



26. AARG. N^o 15.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. August 1926.

EN KRITIK OG EN DOM

Der eksisterer som bekendt en Masse forskellige Ordre og Bestemmelser, saa mange, at en Tjenestemand ved Statsbanerne skal være meget behændig for ikke at forsynde sig imod en af disse og derefter blive tildelt en Irettesættelse eller en Bøde for den Brøde han eventuelt har begaaet. Vi kan i saa Henseende fortælle en lille munter Historie, der tydeligt illustrerer hvad en Tjenestemand kan vente sig, hvis han ved en eller anden Lejlighed lukker Munden op for hvad han tænker og tillader sig en Kritik, som maaske kan være mere eller mindre berettiget.

I Foraaret holdt Hr. Maskinbestyrer Dorph et Foredrag om de sidste Nyheder paa Lokomotiverne og dette gav en af Tilhørerne Anledning til at udstøde et lille Hjertesuk, idet han i en Notits i nærværende Blad for 5. April d. A. bl. a. fremsatte en Udtalelse om, — at jo flere Kommitterede og jo flere Ekspertes des daarligere bliver Kullene — og at Brændslet lignede Havejord —. Saadan noget maa man ikke, det har man for Resten aldrig maattet, thi har man kritiseret Kullene rent tjenstligt, har man ogsaa kunnet være forvissat om, at man har faaet at vide, at det ikke var Kullene, men én selv der var noget i Vejen med — uden Hensyn til, om det nu var aldrig saa berettiget, det der var sagt.

Nej, Kullene er Tabu — de maa ikke kritiseres, og nu er ogsaa Ekspertesne bleven Tabu — hvad de siger, staar til evig Tid fast.

Naa, Tilhøreren udstødte altsaa sit lille Hjertesuk, og der blev stor Opstandelse paa St. Jørgensborg, thi den formastelige, der havde tilladt sig at fremsætte denne maaske sandfærdige — maaske uvederhæftige Udtalelse, skulde idømmes en retfærdig Straf, andre ligesindede til Skrak og Advarsel. Og saa blev hele Maskineriet sat i Gang og det fungerede som det skulde — ellers knirker det saa tidt. Generaldirektoratet skrev til Distriktet og Distriktet skrev til den arme Tilhører efter den kendte Formel: »Distriktet har fra Generaldirektoratet modtaget følgende og De bedes udtale Dem herpaa«. — Og Manden stod der med Sedlen i sin Hånd og vidste ikke sine levende Raad — thi det var det mærkelige, at han vidste ikke af, at han havde forbrudt sig. Men saa haarfint virker Mekanismen paa St. Jørgensborg, at intet undgaar dens Opmærksomhed. — Der gik nogen Tid inden Tilhøreren svarede, og saa gentog hele Komedien sig. Generaldirektoratet rykkede Distriktet og Distriktet Manden, og saa svarede han, som sandt var, at hans Udtalelser hvilede paa Iagttagelser, han selv havde gjort og paa Bemærkninger, han havde hørt fremsat af andre, og paa Grundlag af, at en »Ekspert« havde ledt i forskellige Lokomotiver — fordi

Brændslet ikke var godt, hvilket havde forårsaget Dampmangel.

Den 5. April fremsatte Tilhøreren sine Bemærkninger og allerede den 3. Juli, d. v. s. knap 3 Maaneder efter, er den Sag færdigekspederet, og Manden med de formastelige Udtalelser forsynet med en Irettesættelse.

Det kan jo ikke nægtes, at man maa forbavses over, at Statsbanernes Generaldirektorat vil sætte hele dette Maskineri i Scene for Tilhørers Bedømmelse af Forholdene. Og at Generaldirektoratet har Tid til at beskæftige sig med noget saadant efter de Personaleindskrænkninger der har fundet Sted ogsaa der, men maaske er det en eller anden Trafikkontrolør i Generaldirektoratet, der dermed har bevist Berettigelsen af sin Tilstedeværelse. Det ved vi ikke, men derimod er det vor ufravigelige Opfattelse, at det maa være smaat med Arbejdet oppe paa St. Jørgensborg, naar der er Tid til at lave stor Staahej ud af en saadan Bagatel.

Det, den Lokomotivmand har villet sige, er, at Kullene var daarlige, og det var der jo noget om. Det hænder jo, at Kul kan blive daarlige af at lagres og at der kan gaa Ild i dem, hvorved Brændværdien forringes. Vor Tilhører har med en noget for flot Haandbevægelse blandet den Kommitterede ind i Sagen, og det har der ingen Grund været til, thi han har ingen Skyld i det paapegede Forhold, og det kan ingenlunde siges, at Kullene er blevet daarligere, siden han staar for Indkøbene.

Vi kan forstaa af Sagen, at Distriktet er spurgt, thi dette møder frem med en højtidelig Erklæring fra den »Ekspert«, der er omtalt, og som nu, foruden paa Olieomraadet ogsaa optræder som Ekspert paa Kulomraadet. — Der er vel snart sagt ikke det Omraade, hvor den Mand ikke kan optræde som Ekspert. Vi andre ser til og forbavses og venter kun paa Instruktion af ham om *varsom* Behandling af Lokomotivet.

Der er her i 1. Distrikt en Lokomotiv-

fører, der indtil for nogen Tid siden fungerede som Ekspert paa et Omraade, der tog Sigte paa Lokomotivernes Dampevne og Kullenes Brændværdi. Denne Lokomotivfører, som har fungeret som Kul-ekspert, er en Mand med en vis Autoritet, og han har ved sin Gerning forstaaet at skabe Respekt om sig, og der er, saa vidt os bekendt, heller ingen der har anset ham som uegnet til Posten — naturligvis kender vi ikke Distriktets Standpunkt.

Som en Modsætning hertil staar den i denne Sag omhandlede Lokomotivfører, der begyndte sin velsignelsesrige Gerning som Olieekspert og som nu efterhaanden er avanceret til Ekspert paa alle mulige Omraader. Hans Adkomst til at optræde som Ekspert kender vi ikke, den har hvilet i det dybeste Mørke, naar undtages hans gennemtrængende høje Stemme og hans masen-sig-paa, men en skønne Dag var han det, forsynet med Distriktets Stempel for særlig fremragende Dygtighed paa de og de Omraader, men naar han nu skal bruges til Underbyggelse af Irettesættelser, saa maa vi sige »Stop«.

Der er nemlig ikke én — naa, maaske er der en enkelt — der anerkender denne Lokomotivfører som Autoritet paa noget Omraade, der er intet i hans hidtidige Tilværelse som Lokomotivfører der berettiger ham til at vente eller kan forpligte Lokomotivmændene til at se hen til ham eller op til ham som egnet til Ekspert.

