



27. AARG. N^o. 13.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Juli 1927.

ET INTERVIEW

I »Politiken« for i Lørdags fandtes følgende Interview med Generaldirektøren:

»Selve Grundreglerne er færdige, svarer Generaldirektøren, og blev i Fredags stadfæstede af Ministeren.

Man beholder de 3 Normer: 8, 9 og 10 Timer, men der finder nogen Forskydning Sted, saaledes at Tjenestemænd, der før havde 8 Timer, faar 9 o. s. v. Der bliver med andre Ord stillet stærkere Krav til Arbejdets Intensitet, for at det skal kunne henføres under den lavere Norm.

Lad mig tage et konkret Eksempel. Arbejderne ved Banevedligeholdelsen, disse Folk, der gaar og stopper ned under Svelterne og lignende, havde før 8 Timer, de faar fremtidige 8½. Og det bliver ikke 8½ Time hele Aaret rundt, men gennemsnitlig. I den mørke Tid kan man jo kun udnytte deres Arbejdskraft i forholdsvis faa Timer, til Gengæld maa de saa arbejde længere i den lyse Aarstid. Vi motiverer det med, at Arbejdet afbrydes hyppigt af Toggangen.

Distrikterne har nu faaet Ordre til at føre det ud i Livet, undersøge hver enkelt Station og hver enkelt Strækning.

Hvor mange Mand, der kan spares, kan jeg endnu ikke sige noget bestemt om. Oprindeligt regnede vi med 2000 Mand — de 4000 er aldrig nævnt fra Banernes Side

— og sættes hver Mand til gennemsnitlig ca. 3000 Kr., vilde det give 6 Mill. Kr. Saa stor bliver Besparelsen nu ikke. For det første er der, siden vi i Vinter gjorde vort Overslag, kommet en ny Køreplan med forøget Toggang, hvilket jo kræver noget mere Personale. Og Udsigterne til Besparelser er ogsaa forringet ved, at vi under Forhandlingerne med Personalet har gjort forskellige Indrømmelser.

I Kontorerne sker der ikke nogen Udvidelse af Tjenestetiden. Vi havde oprindeligt tænkt at sætte Arbejdstiden, der nu er 7 Timer, op til 8. Men det kunde kun ske ved Lov. Man kan ikke sætte op under Banerne, naar der ikke samtidig sættes op i de andre Kontorer. Og Tjenestetiden for Kontorerne i Ministerierne er ved Tjenestemandsløven fastsat til 7 Timer. Statsbanernes Generaldirektorat sorterer direkte som et Departement under Ministeren, og vi maa derfor følge Ministeriernes Ordning.

Hvor meget alt dette vil formindske de 6 Millioner, kan jeg ikke i Øjeblikket sige noget om. Men jeg skulde dog tro, at det meste af dem kan reddes hjem.

De Afskedigelser, som maatte blive nødvendige, vil vi saa vidt muligt søge at lade falde paa det løse Personale, Ekstraarbejderne, som de kaldes, saaledes at vi lader det faste Personale udføre deres Arbejde. Helt ud kan det dog ikke gennemføres. Vi har adskillige løse Arbej-

dere rundt om i Landet, der kun arbejder et Par Dage om Ugen eller nogle faa Timer om Dagen. Dem kan vi jo ikke afløse af en fast Mand, i alt Fald ikke uden at sætte Penge til ved det.«

Generaldirektøren mener, at der kan spares 6 Millioner aarlig ved Afskedigelser, og dem skal Tjenestemændene ogsaa betale ligesom de ca. 20 Mill., der tjentes paa Nedskæringen, hvoraf straks de ca. 14 Millioner blev solgt ved Takstnedsættelse, og Resten fordeles til andre, som har mere end Tjenestemændene.

Til de mange Arbejdsløse, der i Forvejen er, skal der nu af Statsbanerne jages et Par Tusinde Mand paa Gaden. At man indretter sig paa denne Situation ses af, at Organisationens Formand har været tilkaldt til Maskindirektøren (som fung. Generaldirektør) for at tage Stilling til en Beføjelse, man har ved Postvæsenet, hvor man, for at undgaa Afskedigelser, kan lade det overflødige Personale blive paa $\frac{1}{2}$ Lønning og $\frac{1}{2}$ Tjeneste. Man maa have meget travlt, naar man ikke kan vente, til Tallet gaar ned ved den normale Afgang.

Men som det nu ligger, ser det ikke ud til, at Statsbanerne kan undvære ret mange Lokomotivmænd.

2-MANDS BETJENINGEN

Ved Redaktionens Slutning erfarer vi, at der af Maskindirektøren er udsendt Ordre til, at Tomandsbetjeningen paa Rangermaskinerne skal afskaffes straks, dog er der med Hensyn til Betjeningen paa Rangermaskinerne ved Færgeoverfarterne taget det Forbehold, at der ikke maa ske nogen Forandring, forinden det Stationspersonale, der gør Tjeneste ved disse Maskiner, har faaet den nødvendige Instruktion vedrørende de Manipulationer der vil være at foretage, naar Maskinen skal bringes til Standsning m. m.

Omend man vidste, at der var Overvejelser fremme om Afskaffelse af 2-

Mandsbetjeningen paa Rangermaskinerne, kommer den nu udsendte Ordre, som allerede er praktiseret mange Steder, som en Overraskelse, som en brutal Overraskelse for Lokomotivpersonalet, fordi det er et af de Spørgsmaal, Organisationen gennem Aar har kæmpet for og som det nu var lykkedes at faa gennemført paa de Steder, hvor det af sikkerhedsmæssige Grunde var nødvendigt.

Nedskæringskniven virker, og det kan jo ikke nægtes, at vi staar noget uforstaaende overfor en Administration, som efter Forhandling med Organisationen har imødekommet de rejste Krav paa de Omraader, hvor man i sin Tid har anset det for opportunt at gøre det, fordi man ikke har kunnet afvise at der var vigtige Grunde til at Maskinerne blev besatte med 2 Mand af Hensyn til de Rejsende, f. Eks. ved Ombordsætning paa Færger af Sovevogne m. m. og paa Havnebaner af Hensyn til det vejfarende Publikum og til Arbejderne i Havnen og paa Grund af andre særlige Forhold.

