 2 med Aabningsklapperne imod hinanden. Det tørrede Sand falder derved ud paa en Gang mellem Ovnene, skovles op i en mekanisk Sandsigter og afleveres til den udfor Gangen staaende Beholder, der er let tilgængelig fra Udkørselssporet. Senere paatænkes det at anbringe en Beholder i Taget med Afløb gennem Tud og Slange lige ned i Maskinens Sandkasse. Beholderen tænkes fyldt gennem et Spændtræk.

Kompressoranlægget består af en vertikal, dobbeltvirkende 1-Triens Kompressor, som ved

tjener til Udsugning af Rørkammersmullet direkte til en paa Blindsporet holdende Vogn. Den anden Gren af Trykluftledningen føres langs Skydebroens anden Side ligeledes med Stik til hverandet Spor og endvidere med et Stik ud i Kedelhuset til Kedelrørsrensning.

I Skydebrohallen midt over Udkørselssporet vil blive anbragt en Vindrose med Anemometer og i Hallens nordlige Gavl ret for Udkørselssporet et Ur med Skive baade ind imod Remisen og ud imod Pladsen.

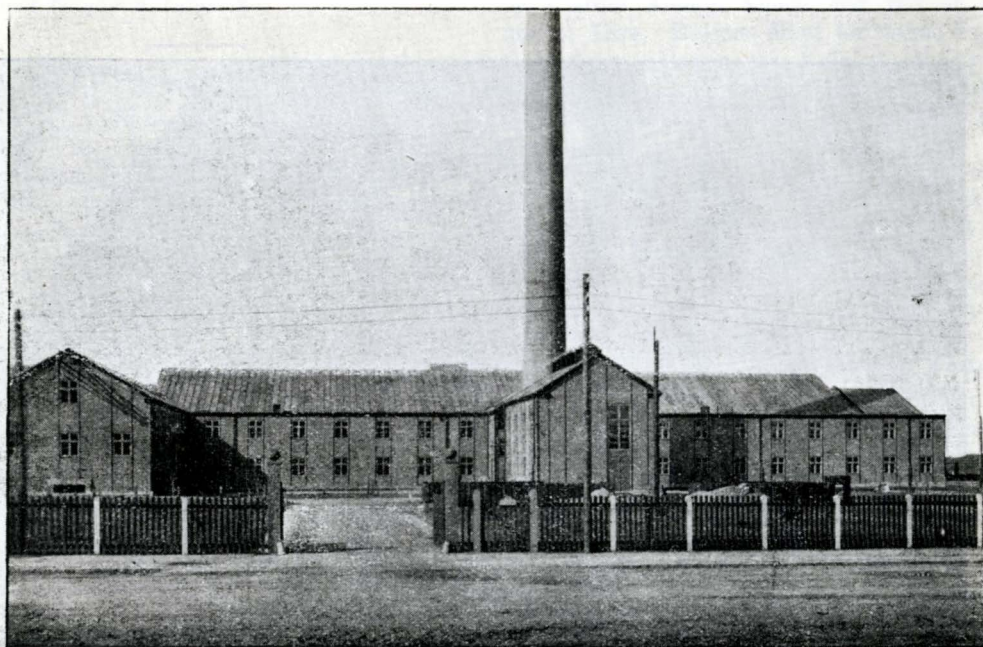
Remisens Vandforsyning sker i Hovedsagen fra Pumpeanlægget ved Fiskehuset, over det nye Vandtaarn udfor Læsegades Skole endvidere fra det kommunale Vandværk til Badeanstalten, Vaskekummerne og Drikkehanerne, hvorhos der af Kommunen i paakommende

Tilfælde kan leveres Vand til saavel det nye som det ældre Vandtaarn. Dette sidste bibeholdes uforandret for Levering af Vand til Centralværkstedet, Vandkranen i Stationens Sydside og til Perronerne.