Men nu anvender altsaa Generaldirektoratet altsaa denne »Ekspert«s Udtalelse om et enkelt Tilfælde som brugbart Grundlag for en Dom, endskønt det maa anses for at være uomtvisteligt, at der har været noget muggent ved Kullene. Der er vist ingen Tvivl om, at de Kul har skullet behandles som »raadne Æg« og det, at man nu og da har kunnet klare sig, beviser ikke det fjerneste om, at den fremsatte Udtalelse om Kullenes Kvalitet har været helt urigtig.

Af alt det, der er passeret i denne Sag, er der flere Ting der paakalder sig Op-

mærksomheden. Først det at Generaldirektoratet vil lave Sag paa en saadan Bagatel, at man i Generaldirektoratet har Tid til at beskæftige sig hermed, og dernæst det, at man skal have en »Kulekspert«s Udtalelser om Kullene at støtte sig paa for at kunne fælde en Dom. — Men det mest mærkelige ved hele Sagen er som sagt, at der intet er bevist om, at Udtalelsen er forkert, udover at den omtalte »Ekspert« har kørt en *enkelt* Tur og konstateret, at Kullene efter at være behandlet efter alle Kunstens Regler ved den Lejlighed viste sig at kunne »dampe« — med Ekspertens Ord: var udmærkede! Hm!

Vi er ikke i Stand til at kunne bøje os for Dokumenter af den Art, thi naar det ikke har været Statsbanerne muligt at bevise, at det var Nonsens, det Indsenderen skrev, burde man hellere have ladet den Sag hvile eller i hvert Fald have undladt at slutte den med en Irettesættelse.

DANSK SMEDE- OG MASKINARBEJDER FORBUNDS KONGRES

I Ugen fra den 29. Juni til den 5. Juli afholdt Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund sin Kongres — der som bekendt kun afholdes hvert 3. Aar — i Folkets Hus, København.

Foruden Forbundets Hovedbestyrelse og 250 Delegerede var en Række Repræsentanter fra saavel indenlandske som udenlandske Organisationer til Stede. Vor Organisation var for sit Vedkommende repræsenteret ved Formanden og Kredsformanden for Lokomotivfyrbøderne.

Kongressen aabnedes af Formanden I. A. Hansen, som i hjertelige Ord bød Kongressens Gæster og Delegerede Velkommen og gav en ganske kort Oversigt over Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbunds Virksomhed igennem nu 38 Aar. Selvom der periodevis havde været mange Vanskeligheder at se tilbage paa, svære Kampe at komme igennem kunde han med

Sandhed og Stolthed konstatere, at disse mange Aar stadig havde været March fremad og understregede, hvilken Betydning Enighed og Sammenhold havde og manede danske Arbejdere til et fortsat Sammenhold, hvor Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund kunde staa som den førende Fagorganisation.

I. A. Hansen præsenterede derefter Gæsterne for Kongressens Delegerede, ved hvilken Lejlighed Kongressen foruden de indenlandske blev præsenteret for Repræsentanter ikke blot fra Broderorganisationerne i Sverige og Norge, men fra Østrig Tyskland, Holland, Belgien og Frankrig fik man efterhaanden et stærkere og stærkere Indtryk af, hvor velanset »D. S. og M. F.« som Organisation er udenfor Danmarks Grænser og ikke mindst dens nu afdøde Organisations Formand.

Efter at Kongressen havde valgt sine Tillidsmænd, aflagde I. A. Hansen en udførlig Beretning over Forbundets 3-aarige Virksomhed og dvælede i denne Beretning særlig ved Storkonflikten ved Lockouten i 1925. Efter at have omtalt hvilket store Pengebeløb denne Konflikt havde kostet, kom han ind paa en *Omtale af den megen Hjælp, der i den for Smedene saa vanskelige Periode var blevet vist dem, ikke alene fra indenlandske men ogsaa fra udenlandske Organisationer, han rettede en dybtfølt Tak til disse Organisationer og udtalte overfor vor Organisation: »Jeg har en hjertelig og broderlig Tak at rette til Danmarks Lokomotivmænd. Jeg tænker her særlig paa Dansk Lokomotivmands Forening, hvilket vil sige Statsbanernes Lokomotivmænd, der igennem en lang Aarrække har staaet i kollegialt Samarbejde med os, og hvis Formand sammen med Lokomotivfyrbøder Boyesen her er til Stede blandt os. Jeg retter ogsaa en Tak til Privatbanernes Lokomotivmænd for deres udmærkede Holdning, som lover godt for kommende Tider, naar vi til enhver Tid forstaar at følge de rigtige Linier. Altsaa Kolleger, en hjertelig Tak fra alle Danmarks Smede- og Maskinarbejdere til Jer,*

der stod os bi, da Vanskelighederne var i Færd med at taarne sig op.»

I. A. Hansen sluttede sin Beretning med at oplyse, at D. S. og M. F. nu havde over 25 000 Medlemmer. Beretningen var Genstand for en indgaaende Behandling. Det siger sig selv, at Storkonflikten indeholdt meget Stof til Drøftelse og Debatten var til sine Tider baade meget livlig og meget interessant. Fra den kommunistiske prægede Del af Forsamlingen blev der paa et givet Tidspunkt fremsat et Forslag, der om end ikke direkte udtalte saa i Realiteten var et Mistillidsvotum til Ledelsen, især dens Formand. Fra anden Side blev fremsat Resolution, der udtalte Tillid til Ledelsen og Anerkendelse til Smedenes Formand og gamle Fører. Og da Tidspunktet for Afstemningen fandt Sted, blev den sidst fremsatte Resolution vedtaget med 170 Stemmer mod 55. Med overvældende Majoritet godkendte Smedene I. A. Hansens og Bestyrelsens store Arbejde indenfor 3-Aars Perioden.

Efter Beretningen var en Række Spørgsmaal Genstand for Behandling, saaledes Feriespørgsmaalet, Bedriftsraadsspørgsmaal, Spørgsmaal om Oprettelse af Industriforbund, Spørgsmaal om Maskinstrenes Arbejde i Skibe o. f. a. Til hver enkelt af disse Sager vedtoges der Resolutioner, der paalagde den kommende Hovedbestyrelse at arbejde for en Ordning af de nævnte Spørgsmaal. Endelig besluttede Kongressen at forhøje Dagpengene for Tillidsmænd og Kongresdelegerede fra 25 Kr. til 30 Kr. pr. Dag. En længere Debat udspandt sig om Lønningernes Regulering efter Pristallet, man mærker mere og mere i Fagorganisationerne det stadig voksende Krav om, at Lønningerne frigøres Pristallet. Naar man som her ved denne store Fagorganisations Behandling af dette Spørgsmaal, mærker den voksende Tendens — for at kunne holde Lønningerne saa høje som muligt — til at frigøre sig for Pristallet, og man ved, at fra den anden Side, fra Arbejdsgivernes i Arbejdsgiverforeningen, vokser Kravene stærkt

for at komme væk fra Pristallet for at sætte Lønningerne under dette, forstaar man hvilke store Vanskeligheder der vil opstaa ved de kommende Forhandlinger om de store Arbejdsoverenskomster i Foraaret 1927.