Nu derimod, hvor det ikke er Spørgsmaalet om de Rejsendes eller de Vejfarendes Sikkerhed, der er afgørende for Administrationens Ordre, men derimod Sparebestræbelserne, der sættes til Højbords, hvor det drejer sig om at spare Penge paa alle mulige og umulige Omraader, sætter man alle Hensyn til Side, ogsaa Sikkerheden, og erstatter den nødvendige Betjening med et Surrogat, nemlig den Mand, hvis Arbejde er et ganske andet end Maskinbetjening, Overportøren eller Portøren, til i eventuelle vanskelige Situationer at gribe ind for at forebygge Ulykke eller Uheld. Der kan vel næppe være Tvivl om, at det desværre nok skal vise sig at give Bagslag.

Hver Gang der er Tale om Nedskæring, hvad enten det nu er paa det ene eller andet Omraade, hører man, at der er en lille Margin tilbage, og hver Gang har man taget et ret stort Stykke uden at komme over Grænsen; hvor længe kan man blive ved med det; vi er tilbøjelige til at

tro, at Grænsen er naaet, og at man forlængst er paa den forkerte Side af denne.

De Sagkyndige i Generaldirektoratet viser os paa intet Omraade noget særligt fremragende Kendskab til de specielle Omraader, hvorpaa deres Sagkundskab beror, vi saa det nu fornylig ved Forhandlingerne om Tjenestetidsspørgsmaalet, hvor Maskindirektøren egentlig ikke indtog nogen overbevisende Holdning, tværtimod, hvad den senere Rettelse viste os.

Maskindirektøren, der nu snart skal forlade os, viste ved Forhandlingerne om Tjenestetidsreglerne sit gode Sindelag overfor os, og han har nu ved et Pennestrøg i den ellefte Time paany vist os, at han endnu har Magten, og strøget alt, hvad der hedder 2-Mands Betjening.

Det er ikke et smukt Minde, Maskindirektøren ved sin Afgang sætter sig hos Lokomotivmændene, og vi nærer ingen Tvivl om, at det Raad, han nu har afgivet til Generaldirektoratet, er et daarligt Raad, som han ikke, naar den Tid kommer, kommer til at tage Ansvaret for, men derimod Generaldirektoratet, som uden Tøven følger ham.

DE NYE TJENESTETIDSREGLER.

Statsbanernes Forslag til Ændring af Tjenestetidsreglerne har været forelagt Lønningsraadet til Udtalelse. Lønningsraadet har efter meget lang og indgaaende Behandling under 17. Juni tilstillet Generaldirektoratet en Skrivelse, hvori det uden at komme ind paa Tjenestetidsreglernes Enkeltheder gør Generaldirektoratet opmærksom paa, at der i hvert Fald er 2 Punkter i de nye Tjenestetidsregler, om hvilke man maa sige, at de maa anses for at være i Uoverensstemmelse med de generelle Tjenestetidsbestemmelser.

De 2 Punkter, som Raadet mener er i Strid med de generelle Regler, er de nye Tjenestetidsregler for Banevedligeholdelsestjenesten, som foreslaas til gennemsnitlig 8¼ Time pr. Dag samt intensiv Pak-

hustjeneste, der i det nye Forslag til Tjenestetidsregler ikke omtales.

Efter at Lønningsraadet nu har udtalt sig, er kun tilbage at afvente Ministerens Ordre til Generaldirektoratet om at sætte de nye Tjenestetidsregler i Kraft.

Som Medlemmerne ved, har Organisationerne ikke tiltraadt disse Tjenestetidsregler, som efter vor Mening har den Folge, at Sikkerheden for Lokomotivtjenestens paalidelige Udførelse bringes i Fare, fordi Personalet efterhaanden bliver overanstrengt i Tjenesten og saaledes sløvede, at Afværgelse af pludselig udfordsete Hændelser under Korselen ikke kan foregaa med den Hurtighed, som et frisk og altid oplagt Personale vil være i Stand til, og vi glider nu ind i en Tidsperiode, hvor Katastrofer sikkert kan ventes, men hvor Organisationen selvfølgelig vil staa Vagt for sine Medlemmers Interesser og vide at vejlede Offentligheden og eventuelt Domstolene til de Steder, hvor Ansvaret skal lægges.

Hertil kommer videre den almindelige Forringelse af Lokomotivernes Eftersyn, som yderligere vil berøve den enkelte noget af hans personlige Ansvarsfølelse, samtidig med at den almindelige Tryghedsfølelse for, at den Maskine, man betjener, og med hvilken man skal udføre Gerningen, tillige afsvækkes, og som ogsaa vil være et Bidrag til den Nervøsitet og Uro, som Lokomotivpersonalet vil komme til at lide under til Skade for Sikkerhedstjenestens forsvarlige Røgt.

LØNNINGSLOVENS VEDTAGELSE

Efter at Regeringens Nedskæringsforslag af Tjenestemændenes Lønninger er vedtaget i Folketinget og oversendt til Landstinget, hvor det efter en 1. Behandling blev henvist til et Udvalg, som efter en kort Tids Behandling indstillede Nedskæringsforslaget til uforandret Vedtagelse.

Onsdag den 22. Juni kom Forslaget til

2. Behandling, og efter en kort Forhandling imellem Ordførerne for Partierne, og hvor Dahlgaard (Socialdemokratiet) og Regstrup som Repræsentant for de Radikale gik imod Lovforslaget, gik dette til 3. Behandling, hvor det Fredag den 24. Juni blev endelig vedtaget og stadfæstet af Kongen den 27. samme Maaned.

Virkningen af Regeringens Nedsættelsesforslag altsaa Resultatet af det Forræderi, som Jernbaneforeningens Formand staar med Ansvar for, har nu alle faaet at mærke ved Lønningsudbetalingen den 1. Juli, hvor samtlige Lokomotivmænd i Lønningen alene blev fradraget ca. 20 Kr. pr. Maaned. Først om en Maanedes Tid vil vi komme til at mærke Retsbruddets Virkninger paa vore Emolumenter.