Magasinet er bygget i tre Etager; Kælderen hvori et brandfrit Rum til de store Oliebeholdere, et mindre Rum til Gummi og andre Varer, der ikke taaler Lys og Sommervarme samt endelig et Rum til Opbevaring af Olie i Tønder. Gulvet i sidstnævnte er lagt med Fald mod to Opsamlingsbrønde, der optager Spild fra utætte og beskadigede Tønder. Beholderne i det brandfri Rum fyldes gennem Tragte an-

som hensættes i det aflaaede Forrum ved en Mester eller Pudserformand; iøvrigt er Magasinet udstyret med Hylder og Reoler, en Løbekat for Olie-tønder, der hentes op fra Kælderen, Beholdere for Træuld og Tvist m. m. Adgangen er fra den mod Sporet vendende Perron, men der findes ogsaa Port mod Gaardsiden for Tilkørsel af Færdselsvogne. Paa Loftet findes rigelig Plads til alle lettere Varer som Træuld og Tvist, som ved Udligger og Løbekat hejses op fra Perronen og transporteres ind paa Loftet.

Opholdsbygningen er i to Etager, delt paa Midten ved et Trappeparti.



Indkørslen til Remiseanlægget, Nordfacaden med Magasinbygning og Kedelhus.

bragte i Perronen foran Magasinet, eventuelt ved Paaskruling af Slange fra Tankvogn. Olie, der ankommer i Tønder, tømmes i de store Beholdere gennem to Tragte samtidig; de to tomme Tønder kan da straks sættes tilbage i Vognen, hvorved unødigt Transport og Opbevaring af Tønderne undgaas.

I Stueetagen findes to mindre Kontorer, et for Kulforvalteren og et for den kommende Magasininformant; imellem Kontorerne staar Udleveringsdisken, hvortil der er Afgang fra Remisen, og foran hvilken der er opstillet 5 Oliepumper til automatisk Udlevering af Olie og Petroleum. Foran Disken kan Magasinet afspærres ved et bevægeligt Jerngitter; Magasinet holdes ved dette aflaaet om Natten, og Udlevering af Olie sker fra Dunke og Kander,

I Stueetagen findes, naar vi begynder ved Sydsiden, et

Lampisteri,
Trappegang til Magasin og 1. Sal,
Haandværkernes Omklædnings- og Skabsrum,
W. C. og Pissoir,
Haandværkernes Spisestue,
Hvileværelse for disponible Lokomotivfyrbødere,
Lokomotivmesterkontor,
Hvileværelse for Nedbrudsreserven,
de sidste tre forenede ved en foran liggende Gang og paa den anden Side af Hovedtrappen Badeanstalten med Pudserformandens Kontor,
W. C. og Pissoir,

Remisearbejdernes Omlædnings- og Skabsrum

samt Remisearbejdernes Spisestue.

Paa 1. Sal findes ligeledes fra Sydsiden:

2 Overnatningsværelser for fremmed Personale,

1 Læseværelse,

1 W. C. og Vaskeværelse,

1 Spisestue,

2 Hvileværelser for fremmed Personale,

1 Hvileværelse for stedlige Lokfør.

1 Kontor for Maskiningeniøren

og *paa den nordlige Side af Trappegangen*

2 Skabsværelser for Lokomotivførere,

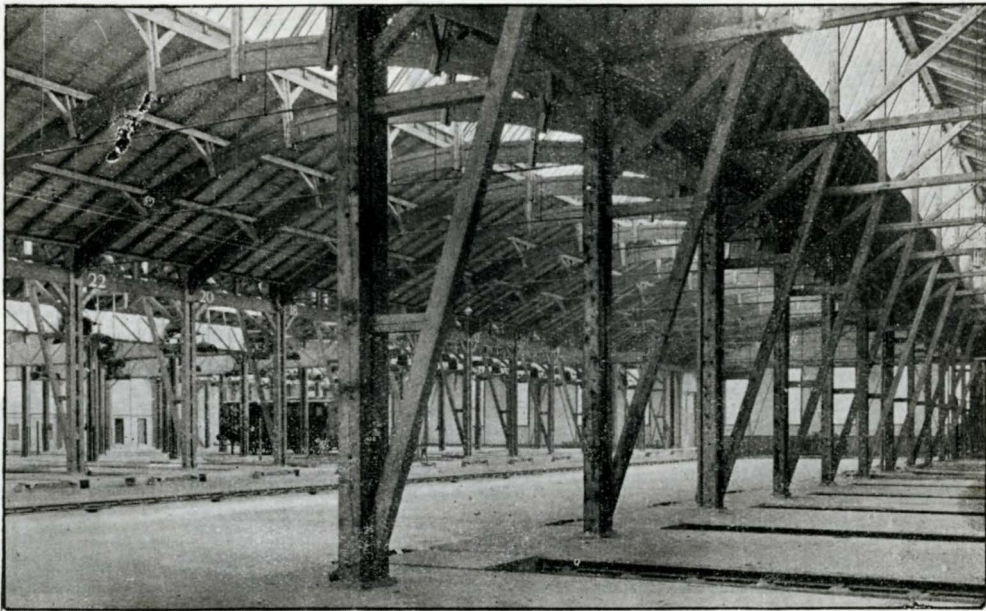
1 W. C. og Vaskerum,

stanmende Røggkammersmuld vil blive nyttiggjort til Opvarmning af Togstammer, der hensesættes paa den fremtidige Personvognsriste, til Opvarmning af Lokaler og til Levering af varmt Vand i Badeanstalten og Vaskerummene.

Kedelankøget bestaar af 2 Kedler, en mindre til Sommerbrug og en større til Vinterbrug.

Foran Kedelhuset findes Beholdere for Røggkammersmuld og Slagger, og Nord for Kedelhuset findes Anlæggets Cykleskur.

I Funktionærboligen Syd for Drejeskiven vil 8 Mand henhørende til Hjelpevognspersonalet faa Bolig, medens Arealet mellem Remisen og Sonnesgade, foreløbig benyttes og udstykkes til Tjenestehaver.



Interiør med Udsigt op mod Opholdsbygningen.

1 Skabsværelse for Lokomotivfyrbødere. Alle Møbler, Skabe, Bænke, Borde, Stole m. v. er holdt i en lysegraa Farve, ligesom i Værelserne og paa Gangene er lyse, afstemte efter Møblerne.

Foran Midten af Opholdsbygningen er opstillet den 46 m høje Betonskorsten, som ved Kanaler besørger Røgaftøjet paa sædvanlig Maade fra den østligste Sprogruppes 29 Pladser. Remisens vestlige Sporgruppe har ikke Centralrøgaftøjet; her er anvendt almindelige Remiseskorstene af et ikke helt almindeligt Materiale, idet de er fremstillede af glacerede Lørør.

Inden i Centralrøgaftøjet Betonskorsten findes den egentlige Dampskorsten for et Kedelankøget, i hvilket det fra Lokomotiverne

Hjelpevognsmateriellet vil faa Plads paa Sporene Vest for Remisen.

I Lokomotivmesterens Kontor er anbragt Bytelefon med Omstiller til Nedbrudsreserven samt Lokaltelefon til saavel Hovedbanegaarden som Mølleengens Station, endvidere en Kaldetelefon med Signalklokker anbragt forskellige Steder i Remiseankøget. Endelig en Sirene til Angivelse af normal Arbejdstid og ved særlig Omstiller til Hidskaldelse og Alarmering af Hjelpevognsvagten.

For at sikre Opholdsværelserne mod uagt-som Paakørsel er i alle Spor, der løber ud foran disse, anbragt særlige Slæbesko i Sporenes indvendige Side, hvilende paa et Underlag af Egetræ.

Der er ved det hele Anlæg tilstræbt en Sam-

ling og Ordning af samarbejdende Funktioner, der hindrer eller nedbringer mest mulig; Tomgang og unødigt Transport samt en passende Udnyttelse af alle Affaldsstoffer, og det hele Anlæg adskiller sig paa ikke faa Punkter fra den her i Landet hidtil gældende Praksis, i det Hele er nedlagt et ikke ringe Arbejde baade ved Projektering og Udførelse for at opnaa det bedst mulige Resultat med mindst mulige Udgift, og det er at haabe, at Resultatet maa svare til Forventningerne.

Om dette maatte lykkes, skyldes der særlig Tak til dem, der i første Række har baaret Dagens Slid og haft den stedlige Ledelse, d'Hr. Ingeniør Engquist og Arkitekt Kornerup Bang, der hver paa sit Omraade har omfattet Anlægget med betydelig Interesse.

PAA 3. KLASSE TIL ITALIEN

(Af Carl Pe'ersen.)