Kongressen sluttede med Valg af Medlemmer til Hovedbestyrelsen. Den Fremgangsmaade, som »D. S. og M. F.« her anvender, er et meget stort tungtvirken le Maskineri, som tager over en halv Dag af Kongressens kostbare Tid. Formanden I. A. Hansen valgtes enstemmigt. Der skete for Hovedbestyrelsens Vedkommende nogle Forandringer, og Kommunisterne fik deres Repræsentanter saa langt frem, at en af dem staar som første Suppleant. Derved, at I. A. Hansen siden er død, vil altsaa medføre, at der i Smedeforbundets Hovedbestyrelse nu indtræder en Repræsentant, der staar den kommunistiske Retning nær. For første Gang vedtog Kongressen at vælge sin Næstformand og hertil valgtes en af vore gamle Bekendte Sekretær Johs. Kærbøl. Faa Dage efter, at han havde opnaaet dette Valg, maatte han træde i Virksomhed som fungerende Formand, som Følge af I. A. Hansens Død. Et mærkeligt Træf og Spil af Forholdene.

Søndagen den 4. Juli blev benyttet til en Udflugt til Hillerød, hvori hele Kongressen deltog med mange af Kongressens Deltageres Damer, og hvor »D. S. og M. F.« var Vært ved en stor Frokost i Slots-pavillonen.

»Dick«.

LØNREDUKTIONER

I den Heksekedel af Virvar paa alle Samfundets Omraader, som er fulgt i Hælene paa Historiens største Forbrydelse, Verdenskrigen, har den almindelige Forvirring og Utilfredshed frembragt en stadig Kritik af Regeringen og Statens Virksomheder. Særlig har de storagratiske Hovdinge d'Hrr. Slebsager, Madsen-Myg-

dal og Pinstrup været ude efter Statens Tjenestemænd paa Venstrepartiets Møder, som er afholdt i denne Sommer. Her har d'Hrr. med Graad i Stemmen beklaget sig over de forfærdelige daarlige Tider for det store Landbrug og peget paa, at Storbønderne gik deres Undergang i Møde. For nu at saadan noget ikke skulde ske, maatte der findes paa Midler herimod. Og det eneste Middel man kunde tænke sig, var at Staten skulde hjælpe det betrængte Landbrug paa den Maade, at Taksterne skulde nedsættes, og at »den store Lønningskonto« for Statens Tjenestemænd skulde nedskaeres betydeligt. Konjunkturtillæget skulde bl. a. helt bortfalde, længere Arbejdstid, Personaleindskrænkninger o. s. v.

Ved at betragte og tænke lidt over et saadant Krav, som Venstres Førere saa ublufærdigt har fremsat, kan man vist nemt, og uden synderligt Kommentar, blive enige om, at Kravet vil blive mødt med den skarpeste Protest af alle Tjenestemænd. Saalænge Priserne paa de vigtigste Livsfornødenheder staar i en saadan Højde, kan der ikke være Tale om Lønreduktioner, udover hvad Pristallet angiver. For det kan vel ikke være Meningen, at Statens Tjenere skal være et Pjalteproletariat?

Det er vist givet, at nogle i det store Landbrug sidder daarligt i det. Men en af de største Aarsager til den nuværende Krise maa findes i de høje Priser, som Landbruget i Krigsaarene fik for deres Produkter. De gyldne Tider for det store Hartkorns Ejere blev desværre ikke vel. Havde de blot tænkt lidt paa Fremtiden og brugt noget af den indtjente Kapital til at konsolidere Bedriften til Imødegaaelse af daarlige Tider, havde mangt og meget set anderledes ud nu. I hvert Fald er det givet, at de Landmænd, som ejede Jord før Krigen, har nu kun sig selv at takke for, at de er kommet i Vanskeligheder.

Det som ogsaa har været medvirkende til Krisen er Kronestigningen; men Venstres Førere har Gang paa Gang krævet

Kronen i Pari. Nu er Kronen oppe, hermed Vanskeligheder og Jammer fra Landbruget. Ikke saadan da den samme Klasse høstede den store Kursforskel paa Sterling og 50 Øres Kronen. Nu raaber de paa, at Staten skal hjælpe dem ud af den Knibe, som deres egen Letsindighed har bragt dem i, og kræver nu at Tjenestemændene, at de skal undgælde for deres fejlslagne Spekulationer.

Mon Landbrugets Repræsentanter ikke ved, at »den store Lønningskonto« den 1. April blev nedsat med ca. 20 Mill. Kroner, til 1. Oktober kommer der selvfølgelig ogsaa et betydeligt Nedslag, saa man skulde synes, at selv fra en betrængt Storagrar maatte yderlig Krav om Lønreduktion forstumme.

I denne Forbindelse er det bemærkelsesværdigt og al Anerkendelse værd, at vor Finansminister har erklæret, at der fra Regeringens Side ikke vil blive stillet Forslag om Lønreduktioner, udover den Nedgang som Pristallet medfører.

Aarhus i Juli 1926.

Carl Petersen.

FRA BERLINERREJSEN

Som Deltager i Rejsen til Berlin kan jeg i Enkelthederne give Lokomotivtidende følgende Optegnelser over Oplevelserne fra den belærende Tur.

Særlig imponerende er Jernbanemuseet i Berlin, der fra først til sidst holder en Lokomotivmand i Aande, da Museet i sin Helhed omfatter alt paa Jernbanecomraadet lige fra de allerførste primitive Træbaner til vore nuværende massive og kompakte Jernbaner, ligeledes forskellige Forsøg med Skinnesamlinger for at undgaa Stød under Kørselen, men intet har været brughart, da de for tidlig er gaaet itu.

Af den første danske Jernbanestrækning København—Roskilde findes ogsaa nogle Meter.

I Museet findes forskellige Modeller af Jernbanebroer, hvorledes de bygges og sammensættes Stykke for Stykke; Signalsystemet (Blokpost) forevises ret omfattende, forskellige Værktøjsmaskiner og den store Samling Lokomotivmodeller var for os det mest imponerende af alt, fra det første Stephensonske til de

nuværende moderne Lokomotiver, hvoraf Modellerne kan sættes i Gang ved komprimeret Luft.

Mange andre Modeller forevises gennemskaaet saasom Glidere, Ventiler, Regulatorer, Smøreapparater m. m., saaledes at man kan se Maskinernes Indretning saavel indvendig som udvendig.

Man fik i det tyske Jernbanemuseum Indtryk af, at man her befandt sig i et Industrieland. Vi blev senere ført hen i Borsigs Lokomotivfabrik, en Virksomhed der efter danske Forhold er meget omfattende, men hvor man efter min Mening kunde ønske mere Tid til Beskuelse af Fabrikkens Arbejde, hvilket man godt kunde have brugt mere end en hel Dag til at studere nøjere.