INDSENDT SKRIVELSE

Som Følge af, at samtlige Rangermaskinernes Betjening med Lokomotivførere blev vedtaget og maa betragtes som en Kendsgerning, indsendte Foreningen under 5. Maj d. A. følgende Skrivelse til Generaldirektoratet:

»I Bemærkning til Normeringsloven for indeværende Finansaar ses, at den i December Maaned 1925 mellem Generaldirektoratet og Dansk Lokomotivmands Forening sluttede Overenskomst, ifølge hvilken samtlige Rangerlokomotiver fremtidig skal være betjent af Lokomotivførere, anses for fuldt gennemført fra 1. April d. A. Pladserne paa Rangerlokomotiverne vil herefter glide ind i Rækken blandt de øvrige Lokomotivførerpladser, hvorfor der ikke er nogen Aarsag til vedblivende at besætte eventuelle ledige Pladser — undtagen Depotforstanderpladser — efter forudgaaende Opslag. Foreningen ønsker at eventuelle ledige Lokomotivførerpladser paa Rangerlokomotiver — Depotforstanderpladser dog undtagne — besættes paa samme Maade som alle øvrige ledige Lokomotivførerpladser, nemlig ved Forflyttelse efter Ansøgning, dersom saadan foreligger og iøvrigt ved Nyudnævnelser.

Man tillader sig derfor at henstille til Generaldirektoratet at imødekomme Foreningens Ønske ved at lade Linie 2—7 f. n. paa Side 450 i Ordre Serie A. 137 udgaa.

Imødesende Generaldirektoratets Svar snart.

sign. *Rich. Lillie.*«

Under 15. Juni d. A. har Foreningen derpaa modtaget følgende Svar:

»I Skrivelse af 5. f. M., J. Nr. 1538, har Dansk Lokomotivmands Forening anholdt om, at eventuelle ledige Rangerførerpladser, med hvilke der ikke er forbundet Funktion som Depotforstander, maa blive besat paa samme Maade som alle øvrige ledige Lokomotivførerpladser, idet Foreningen, efter at der er truffet Bestemmelse om, at samtlige Rangerlokomotiver fremtidig vil være at betjene udelukkende af Lokomotivførere, ikke formener, at der er Grund til vedblivende at besætte Rangerførerpladser efter forudgaaende Opslag.

I denne Anledning skal man herved meddele, at man efter Omstændighederne har ment at kunne imødekomme Andragendet, og at der i Overensstemmelse hermed vil blive udsendt en Rettelse til Ordre A. 137, hvorefter 2.—7. Line fra neden paa Side 450 i bemeldte Ordre udgaar.

sign. *Olgaard.*

Garde.»

Hvilket man herved meddeler Organisationens Medlemmer til Underretning.

ENERGIANVENDELSE I JERNBANEDRIFT

Efter »Die Lokomotivtechnik« ved F. Spoer.

I nævnte Tidsskrift har Hr. W. Weniger, Breslau, skrevet en Afhandling, som vi gengiver her i en noget udvidet Form.

Om Nutidens Kultur maa man sige, at den i meget udstrakt Grad er betinget af vort Herredømme over Naturens Kræfter. Energiudvinding og -anvendelse er i Løbet af det sidste Aarhundrede naaet et saadant Omfang, at hele det praktiske Liv nu til Dags er fuldstændig afhængig deraf, det kan derfor nok have Interesse at udbyde dette Spørgsmaal. Men inden vi omtaler dette nærmere, skal det slaas fast, hvad man i Teknikken forstaar ved »Energi«.

»Energi« er et Fællesudtryk for de forskellige Energiformer, som Naturen inde-

holder og kan afgive. At frembringe Energi staar ikke i noget Menneskes Magt; ved at udføre et Arbejde kan der kun tales om Energiomformning, ikke Energifrembringelse. Den største, mest kendte og anvendte Energi er Varmen, som findes i teknisk anvendelig Form i alle naturlige Brændstoffer saasom Kul, Træ, Tørv og Jordolie. Der findes egentlig kun en eneste Kilde til Varme, nemlig Solen, idet nævnte naturlige Brændstoffer stammer fra tidligere Tiders Dyreliv og Plantevækst, hvis Tilstedeværelse skyldtes Solens Varme.

Til Muskelkraften, hvormed man med Gnidning eller Slag kan frembringe Varme, faar vi Energien gennem vore Fødemidler, som kun kan skaffes ved Solens Hjælp.

Den Energi, som faas fra Vind- og Vandmøller, maa ogsaa føres tilbage til Solen. Vindene er Luftstrømninger, der er fremkaldt ved Solens ulige Opvarmning af Jorden og den deraf følgende ulige Opvarmning af Atmosfæren, hvorved der fremkommer en Forskel i Atmosfærens Tryk paa de forskellige Steder af Jorden. Denne Trykforskel er Aarsagen til Strømningerne i Luften. Ved Solens Varme fordamper Vandet i Have og Søer; de dannede Dampene er lettere end Luften, og stiger derfor til Vejrs og føres af Vinden ind over Land, hvor de ved Afkøling fortættes og falder ned som Regn. En Del af Regnvandet løber tilbage til Havet gennem Aaer og Floder, hvor saa Vandmøller kan anbringes.

Elektriciteten er en Energiform, der ogsaa findes i Naturen. Luften indeholder under visse Forhold en meget stor Mængde Elektricitet, men det er endnu ikke lykkedes at anvende denne; derimod spiller den mekaniske Fremstilling af Elektricitet en stor Rolle i Energiomformningen.

Et Legeme indeholder Energi, naar man ved dets Hjælp kan faa udført et Arbejde. Et saadant Legeme kaldes en Energikilde og maa afgive noget af sin

Energi for at udføre et Arbejde; den Energi, der afgives dertil, kan maales med Størrelsen af det udførte Arbejde. Den almindeligt anvendte Arbejdsenhed er en Kilogrammeter (kgm) d. v. s. et Kilogram løftet en Meter, og Størrelsen af det udførte Arbejde faas ved at multiplicere Vægten maalt i Kilogram med Løftehøjden maalt i Meter. I Jernbanedriften anvendes til Beregning af Godsbefordringen Tonskilometeren (tklm) = en Tons befordret 1 Kilometer. Værdien af et udført Arbejde er altid den samme, hvad enten Kraften har virket i lodret eller vandret Retning.

