



26. AARG. N^o 14.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Juli 1926.

NORDISK LOKOMOTIVMANDS FORBUND

I Juni Maaned afholdt vor norske Broderorganisation sin Kongres, hvortil vor Organisation var indbudt og lod sig repræsentere ved Formanden. I Kongressen deltog foruden den norske Organisations Hovedbestyrelse ca. 50 Delegerede fra alle Egne af Norge, og iblandt Gæsterne bemærkede man Norsk Jernbaneforbunds Formand Alberti, Det norske Jernbanekontorpersonales Formand Hj. Larsen, Præsidenten for Nordisk Lokomotivmands Forbund, A. Borgstedt og enkelte Politikere og Pressefolk.

Om Organisationens Virksomhed førtes en længere Diskussion. Jernbanemænd i Norge og ikke mindst Lokomotivmændene har som alle andre Tjenestemænd i Norge haardt maattet føle det norske Bondeparti og Højreregeringens stærke Uvillie overfor de fastansatte Tjenestemænd. Reduktionerne har været kraftige paa alle Omraader og Dyrtidstilløget er — trods Dyrtiden er haard i Norge — fuldstændig fratrækket dem. Og hertil kommer videre, at Sammenholdet, som selv sagt altid er en Stands stærkeste Grundlag for at modstaa Angreb og for at vinde Fordele, for vore norske Kollegers Vedkommende heller ikke er videre stærkt til Stede.

Som vi ved, ligger de politiske Linier i Norge langt skarpere optrukne end f. Eks.

hos os, hvilket igen kaster sit Refleks ind over vor Broderorganisations Medlemmer, og man maa vel her nærmest finde Kilden til den Brist i Sammenholdet, som saa aabenbart mangler de norske Tjenestemænd. Der findes konservative, d.v.s. der findes der som andre Steder Lokomotivmænd, som trods at Foden sættes dem paa Nakken føler sig tiltrukne af konservative Partier af bare honnøret Følelser. En Fløj trækker saaledes den Vej, andre Fløje trækker i socialdemokratisk, kommunistisk og ny-kommunistisk Retning, saaledes at man for at forstaa Forholdene skal være usædvanlig godt inde i norsk Politik for med fornøden Udbytte at følge den dybere Betydning i den faglige Diskussion.

Af andre Spørgsmaal foruden Beretningen var et Forslag om at samle samtlige Jernbanemænd i een Organisation, et Forslag som var Resultatet af et Fællesudvalgs Overvejelser, hvori det norske Jernbaneforbund, den norske Jernbaneforening og det norske Lokomotivmands Forbund havde været repræsenteret. Dette Spørgsmaal, om hvilket man kunde vente en større Diskussion, gav ikke Anledning hertil. Straks efter, at Forslaget var kommet til Behandling, fremsatte man fra en Gruppe af de Delegerede Anmodning om, at man skulde udsætte Drøftelsen af Forslaget, indtil de forskellige lokale Foreninger havde haft Lejlighed til at udtale sig om det. Forslaget, der blev vedtaget med 27 Stemmer mod 18, afskar saaledes fort-

sat Diskussion. Men med den Beslutning havde Lokomotivmændene foreløbig taget Grundlaget bort for en Sammenslutning af Jernbanemænd i Norge. Vi skal ikke nærmere udtale os om den Stilling, vor norske Broderorganisation tog til Forslaget, var klog eller ikke klog, men en Ting er givet, at norske Jernbanemænd har ikke Tid til indbyrdes at kives i Tider, hvor man fra den norske Administrations og Rigsdags Side gaar dem saa haardt paa Livet, men desværre har denne Beslutning fra Lokomotivmændenes Side allerede medført stærke Udtalelser imod Lokomotivmændene fra de andre Organisationer.

Den norske Organisations Delegeretmøde er jo ikke helt saaledes som vore Delegeretmøder. I Norge har man forskellige Distriktsforeninger, d. v. s. at der findes en Forening for Bergens Distrikt, en Forening for Oslo Distrikt, en for Trondhjems Distrikt, en for Hammers Distrikt o. s. v., alle disse Distriktsforeninger danner Forbundet. Dette gør vel nok noget til, at disse forskellige Distriktsforeninger forskærtser noget af, hvad de vilde kunne opnaa, hvis alle, som var til Stede, følte sig som et Led i et Forbund ikke som Medlem af en Forening. Som et lille Resultat af denne Trækken i hver sin Side fik man her ved Kongressens Beslutning om at ville sælge det af Forbundet for nogle Aar siden erhvervede Feriehjem »Heia«; thi i Aarenes Løb har Bergens Distriktsforening bygget sit Feriehjem i Nærheden af Bergen, Trondhjems Distriktsforening sit Feriehjem i Nærheden af Trondhjem o. s. v., hvorfor man fra de forskellige Distriktsforeningers Side ikke længere var økonomisk interesseret i at fortsætte Forbundets Feriehjem. Hertil kommer vel ogsaa dette, at Afstandene i Norge er lidt større end hvad vi i Almindelighed regner med, og en Rejse til Feriehjemmet »Heia« var for mange af de norske Medlemmer Dagrejser, hvilket selvfølgelig tog for meget af de afmaalte Sommerpermissioner. Det besluttedes at bemyndige Centralstyret til at sælge Feriehjemmet, men Oslo

Distriktsforening udbad sig Forkøbsret til Hjemmet, saaledes at Hjemmet sandsynligvis erhverves af Oslo Distriktsforening, og paa denne Maade vil efterhaanden de forskellige Distriktsforeninger faa hver sit Feriehjem.

Man diskuterede endvidere de Forsøgs-kørsler og de Planer, man havde om at befare forskellige Strækninger i Norge med Eenmandsbetjening, og det besluttedes at rette en Henvendelse til Stortinget derom.

Af andre Spørgsmaal, der gav Anledning til Diskussion, kan nævnes Pensionsspørgsmaalet og Uniformsspørgsmaalet, thi vore norske Kolleger er paa de Omraader tilbage for saavel svenske som danske Kammerater.

Sluttelig skred man til Valg af Hovedbestyrelse, og Formanden Robert Lund genvalgtes til Formand for den kommende Tid. Et Forslag om at nedsætte Formandens Løn blev forkastet, og Formandens Løn blev fastsat til 8 500 Kr. pr. Aar.

FORHANDLINGSRETEN

Protokol

over Forhandling ført mellem Generaldirektoratet og Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg Mandag den 7. Juni Kl. 2 1/2 Eftermiddag.

Forhandlingsemne: Forhandlingsrettens Udvidelse til ogsaa at omfatte tekniske Spørgsmaal.

Til Stede var for Generaldirektoratet:

Generaldirektøren, Maskindirektøren, Banechefen, Trafikchefen, Personalchefen, Fuldmægtig E. Terkelsen.

For Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg:

Forretningsfører Ch. Petersen, Lokomotivfører Rich. Lillie, Snedker L. Hansen, Assistent L. Chr. Larsen, Assistent L. Mortensen.

Sidstnævnte førte Protokollen.

Generaldirektøren bød Velkommen til

Forhandlingen og udtalte derefter: Efter at Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg havde ønsket at faa indført en Voldgiftsret og tillige at faa Forhandlingsretten udvidet til at omfatte ogsaa tekniske Sager, har Ministeren nedsat et Udvalg til at behandle disse Spørgsmaal. Udvalget har afgivet sin Betænkning, som jo er kendt. Betænkningen omfatter begge de rejste Spørgsmaal, men af disse er Spørgsmaalet om en Voldgiftsret gledet ind i en anden Bane, hvorfor kun det andet Spørgsmaal — Spørgsmaalet om Forhandlingsrettens Udvidelse — skal behandles her i Dag. Ministeren har i en Skrivelse til Udvalget udtalt, at han i Princippet er sindet at imødekomme Fællesudvalget. Den principielle Side er det derfor unødvendigt at drøfte i Dag; det, der skal forhandles, er Maaden, hvorpaa Sagen skal føres ud i Livet.

I Udvalget har der i det væsentlige været Enighed. Indstillingen gaar ud paa, at Organisationerne skal have Ret til at begære Forhandling om Sager af teknisk Karakter, men Spørgsmaalene skal ikke kunne føres videre frem end til Generaldirektøren. Spørgsmaal om, hvorvidt en Sag er af teknisk Karakter eller ikke, kan Organisationerne dog indanke for Ministeren til Afgørelse.