Da man kom ind af Porten, faldt Øjnene straks paa to gamle Dampmaskiner, der var opstillet hver paa sin Græsplæne foran Fabrikken som et Symbol paa Dampmaskinens Udvikling. I Fabrikken gik det i hurtigt Tempo fra Værksted til Værksted, hvor Presserne arbejder med deres nogle Millioner Kilogram Tryk, Hjulene og Cylindrene støbes. Kedlerne nittes, Vanger og Armatur forarbejdes o. s. v., indtil Lokomotiver af alle Arter og Størrelser samles og afleveres.

Efter Fabrikkens Besigtigelse samledes Gæsterne i Spiselokalet, hvor Direktionen bød Frokost, og man tømte her sit Glas paa, at det tyske og danske Folk maatte leve i et varigt Venskab og til Gavn for hinanden.

Nu kom Turen til Knorr Fabrikkerne, hvor Tryklufthremsen forarbejdes. Fabrikken er et meget stort og nyt Foretagende, og Deltagerne fulgte med megen Interesse, hvorledes man der ved Fabrikationen af Kunze Knorr Bremsens ensartede Indretning arbejdede meget automatisk. Man kunde her se en enkelt Arbejder paa en Gang passe flere Drejebænke eller en enkelt Mand passe een Drejebænk, der forarbejdede Metallet i flere Stadier samtidig. Der kan nævnes Værktøjsmaskiner, der godt kan faa en arbejdsøgendes Øjne til at løbe i Vand, i Særdeleshed en Boremaskine, der borer 26 Huller paa en Gang uden Opmærkning, saa man kan forstaa, hvilket Mandskab der spares i en moderne Virksomhed, og dog kan Fabrikken beskæftige normalt 8 à 9 000 Mand.

Kunze-Knorr Bremsens praktiske Indretning blev os forøvrigt saavel i Tegninger som i færdig Tilstand og en Bremsning foretaget med 70 Bremscylindre ialt.

Bremsen, der er indført paa de tyske og svenske Jernbaner, har særlig Interesse for os Danske, hvor vor nuværende Indretning er automatisk Vacuumbremse for hurtiggaaende Persontog og Skruebremse for personførende

Godstog, hvorimod Kunze-Knorr Tryklufthremse saavel er for Godstog som for Persontog. Der blev ligeledes her efter Fabrikkens Besigtigelse i Spiselokalet festlig anrettet Bespising for Deltagerne, hvor man ligeledes havde sit Glas paa det danske og tyske Folks Venskab. Efter Maaltidet forevistes en Demonstration i levende Billeder af Kunze-Knorr Bremsens sikre Virkning, og der blev ved denne slaaet til Lyd for Bremsens snarlige Indførelse paa de Danske Statsbaner.

Blandt andet kan nævnes Berlins Postmuseum, der maaske nok for os faldt noget trættende, men havde dog sin store Interesse, da der her forevistes Postvæsenet i Modeller fra Deligencernes tidligste Tid, til de nuværende moderne Posttog og Bilbefordring. Ligeledes Telegrafapparatets Udvikling fra det første Morse Telegrafapparat til de nuværende mest moderne Apparater, der kan afsende og modtage Bogstaver, og Telegrammerne aflæses som almindelig Skrift. De bogstavtelegraferende Apparater er allerede indførte paa enkelte Strækninger saavel i Tyskland som i Danmark.

Mange andre smukke Foretagender fik man Lejlighed til at se, saasom Rigsdagen, de kejserlige Slotte, Museer og Parkanlæg.

Af særlige Seværdigheder kan nævnes Tøjhuset i Berlin, der findes Trofæer for Krigshistorien gennem Aarhundreder saasom Kanoner, Sabler, Skjolde, Rustninger, Faner o. s. v. Et Besøg kan nok holde et Menneske i Aande nogle Timer, uden dog derved at faa militæriske Tilbøjeligheder, da Museet kun bevares som historisk.

At Turen blev saa righoldig paa Oplevelser for os, skyldes vore Venner fra den tyske Lokomotivførerforening, der trofast fulgte os til den sidste Dag; man ser her et Bevis for, at et nyt Baand er knyttet mellem Tysk og Dansk, der kan have sin store Betydning for os i Fremtiden i Forbindelse med andre Landes Lokomotivmandsforeninger; der lød ogsaa ved Fællesspisningen mange smukke Ord for tysk og dansk Venskab og de to Landes Lokomotivmandsforeningers Sammenslutning saa nær til hinanden som mulig.

Ligeledes vor kække Fører, Hr. Lokomotivfører Emil Kuhn, der er det tyske Sprog mægtig, ledede Rejsen frem og tilbage og ordnede det saa udmærket, at alt klappede som det skulde, saavel paa det alvorlige som det lystige. Hr. Kuhn syntes stadig at vi ikke havde set nok, stadig havde han noget nyt udenfor Programmet, et Museum, Handelshus eller lignende, naar der var Tid dertil førend Maaltiderne skulde indtages, og derefter tog man fat paa det mere lystige, nemlig en Svingom med de tyske Piger, hvad vi ugifte kunde tillade os,

medens de gifte selvfølgelig maatte nøjes med at se derpaa.

I det hele tror jeg enhver af Deltagerne har haft en nyttig og fornøjelig Tur, og det er mit Haab næste Gang, D. L. F. kalder paa sine Folk til en ny Rejse i et fremmed Land, at den da maa ske med tifodig Deltagelse.

Rangerfører N. J. Nielsen Olesen.

NYERE LOKOMOTIVER FRA HENSCHEL OG SØN I CASSEL

(Sluttet.)

Elektriske Bjergværkslokomotiver.

I de mellemtyske Brunkullejer findes et udstrakt Transportbanenet med 900 mm Sporvidde, der for største Delen drives med elektriske Lokomotiver. Til disse Lokomotiver stilles store Fordringer; en Kraftydelse af 400 til 500 H. K., Kørsel i Kurver med 25 m Radius og af Hensyn til Gravemaskinerne maa de kun have en stærkt begrænset Højde. Da det hovedsageligt kommer an paa en stor Trækkekraft, er Hastigheden kun 12,5 km/Tim.

Lokomotivet har to Trucke med svæ-

re udvendige Rammer, det lave Midterstel med det lukkede Førerhus har en Rammetykkelse paa 35 mm. I Førerhuset findes Trykluftbremse foruden de øvrige Apparater til Lokomotivets Betjening. Midterstellet hviler med en kugleformigt Bæretap paa Truckerne, der fjedrende kan forskydes i Lokomotivets Sideretning. Aksellejerne og Bærefjedrene er anbragt nemt tilgængelige. De fire Motorer er op hængt ved Truckakslerne, og Kraftoverføringen sker ved enkelt Tandhjulsforbindelse med hærdede Tandhjul.

Lokomotivet betjenes med en Igangsætter med tre Kontaktvalser, der muliggør forlæns og baglæns Kørsel og Kørsel med en Motorgruppe alene, saaledes at der ved Motorskade kan køres med formindsket Trækkekraft. Til Igangsætning anvendes Modstande af Støbejernsgitter, og mod Overspændinger findes en selvvirken de Afbryder med magnetisk Gnistslukning. Enkammer Trykluftbremse virker paa den ene Side af alle otte Hjul. Tryklufften tilvejebringes i en Motorkompressor og anvendes tillige til Signalgivning og til Sandspredning med otte Sandspredere.