Efter en i god Tid og til mindste Enkeltbæder udarbejdet Tur, startede undertegnede og et Par Rejsekammerater paa Ferierejse til Tyskland, Schweiz og Italien. Afrejsen fandt Sted fra Aarhus, den 2. Juni Kl. 11,41 Em., og Rejseruten var følgende:

Aarhus, Hamburg, Köln, Heidelberg, Offenburg, Schaffhausen, Zürich, Luzern, Brünnen, Luzani, Chiasso, Milano, Milano, Verona, Venedig. Tilbagerejse: Venedig, Milano, Arona, Dommodossola, Brig, Spieg, Beatenbucht, Interlaken, Lauterbrunnen Wengen, Schidegg, Jungfraujoch, Grindelwald, Interlaken; Brieng, Meiringen, Luzern, Basel, Frankfurt a/M., Hannover, Hamburg, Aarhus.

Den første Nat vi tilbragte paa Jernbanen, var det Meningen, at vi skulde have lidt Søvn, for bedre at staa imod den næste Dags Strabadser, men vi sludrede løs, til vi naaede Padborg Kl. 5,05 Em., hvor vore Pas blev eftersete. Det tyske Toldeftersyn blev foretaget i Toget paa Harishe Station. Tolderne var meget elskværdige, dog var de noget forbauset over de store Pakker »Butterbrot«, vi havde med. I Flensburg skiftede vi Tog og saa begynder vi rigtig Farten sydpaa, ud til det store Æventyr. I Flensburg Weiche saa vi fra Vinduet den store Rangerhanegaard med svære 4 koblede Rangermaskiner, Rangerbjerge, endeløse Rækker af Vogne o. s. v. Man mærkede straks, man var kommet til et stort Land, med et vidtforgrenet Jernhanenet. Fra Rensburg køres ud paa en stor Bro, som gaar over Kejser Wilhelm's Kanal. Fra Broens højeste Punkt er der en prægtig Udsigt over Byen og Omegnen, bl. a. kunde man se ned i Tugthusets Gaard, hvor Fangerne gik Tur, et trist Syn i den dejlige

Foraarsmorgen. Fra Altona fik vi en gennemgaaende Vogn til Köln. Ned gennem Tyskland Industricentrum gik det med rasende Fart, og vi tænkte sommetider paa, om det nu ogsaa gaar godt, men Kunze-Knorr Bremsen virkede, naar den skulde, og man kunde mærke, hvorledes den efter endt Brug blev hurtig udlignet. Efter Ankomsten til Köln fik vi lidt Aftensmad i en af de mange Øl og Pølse-duftende Cafeer, derefter en rask Spadseretur rundt i Byen og saa paa Hovedet i Seng. dygtig trætte af den ca. 20 Timers Jernbanerejse. Afgang fra Köln tidlig næste Morgen, forinden et lille Besøg i Domkirken, det er helt rørende at se Arbejdere og Funktionærer, forinden de begynder paa Dagens Slid, gaa ind i Kirken og i stille Andagt knæle ned ved et af de mange Altre. Rejsens Maal for denne Dag var Heidelberg. Banen fra Köln til Mainz gaar langs med Rhinen og er en af de smukkeste Jernbaneture i Tyskland. Næst efter de smukke Landskaber vi rullede forbi, blev vi ogsaa forbausede over den Mængde franske og engelske Soldater, vi saa allevegne. I Köln var vi saa uheldige at komme ind i en Vogn, der var reserveret Militæret, og skønt der kun sad 3 Soldater i Vognen, og de øvrige Vogne var overfyldte, blev vi alligevel af en fransk Officer anmodede om at forlade Vognen.

Efter Ankomsten til den smukke By Heidelberg, tog vi med Sporvogn gennem Byen, derefter med Tovbane op ad Bjerget til Koningstul, hvor man har en glimrende Udsigt over Byen, hesaa derefter det gamle Slot, som er en Seværdighed af Rang. Slottet er fra det 16. Aarhundrede omgivet af en meget smuk Slotshave. I det Indre bemærker man særlig Kongesalen og det mægtige Vinfad, som kan rumme 212 422 Liter samt Billede af Hofnarren Perkeo, der vogtede det. Heidelberg er som bekendt en gammel Studenterby, og overalt ser man de unge Studenter, i Reglen med et grimt Ar i Ansigtet efter deres Slagsmaal med skarpe Klinger, som endnu bliver holdt højt i Ære. Om Aftenen var vi inde paa en original Studenterkneipe, samt foretog en dejlig Spadseretur langs den smukke Nechar Flod.