Af Energi har man flere Former, man skelner mellem Stillingenergi og Bevægelsesenergi. Et Legeme kan indeholde Stillingsenergi, enten paa Grund af dets særlige Egenskaber, eller paa Grund af dets Stilling i Forhold til andre Legemer. Brændbare Stoffer og Luftarter indeholder Stillingsenergi, ligeledes et opladet elektrisk Batteri eller en spændt Fjeder. Hvis man løfter en Vægt af 100 kg, som ligger paa Jorden, 5 m op, har man udført et Arbejde paa 500 kgm; Vægten har da modtaget en tilsvarende Stillingsenergi, som den indeholder saa længe, den fastholdes i denne Stilling. Lader man Vægten falde mod Jorden formindskes Stillingsenergien, men samtidig antager den Bevægelsesenergi, som vokser ved den stadig stigende Hastighed, saaledes at Summen af den øjeblikkelige Stillings- og Bevægelsesenergi overalt stadig vil være 500 kgm.

Alle Legemer, som er i Bevægelse, har Bevægelsesenergi, hvormed det kan udføre et Arbejde. Hvis en Vægt falder mod Jorden, vil den efter Bevægelsesenergiens Størrelse bære sig et Stykke ned i denne og saaledes udføre et Arbejde. I det Øjeblik Vægten naar Jorden er Stillingsenergien lig Nul.

Strømmende Vands Bevægelsesenergi omsættes ofte til elektrisk Energi. Denne Energi kan atter omformes til mere brugbare Energiformer f. Eks. Lys og Varme

ved Hjælp af elektriske Lamper henholdsvis Varmeovne, samt til Bevægelsesenergi ved Hjælp af Elektromotorer. Desuden kunde nævnes en Uendelighed af Energiomformninger.

Kemien, der udforsker de forskellige Stoffers kemiske Sammensætning, lærer bl. a., at et brændbart Stof ved Forbrænding indgaar en kemisk Forbindelse med Luftens Ilt. Naar Kul forbrænder paa Risten i en Lokomotivkedel indgaar Kullene og Luften, som tilføres Fyret, en kemisk Forbindelse, hvorved en stor Del af

den i Kullene indeholdte Stillingsenergi frigøres og omdannes til Varme. Af denne overføres en større eller mindre Del — efter Kedlens Virkningsgrad (Konstruktion, Indhold af Kedelsten o. l.) — til Kedelvandet, hvor den omformes til Dampens Trykenergi. Herfra føres Energien til Maskinen, hvor den ved at trykke paa Stemplerne og sætte Toget i Gang omformes til Bevægelsesenergi. Naar Toget igen er standset ved Bremsning er dets Bevægelsesenergi omformet til Varme i Bremsklodser og Hjulbandager.

(Fortsættes.)

ET KÆMPELOKOMOTIV

Tenderen alene rummer 20 t Kul

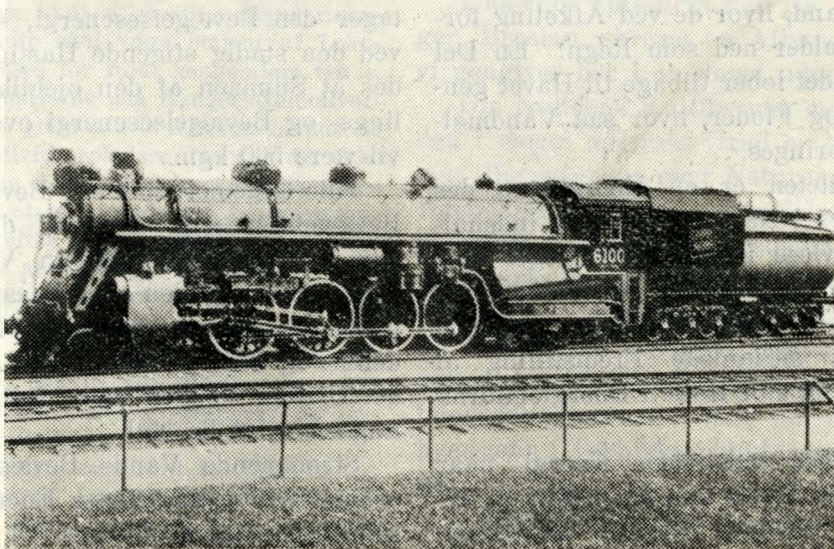
Det første af 40 Kæmpe-Lokomotiver er lige blevet sat ind paa Canadian National Railway's Linie mellem Montreal og Toronto. Denne nye Kæmpe, der trækker et Staaltog paa 16 Pullman Sovevogne med en Fart af 18 danske Mil i Timen, er 15 Fod 3 Tommer høj og maaler 93 Fod 10³/₄ Tommer fra Spidsen af »Kofangeren« til Enden af Tenderen. Tenderen tager 20 Tons Kul og 50 000 Liter Vand. Maskinen og den tomme Tender vejer tilsammen 319 Tons.

Konstrueret med den dobbelte Opgave, at forene Kraft og Hurtighed, repræsenterer det

nye Lokomotiv, der er registret som »6100 class Northern type« den sidste Fase i Lokomotiv-Udviklingen. De øvrige 39 vil blive indsat paa Canadian National Railway's Hovedlinie saa hurtigt som de forlader Fabrikkerne i Kingston, Ont og Montreal.

Et interessant Moment er Fløjtens Anbringelse. Man har anbragt denne paa venstre Side af Skorstenen, saa langt som muligt fra Førerhuset for at forhindre, at Fløjtens Hvinen virker øredovende paa Lokomotivføreren og Fyrbøderen, naar Maskinen gaar for fuld Fart.

Maskintype Nr. 6100 er konstrueret af Canadian National Railway's Ingeniører og betyder en Forøgelse i Trækraften paa 20 pCt. over Nr. 6000 Typen, der indtil da var det sidste Ord indenfor Lokomotiv-Teknikken.



REJSEN TIL WESTFALEN

Atter i Aar indbød D. L. F. sine Medlemmer til en Studierejse, denne Gang til Essen for at bese Kulindvindingen og den videre Behandling af Kullene i nogle af de Rhin-Westfalske Kulgruber.

Efter Planen afrejste Medlemmerne fra København med Tog 3 Søndag den 12. Juni. Rejseselskabet blev større og større efterhaanden som Rejsen skred frem gennem Landet. I Fredericia »optoges« det største Kontingent af Deltagere fra Jylland, og inden vi passerede vor gamle Sydgrænse, var alle de anmeldte Deltagere tilsluttet Selskabet. Vejret var klart, men meget køligt, saa Varmen generede os ikke, og da der var god Plads i Togene, blev der allerede der udvekslet Haandtryk og Hilsener og opfrisket aargamle Erindringer om tjenstlige Episoder, der af Forholdene havde faaet en Komik over sig, og »kan I saa huske den Gang —« fornøjeligt, som det jo altid er at være i Selskab med Kolleger, og de daglige Pligter hviler.