Nogen Pligt til at forelægge for Organisationerne de tekniske Forandringer, Administrationen agter at indføre, skal denne derimod ikke have.

I disse Punkter er Generaldirektoratet enig. Jeg skal dog fremhæve, at Organisationernes Repræsentanter har fremført den Tanke, at Generaldirektoratet burde have Pligt til paa visse i Betænkningen nærmere angivne Omraader at forelægge Organisationerne paatænkte Ændringer. Efter at Administrationsrepræsentanterne i Udvalget har fremsat den paa Betænkningens Side 13 gængs Udtalelse, har Organisationernes Repræsentanter imidlertid undladt at stille noget Forslag herom. Generaldirektoratet kan slutte sig til, hvad der er udtalt paa nævn-

te Side 13, nemlig: »At man saaledes af mange Grunde ikke mente at kunne gaa med til en Udvidelse af den Administration i Medfør af Tjenestemandslovens § 24 paalagte Forpligtelse, var paa den anden Side ikke ensbetydende med, at man ikke kunde tænke sig under adskillige Forhold paa Forhaand at konferere med Organisationerne, inden en vis Foranstaltning blev sat i Kraft bl.a. ogsaa fordi Forhandling, naar Forhandlingsretten nu udvides til at omfatte tekniske Spørgsmaal, kan blive forlangt af Organisationerne. Med Hensyn til Indførelse af nye Typeboliger for Personalet og Disposition over Velfærdskontoen vilde man saaledes finde det naturligt, at forudgaaende Forhandling fandt Sted, og jeg vil betragte dette som en Rettesnor for Administrationen.

Der er derimod andre Spørgsmaal, som straks dukker op, og hvorom der ikke er fuld Enighed i Udvalget. Et saadant Spørgsmaal er, i hvilket Omfang de tekniske Sager kan komme til Forhandling.

Nogle af Repræsentanterne i Udvalget har villet begrænse Omfanget til faglige Spørgsmaal vedrørende Staten eller Grupper inde for denne samt vedrørende Enkeltmand, dog ikke Spørgsmaal om Enkeltmands Udnævnelse eller Afskedigelse, medens andre har ment, at Forhandling maatte kunne kræves paa et hvilket som helst tjenstligt Spørgsmaal (Enkeltmands Udnævnelse eller Afskedigelse alene undtaget). For Generaldirektoratet stiller Forholdet sig saaledes, at det vilde være det letteste — det heldigste ogsaa — at begrænse Forhandlingsretten til Spørgsmaal, hvori Personalet som saadant er interesseret. Saafremt Organisationerne kan indgaa paa dette, saa vi det helst. Et andet Spørgsmaal er, hvem den udvidede Forhandlingsret skal tilkomme. Jeg mener, det retteste vil være, at den tilkommer de Organisationer, som i Forvejen i Følge de bestaaende Forhandlingsregler alt har Forhandlingsret. Saa er der endelig et tredje Spørgsmaal, som slet ikke

er omtalt — i hvert Fald ikke i Betænkningen. Det er *Maaden*, hvorpaa Forhandlingerne skal føres. Man *kunde* anvende den sædvanlige Metode, hvor der føres en Protokol, som senere kan offentliggøres f. Eks. i Fagbladene, men jeg vil mene, at det vil være hensigtsmæssigt, om man gav disse Forhandlinger en mere simpel Form, saaledes at eventuelt kun Resultatet af Forhandlingen fremgaar af et optaget Referat. Dette giver en friere Forhandling om disse Spørgsmaal, som kan være af særlig intern Natur, og jeg vil foretrække en saa fri Form som muligt. Jeg vil meget henstille dette, dog at Protokol naturligvis kan føres paa ganske samme Maade som hidtil, naar der er Enighed derom. Dette er, hvad jeg har at fremføre; jeg vil derefter anmode Organisationerne om at fremføre deres Synspunkter.

Ch. Petersen: Den afgivne Betænkning har været drøftet inden for Organisationerne, som alle har givet Tilslutning til Betænkningens Forslag. Har med Tak bemærket, at Generaldirektoratet har sluttet sig til den fra Betænkningens Side 13 citerede Udtalelse, idet de der nævnte Spørgsmaal er af vital Interesse for Personalet. Det er os derfor af Værdi, at Administrationens Repræsentanter har fremsat Udtalelsen, og af endnu større Værdi, at Generaldirektoratet har sluttet sig dertil. Til Spørgsmaalet om Forhandlingens Omfang vil jeg gerne sige, at Organisationerne maa holde for, at Udvidelsen ikke begrænses til Spørgsmaal, hvori findes Personaleinteresse, men uden Begrænsning maa omfatte alle tekniske Spørgsmaal, Enkeltmands Udnævnelse eller Afskedigelse alene undtaget. Jeg vil da ogsaa gerne fremhæve, at ogsaa blandt Administrationsrepræsentanterne i Udvalget fandtes denne Opfattelse. Inden for Post- og Telegrafetaten er den »tekniske Forhandling« gennemført, men inden for disse Etater findes ikke den foreslaaede Begrænsning af de Spørgsmaal, hvorom Forhandling kan begæres. Vi vil bl. a. der-

for ikke kunne gaa med til en saadan Begrænsning; thi saa fik vi ikke Forhandlingsret i samme Omfang som ved Post- og Telegrafetaten. Begrænsningen faar næppe heller stor praktisk Betydning, thi i Almindelighed vil det sikkert være saaledes, at det netop er Personalinteresserne, der fremmer Sagerne gennem Organisationerne, bortset fra, hvor Drivkraften er særlig gode Ideer, og disse er det jo af Betydning at faa frem til Drøftelse.

Hvem Forhandlingsretten bør tilkomme? Det bør være de nu forhandlingsberettigede Organisationer: Etatsorganisationerne og Organisationer i Forbund med disse.

Og Maaden, hvorpaa Forhandlingerne bør foregaa? Ja, derpaa har vi ikke været opmærksomme. Derfor er det ikke drøftet, men for egen Regning er jeg enig med Generaldirektøren i, at disse Sagers særlige Karakter kan gøre det naturligt at søge en noget friere Forhandlingsform, saaledes at der ikke optages den sædvanlige Protokol, men kun Referat til internt Brug, medmindre man enes om at optage Protokol, saaledes som det nu finder Sted.

L. Chr. Larsen: Om Omfanget af den udvidede Forhandlingsret vil jeg gerne sige, at ogsaa vi maa holde for, at Forhandlingsretten bliver ubetinget. Der maa ingen anden Begrænsning være end Spørgsmaal om Enkeltmands Udnævnelse og Afskedigelse. Hr. Generaldirektøren udtalte, at en videre Begrænsning maaske vilde være det heldigste. Jeg kan ikke dele denne Betragtning, men mener, at det bedste vil være, at ethvert Spørgsmaal kan optages og føres frem til Drøftelse. Det er sagt i Betænkningen, at Forhandlingsretten har været et Gode for Personalet. Jeg tror, at Forhandlingsretten om tekniske Spørgsmaal kan blive et Gode ikke alene for Personalet, men først og fremmest for Etaten. Inden for Postetaten har man — ogsaa fra Styrelsens Side — været glad for Udvidelsen, og der findes ingen Begrænsning. Jeg maa derfor ønske, at Forhandlingsretten kommer til at omfatte

et hvilket som helst tjenstligt Spørgsmaal. Vilde gerne i Forbindelse med Betænkningens Side 13 forespørge, om Tvangsforflyttelser ikke er tænkt blandt de Spørgsmaal, man altid vil forelægge til Forhandling. I Spørgsmaalene om, hvem Forhandlingsretten tilkommer, og Maaden, hvorpaa Forhandlingerne ønskes førte, er jeg enig med Fællesudvalgets Formand.