Fra Heidelberg kørte vi over Offenburg gennem Schwartzwald, som med sine skovklædte Bjerge er en meget smuk Tur, særlig ved Triberg er der vidunderligt. I Singen blev vi Toldeftersete og er saa inde i Schweiz, gjorde et 4 Timers Ophold i Schaffhausen og Neuhausen, hvor det bekendte Rhinfald findes. Paa den ene Side Floden ligger det gamle middelalderlige Slot Laufen, og fra Parken ved det saakaldte »Fischetz« ser man hele Faldet fra Siden. Faldet er 24 Meter høj, og mægtige Vandmasser styrter forbi med en øredøvende Larm,

medens store Skyer af Vandstøv kastes højt op i Luften. Efter Planen skulde vi naa Zürich samme Aften, saa vi maatte om end nødig forlade dette smukke Syn, som Rhinfaldet gav os. I Toget gjorde vi forskellige Betragtninger over schweiziske Lokomotiver og Lokopersonale. Paa Strækningen Schaffhausen—Zürich er der Damplokomotiver, ikke særlig store og af ældre Typer, men tilsyneladende godt vedligeholdte. Lokopersonalet har ingen Uniform, en blaa Jakke eller i Skjortæærmer, en sortmalet Straa-hat, en 6 Tommer lang tynd Cigar i Munden, er i Reglen Udrustningen. I Toget traf vi sammen med en schweizisk Lokomotivfører, som med stor Elskværdighed gav os forskellige Oplysninger. Vedkommende var paa Tjenesterejse, og trods en anstrengende Dag vilde han ikke forlade os, da vi kom til Zürich, men sørgede for Hotel og viste os rundt i Byen om Aftenen, og det blev sent, inden vi skiltes fra vor prægtige Fører, som han var i dobbelt Forstand.

Zürich er den største By i Schweiz, og ligger særdeles smukt ved Limmatfloden og Züricher Sø. Det mest ejendommelige er den gl. Bydel, særlig omkring Grossmünster med de smaa »Gaster« og de gamle Bygningsværker.

Næste Dag til Luzern; da vi kom paa Bane-gaarden, var det store elektriske Lokomotiv kølet til Toget og stod og brummede lidt utaalmodig efter at faa Afgang. I Toget var gennem-gaaende Vogne fra England—Frankrig til Italien. Efter en god Times Forløb var vi i Luzern, og spejdede forventningsfulde efter Alpetoppene, som vi saa i det Fjerne. Efter Ankomsten til den store prægtige Banegaard, tog vi med det samme med en af de store Turistdampere (ogsaa Fripas), som sejler paa Virwaldstättersøen. Vi er nu inde i Hjertet af Schweiz, og Søen med sit blaa Vand, omkrandsed af himmelstræbende Bjerge, gjorde et mægtigt Indtryk paa os. Intet Under at Tusinder og atter Tusinder drages til dette Paradis. Vor Rejse for denne Dag gjaldt Brünnen, en Station paa Gotthardlinien. Efter at vi havde sikret os Hotel, foretog vi en Spadseretur i den lille By, som saa at sige udelukkende bestaar af Hoteller; over Middag sejlede vi til Enden af Søen til Byen Flüelen. Derpaa Fodtur ad Axenstrasse tilbage til Brünnen (12 km). Dette Vejanlæg er et af de mest imponerende i Schweiz, idet Vejen paa lange Strækninger føres ind gennem Fjældet. Omtrent midtvejs gaar man ned til Tells Kapel, der ligger lige ud mod Søen. Ligeledes kommer man forbi flere ægte schweiziske Værts-huse, hvor gamle Søskipperne i sin Tid sikkert har drukket mangan virtel Wein. Efter endt Aftensmaaltid i Brünnen, Spadseretur langs Kajen; Maanen skinnede over Søen, Baade med kulørte Lamper sejlede frem og tilbage, i Bag-

grunden de sneklædte Alpetoppe, alt var af uforglemmelig Skønhed.