I Flensborg var et kort Ophold, der var lige Tid til at se Lokalerne i Stationsbygningen. Den megen Udskæring og Stuk og de mørke Farver paa Vægge og Lofter, og Glasmosaikker, der afdæmper Lyset udefra, er i og for sig kønt, men virker noget tungt paa os, man er vant til rolige og klare Linier, og er jo nærmest et Forbillede paa, hvad man ser paa lignende offentlige Lokaler i Tyskland, ihvorvel det dog skal siges, at den nyere tyske Stil er mere glat og fordringsløs.

De tyske Rigsbaner stillede en Vogn til vor Raadighed, og saa gik det videre forbi de kendte historiske Steder. For os som Jernbanemænd havde Jernbanebroen ved Rendsborg over den 99 km lange, 11 m dybe og i Vandspejlet 102 m brede Nord-Østersø-Kanal særlig Interesse. Jernbanetogene kører fra Rendsborg op ad en lang Rampe, som danner en mægtig Bue for at faa en passende Stigning. Selve Broen er over 2,5 km lang og saa høj, at selv de højeste Skibe kan sejle under den.

I Hamborg havde den derværende Afdeling af den tyske Lokomotivmandsforening beredt os en storslaaet Modtagelse. I Hallen paa Hovedbanegaarden blev vi modtaget med en Velkomsthymne, sunget smukt af Lokomotivmændenes Sangkor (60 aktive Medlemmer) og klang fortræffeligt i den mægtige Hal. Efter at vi havde modtaget personlig Velkomsthilsen, blev vi ledsaget til Hotel »Kelterborn«, hvor vi skulde bo.

I »Kelterborn« har Lokomotivmandsforeningen Modelokaler, og denne havde i Anledning af vor Tilstedeværelse arrangeret en Fest-

lighed, hvori et stort Antal Lokomotivmænd med Damer deltog. Formanden for den hamborgske Afdeling, Hr. Strauss, bød os paa den tyske Lokomotivmandsforenings Vegne Velkommen og udtalte den Glæde det var for vore tyske Kolleger at se os iblandt dem og endvidere det Haab, at ogsaa denne Sammenkomst maatte bidrage til det, Folkene ønskede: Fred og Fordragelighed. Vor Formand, Hr. Lillie, takkede for det Sindelag, der havde givet sig Udtryk i det, vi havde set og hørt i Aften, og udtalte Haabet om, at vi maatte faa den Glæde at se vore Værter i København.

Om Mandagen begyndte vi med en Bil-Rundfart gennem Byen under Ledsagelse af udmærkede Førere foruden nogle tyske Kolleger, som var til vor Raadighed. Hamborg er Tysklands næststørste By med 1 150 000 Indbyggere. Ikke for intet regnes den for at være en smuk By; dens Arkitektur er for de nyere Bygningsværkers Vedkommende meget lettere og smidigere i Stilen end andre tyske Byer. Efter at vi i ca. 1½ Times Korsel havde set gamle Hamborg med smalle Stræder og Bindingsværkshuse, som paa sine Steder med Bjælker var stivet af mod hinanden, og det nyere Hamborg med Seværdigheder, steg vi af for at se nærmere paa den store St. Michaelis Kirke med dens pragtfulde søjlefri Kirkerum med Pladser til over 2000 Personer. Taarnet er 132 m højt; det kostede noget Besvær at komme derop, men det var Ulejligheden værd for det smukke Panoramas Skyld, man der oppe fra har over Byen og Omegnen. Kirken er opført 1750—62, nedbrændte 1906 og blev genopført 1908—12 nøjagtig som den gamle St. Michel, som den kaldes. Derfra kørte vi til Elbtunnellen. Ved Hjælp af fire Elevatorer paa hver Side af Elben føres Køretøjer og Fodgængere 23 m ned for at benytte de to 450 m lange Tunnelrør under Elben og befordres op paa den anden Side. Videre til Raadhuset, en pragtfuld Sandstensbygning i tysk Renaissance med et lige saa pragtfuldt Indre med Billeder af kendte Hamborgere, deriblandt den fremragende Borgmester Petersen.

Om Eftermiddagen fik vi en Sejltur i Havnen paa næsten tre Timer, hvor der bød sig rig Lejlighed til at se det Liv, som udfolder sig her. Havnen langs Elben, der ved Hamborg er 225—575 m bred og indtil 9,5 m dyb, er 10 km lang, men derfra udgaar et stort Antal Havnekanaler med Kajer og store Dampere, som sejler paa alle Verdensdele. Overalt var der en stor Trafik af Dampere og en Sværm af Slæbebaade foruden af Havnepolitiets Dampbaade. Ved et af de store Skibsværfter saa vi en 31 m høj Kran med en Bæreevne af 150 000 kg.

Den tyske Handelsflaades sidste Nybygning, som løb af Stablen i Maj Maaned, »Cap Arcona«, en Dampers paa 27 000 t med Turbine-dampmaskiner paa 24 000 HK, der giver Skibet en Fart af 20 Sm/Tim., fik vi ogsaa Lejlighed til at se, idet vi sejlede tæt forbi den. Og saa var der en Mængde interessante Losse- og Ladeindretninger, af hvilke een i særlig Grad tiltrak sig vor Opmærksomhed. Det var det Rhin-Westfalske Kulsyndikats Kulkran, som er indrettet til at tømme en Jernbanevogns Indhold ud paa een Gang. Vognen, som skal tømmes, drejes paa en Drejeskive, der er anbragt paa Kajen, køres derefter paa en Sporvinkelret paa Kajsportet ud paa Kranen og fastgøres paa denne. Derefter aabnes Lukkemekanismen paa den af Vognens Endelemme, der er nærmest Skibet, saa Lemmen kan bevæges i de to Bæretappe foroven, og Vognen løftes nu et Stykke vandret opad og føres ud over Skibet, som skal optage Lasten; samtidig løftes den Ende af Vognen, der vender mod Land, højere opad saaledes, at Kullene styrter ned i Skibets Last gennem den Aabning, der bliver mellem Vognens Endelem og Vognbunden.

Vognens Bevægelse fra Kajsportet over Drejeskiven til Kulkranen sker lige som Kulkranens Bevægelser meget hurtig ved elektrisk Kraft.