R. Lillie: Jeg vil gerne udtale min Glæde over, at Administrationen saa fuldstændig tiltræder den Aand, hvori Betænkningen er skabt. At den ogsaa er trængt igennem i Baneafdelingen fremgaar deraf, at et Spørgsmaal af denne Art — Padborg Remises Indretning — allerede har været tilstillet Dansk Lokomotivmands-Forening. Dette kaverer mig for, det er Alvor fra Generaldirektoratets Side, og giver mig Tillid til, at der kommer noget godt ud af Sagen. Der er talt om at begrænse denne nye Forhandlingsret. Jeg har søgt, men kan ikke i Øjeblikket øjne et eneste Spørgsmaal inden for mit specielle Omraade, hvor de tekniske Spørgsmaal ikke er nøje forbundet med Personalinteresser. Kullenes Kvalitet, Lokomotivernes Konstruktion, Oliens Konsistens, alt berører Personalets Interesser. Naar Generaldirektøren indtrængende ønsker at begrænse og at undgaa at føre Protokol, da vil jeg helst tiltræde det første. Protokoller kan vi daarligt undvære. Paa nærværende Tidspunkt vil jeg gerne sige, at fortrolige Protokoller eller Referater vil være Begyndelsen til megen Mistillid. Jeg vil derfor mene, at Protokoller bør optages, og at Offentliggørelse maa være et Taktspørgsmaal. Naar Protokollen er underskrevet (og altsaa rettet som Generaldirektoratet ønsker), kan man ikke ængstes for Offentliggørelse.

L. Hansen: Jeg kan med Hensyn til Omfang og Maade dele de Betragtninger, Fællesudvalgets Formand har fremsat. I Almindelighed vil der være Tilfredshed med, at vi er naaet saa vidt; naar jeg i Betænkningen alligevel har ønsket noget

videregaaende Foranstaltninger, er det fordi jeg har haft meget stærke Motiver for min Stilling. Hos os er det nemlig saaledes, at Indkøb af Maskiner og Indretning af Bygninger kan have direkte lønmæssig Indflydelse.

Maskindirektøren: Jeg maa mene, at det vilde være heldigst at indskrænke Omfanget af den »tekniske« Forhandlingsret, selv om jeg indrømmer, at en opfindsom Organisation vistnok vil kunne finde Personalinteresser i alle Spørgsmaal, og Skridtet derfor i og for sig lige saa godt kunde tages fuldt ud med det samme. — Om der tages Referat eller Protokol er formentlig ligegyldigt, men Offentliggørelse er uheldig. Skal der tages Protokol, bør den i hvert Fald ikke kunne offentliggøres.

Banechefen: I Tilslutning til Generaldirektøren og de 2 Organisationsrepræsentanter vil jeg sige, at den friere Form ved Forhandlingerne vil være af stor Betydning, og jeg skal derfor henstille, at den af Generaldirektøren foreslaaede Fremgangsmaade anvendes. Jeg hører til dem, der inden for Udvalget har holdt paa at begrænse Omfanget af Udvidelsen. Jeg mener dette er det rigtige; naar der ikke kan paavises nogen Personalinteresse i en Sag, kan jeg ikke se, at der bør kunne forhandles om den. I de særlige nævnte Tilfælde, hvor Personalet har betydelige Interesser, vil det være naturligt at gaa til Personalet, forinden Ændringer fastsættes. Hvad Tvangsforflyttelserne angaar, da har dette været meget nøje overvejet i Udvalget, og Resultatet er blevet, at man ikke har kunnet foreslaa samme Fremgangsmaade anvendt her.

Trafikchefen: Ogsaa jeg hører til dem, der i Udvalget har holdt paa Begrænsningen. Naar vi i Udvalget holdt derpaa, da var det i Virkeligheden, fordi Kommis-soriet ikke gik videre. Naar § 3 i Forhandlingsreglerne begrænser Retten til Forhandling til at gælde Spørgsmaal vedrørende Etaten eller Grupper inden for denne samt vedrørende Enkeltmand (dog

ikke Udnævnelse eller Afskedigelse), da maa denne Begrænsning fremdeles gælde, selv om Forhandlingsretten udvides til tekniske Spørgsmaal. Ellers gaar man videre end Kommissoriet, og som Administrationsrepræsentanter har vi ikke ment at kunne gøre dette — ganske bortset fra, hvad man ellers maatte mene derom. I Realiteten ligger der en Mulighed for at komme for langt ud i Forhandling. Det er rigtigt, at opfindsomme Organisationer kan finde Personalinteresse i næsten alt. Spørgsmaalet bliver da, hvad der ligger i Begrænsningen. Jeg maa mene det uheldigt at føre Protokol. Generaldirektørens Forslag tiltaler mig meget. Jeg synes, vi kan indskrænke os til at føre Protokol, naar vi er enige derom, og for saa vidt Forslaget herom gennemføres, vil det mulig have mindre Betydning at søge den omhandlede Begrænsning opretholdt.

R. Lillie: Jeg maa fastholde mit Ønske om, at Protokol skal føres ved Forhandlingerne. Det er nødvendigt, naar Enighed naas, men ogsaa, naar Enighed ikke naas. Ellers har man slet intet at holde sig til. Ønskes Offentliggørelse ikke, kan Aftale derom altid træffes.

Ch. Petersen: Jeg er ikke blevet overbevist om Nødvendigheden af Protokol. Jeg forstaar, at Friheden ved Forhandlingen betyder langt mere. Der er den Forskel paa disse Forhandlinger og de, vi tidligere har ført, at medens der hidtil kun har været 2 interesserede Parter, nemlig Administrationen og Personalet, vil der nu ofte kunne komme en tredje Part til, nemlig den udenforstaaende private Spekulation. Vi maa derfor kunne nøjes med et Resume eller med et Referat til internt Brug.

Generaldirektøren: Jeg har haft den Opfattelse, at nogle af Administrationsrepræsentanterne frygtede et Utal af Forhandlingssager, og at Forhandlingernes Vidthæftighed kunde beslaglægge en i Forvejen stærkt optaget Administrations Tid, og at man derfor har ønsket at begrænse. Hvorvidt Kommissoriet forudsætter Be-

grænsning synes jeg, Ministeren maa afgøre. Sagen er nu rejst og gennemført i 2 Etater uden Indskrænkning; jeg forstaar derfor, at det kan være vanskeligt at gaa ind paa nogen Begrænsning her. Generaldirektoratet kan da gaa med til den ubegrænsede Forhandlingsret — bortset fra Spørgsmaal om Enkeltmands Udnævnelse og Afskedigelse — dog med det Forbehold, at Administrationen maa have Frihed til at indstille en Begrænsning til Ministeren, saafremt det maatte vise sig, at Forhandlingsretten bruges i saa stort Omfang, at den bliver til Gene for Administrationen. Men jeg mener, at dette ikke vil ske, og henholder mig her til de derom faldne Udtalelser fra Organisationerne. Dette Spørgsmaal maa ogsaa ses i Sammenhæng med Maaden, hvorpaa Forhandlingerne føres. Det sinker altid at føre den mere officielle Protokol og gør Karakteren af Forhandlingen mere forbeholden. Jeg mener det derfor rigtigst at nøjes med et Referat. Forhandlingens endelige Resultat kan offentliggøres, med mindre andet bestemmes, og det kan vedtages at føre Protokol, hvor Organisationerne har Interesse deri, og Administrationen intet har derimod.

Da Sagen nu bliver gennemført, skal jeg ikke komme ind paa det værdifulde, der skulde være tilført Postvæsenets Administration gennem Nyordningen. — Hvad Tvangsforflyttelserne angaar, da maa jeg sige som Banechefen, at det er med velberaad Hu, der ingen Indrømmelse er gjort. Tilsagn om altid at forhandle herom lader sig ikke give, men vi tiltræder, hvad der staar i Betænkningen. Jeg kan oplyse, at vi allerede har instrueret Distrikterne om særlig Varsomhed ved saadanne Forflyttelser.

L. Chr. Larsen: Jeg beder Hr. Generaldirektøren bekræfte, at den interne Instruction, der er givet Distrikterne, og hvorefter Spørgsmaal om Tvangsforflyttelse i visse Tilfælde skal forelægges Generaldirektoratet, gælder alle Tjenestekategorier.

Generaldirektøren: Ja.

Rich. Lillie: Jeg vil gerne takke for Forstaaelsen af de Kaar, vi Organisationsledere lever under. Jeg beder derfor ogsaa Generaldirektøren forstaa, at vi med Hensyn til Protokoller maa være ens stillede, og ved de andre Etater føres Protokol. Interne Protokoller vil efter min Mening byde paa Lejligheder til Brud paa Tillid, og begynder Mistilliden at træde frem over for Lederne for eventuelt begaaede Diskretionsbrud, vil det Grundlag, som Generaldirektøren ønsker om en friere Forhandlingsform uden Protokol, alligevel ikke være naaet, hvorfor jeg af Hensyn til Fremtiden maa fastholde Ønsket om Protokol i Lighed med, hvad hidtil er ført.