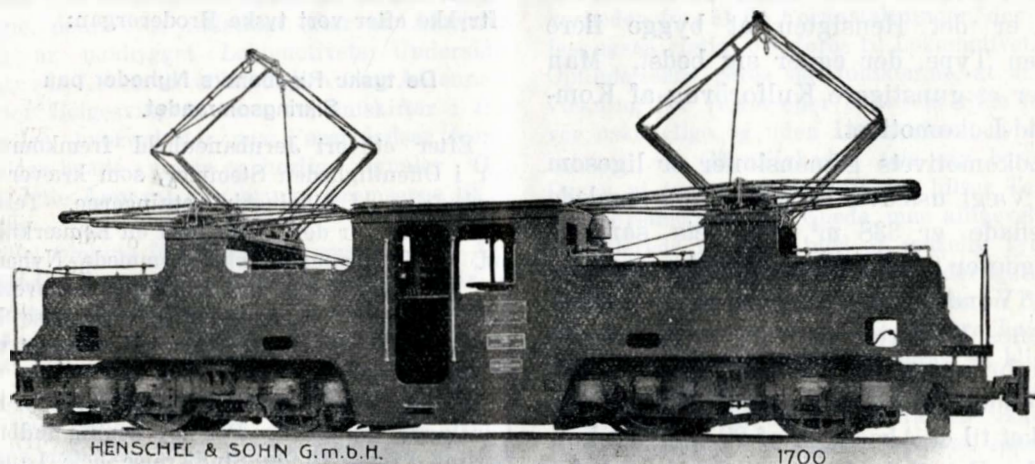


Fig. 13. 4 × A elektrisk Bjergværkslokomotiv for Ligestrøm.

Sporvidde	900 mm
Hjuldiameter	900 mm
Truckhjulstand	1600 mm
Samlet Hjulstand	7100 mm
Motor-Timekraft	4 × 105 = 420 H. K.
Tjenestevægt	4 × 11,5 = 46 t
Største Længde	11100 mm

Største Bredde	2200 mm
Største Højde	2400 mm
Største Trækkekraft	13,3 t
Vedvarende Trækkekraft	8,8 t
Største Hastighed	12 km/Tim.
Minste Kurveradius	25 m

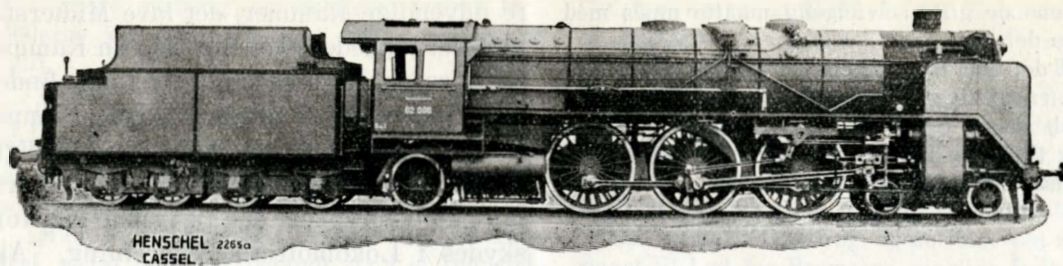


Fig. 14. Tyske Rigsbaners 2 C 1 Firecylinder-Kompound-Overheder-Hurtigtogslokomotiv.

Som en af de allerseneste Frembringelser skal omtales det i Fig. 14 gængivne Lokomotiv, der er Tysklands kraftigste Hurtigtogslokomotiv. Det er et af det tyske Rigsbaneselskabs Normallokomotiver og er konstrueret af en Repræsentation fra de tyske Lokomotivfabrikker under Medvirkning af Eisenbahn-Zentralamt.

Af Normal-Hurtigtogslokomotiver er i Tyskland bygget to: et Tvillinglokomotiv med en Normaltrækkraft af 11 700 kg og 108 t Tjenestevægt, der er bygget af Borsig, og det i Fig. 14 afbildede Firecylinder-Kompound-Lokomotiv med en Normaltrækkekraft af 12 000 kg og 113 t Tjenestevægt. Efter de Resultater, der opnaas i Driften med disse to Lokomotiver, er det Hensigten at bygge flere af den Type, der egner sig bedst. Man venter et gunstigere Kulforbrug af Kompound-Lokomotivet.

Lokomotivets Dimensioner er ligesom dets Vægt usædvanlig store, den samlede Hedellade er 338 m², og dets samlede Længde er 23 m. Tenderen, der rummer 30 m³ Vand og 7 t Kul, vejer ca. 65 t. Drivhjulenes Diameter er 2 m, og Maksimalhastigheden er 120 km/Tim. Da de fleste Rigsbanestrækninger endnu ikke er forstærket til et Akseltryk af 20 t, er det kun enkelte Hovedstrækninger, der kan befares af dette Lokomotiv.

Af tekniske Enkeltheder skal kun nævnes, at Fødevandsforvarmeren har sin Plads foran i Røgkamret, Føde- og Luftpumperne er anbragt i Nicher i Røgkamrets Sider. Paa Gliderkasserne er anbragt en Trykudligner, der tillige kan vir-

ke som Igangsætningsventil. Det er særligt at bemærke, at et stort Antal vigtige Dele, f. Eks. Armaturen, Bremsetøjet, Fødevandsforvarmeren med Pumpe, Sandkasser, Smørepumpe, de forreste Løbeaksler o. s. v. kan udveksles med de tilsvarende Dele paa 1 E Normal-Godstogslokomotiverne. Derved er det muligt at indskrænke Reservedelenes Antal betydeligt og udføre Reparationer paa meget kort Tid.

S.

FORANSTALTNINGER TIL HINDRING AF KØRSEL FORBI ET STOPSIGNAL

Følgende Artikel, som ogsaa af vore Læsere vil blive læst med Interesse, tillader vi os at aftrykke efter vort tyske Broderorgan:

De tyske Rigsbaners Nyheder paa Sikringsomraadet.

Efter ethvert Jernbaneuheld fremkommer der i Offentligheden Stemmer, som kræver en Forbedring af Sikringsindretningerne. Tekniske Kredse har dertil ofte føjet en Bemærkning om, at Jernbanerne ikke fremmede Nyheder paa dette Omraade tilstrækkeligt; heroverfor har imidlertid Rigsbanernes Hovedledelse bestandig hævdet, at alt, som overhovedet var brugbart, blev prøvet.