Da vi kom i Land, tog vi med Højbanen til Hagenbecks Dyrepark i Stallingen. Den udmærker sig derved, at Dyrene, i saa stor Udstrækning, som det er muligt, bevæger sig i afgrænsede Omraader, der er saa naturo, som det lader sig gøre. Det er særligt de store kunstige Klippepartier med Tumleplads for Stenbukke, Isbjørne, Aber o. a., der vækker Opmærksomheden.

Tirsdag Formiddag fik vi en udmærket Sejlture paa Hamborgernes Stolthed, Alsteren, en stor Indsø eller rettere sagt to, hvoraf den største er paa 165 ha. Alsteren er omgivet af fornemme Villaer med Haven ud mod Søen for hamborgske Matadorer og fremmede Gesandter, hvilket vi allerede paa Bil-Rundfarten fik forklaret nærmere.

Senere tog vi med Højbanen til den bekendte Ohlsdorfer-Kirkegaard, Skovkirkegaarden, som den hedder, fordi de fornemste Begravelsespladser ligger ligesom tilfældigt her og der i Skovene, som udgør en Del af Kirkegaarden. Det er en meget stor og smuk Kirkegaard, der findes 12 Kapeller, og »Rutebiler« til at befordre Publikum.

Paa Hjemvejen havde vi Lejlighed til at se de saakaldte Familiebade, en Badeanstalt i det fri med store dertil anlagte Bassiner og Græsplæner til Solbade o. s. v.

Ved Middagen i Hotellet udtalte Hr. Strauss det Haab, han nærede, at vi i Hamborg havde befundet os vel, og i saa stor Udstrækning som det var muligt, set, hvad vi ønskede at se, hvortil Hr. Lillie udtrykte vor Beundring og Tak for de udmærkede Hamborgdage.

Vore tyske Venner, deriblandt nogle med Damer, ledsagede os til Hovedbanegaarden, hvorfra vi havde Afgang 15,50. I Toget, der var udgaaet fra Altona, blev der til vort Brug sat en Vogn bag paa. De sidste Afskedshilsener blev udvekslet og efterfulgtes af tre kraftige danske Hurraer, da Toget satte sig i Bevægelse.

Nu gik det videre sydpaa over Bremen—Osnabrück gennem frugtbare Egne ned mod Westfalen.

(Fortsættes.)

UHELDSFORSIKRINGSFORENINGEN

(Fortsat.)

Beretning.

Som det fremgaar af Regnskabet, har det forløbne Aar økonomisk set være særdeles tilfredsstillende for Foreningen. Da der ifølge Lovene intet skal henlægges til Reservefondet, vil Aarets hele Overskud, Kr. 15 197. 53, være at overføre til Bonusfonden, som dermed naar en saadan Størrelse, at der atter i Aar forelægges Repræsentantskabet Forslag om Bonusfordeling til Medlemmerne.

Antallet af af anmeldte Skader har i det forløbne Aar været lidt højere end i det foregaaende Aar. Skadesprocenten har udgjort 6,66 pCt. mod 6,10 pCt. Aaret forud. Iøvrigt henvises til nedenstaaende Oversigt over Skadeprocentens Svingninger gennem Aarene.

Ved forrige Regnskabsaars Afslutning henstod endnu som uafgjort 56 Skadetilfælde. I det forløbne Aar er der som tidligere nævnt anmeldt 260 nye Tilfælde. Af disse ialt 316 Tilfælde blev de 264 afregulerede inden Aarets Udgang, saaledes at der som uafgjort henstod 52 Skadetilfælde.

Af de 264 afregulerede Skadetilfælde er de 242 endelig afgjort ved Udbetaling af Dagserstatning. 11 Tilfælde medførte Invaliditetserstatning. 4 Tilfælde medførte intet Erstatningskrav og i 7 Tilfælde maatte Erstatningskrav afvises.

Invaliditeterne fordeler sig saaledes:

Brud paa venstre Arm. Betydelig Bevægelsesindskrænkning i Albu og Skulderled. Betændelse i Armens og Haandens Nerver. Invaliditeten ansat til 30 pCt.

Forstuvning af v. Høfte. Vedvarende Smerter i v. Laar samt Ryg og Lænd. Halter, ner-

vøs, rastløs og urolig. Besvimer af og til. Betydelse i Hofteleddet og Sædenerven. Traumatisk Neurose. (25 pCt.).

Kontusion af h. Skulder. Betydelig Bevægelsesindskrænkning i Skulderleddet. Ledbetydelse. (25 pCt.).

Brud paa v. Arm. En Del Indskrænkning i Albuleddets Bevægelighed. Armens Kraft nedsat. Skuren i Leddet. Muskelvind. Kan fremtidig kun udføre lettere Arbejde. (22 pCt.).

Tab af v. Tømmefinger. (20 pCt.).

Kontusion af Hovedet. En Del Tunghørighed paa det ene Øre som Følge af indre Blødning. Nervøsitet. (12 pCt.).

Kontusion af h. Fod. Brud paa et Mellemfodben. Leddegigt i Tærne. Muskelreumatisme. Traumatisk Neurose. (10 pCt.).

Beskadigelse af h. Knæ. Arbejderforsikrings-Raadet bedømte Invaliditeten til 8 pCt. Foreningen afregnede med samme pCt. (8 pCt.).

Forvridning af h. Haands Langfinger. Fingeren blev bortamputeret. Invaliditeten ansattes til 8 pCt.

Brud paa v. Arm. I Henhold til Arbejderforsikrings-Raadets Bedømmelse ansattes Invaliditeten til 5 pCt.

Yderste Led paa to af h. Fods Tær afkørt. Skaden er noget generende under Gangen, men ellers ingen Følger. (5 pCt.).

Foreningens Medlemsantal var ved Forsikringsaarets Udløb den 30. November ifjor 3899 med en samlet Forsikringssum af 5 846 500 Kr. Sammenlignet med Forholdet Aaret forud betyder det en Opgang i Medlemstal af 59 og i Forsikringsbeløb af 89 000 Kr.

Bonusfordeling.