Ch. Petersen: Paa Side 19 i Betænkningen er anført, at der for den paatænkte Voldgiftsret ogsaa skulde kunne indankes Spørgsmaal af teknisk Karakter. Ganske vist løses Spørgsmaalene nu uafhængigt, men det vilde ikke være uden Betydning, om man allerede nu kunde enes om dette.

Generaldirektøren: I Udvalget har været Enighed paa dette Punkt, og Statsbanerne har ingen principielle Indvendinger derimod. Det eneste, der eventuelt kunde faa Indflydelse herpaa, er den Sammensætning, Voldgiftsretten nu faar. Jeg vil imidlertid tænke lidt nøjere derover.

L. Chr. Larsen: Kan vi i givet Fald ikke vende tilbage til dette Spørgsmaal, naar vi har forhandlet med Finansministeren om Oprettelse af en Voldgiftsret.

Generaldirektøren: Der er intet til Hinder for at genoptage Spørgsmaalet, naar Voldgiftsretten er en Kendsgerning.

Ch. Petersen: Faar vi Lejlighed til at se Udkastet til Bestemmelser om Forhandlingsrettens Udvidelse, forinden de gaar ud i Ordresamling?

Generaldirektøren: Ja, det skal De faa. Hermed sluttede Forhandlingen.



DØDSFALD



I. A. Hansen.

Torsdagen den 8. Juli afgik Smedenes Formand I. A. Hansen ved Døden, kun 58 Aar gammel.

I. A. Hansen, som enhver Lokomotivmand kendte, var i over en Menneskealder Formand for Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund; ved sin store faglige Dygtighed og ved sin stærke Personlighed den Mand, som igennem de mange Aar byggede Smedenes Forbund op til den stærkeste faglige Organisation, vi herhjemme kender. Ingen anden Organisation er gennem Aarenes Løb blevet prøvet saa stærkt som Smedenes Organisation og dermed dens ledende Mand. Jernindustrien er, som alle ved, i Arbejderbevægelsen Uroens Center; trækker det op til Lockout, er det altid Jernindustriens Folk, der først maa holde for; og saaledes var det, at Aar efter Aar maatte I. A. Hansen snart være her, snart der for at ordne og varetage sin Organisations og Smedenes Interesser.

Man kan sige, at lige til Døden saa overraskende tog ham, kæmpede han som en Fagorganisationsformand nu en Gang maa kæmpe i vore Tider. Faa Dage for hans Død mødte vi ham paa Smedenes Kongres; vel var han ikke under Kongres-

sen den gamle I. A. Hansen; han var stærkt forkølet og hans Taler generedes ofte af hæftige Hikkeanfald, men trods denne hans Svaghed afviste han de voldsomme Angreb, som Kommunisterne rettede mod ham, med den Kraft, den overbevisende Styrke og det muntre Humør, som han i saa rigeligt Maal raadede over; og Kongressens Resultat blev som bekendt ogsaa, at der til ham med et større Fler-tal end nogensinde tidligere blev vedtaget et Tillidsvotum som Formand, og hvori der udtaltes Tilfredshed med hans Ledelse af Smedeforbundets Politik.

Men foruden at være Smedenens store og kloge Fører havde I. A. Hansen baade Tid og Interesse for andre Organisationer. Gennem mange Aar var han vor Gæst ved vore Delegeretmøder, og baade ved alvorlige og ved festlige Lejligheder var I. A. Hansen altid Lokomotivmændenes første og bedste Ven. Han havde gennem mange Aar haft denne Kærlighed til os paa Maskinerne, og inden hans Død skulde han ogsaa have den Glæde at se, at Privatbanernes Lokomotivmænd stod som Medlem af det Metalarbejderkartel, hvis Formand han ogsaa var.

Tirsdag den 13. ds. blev I. A. Hansen under den største Deltagelse fra alle Sider begravet paa Vestre Kirkegaard i København. Tusinder af Mennesker fulgte ham til hans sidste Hvilested; den megen Deltagelse fra alle Lag i vort Samfund giver det bedste Udtryk for, hvor megen Agtelse han gennem sit Livs Arbejde havde af-tvunget alle Samfundsklasser.

Som en sidste Hilsen til vor kære trofaste Ven nedlagde vor Organisation en Palmedekoration paa hans Baare og Lokomotivmændene var ved Begravelsen repræsenteret ved Organisationens Formand, ligesom de københavnske Afdelingers og Falsters Afdelingers Faner var med blandt de mange Faner, som omkransede hans sidste Hvilested. I. A. Hansen er nu ikke mere og vi Lokomotivmænd vil vide at ære hans Minde..

I de sidst udkomne Numre af Lokomotiv Tidende findes Beskrivelser fra Deltagere i Rejsen, der bærer Vidnesbyrd om, at Rejsens Forløb og Udbytte har svaret til Hensigten. Som nævnt var det særligt maskinindustrielle Forarbejdningsmetoder og Frembringelser og jernbanefaglige Konstruktioner og Arbejdsmaader, der fangede, og af den Aarsag var det Meningen at ledsage »En Deltager«s Beskrivelse med nogle Billeder af det, vi saa. Imidlertid indtraf en Forsinkelse ved Fremskaffelsen af de fornødne Clicheer, hvoraf der i Fig. 1 ses Borsigs 2000 t Smedepresse. Naar man har set den og de mange Damphamre arbejde, saa ligger det meget nær at tænke tilbage paa den Udvikling, der er sket paa det Omraade.

Indtil Begyndelsen af forrige Aarhundrede var det egentlig kun Skibssankersmødene, der fremstillede svært Smedegods, men de klarede sig med deres vægtige langskafte Forhamre. Saa kom Maskinindustriens og Samfærdselsmidlernes Udvikling og frembragte en tiltagende Anvendelse af svært Smedegods, og de allerede kendte Vandhamre, d. v. s. Hamre, der løftedes ved Kraften fra et Vandløb, fik stor Betydning. Senere konstrueredes Damphamre, bl. a. af selve James Watt; først som Skafthamre, derefter som Faldhamre, der løftedes af et Dampstempel og faldt lodret ned ved sin egen Vægt, naar Smederen aabnede en Ventil under Stempellet, en Manøvre, der minder om Newcomens Damppumpe. Nu anvendes Damptryk ogsaa til at drive Hammeren ned, og Slagets Kraft reguleres meget fint med en Styring.

Til meget svære Ting bruges hydrauliske Smedepresser. Det store Pressetryk opnaas for de flestes Vedkommende med en Trykforstærker, der bestaar af en Cylinder, der med et Stempel er delt i to Rum. I den ene Ende er en Cylinderbund, og Rummet mellem denne og Stempellet er fyldt med Vand. Med et mange

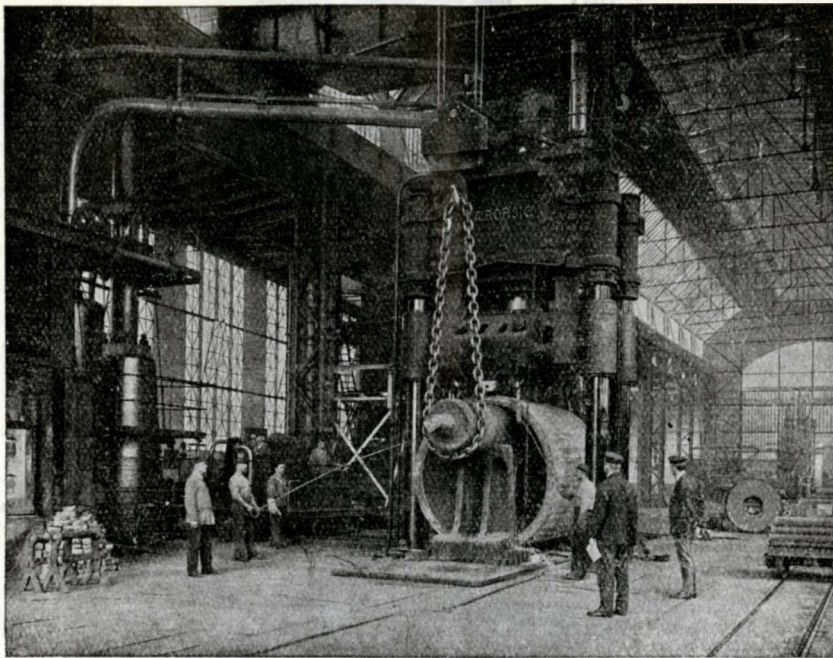


Fig. 1. Borsig Værket: 2000 t Smedepresse.