Nu har Rigsbaneselskabet ført Bevis for sin Paastands Rigtighed. Det har nemlig indbudt Berlins Presse til en Studierejse hele Landet rundt og herunder i Praksis forevist alle de foranstaltede Forsøg paa Sikringsforbedringer. Den første Dag kørtes der paa den elektriske Bane Berlin—Bernau. Her forevist et Apparat, hvorpaa Firmaet Siemens-Halske har Patent. Ved dette Apparat er Signalarmeren sat i Forbindelse med et Anslag, der, naar Signalet staar paa »Stop«, hviler paa Skinnen. Kører Toget forbi Stopsignalet, bliver en paa Motor-

vognen anbragt bevægelig Arm drejet ved Hjælp af Anslaget, Strømmen afbrydes, og Bremsen sættes i Virksomhed, saa et Tog med 60 km Hastighed standses paa 300 m. Apparatet virker helt ved Elektricitet og er altsaa ikke afhængig af menneskelig Indgriben. Som det er almindeligt ved Fremvisninger, klappede alt godt, og nævnte Apparat vakte almindelig Tilfredshed hos Deltagerne. Men der er dog en Hage derved, nemlig den, at det kun kan anvendes paa elektriske Baner og kun paa rene Personogsstrækninger, idet alle Vognene i Tog skal have samme Profil.

Der forevistes ligeldes et elektrisk Apparat for Damptog; men det blev straks sagt, at dette Apparat kun befandt sig paa Forsøgsstadiet. Under alle Forhold byder det ved egen Kraft arbejdende Damplokomotiv større Hindringer end de elektriske Lokomotiver, som faar deres Kraft fra andre Kilder. Nævnte Apparat virkede ved elektromagnetisk Signaloverføring, saaledes at der paa Førerpladsen tændes en kulørt Lampe samt gives et Lydsignal. Foreløbig vil man altsaa indskrænke sig til at advare Lokomotivføreren for Stopsignalet, men det oplystes, at det er Hensigten at forsøge at faa Apparatet til at indvirke paa Bremserne.

Turen gik nu videre over Stendal, Magdeburg, Köln og München til Sydtykland. Ved Stendal forevistes et Apparat af Telefunken-aktieselskabets Konstruktion. Dette Apparat virkede derved, at der i Nærheden af Signalets Plads var anbragt en Antenne mellem Skinnerne, denne var indstillet efter en Afsender som er paabygget Lokomotivets Underside. Naar saa Lokomotivet kører hen over Antennen, sætter Bølgesvingningerne en Omskifter i Bevægelse, hvorved der paa Førerpladser frembringes baade synlige og hørlige Signaler. Ogsaa dette Apparat kan bringe Bremserne til at virke.

Vel Olching forevistes det gennem flere Aar prøvede »Bramsche« Apparat, som kun har til Opgave at sætte Bremsen i Virksomhed. Dette virkede paa den Maade, at der ved Signalet var anbragt et paa Skinnen hvilende Anslag, som, naar Lokomotivet kørte derimod, bevægede en paa samme anbragt Arm, hvorved Bremserne udløstes. Ved Binzen forevistes et af 2 Jernbanemænd konstrueret Apparat. Systemet var for saa vidt det samme som »Bramsche«, men det var dog bedre ved Frost eller Rim paa Skinnerne, idet der paa Signalmasten i Højde med Lokomotivet var anbragt en Bøjle, som ved Lokomotivets Forbikørsel bevægede nogle paa dette anbragte Gribere, og hvorved Bremsen bragtes i Funktion.

Det ved Dormagle ved Köln foreviste Apparat beroede paa et helt andet Grundlag, idet

man her benyttede den i Søfarten anvendte »Nautophon«. Saasnart Toget nærmer sig et Stopsignal, udsender en opstillet Kæmpemikrofon en stærk Sirenetone. Denne Tone opfanges af en paa Lokomotivet anbragt Lydfanger, som omsætter den til Energi, ved hvis Hjælp der paa Lokomotivets Førerplads frembringes et Lydsignal som Advarsel. Lokomotivføreren har derefter 3 Sekunder til at bremse sit Tog i; thi efter disse 3 Sekunders Forløb virker Apparatet paa Bremserne. Hele Apparatet, der er meget kompliceret og som fungerer ved en Samvirken mellem Akustik, Elektricitet og Mechanik, har været kostbart at opstille.

De her kort omtalte Systemer, som nu forevistes for Offentligheden, men som gennem mange Aar har været i Forsøg, er altsaa Tysklands Bidrag til en Løsning af Sikringsspørgsmaalet, men ogsaa andre Lande arbejder herpaa. I Amerika er en Del Baneselskaber siden 1922 paalagt at gennemprøve alle i denne Retning fremkomne Patenter. I Frankrig har de fleste Jernbaneselskaber indført en ensartet Sikringsforanstaltning, og i England er siden 1920 et Udvalg beskæftiget med Undersøgelse af slige Apparater. Da imidlertid de tyske Forsøg strækker sig helt tilbage til 1907, vil man af den meget lange Forsøgstid forstaa, at det er et meget vanskeligt Problem at beskæftige sig med. Vil man give Lokomotivføreren yderligere synlige eller hørbare Signaler, eller skal man tilstræbe en automatisk Indgriben i Bremserne? Den største Vanskelighed ligger ubetinget i Sikkerheden for, at de Foranstaltninger, der trafes, ogsaa rigtigt overføres til Lokomotivet. Kan Opfindelserne gøres saa fuldkomne, at al Indvirkning fra Vejret eller Naturens Side forbliver uskadelige og uden Indflydelse paa Apparaterne, vil Offentligheden føle sig beroliget. Ogsaa vi tyske Lokomotivførere hilser Teknikkens Fremskridt med Glæde, men alligevel maa det allerede nu siges med al ønskelig Tydelighed: »vor Tjeneste taaler ingen yderligere Bebyrdelse«. Og det maa betegnes som en Bebyrdelse for os, dersom man vil indføre halvfærdige Opfindelser. Resultatet heraf vil blive en Række unødvendige og ufrivillige Togstandsninger som Følge af, at Apparaterne ikke har fungeret rigtigt. Kommer dertil at saadanne halvfærdige Systemer kan vise forkert i betydningsfulde Tilfælde, hvorved der uretfærdigt kan blive lagt Skyld paa Lokomotivføreren, vil man opnaa, at Lokomotivpersonalet stadig vil staa med den stærkeste Følelse af Usikkerhed, hvilket atter vil anspænde og nedbryde dette Personales Nerver mere end Tilfældet allerede er. Vi advarer alvorligt mod at bringe yderligere Faremomenter ind i Driften. Sammen med os forlanger en stor Del af Offentligheden,

at det nuværende først udprøves og anvendes rigtigt; thi selvfølgelig vil der ogsaa efter Indførelsen af nye Sikringsindretninger ske Jernbaneulykker. For med de nu eksisterende Indretninger at opnaa det højeste Maal af Sikkerhed er det nødvendigt at Driftens Personale og særlig Lokomotivpersonalet ikke bebyrdes med umenneskelig streng Tjeneste. En udhult, sund Tjenestemand er i Driften meget mere tilforladelig end de forskellige Patenter, som er under Indflydelse af baade disse og hine uvedkommende Forhold. Det bedste Bevis herfor er den officielle Uheldsstatistik. Forinden man beslutter sig til at give 100 Millioner ud til nye Apparater, anviser vi derfor den Udvej: *»gør et Forsøg med bedre Aflossning og menneskelig Tjeneste til Personalet.*

Voraus.