Følgende af Styrelsen stillede Forslag vedtoges enstemmig:

»Bonusfordelingen i H. t. Lovens § 21 foretages saaledes, at Medlemmer, der er indtraadt i Foreningen for 30. November 1926 og som er Medlemmer i September og December Kvartaler 1927, fritages for i nævnte to Kvartaler for Præmieydelse af den Forsikringssum, de havde tegnet inden Udgangen af August 1927.«

Følgende Ændringer i Foreningens Love og Forsikringsbetingelser vedtoges:

Lovene.

§ 9.

I første Stykke, 2. Linie ændres to Steder »8« til »7« og i 3. Linie »4« til »3«.

Stykkets sidste Punktum udgaar og erstatte af: »samt 3 af Dansk Lokomotivmands Forening. Vælgene gælder for 2 Aar, dog saaledes at den større Halvdel af de valgte Antal af-

gaar i 1928 og derefter fremdeles de lige Aars-tal, medens den mindre Halvdel afgaar de ulige Aars-tal«.

§ 12.

Ordene »April eller Maj« ændres til: »Maj eller Juni«.

Forsikringsbetingelserne.

§ 11.

Næstsidste Stykke ændres saaledes:

»Udover Invaliditetsgodtgørelsen betales Dagpenge for en Tid af indtil 180 Dage, beregnet efter Reglerne i § 12.«

Sidste Stykke slettes.

§ 12.

I Slutningen af første Stykke tilføjes som nyt Stykke:

»Ved delvis Arbejdsudygtighed ydes der indenfor ovenangivne Begrænsning delvise Dagpenge, naar Tilstanden har paaført Tilskadekomne Indtægtstab eller særlige Udgifter.«

§ 13.

I 2. Linie ændres »næstsidste« til »sidste«.

§ 14.

I Slutningen tilføjes som Stykke d:

»d) For Rejser, der foretages ifølge Foreningens Forlangende, ydes en efter Styrelsens Skøn passende Erstatning.«

Ændringerne i Forsikringsbetingelserne træder i Kraft den 28. Maj 1927 og omfatter alle Skadesager, der afreguleres paa og efter denne Dato.

Sluttelig foretoges de aarlige Valg:

Til Forretningsfører genvalgte forhenv. Togfører P. D. Pedersen.

Til Sekretær, 3die Medlem og Kasserer genvalgte henholdsvis Togfører N. P. Christensen, Rangermester P. Andresen og Fuldmægtig A. Simonsen.

Til Repræsentantskabets Formand genvalgte Forretningsfører Ch. Petersen.

Til Næstformand genvalgte Snedker L. Hansen.

Til Revisor genvalgte Kontrolør Chr. Schmidt og Overmatros R. Kantsø med Kontrolør Gustavsen som Suppleant.

Til Skadeudvalget genvalgte Fuldmægtig Viggo Madsen og Overportør O. Andersen med Trafikinspektør Rønnfeldt som Suppleant.

Til Regnskabsudvalget genvalgte Fuldmægtig V. Madsen og Snedker L. Hansen med Overportør J. Hansen som Suppleant.

Endelig genvalgte Overlæge ved Arbejderforsikringsraadet Dr. P. N. Hansen til Formand for Voldgiftsretten.



EN UNDSKYLDNING

Underskrevne Lokomotivfyrbøder ved Københavns Godsbanegaard *K. P. Toft Pedersen* erklærer herved, at verserende Rygter om, at Lokomotivfører Lillelund, Korsør, ved Ordningen af mit Mellemværende med Herning Bank skulde have be-
draget mig for en Del Penge, er aldeles grundløse, idet Forholdet tværtimod er det, at det skyldes Hr. Lillelunds Medvirkning, at det nævnte Mellemværende er blevet ordnet paa en for mig særdeles fordelagtig Maade. Jeg beklager derfor Rygternes Fremkomst og giver herved Hr. Lillelund min uforbeholdne Undskyldning.

København, den 20. Juni 1927.

K. P. Toft Pedersen.



Ærede Redaktør.

De har vel ikke hørt om de sidste Opfindelser, som en meget energisk Lokomotivmester er ved at tage Patent paa? Jo, ser De, Herr Redaktør, vores lille energiske Lokomotivmester har (vistnok ved Hjælp af en teknisk Sagkyndig) gjort en meget stor Opfindelse. Vores Lokomotivmester fremstiller nu kunstige Lokomotivførere, der er lavet af Pladejern, og sættes op paa en dertil indrettet — Tavle, men foreløbig faar de kun Dispositionstjeneste, da det drejer sig om Forsøg. Jeg har spurgt Lokomotivmesteren, hvorledes det gik med de kunstige Lokomotivførere. »Jo,« siger Lokomotivmesteren, »det gaar udmærket, og det er jo en meget stor Besparelse. Skal der endelig indtræffe et lille Uheld, saa vi skal bruge en rigtig Menneske-Lokomotivfører, saa tager vi en fra en Rangermaskine, de kører jo hele Døgnet, og Lokomotivføreren, der er himmelhenrykt for at faa en lille Tur paa Strækningen. Jeg forsøger en Indvending mod den lange Tjeneste, som den rigtige Menneske-Lokomotivfører derved vil faa, naar han har rangeret i flere Timer, og saa skal fortsætte paa Strækningen. Det betyder ingen Ting, siger Lokomotivmesteren, vi skal til at vænne os til lidt mere Tjeneste, det er daarlige Tider, og der skal spares, saa nogle Timer mere eller mindre spiller ingen Rolle. Jeg har for-

øvrigt et Par andre Opfindelser under Overvejelse, siger Lokomotivmesteren, det drejer sig om kunstige Lokomotivmestre, som skal anvendes paa akkurat samme Maade som de kunstige Lokomotivførere. Vi forsøger for Øjeblikket med en Lokomotivmester om Søndagen og ingen mellem 12 og 13, de kunstige Lokomotivmestre skal bruges som Lokomotivfører til Dispositionstjeneste om Natten og fungere som Lokomotivmester om Dagen, derved vil der spares en rigtig Menneske-Lokomotivfører hele Døgnet. Jeg spørger Lokomotivmesteren, om han mener, hans Opfindelser faar Betydning med Hensyn til Afløsningen ved vore Fester, saaledes at flere kan faa fri og deltage. Hvad er det, De taler om: »Fester!« Jeg deltager aldrig i Fester og staar ikke som Medlem af nogen Forening, saa hurtig jeg opdager, der skal være Fest, saa søger jeg Permission for at have Festen paa saa lang Afstand som mulig. Ja, slutter Lokomotivmesteren, havde vi bare ikke de Kuldampere, saa kunde vi godt klare os med en rigtig Menneske-Lokomotivmester om Hverdagens og ingen om Søndagen; men nu maa de undskyldes, afbryder Lokomotivmesteren, jeg har lige faaet Indbydelse til Erkost paa Royal. Ja, jeg haaber, De undskylder, Herr Redaktør, at det blev Lokomotivmesteren selv, der fortalte det meste om sine Opfindelser, men De forstaar, jeg maa passe at holde Dampen oppe, og saa maa jeg — av, aa te — bruge Syvtallet.