Gange mindre Stempel i Cylinderens Bund trykkes Vandmassen sammen, og Trykket paa det store Stempel bliver lige saa mange Gange større end Trykket, der udøves med det lille Stempel, som det store Stempel er større end det lille. At anvende Vand som Mellemlid til at omsætte et lille Tryk til et stort er gammelkendt og allerede anvendt af Galilæi omkring Aar 1600.

Den her gengivne Smedepresse er en damp-hydraulisk Smedepresse; Dampens Tryk omsættes hydraulisk til et Tryk af 2000 t. Med den udsmides de paa Værket fremstillede flere Tons svære Jern-

blokke, der for største Delen bestaar af omsmeltet Brokkassejern, som ved den rette Blanding og Behandling opnaar de bestemte Egenskaber.

Til Transport i Gruber og ved Tunnel-anlæg har mekanisk Drivkraft næsten overalt fortrængt Hesten. I det Øjemed bygger Borsig elektriske Lokomotiver, Damplokomotiver uden Fyr, og Trykluftlokomotiver. I Fig. 2 ses et Trykluftlokomotiv, hvor »Kedlen« bestaar af tre Beholdere, der rummer saa megen stærkt sammenpresset Luft, at den kan køre fire Kilometer mellem hver Opladning. Som allerede nævnt reduceres Trykket i en

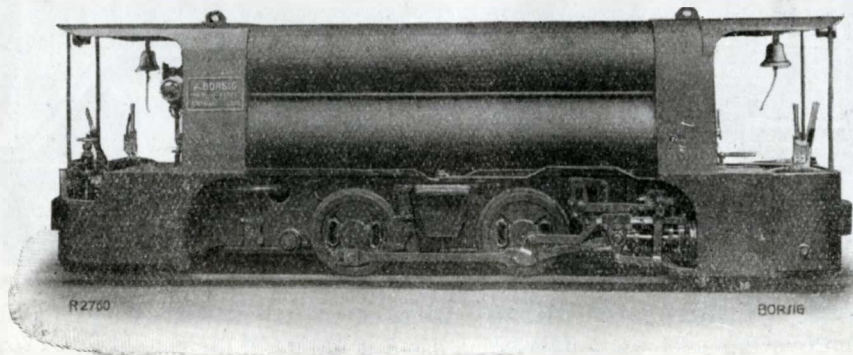


Fig. 2. Borsig Værket: Grube-Trykluftlokomotiv.

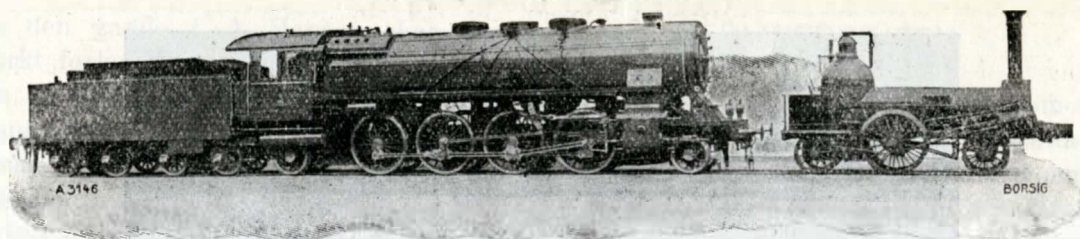


Fig. 3. Borsig Værket: Fabrikationsnumrene 11 000 og 24.

Lokomotivet:		Nummer 11 000.	
Cylinderdiameter	520 mm	Tømvægt	92 t
Stempelslag	660 mm	Adhæsionsvægt	68 t
Drivhjulsdiameter	1750 mm	Tjenestevægt	102 t
Damptryk	14 Atm.	Maksimalhastighed	120 km/Tim.
Ristareal	4 m ²	Tenderen:	
Hedeflade	221 m ²	Vandbeholdning	31 m ³
Hedeflade paa Overhederen	82 m ²	Kulbeholdning	7 t
Hedeflade samlet	303 m ²	Tømvægt	26,4 t
		Tjenestevægt	64,9 t
		Nummer 24.	
Cylinderdiameter	330 mm	Tømvægt	14,4 t
Stempelslag	560 mm	Tjenestevægt	18,2 t
Drivhjulsdiameter	1525 mm	Adhæsionsvægt	9,1 t
Damptryk	5,1 Atm	Vandbeholdning	3,4 m ³
Hjulstand	3780 mm	Koksbeholdning	4,4 m
Hedeflade	41,5 m ²		

Ventil, der er indskudt i Ledningen fra Luftbeholderne til Cylindrene. De bygges baade som B-, C- og D-Lokomotiver med indvendige eller udvendige Cylindre og med forskellig Sporvidde. Tjenestevægten kan naa op til 31 t. Lokomotivet i Fig. 2 har en Tjenestevægt af 7,8 t og en meget lydløs Gang; Grubearbejderne siger om det, at det kommer paa »Listesko«.

Fig. 3 er to Borsiglokomotiver, Fabri-

kationsnumre 11 000 og 24. Det sidstnævnte, hvoraf der findes en Model paa Jernbanemuseet i Berlin, blev bygget 1844 til den daværende Berlin—Anhalt Jernbane og fik Navnet »Benth«.

Det var den Gang, da Jernbanedriften var i sin Vorden, da Lokomotiverne allerede i sin daværende Udførelse var et Vidunder og med Lethed besejrede sine Konkurrenter paa Landevejene. Kampen er nu til Dags haardere, men en Sammenlig-

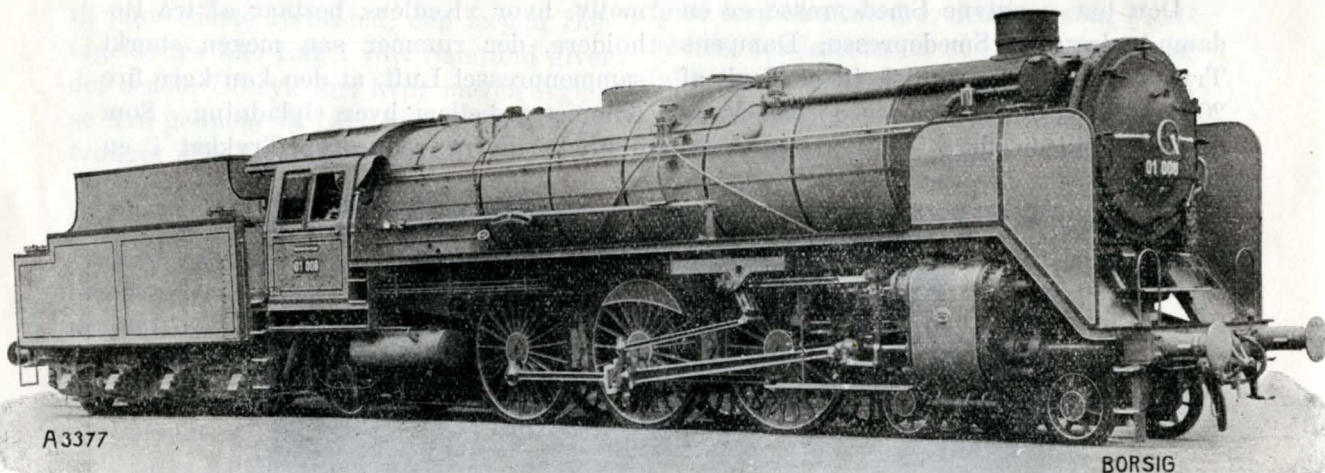


Fig. 4. Borsig Værket: Fabrikationsnummer 12 000. Tyske Rigsbaner 2 C 1 Tvilling-Overheder-Hurtigtogslokomotiv.

ning af de to Lokomotiver kan tyde paa, at Lokomotivet er udviklet til at bevare sin førende Stilling til Transporter paa Landjorden. Det vil føre for vidt at komme ind paa Lokomotivets Udvikling her i denne Beretning; det kan vi maaske senere komme tilbage til.