FRA DET DAGLIGE LIV

Hr. Redaktør!

Ved at læse sidste Artikel i Dansk Lokomotiv-Tidende under det daglige Liv, underskrevet C., kommer jeg til at tænke paa det gamle Ord: »Der var engang«. Da Lokomotivmester Baunsgaard begyndte som Arbejdsleder ved Lokomotivdepotet her i Nyborg, bevirkede hans Opførsel over for hele Personalet, at vi uvilkaarlig kom til at stille store Forbaabninger om et godt Samarbejde med den nye Lokomotivmester. B. var i de første Par Aar saa elskværdig og forekommende, at der var flere, der tvivlede om, at denne Elskværdighed fra B.s Side vilde vare ved. Da Danmark jo ikke er større, end der daglig er Forbindelse mellem København, Nyborg, Aalborg og Struer, saa kunde denne Forvandling fra B.s Side jo ikke holdes hemmelig. Og der var da ogsaa Kolleger, som paa de Depoter, hvor B. tidligere havde gjort Tjeneste som Lokomotivmester, der stillede sig lidt skeptiske til denne Forvandling til det bedre, og mente, at en skønne Dag saa vilde B.s sande Billede nok fremtræde til pinlig Overraskelse for Personalet. »Der var engang«, da B. var en yderst elskværdig Arbejdsleder, det skulde vi komme til at mindes paa mange Maader, da Forvandlingen til det daarligere kom saadan ganske pludselig en skønne Dag. Da B. var bleven tilstrækkelig kendt med Forholdene her i Nyborg, saa begyndte det elskværdige saa smaat at forsvinde, og B. viste os en ny Side, og den var saa ægte, at der var mange, der mente, at det var B.s sande Karakter. Der søgtes paa forskellig Maade at gøre B. forstaaeligt, at vi vilde gøre alt for at bevare et

godt Samarbejde med Depotet, og i den Retning sparede Tillidsmændene her ved Depotet ikke paa Kræfterne, men det var spildt Arbejde, B. syntes at være upaavirkelig. Da Sammenholdet mellem Lokomotivpersonalet her i Nyborg er saaledes, at der ikke er eller var Jordbund for Intriger fra B.s Side, saa maatte der jo forsøges paa anden Maade, og jeg skal lige nævne den sidste Elskværdighed fra B. Festudvalget havde arrangeret en Sommerudflugt til Svendborg, hvor der var tegnet ca. 50 Deltagere med Familie; og da det er en af vore store aarlige Fester, maa Festudvalget appellere til Lokomotivmesterens Velvillie for at faa saa mange fri som mulig. Men hvad skildrer Formandens Forbavelse, da han kommer ind til Lokomotivmester B. med Listen over de tegnede, saa overrækker han Formanden en Liste over det Personale, som er fri. Dem, der er tegnet paa Listen til Udflugten, og som skal gøre Tjeneste nævnte Dag, dem maa Festudvalget selv skaffe fri ved Henvendelse til de Kolleger, som har fri og ikke ønsker at deltage i Festen. Med andre Ord, Festudvalget skal udføre det Arbejde, som enhver Lokomotivmester sætter en Ære i at ordne for Personalet, hvor det gælder om at skaffe saa mange fri som muligt. Den Dispositionspligt, som enhver Arbejdsleder har over for sit Personale, den smider B. fra sig paa en Dag, hvor den er mest paakrævet. Samtidig med B.s Udtalelse til Festudvalgets Formand om, at dem, der vilde deltage i Udflugten, maatte selv skaffe sig fri ved Bytning med andre Kolleger, saa meddelte B., at han havde to Aspiranter til Disposition, men dem skulde han selv bruge til Særtog i Løbet af Dagen. Ved at gaa Listen igennem over dem, der havde fri, og dem, der kunde bytte sig fri, saa kunde der blive 14 Mand til at deltage i Udflugten af de ca. 50, der var skrevet paa Listen. At Festudvalget tog den fornuftige Beslutning at aflyse Personalets Sommerudflugt, synes jeg var nødvendig, for ikke at skabe Utilfredshed hos dem, der ikke kunde deltage; men Bitterheden over en saadan Behandling fra B.s Side vil faa Bageret til at flyde over før eller senere. Naar jeg nu har læst C.s Artikel, som jeg fuldt ud kan slutte mig til paa alle Punkter, og saa ser den ærede Redaktørs Kommentarer dertil, med Hensyn til den Værdighed en kongelig udnævnt Embedsmand maa være i Besiddelse af, saa er der forskellige Handlinger fra B.s Side i de Aar, han har været Lokomotivmester her i Nyborg, som tager sig noget uheldig ud for en kongelig udnævnt Embedsmands Værdighed. Jeg vil haabe, at den Hensigt, Hr. Redaktøren retter til Hr. Maskindirektøren om en fornyet Indskriden, maa føre til en Forbedring af B.s Optræden over for Personalet, da der ellers vil blive stillet Krav om, at Tillidsmændene maa bringe andre Midler i Anvendelse for at faa den Arbejdsro genindført ved Nyborg Maskindepot, som »Der var engang«.

kst.

NOTISER

Dansk Smede- og Maskinarbejder-Forbund

har indkaldt til ekstraordinær Kongres Lørdag den 14. August for, i Anledning af I. A. Hansens Død, at vælge Formand.

Formindskelse af Luftens Modstand ved kørende Jernbanetog.

Naar et Jernbanetog kører henad Strækningen, smutter den kløvede Luft ind i Mellemrummene mellem Vognene. Den danner her Hvirvler, der virker som et Tryk paa de enkelte Vognes Endevægge og saaledes hæmmer Togets Fart. Luftmodstanden er større jo flere Vogne Toget er sammensat af, jo større Tværmaal disse Vogne har og jo større Hastigheden er.

De franske Statsbaner har anstillet Forsøg med Tog, hvis Hastighed var 74 km i Timen, man vilde undersøge Forskellen i Luftmodstanden paa gamle og nye Vogntyper, Gennemgangsvogne. Det viste sig, at Luftmodstanden paa de gamle Vogntyper udøvede et Tryk, der svarede til 5 kg pr. ton af Togets Vægt, medens der ved de nyere Vogne kun var et Tryk svarende til 3,78 kg pr. ton Togvægt. Den Omstændighed at Gennemgangsvognene var fordelagtigere, skyldes næsten udelukkende, at der mellem disse Vogne er mindre Mellemrum. For nu at gøre Luftmodstanden saa minimal som mulig, er det foreslaaet, at lave de Vognene forbindende Harmonikaer større, saavel højere som bredere, saa store at omtrent hele Vognprofilen dækkes deraf. Efter de foretagne Forsøg skulde Lokomotivets Kræfter anspændes fra 10 til 20 pCt. mindre, alt efter de forskellige Togarter.