Dagen efter fortsatte vi Rejsen over St. Gotthard; Gotthardbanen er et teknisk Vidunder, og samtidig en af de skønneste Jernbaneture i Europa. Vidunderlig er Udsigten, naar man farer ud af Tunnelerne, ud over Broerne og ser de grønne Dale, de hvide Snetinder, og skummende i sit snævre Svælg stormer Floden Reusy forbi. Forinden man kommer til Gotthardtunnelen, køres igennem flere mindre, hvoraf to er Vendetunneler. Ialt er der 27 Tunneler Nord og 28 Syd for Gotthard. Ved Was-sen paa Nordsiden kommer man forbi det samme Punkt 3 Gange, hver Gang i forskellig Højde. Ved Stationen Göschenen gøres et kort Op-hold, og afsted farer vi gennem den 15 km lange Gotthardtunnel. Banens højeste Punkt er i Tunnelens Midte (1154 Meter over Havel). Siden 1924 befares Strækningen udelukkende med elektriske Lokomotiver, som holder en konstant Fart, enten det gaar op eller ned. Strækningen Basel—Chiasso (Italiens Grænse) tilbagelægges paa 317 Min.

Efter at man er kommen ud af Gotthardtun-nelens Mørke, skifter Landskabet Karakter, alt faar et mere sydlandsk Præg, men vi er jo ogsaa paa Vej til Solskinslandet Italien. Banen følger Ticinodalen forbi Stationerne, Bel-linzona, Luzano, kører ligeledes et Stykke langs med Luzano og Como Søerne. Omkring disse Soer er der et Utal af Slotte, Rigmandsvillaer, Hoteller, Pensionater, delvis omgivet af sande Skønhedsaabenbaringer af Haver og Parker, thi til disse paradisiske Dalstrøg søger der aarlig Tusinder af Gæster, som ønsker at nyde godt af det sunde og milde Klima.

Da vi kom til den italienske Grænsestation, Chiasso, maatte vi alle ud af Toget. Paa Per-ronen blev vi modtaget af de italienske Drage-re, Faccihiñoer, som de kaldes, de er lidt mere paagaende end deres danske Kolleger. Efter at Pas og Toldvisitationer var gennemgaaet, skulde vi have vore Fripas stemplede, hvilket kostede 1,50 Lire, (alt i Italien koster Penge) derefter gennem en Dør, hvor der ovenover stod »Entrata«, og sad saa lidt efter bænked i de ikke videre propre italienske Vogne. Efter flere Gange Fløjte og Hornsignaler satte Toget sig i Bevægelse med et vældig Ryk, og vi dampede saa afsted til Milano. Under Billetteringen bemærkede vi, at en Politimand med Revolver fulgte med Konduktøren under hans Eftersyn af Billetterne. Ankom til Milano om Eftermid-dagen, fik hurtig Hotel, tog med Sporvogn til Byens Centrum, hvor Domkirken, som er af Verdens største og prægtigste, ligger. Kirken er opført af hvidt Marmor og spænder over et Areal af 12 000 Kvadratmeter, kan rumme

40 000 Mennesker, dens Tag har 98 Taarne og 2 000 Marmorstatuer pryder dens Ydre. Det Indre med den stolte Sojleskov, Glasmaleriernes Gløden i Dunkelheden er uforglemmelig. Paa Domkirkepladsen ligger ligeledes det imponerende »Galleria Vittorio Emanuele«.