Udviklingen fra Nummer 24 til Nummer 11 000 har kostet en stor Sum af teknisk og haandværksmæssig Snille, og Re-

Alle industrielle Virksomheder har Normer for de Dele, der ved stadig forekommende Anvendelser kan fremstilles i Massefabrikation. Saadanne Normer for den samlede tyske Industri, ligegyldig hvilken Art, er udarbejdet af Industriens Normudvalg (N. D. I.) og udgivet i Form af Normblade. For bestemte Fagomraader udarbejdede et Fagnormudvalg særlige Normer; Lokomotivnormud-

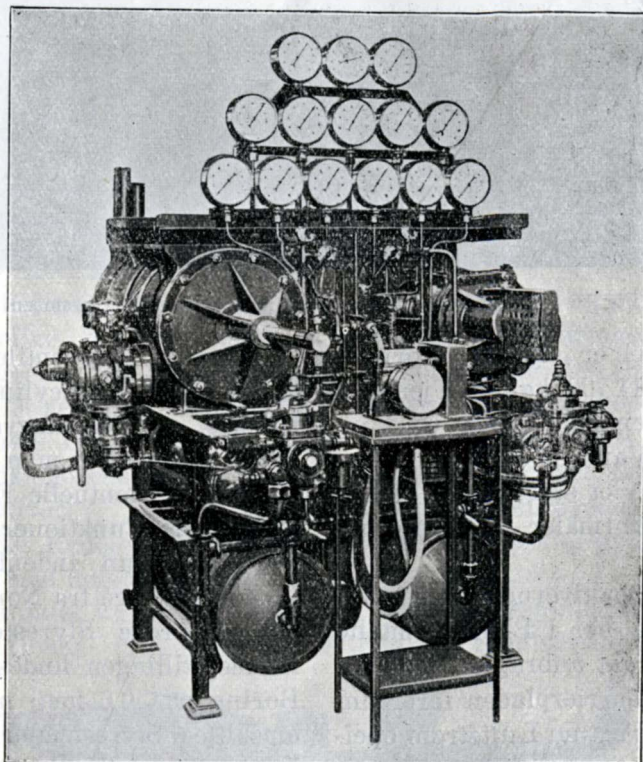


Fig. 5. Knorr-Værket: Dobbeltprøvestand.

sultatet er saadan, at man næsten spørger: hvor længe kan Udviklingen vare ved? Det er et Lokomotiv af samme Type som Nummer 11 000 vi havde Lejlighed til at se indgaaende, først Kedlen med den lyreformede Risteflade og derefter hele Lokomotivet under Montering.

Efter at de forskellige tyske Staters Jernbaner er sammensluttet i det tyske Rigsbaneselskab er der sat store Kræfter ind paa at normalisere og forenkle paa alle Omraader, noget der iøvrigt arbejdes paa i hele den tyske Industri.

valget har opstillet Normer for Lokomotivdele.

I Fig. 4 ses Tysklands Normal-Tvilling-Hurtigtogslokomotiv, der samtidig er Borsig-Værkets Nummer 12 000. Det er tillige med Normal-Kompound Hurtigtogslokomotivet fra Henschel og Søn konstrueret paa Borsig-Værket under Medvirkning af en Ingeniør og en Konstruktor fra næsten alle Tysklands Lokomotivfabrikker og Eisenbahn-Zentralamt under Ledelse af Hr. Overingeniør August Meister. Nummer 12 000 har 20 t Akseltryk,

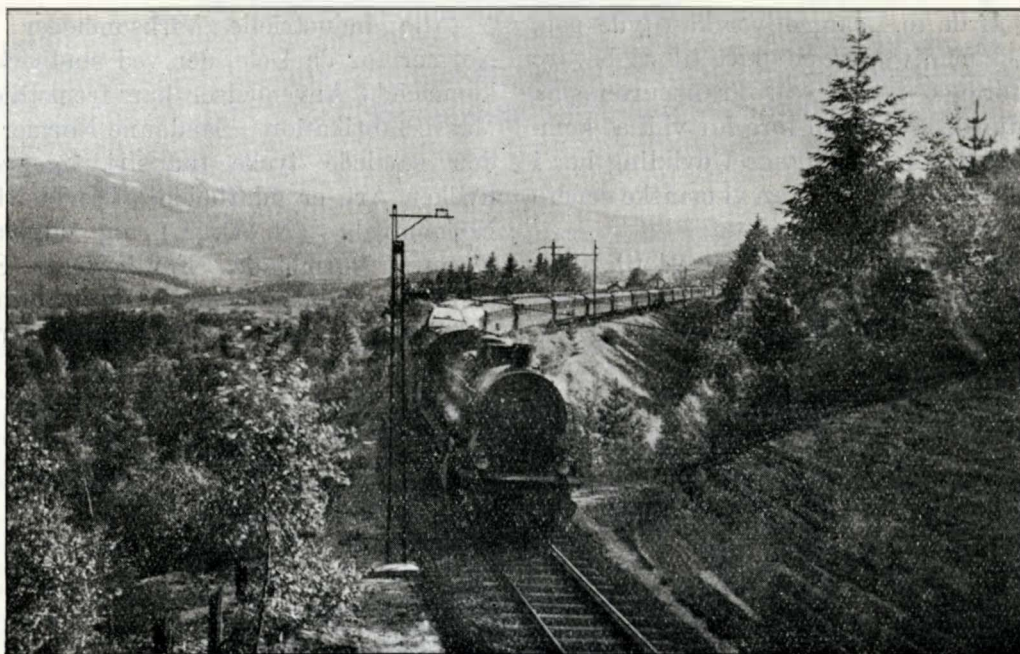


Fig. 6. Prøvekørsel med Kunze-Knorr-Hurtigtogsbremsen.

den bageste Akseel er styrbar; Normaltrækkekraften er 11 700 kg og Tjenestevægten 108 t. Tenderen vejer 65 t og indeholder 30 m³ Vand og 7 t Kul. Foruden Armaturen er et stort Antal af Lokomotivets Dele Normaler, der kan udveksles.

Paa Normallokomotiverne er ogsaa anbragt det tidligere her i Bladet omtalte Vindfang. Den skraat anbragte Plade fra Pufferplanken til Barrierpladen fører under Lokomotivets Fart en Luftstrøm op efter, der skal suge Dampen og Røgen op over Førerhusets Tag.

Fig. 5 er fra Besøget paa Knorr-Værket. Det er en Dobbeltprøvestand eller -prøvebord, et Jernstativ, paa hvilket der er fastgjort Bremsecylindre. Til en Prøvestand hører en Førerbremsehane og en Indikator, og et Antal Manometre, der angiver Lufttrykkenes Variationer i de forskellige Kamre og Beholdere ved Bremsning og Bremsens Løsen. For at faa Prøven saa fuldkommen som mulig er Ledningen til Bremsecylindren sat i Forbindelse med en Beholder, der rummer saa megen Trykluft som Ledningen paa et passende Antal Vogne.

Af alle Styreventiler (Reguleringsorganet for Bremsecylindren) tages der Breme- og Løsedigrammer, som opbevares, saaledes at man til enhver Tid kan konstatere eventuelle Forandringer i Styreventilens Funktioner. Disse Diagrammer maa kun indenfor meget snævre Grænser afvige fra Normaldiagrammerne. Til at prøve Styrestemplets Tæthed i Bremsestillingen findes en Hane med en Boring paa 0,6 mm; naar denne aabnes, omskiftes Styrestemplet fra Breme- til Løsestillingen hvis det er tæt, er det utæt, da fordeler Trykfaldet sig til begge Sider af Styrestemplet, som saa bliver staaende i Bremsestillingen. Endvidere findes der to Haner til at efterligne de uundgaelige Utætheder i Ledningen, og til at prøve i hvor høj Grad Styrestemplet giver efter for disse og omskiftes, saa Bremsen træder i Virksomhed. I den ene Hane er Boringen 0,8 mm og i den anden 2 mm. — Styrestemplet maa ikke omskiftes med det Trykfald, der i en bestemt Tid kan opnaas gennem den lille Hane, hvorimod det, naar den store Hane aabnes, hurtigt skal omskiftes og Bremsningen begynde. En Prøvestand er samtidig indrettet til at prøve

den af Knorr-Værket fremstillede Drejegliders-Bremsehane, der nu anvendes paa Lokomotiverne i Tyskland.