Voraus.

Kontorchef C. Sæbye,

der i mange Aar har været Chef for Maskinkontoret, forlader med Udgangen af indeværende Maaned Statsbanernes Tjeneste. Til Kontorchef er i hans Sted udnævnt Maskiningeniør H. N. Mamsen, Maskinkontoret.

Eenmandsbetjening af elektriske Lokomotiker i Tyskland.

Foranlediget ved forskellige Uheld som Følge af disse Lokomotivers Eenmandsbetjening stilledes i den tyske Rigsdags Udvalg for Trafikanliggender følgende Forslag:

»Under Henviisning til den senere Tids forskellige Ulykkestilfælde vedtager Rigsdagen at opfordre Hr. Trafikministeren til at foranledige, at Rigsbaneselskabet under alle Omstændigheder medgiver Lokomotivførerne paa elektrisk drevne Baner en »An-

denmand«, der er fortrolig med Betjening af elektriske Lokomotiver.«

Trafikministeriets Repræsentant udtalte, at Administrationen selv kunde ændre Bestemmelserne for elektriske Lokomotivers Betjening, men der var ingen Anledning til at ændre de nugældende Bestemmelser, hvorfor han maatte udtale sig mod Forslaget. Imidlertid blev dette alligevel enstemmigt vedtaget.

Voraus.

Lokomotiver med Oliefyring i England.

I Anledning af den langvarige Kulkonflikt i England har London—Midland Jernbanen samt Sydbanen ladet nogle af deres Lokomotiver ombygge til Oliefyring. Den væsentlige Hensigt hermed er at udstrække Kulforraadenes Varighed.

Et „Højtryk“-Lokomotiv med 100 Atmosfærers Driftstryk.

Enkelte af vore Læsere vil maaske erindre, at der paa den store Jernbaneudstilling i München 1925 var udstillet et Lokomotiv med 60 Atmosfærers Tryk (se D. L. T. Nr. 9, 1926). Dette var konstrueret af A/S. Smidts Overhederfabrikker, men bygget af Henschel og Søn i Cassel. Det meddeles nu, at der er videre eksperimenteret med »Højtrykstanke«, og de tyske Rigsbaner har nu hos Berliner Maschinenbau A/S. (tidligere Schwartzkopf) bestilt et Lokomotiv, der skal arbejde med 100 Atmosfærers Tryk. Det skal kunne præstere en vedvarende Ydelse paa 2000 Hestekræfter, og der forventes betydelig Kulbesparelse.

K.

Forhindret Jernbaneulykke.

Da Eksprestoget Paris—Wien den 25. Juni paa Strækningen Landeck—Innsbruck kørte ned til Stanser dalen, kørte det paa Strengen Station ind paa et blindt Spor, heldigvis opdagede Lokomotivføreren Fejlen og satte Bremserne fuldt paa. Det paagældende Strækningsafsnit har paa højre Side den stejle Klippevæg af Grosszfallbjerget og paa venstre Side en stejl Kløft, hvori Rosannafloden og Trisannafloden mødes som under Banelinien. Det blinde Spor, hvorpaa Toget løb ind, har selvfølgelig yderst ude en Stoppebom, men denne havde kun kunnet forårsage, at hele Toget, dersom det var kommet derimod med fuld Fart, var styrtet i Afgrunden. Ved Lokomotivførers Agtpaagivenhed reddedes samtlige Passagerers Liv.

Voraus.

JYSK-FYNSKE STATSBANERS BIBLIOTEK

Fredag den 25. Juni 1926 Kl. 4¹/₂ afholdtes den ordinære Generalforsamling i Bibliotekslokalet.

1. Regnskabet blev fremlagt og godkendt.
2. Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer: Regnskabsfører Lund blev genvalgt. I Stedet for Stations-

forstander Nielsen, der ikke ønskede Genvalg, valgtes Godsbestyrer H. C. Hansen.

3. Valg af en Revisor og en Revisorsuppleant: Til Revisor genvalgtes Assistent Amorsen, 2. Distrikt, og til Revisorsuppleant genvalgtes Kontorist Frk. Agger, 2. Distrikt.

Bestyrelsen, der nu bestaar af fhv. Maskinbestyrer A. Duseberg, Godsbestyrer H. C. Hansen, Regnskabsfører V. Lund og Kassekontrolør Petersen, har valgt Regnskabsfører Lund til Formand.



Udnævnelse fra 1.—8.—26:

Lokomotivfyrbøder T. V. J. Hoppe, Vejle H (Rangefører) til Lokomotivfører i Skjern (min. Udn.).

Forflyttelse efter Ansøgning:

Lokomotivfører J. M. Petersen, Skive (Depotforstander) ifl. Opslag til Ryomgaard (Depotforstander) fra 1.—7.—26.

Lokomotivfører C. A. Christensen, Gjedser, til Eshjerg fra 1.—8.—26.

Lokomotivfører A. Andersen, Skjern, til Herning fra 1.—8.—26.

Afsked:

Lokomotivfyrbøder P. F. M. Adamsen, Eshjerg, paa Grund af Svagelighed fra 31.—7.—26.

Lokomotivfører S. A. Hegelund, Skjelskør (Depotforst.), efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—10.—26 (min. Afsked).

Nævneskifte:

Lokomotivfører N. M. Rasmussen, Fredericia, har under 10.—7.—26 faaet Tilladelse til at hedde Niels Marius Ladeby.



Kiær's Klæder

20, Skindergade 20

Habit eller Frakke
udmærket dansk Stof
smukt udstyret helt igennem

35 Kr.

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:

15 Njalsgade 15

København

Telefon 4015.

Telefon 4015

KØB DANSKE VARER

Nu lugter „Tiklo“ godt!

Den stærke Duft er nu forsvundet;
men Renseevnen er uforandret.

„Tiklo“ renses Hænder og Tøj
for Olie, Fedt, Sod, Maling, Tjære
o. lign. og er ganske uskadelig.

Worning & Petersen, Vejle.



Amk. Gummivare
Industri Vestergade 3 Kbh. B.
Wundersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prislister mod 30 Øre i Primær.
DISKRET EKSPEDITION • Telef. Byen 4195
Jernbanegade 10 pCt. Rabat

STØT DANSK INDUSTRI

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

Stort Udvalg.

Underbeklædning, Strømper, Sokker.
Leverander til Forbrugsforeningen.

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.

Vesterbros Vinimport

Absalonsgade 34

Tlf. Vester 4988

Tlf. Vester 4988

Vesterbros Frugtlager

Enghave Plads II

Istedgade 52

Frugt og Grøntsager. - Tørrede Frugter samt Conserves. - Billige Priser.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 5. August.

Redaktion: Vesterbrogade 98 A², København B.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Ekspedition

Ny Vestergade 7³, København B.

Telefon Central 14,613.

Kontortid Kl. 10—4.