Tidlig næste Morgen med Toget til Verona, Romeo og Julius By, som vi havde tildelt et Ophold paa 7 Timer. Stempling af Fripas i Milano tog længere Tid end beregnet, men naaede dog Toget i sidste Minut, af den Grund var der ikke en Siddeplads at opdrive, og den første Timestid maatte jeg staa og balancere paa to Broklapper inde i en Harmonika. Endelig blev der Plads, og kunde saa rigtig nyde Posletten i den dejlige Sommermorgen. Af Kulturplanter langs med Banen saa man særlig Hvede, Majs, Vin og en Mængde Morbærtræer. Med Stormens Fart rullede vi det store Maal i Møde; thi hvor herligt det italienske Landskab end er, som hidtil omgav os, saa hilse vi dog i Verona paa en ægte italiensk By. Paa Banegaarden trænger vi os igennem de raabende Facchiner og Hotelkarle hen til Porten, hvor der staar »Uscita«, og først nu kan vi begynde at orientere os en Smule. Det første vi særlig mærkede var Varmen. Herude paa Banegaardspladsen brændte Solen, Sydens Sol, ganske ubarmhertig. Saa hurtig som muligt fik vi fat i en Sporvogn og kørte til det vidunderlige Torv, Piazza d'Erbe. Romertidens gamle Forum. Pladsen er paa alle Sider omgivet af Middelalderens herligste Bygninger, midt paa Pladsen staar en Marmorbrønd, Figuren, der hæver sig op fra Skaalen, forestiller Verona. Hele Pladsen er fuld af Sælgere og Købere, her kan saa og sige købes alt, dog hovedsagelig Frugt og Grøntsager. At studere Folkelivet her var en sand Nydelse for os Nordboer. Besaa derefter det gamle velbevarede Amfitheater (Arena) fra Aar 284, den er 1470 Fod i Omkreds, 100 Meter høj, 45 Bænkerader og Plads til 32 000 Mennesker. Hvilket frygtelig Billede opdukker, naar Erindringer faar Liv, naar vi i Aanden saa hine blod- og vellystdrukne Masser, der engang sad paa disse Marmorsæder, og saa paa, hvorledes Mennesker sønderflængede hinanden eller kæmpede mod vilde Dyr. Men Sæderne er tomme nu, Blodet er hentørret. Med Undtagelse af Turisterne betræder ingen den uhyre store Rundkreds, og jeg synes, man kan betragte Arenaen som den romerske Verdensmagts Gravmæle. Desværre kan man ikke sidde her og drømme i længere Tid, for det er lige i Middagsstunden, og Solen brænder, saa det er en Gru: for i det hele taget at komme lidt til sig selv igen, maatte vi tage et lille Ophold i et Rum under Jorden, som i fordums Dage var reserveret Løverne.

Besaa derefter Samlingernes monumentale Mindesmærker, her staar flere Sarkofager med utallige Prydelser, Spidser og Figurer. Ved Siden af ligger Piazza del Signori, hvor Dan-tes Mindesmærke pryder Midten af Pladsen. Trods Varmen foretog vi en Spadseretur rundt i denne ejendommelige By. Paa den anden Side af Floden Etsch ligger et gammelt Theater Roma fra Kejser Augustus Tid, (26 Aar f. K. til 14 Aar e. K.) samt et gammelt Kastel Giardino Giusti med 4 000 aarige Cypresser. Alt i alt var de 7 Timers Ophold i Verona af meget stor Værdi.

I Følge Planen skulde vi naa Venedig, Rejsens Endepunkt, samme Aften. Venedig, Adriaterhavets Dronning, er beliggende paa 3 store og 114 mindre Øer i det adriatiske Hav, forbunden med Fastlandet ved en 4 km lang Jernbanebro, der er 176 Kanaler, over Kanalerne fører 378 Broer. Med det samme vi træder ud af Toget, gentager Spektaklet sig med Facchiner og Hotelkarle, endda i forstærket Grad, naar man saa endelig er havnet uden for Banegaarden, møder man straks et underligt Syn, ingen Sporvogne, ingen Biler, og hvad der ellers hører med til en Storby; men kun en Vrimmel af mørke Gondoler, der med Slangers Behændighed, snor sig ud af hverandres Kølvand. Da vi havde bestilt Hotel i Forvejen, fik vi hurtigt fat i vor Hotelkarl, som saa sørgede for en Gondol til os. Inden vi forlod Banegaarden var det ved at blive mørk, og uvilkaarlig kom man i en underlig Stemning ved at blive roet rundt i de smaa mørke Kanaler, lydløst glider Gondolen hen over Vandet, og Stilheden bliver kun afbrudt af Gondolierens Raab »gia i«, naar Gondolen skyder om et Hjørne. Efter lidt Aftensmad gik vi i Seng under Moskitonettet og svedte drabelig hele Natten. Det første vi foretog os næste Morgen, var en Tur paa Markuspladsen. Denne enorme store Plads er lukket til alle fire Sider, til højre og venstre breder sig Prokuraziernes Kæmpebygning med de aabne Buegange forneden. Bygningerne er forneden indrettet til store flotte Forretninger og Restaurationer. I den ene Ende af Pladsen ligger Venedigs Under, Markuskirken med de mægtige Kupler, Marmorspidser og mythiske Billeder. Det totale Indtryk, man faar af Markuskirken, er vanskelig at beskrive sig fra. Enhver, som træder hen mod Hovedfacaden, overvældes af dens rige Skaberkraft. Fem mægtige Buer, der bæres af smukke Sojler, danner Indgangen til Forhallen, det navnkundige Firspand paa Portalen, (de eneste Heste i Venedig), Mosaikerne paa den gyldne Grund, det forskellige farvede Marmor — Alt er en enestaaende Skønhedsaaenbaring. Inde i Kirken hviler der en herlig Ro.