Det sidste Billede, Fig. 6, er fra Prøvefarter med Kunze-Knorrs Hurtigtogs-bremsen. Toget bestaar af et Lokomotiv og femten Boggievogne og kører paa et Fald 1 : 40 paa den smukke Strækning Schreiberbau — Hirschberg (Riesengebirge).

En Deltager.

NYERE LOKOMOTIVER FRA HENSCHEL OG SØN I CASSEL

(Fortsat.)

B-Rangerlokomotiver uden Fyr.

I Bjærgværker, Briketfabrikker og kemiske Fabrikker, i Særdeleshed Sprængstoffabrikker, hvor man af Hensyn til Røgudviklingen og Eksplosionsfaren ikke kan anvende almindelige Damplokomotiver, anvendes til Rangering ofte Damplokomotiver uden Fyr. Det er mest B- og C-Lokomotiver, sjældnere D-Lokomotiver, dog har man for smalsporede Baner ogsaa bygget E-Lokomotiver.

Den cylindriske Kedel er omhyggelig isoleret og fyldes med højspændt Damp og Vand af en tilsvarende Varmegrad fra et stationært Kedelanlæg. Dampen tages

paa sædvanlig Maade fra en Dampdom, paa hvilken Sikkerhedsventilen er anbragt. Da Lokomotivet har smaa Hjul, hælder Cylindrene ned mod Drivhjulene, Dampfordelingen sker med Fladglidere, der omstyres med en Skiftearm, Vægtstangsbremsen og Sandsprederne virker paa alle Hjulene, og som sædvanlig er Lokomotivet forsynet med Dampfløjte. Stempler og Glidere smøres fra et Centralsmøreapparat paa Førerpladsen.

C-Oliemotorlokomotiver.

I Forening med »Tysk Motorfabrik« og Humholdt i Kalk—Køln har Henschel i Køln anlagt en Oliemotorfabrik, G. m. b. H., der fremstiller kraftige Oliemotorlokomotiver, Fig. 12. Motoren er opretstaaende, System Diesel, men uden Kompressor. Den udvikler i seks Cylindre 300—400 H. K. og egner sig for alle Arter Raaolie. Igangsætningen sker med Trykluft, som tilvejebringes i en Kompressor og magasineres i to Beholdere.

Til at manøvrere Lokomotivet er der under Førerhuset anbragt en hydraulisk Transmission, System Lentz, som gennem en Mellemaksel overfører Kraften til de tre Aksler.

En Vægtstangsbremse virker paa fire Hjul, og Sandsprederen sander paa begge

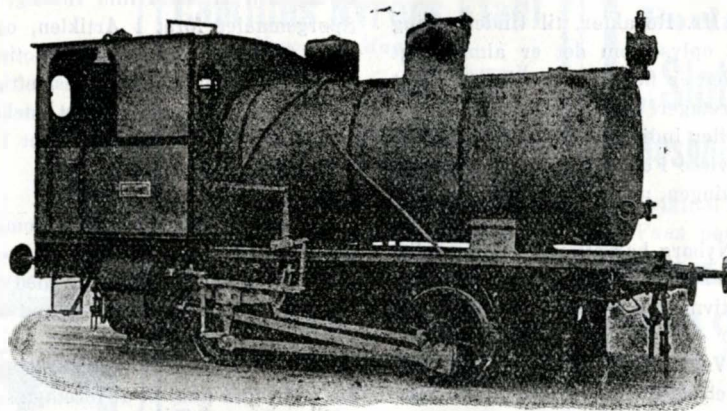


Fig. 11. B-Rangerlokomotiver uden Fyr.

Cylinderdiameter	370 mm	Kedeldamprum	1,0 m ³
Stempelslag	400 mm	Kedlens Rumfang	4,5 m ³
Hjuldiameter	800 mm	Tomvægt	13,4 t
Hjulstand	1800 mm	Tjenestevægt	16,6 t
Damptryk	15 Atm.	Trækkekræft ved 5 Atm. og 10 km Hastighed	70 H.K.
Kedelvandsindhold	3,5 m ³		

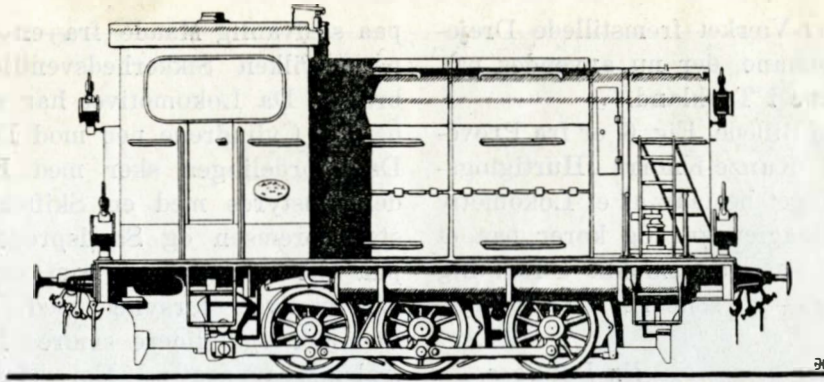


Fig. 12. C-Oliemotorlokomotiv, System Deutz-Henschel.

Sporvidde	1435 mm
Motorkraft, normal	300 H. K.
Motorkraft, maksimal	400 H. K.
Største Hastighed	ca. 18 km/Tim.
Hjuldiameter	1000 mm
Hjulstand	2700 mm

Tomvægt	38,5 t
Tjenestevægt	41,1 t
Oliebeholdning	0,33 m ³
Vandbeholdning	1,7 t
Trækkekraft, vedvarende	6200 kg
Trækkekraft, maksimal	7300 kg

Sider at det midterste Hjulsæt. Lokomotivet betjenes af een Mand. Det var udstillet i Seddin og senere i München, efter at det i Mellemtiden har udført vedvarende Rangertjeneste med gode Resultater.

(Fortsættes.)

FRA DET DAGLIGE LIV

Hr. Redaktør!

Vær saa venlig, Hr. Redaktør, til Underretning for os Fynboere at oplyse, om det er almindeligt paa Depoter, hvor der er flere Lokomotivmestre, at da kun den ene foretager saa at sige alle Dispositioner og direkte eller indirekte forbyder de andre enhver Indgriben i visse Forhold som er underlagt Lokomotivmestergerningen, naar denne ene ikke har Tjeneste?

Forholdet her i Nyborg har efterhaanden udviklet sig saaledes, at Lokomotivmester Baunsgaard ikke taaler, at Lokomotivmester Rasmussen eller andre som Lokomotivmester fungerende, foretager sig noget paa deres egen Vagt udover hvad han (B) har forudbestemt. Skrivelser, der indsendes til Distriktet, kan godt blive liggende paa Lokomotivmesterkontoret i flere Dage, hvis B. f. Eks. har Tjenestefrihed, da ingen anden maa indsende dem, hvorved selvfølgelig paagældende Sag forsinkes. Det kan f. Eks. godt ske, at en Mand kan faa Meddelelse om en nægtet Permission kun faa Timer før den skal paabegyndes, hvilket jo i de fleste Tilfælde er ube-

hageligt. Kommer Personalet paa Kontoret og ønsker Frihed i en eller anden Anledning, som kan være pludselig opstaaet, vil det, hvis B. ikke er til Stede, være saa at sige umuligt at opnaa noget Resultat, selv om der haves disponibelt Personale, og selv om Grunden kan være meget gyldig, da Lokomotivmester Rasmussen nødig vil disponere i et saadant Tilfælde, da han er temmelig sikker paa at faa Ubehageligheder af B., hvordan han saa ordner Sagen. Afdelingsformændene har anket til B. over dette Forhold, men uden Resultat. Iøvrigt har Forholdene her i Nyborg i mangt og meget forandret sig til det værre, siden B. blev, vel nok selvbestaltet Enehersker her.

Idet De, Hr. Redaktør, paa Forhaaand takkes for Optagelsen af dette lille Indlæg, bedes De besvare Spørgsmaalet først i Artiklen, og tillige bedes De være forberedt paa, at Lokomotivtidende rimeligvis senere vil komme til at beskæftige sig ogsaa med andet vedrørende Forholdet mellem Lokomotivmester B. og Lokomotivpersonalet i Nyborg.

C.

Vi er bekendt med at Lokomotivmester Baunsgaard meget ofte optræder paa en saadan Maade, som skulde synes uforenelig med den Værdighed en kongelig udnævnt Tjenestemand altid burde lægge for Dagen. — Men maaske er det netop den kongelige Udnævnelse han ikke forstaar at bære og derfor tilskynder ham til at foretage sig Handlinger som en ansvarsbevidst Depotforstander ikke vilde kunde tænke sig at foretage.

Vi kan forstaa af det indsendte, at B. paa alle Maader søger at genere de ham underordnede Tjenestemænd og det er os heller ikke ubekendt — men det maa vel kunde bringes til endelig Ophør ved en fornyet Indskriden af Maskinbestyreren.

Der skal paa et Depot være en vis Orden og derfor kan begge Lokomotivmestrene ikke samtidig disponere med Hensyn til de omtalte Forhold, men selvfølgelig bør den tjenestegørende Lokomotivmester kunne disponere, naar B. som nævnt er borte flere Dage, og ogsaa naar han er fraværende, men selvfølgelig paa eget Ansvar.

Vi har saamænd været belavet paa, at der vilde fremkomme Stof til Bladet om Baunsgaard, og vi tvivler heller ikke paa, at det kommer, for saa vidt der ikke bliver sat en alvorlig Stopper for hans Karkilerier, saavel overfor Lokomotivmester R. som overfor de Lokomotivmænd der er ved Depotet.

Men det sker sikkert ogsaa, naar rette Vedkommende ser, at det nu er galt igen.

Red.

KØRSLEN TIL KNUDHØVED

Mellem Vognmændene i Nyborg er der truffet den Aftale, at Automobil-Kørsel med Gæster til Statsbanernes Feriehjem paa Knudshoved udføres til en nedsat Pris, der udgør:

3 Kr. for en lille Vogn og

4 Kr. for en stor Vogn

for hver Tur.

PERSONALIA

Forflyttelse:

Lokomotivfører N. C. Kristensen, Slagelse, efter Ans. iflg. Opslag til Skive (Depotforst.) fra 1. Aug. 1926 og

Lokomotivfyrbøder C. M. Jensen, Aabenraa, til Tinglev under 7. Juli 1926.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 21. Juli.



Amk. Gummivare
 Industri Vestergade 3 Kbh. B.
 Modersproget, Sanitets- & Sygeplejeartikler
 III. Prisliste med 30 Øre i Primær.
 DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4195
 Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

Den skal få'r ha'



KØBENHAVNS KOLONIAL FORSYNING

LOTHARDT DAHL.
 Telefoner 3067 & 5605. Helgolandsgade 1.
 Største Kolonial- og Konserver-Import i Danmark.
 Direkte fra Producent til Forbruger, derfor altid billigst.
 Vore Automobiler kører overalt i Byen og Forstæder.
 Leverander til Embeds- og Bestillingsmænd samt Lægers Forbrugsforening.

Søg vore Restauranter

„Hallen“ Vesterbrogade 35 Tlf. Vester 8885	„Taarnborg“ Allégade 18 Tlf. Vester 1990	„Nørrehal“ Nørrebrogade 88 Tlf. Nora 1088
„Sønderbro“ Amagerbrogade 7 Telf. Amg. 3678	„Øbro“ Østerbrogade 39 Telf. Øbro 1039	„Mejlhal“ Store Torv 16, Aarhus Telf. 6047

Godt billigt Mad • Pensionærer medtages • Ingen Drikkepenge



Kvindernes Alkoholfrie Restauranter



Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.
 Købmagergade 43. — København K.
 Telefoner: Central 768 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler i stort Udvalg.
 Specialitet:
 Bandager til vanskelige Tilfælde.

STØT VORE ANNONCØRER

Forlang

„Slotsbryggeriet“s Husholdningsøl & Skibsol

Original pasteuriseret Aftapning
 Faas paa Hel- og Halv-Flasker

De Herrer Lokomotivmænd

bør prøve at købe Deres Fodtøj i de tre billige
 Skotøjsforretninger

Vesterbrogade 120 - Istedgade 86 Vesterbrogade 79

Fodtøj kan faas til mine bekendte billige kontante Priser
 paa Ratebetaling — uden Udbetaling

Redaktion: Vesterbrogade 98 a, København B.
 Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613
 Udgaar 2 Gange maanedlig.
 Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
 Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Expedition
 Ny Vestergade 73, København B.
 Telefon Central 14613.
 Kontortid Kl. 10—4.

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

Stort Udvalg.

Underbeklædning, Strømper, Sokker.
Leverander til Forbrugsforeningen.

Vesterbros Vinimport
Absalonsgade 34

Tlf. Vester 4988

Tlf. Vester 4988

Blomsterforretningen „Rosen“

Dannebrogsg. 55. Tlf. Vest. 5365 x.

Moderne Kransebinderi, Palme-

dekorationer, Buketter, Myrtekranse,

Potteplanter i stort Udvalg.

Daglig friske Blomster.

Specialitet: Kistepyntning.

Ærb. **Charlotte Schmidt.**

J. Agerskov's **Bageri & Conditori**

Flensborggade 61. Tlf. Vest. 8357

anbefaler sig til d'Herrer Jernbanemænd med **1. Kl. classes Varer.**

Bestillinger paa større og mindre Kager til Selskaber modtages.

Morgenbrød bringes.

Morgenrød bringes.

A. Olsens Eftf., Dybbølsgade 20.

anbefaler sig med **1. Kl.s Viktualier**
og Paalæg til d'Hrr. Jernbanemænd.

Bøger - Papir - Musik - Fotografiske Artikler.

VIGGO NIELSENS BOGHANDEL

Telf. 9327.

Istedgade 64, Istedgaard.

Telf. 9327.

Da Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation i Forbindelse med Dansk Lokomotivmands Forening har overtaget Driften af Marketeriet i Centralværkstederne og Godsbanens Remise, anbefaler vi derfor Benyttelsen af dette til ærede Medansatte.

DRIFTSUDVALGET.

VAREHUS „SCHULTZ“, Istedgade 134.
Telefon 11 372.

ALT I MANFAKTUR TIL BILLIGSTE PRISER

SPECIALITET: Maskintøj, Skjorter, Underbeklædning, Drengetøj, Linned, Forklæder, Sengendstyr.

Gevinstædler modtages.

Statssbanefunktionærer 5 pCt. Rabat

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Jensen og Nielsen

Stort Udvalg i

i moderne Gravmonumenter

Kirkegaardsvej 1. Tlf. 1379. Aarhus

Kolonial — Vin — Spirituosa
Delikatesser.

Carl Sørensen,

Valdemarsgad. 54. Telf. 4593.

Varerne bringes overalt.

Kunstige Tænder

indsættes. — Hele Tandsat 60 Kr.

Omsætning af ældre Tandetykker samt

Reparationer hurtig og billigt.

W. Knoke, Søndergade 51²

P. Henriksens Blomsterhandel.

St. Pauls Kirkeplads - Aarhus - Tlf. 1784

Kranse, Palmedekorationer. Potteplanter

Tandlæge O. Krogsgaard

St. Lucas Kirkeplads

Aarhus

Telefon 3220

Cons. 9—41/2

Aarhus

Møbler

Specielt til 2 og 3 Vær. Lejligheder

Altid ca. 35 kompl. Møbl. paa Lager

Afbetal. mod almindelig Bankrente

— Forsendes over hele Landet. — Aarhus. Tlf. 1009

R. P. PEDERSEN,
Frederiksgade 29

Kvarterets bedste Kolonialforretning

ANKJÆR SØRENSEN

Vestergade 81. — Telefon 3153.

»Hjørnet ved Aaen«.

SPIS! Magdalene Møllens SPIS!

Telefon 3363

velsmagende Brødsorter.

Telefon 3363

Cigarer, Cigaretter, Tobak, Vine & Spirituosa føres i stort Udvalg

Kollektor i Landbrugslotteriet. — Annoncebureau.

A N D R. T H R A N U M,

Bruunsøgade 27 — Telefon 930.

— Oliemøllens Ejendom —

B. N. RANSBY, Jægergaardsgade 87

AARHUS

TELF. 5093

Cigarer & Vine — Hygiejniske Artikler

Søgræsmøbler, Divaner og Divantæpper,

bedst og billigst.

Ratebetaling indrømmes.

Jægergaardsgade 34.

Aarhus.

Rob. Poulsen.

Husk Skotøjsforretningen „City“.

Lager i Herre-, Dame- og Børnefodtøj. — — — Bemærk mine Skaftestøvler.