Alt er overtrukket med Mosaik og mørk Marmor er det dominerende, paa Skranken, der skiller Kirkens Kor og Skib, staar Apostle af mørk Malm, og over Højalteret, hvor den helige Markus' Ben hviler, hæver sig en Baldakin paa snoede Søjler. — Ud igen i Solen, betragtede Folkelivet og de tamme Duer. (Sluttet.)

LOKOMOTIVFØRERPRØVE

Til den i Dagene den 27. Marts og 19. Maj d. A. afholdte Lokomotivførerprøve indstilledes 11 Lokomotivfyrbødere, hvoraf efternævnte erholdt Karakteren »Bestaaet«, nemlig:

W. C. G. Hørbye, Masnedsund,
H. K. Pedersen, Masnedsund,
K. P. T. Pedersen, Kjøbenhavns Godsbgd.,
M. V. Jensen, Struer,
A. E. J. Mogensen, Fredericia,
H. O. Olsen, Randers,
V. E. E. Petersen, Vamdrup,
A. Pedersen, Næstved,
S. O. S. Jensen, Esbjerg, og
C. J. Stigborg, Masnedsund.

medens 1 (eller 9,00 pCt.) fik Karakteren »ikke bestaaet«.

NOTISER

Dagspressen meddeler,

at Trafikministeren efter sit Besøg i England har under Overvejelse at ville foreslaa, at 3. Klasses Vognene forsynes med polstrede Sæder.

En Eksklusionssag.

I Artiklen i forrige Nummer under denne Overskrift er det omtalt, at Sagen blev henvist til Behandling hos Auditøren. Vi skylder i Sandhedens Interesse at oplyse, at Sagen ikke har været til Behandling af Auditøren.

Fra Jernbaneskolen.

Lærerhvervene ved de nye Kursus for Lokomotivfyrbøderaspiranter er overdraget følgende:

Maskiningeniør *Suanning*, Maskinafdelingen, (Maskinlære).

Maskiningeniør *Rosenørn*, Centralværkstedet, København, (Vognlære).

Trafikinspektør *Harboe* (Sikkerhedsbestemmelser).

Ingeniørassistent *Astrup*, 1. Distrikt, (Særlige Bestemmelser vedrørende Lokomotivtjenesten).

Kontrolør *Wulff Johansen*, 1. Distrikt, (Rapportskrivning m. v.).

SYGEKASSEN

Jernbanelæge, Frk. H. Reinhard er bortrejst fra den 3. August—7. September d. A. Hendes Praksis i nævnte Tidsrum varetages af Fru Dr. Helga Meisen, Gothersgade Nr. 139. Tlf. Byen 6211.

Konsultationstid: 12¹/₂—1¹/₂ samt Tirsdag 6—7.

TAKSIGELSE

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved min kære Mand, Lokf. Chr. Voigts Død og Begravelse.

Laura Voigt.



Grethe's Magasin
A/S

Vesterbrogade 63,
Hj. af Dannebrogsgade.

Dame- & Børnekonfektion
samt Kjoler

Smaa Priser.

RATEBETALING.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 20. Juli.

KØBENHAVNS KOLONIAL FORSYNING

LOTHARDT DAHL.
Vesterbrogade 11. Telefoner 3067 & 5605. Helgolandsgade 1.

Største Kolonial- og Konserves-Import i Danmark.
Direkte fra Producent til Forbruger, derfor altid billigst.

Vore Automobiler kører overalt i Byen og Forstæder,
Leverandør til Embeds- og Bestillingsmænd samt Lægers Forbrugsforening.

DANSK ANDELS LIVSFORSIKRINGSSKAB

Tegner alle Arter
Livsfo sikringer

„KOLDINGHUS“
KOLDING
Oprettet 1898

Statstelf. Nr. 23
Central 300

SPECIALITET: { Livsforsikring med Alderdomsforsørgelse.
Kapitalforsikring med Arverente.

A/s Det Danske Mælkekompani, København.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annønce-Expedition

Ny Vestergade 7³, Kjøbenhavn B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10—4.