Deres ærbødige

Casper-Roghul.



Generaldirektøren genudnævnt.

Generaldirektør Andersen-Alstrup, hvis Udnævnelse i Følge Tjenestemandssloven kun sker for 6 Aar ad Gangen, og hvis Funktionstid vilde være udløbet med Udgangen af September Maaned d. A., er med kongelig Resolution af 25. Juni udnævnt til vedblivende at beklæde Embedet som Generaldirektør for Statsbanerne indtil Udgangen af September Maaned 1933.

JYDSK-FYNSKE STATSBANEPERSONALES BIBLIOTEK

Fredag den 17. Juni 1927 Kl. 4 $\frac{1}{2}$ afholdtes den ordinære Generalforsamling i Bibliotekslokalet.

1. Regnskabet blev fremlagt og godkendt.
2. Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer: Flhv. Maskingeniør Duseberg og Kassekontrolør Petersen blev genvalgt.
3. Valg af en Revisor og en Revisorsuppleant: Assistent V. Møller, Horsens, og Assistent A. H. Dahl-Jensen, 2. Distrikt, blev genvalgt.

SYGEKASSEN

Jernbanelege Gunnar Thomsen er bortrejst fra 1. Juli d. A. i ca. 5 Uger. Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Johnsen, Frederiksstads-gade 1 (Hj. af Valdemarsgade), Tlf. Vester 9868. Konsultationstid: Kl. 1—2.

BYTNING

En Lokofyrhøder i Gedser ønsker at bytte med en Kollega i København Gh eller Kk. Billet mrkt. Bytning modtager Bladets Kontor.

TIL
MEDLEMSLISTEN

Stillet for Resoluce:

Lokomotivfyrhøder V. L. Nielsen, Helsingør.

Udmeldt fra 1. Maj 1927:

Lokomotivfører V. L. J. Thomsen, Gh.



Udmærkelse fra 1.—7.—27:

Lokomotivfyrhøder J. C. Jensen, Aarhus H., til Lokomotivfører i Brande (min. Udm.).

Afsked:

Lokomotivfører H. C. T. Nielsen, Kbhavns Gods-bgd., paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—9.—27 (min. Afsked).

Lokomotivfører J. D. Knudsen, Kbhavns Gods-bgd., under 14.—6.—27 (min. Afsked).

Lokomotivfyrhøder H. C. Linkhusen, Kbhavns Godsbgd., den 16.—6.—27.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—7.—27:

Lokomotivfører M. F. Andersen, Gjedser til Kbhavns Godsbgd.

Lokomotivfører G. P. C. Nielsen, Brande, til Gjedser.

Navneændring:

Lokomotivfyrhøder H. F. Nielsen, Fredericia, hedder fra 5.—5.—27 Hugo Foldberg.



KØBENHAVNS LIGKISTEFABRIK

TELEFON 69 66

BLEGDAMSVEJ 50

TLF. VESTR. 43 57

GRUNDLAGT 1888

GRUNDLAGT 1888

Kyndig og samvittighedsfuld Vejledning samt Besørgelse af alt vedrørende Begravelse og Ligbrænding.

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.

RENSECREMEN
TIKLO

er ganske vidunderlig til at fjerne Olie, Fedt, Sod, Smørelse, Snavs, Tjære o. lign. fra Hænder og Arbejdstøj.

Forlang „Tiklo“ hos Deres Købmand eller skriv til:

Worning & Petersen, Vejle.

Hvor bor jeg, naar jeg kommer til København?

Selvfølge paa Savoy Hotellet, Vesterbrogade 34, Tlf. 4073—4074

Gode Værelser, billige Priser. Specialitet: Savoy Cabaret med varm Ret 1.75

Ærbødigst Chr. Nielsen.

Forhen Afholdshotellet, Colbjørnsensgade 29.

STØT DANSK INDUSTRI



Amk. Gummivare

Indaart Vestergade 3 Kbhvn. K.

Modersprøjer, Sanitets- & Sygeplejeartikler

III. Prisliste mod 50 Øre i Frimrk.

DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4196

Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 6. Juli.

Redaktion: Vesterbrogade 98 A 2, København V.

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 7 2, København K.

Telefon Central 14,613.

Kontortid Kl. 10—4.

Albani Bryggeri

Afdeling:
Slotsbryggeriet - Odense

Maltøl, Maltextraktøl og
Dobbeltøl

Slots-Apollinaris,

Slots Citronvand og Slots A. B. C. Sportsvand

Engelsk-Dansk Beklædnings-Magasin
Langgade 61. VALBY. Telef. 51.

Største, billigste og bedste
Herre- og Drengeskjorteforretning
og -Skræderi,
Underbeklædning, Hatte og Huer.

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

Stort Udvalg.

Underbeklædning, Strømper, Sokker.
Leverandør til Forbrugsforeningen.

CHR. V. HANSEN, Istedgade 95.

Isenkram - Porcellæn - Udstyr - Gasovne paa Ratebetaling uden Udbetaling.
Leverandør til Forbrugsforeningen for Embeds- og Bestillingsmænd samt Læger. —
Telefon Vester 49 22 ————— Telefon Vester 49 22

Vesterbros Frugtlager

Enghave Plads II

Enghave Plads II

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

A. Larsens Eftl., Skotøjsmagasin, Istedgade 57.

Prima dansk Fodtøj til smaa Priser.

Reparationer udføres paa eget Værksted. — Telf. Vester 483 y.

J. Agerskov's Bageri & Conditori

Flensborggade 61. Tlf. Vest. 8357

anbefaler sig til d'Herrer Jernbanemænd med 1. Klases Varer.

Bestillinger paa større og mindre Kager til Selskaber modtages.

Morgenbrød bringes.

Morgenbrød bringes.

Statsbanetjenestemænd bør forsikre i

Statsbanepersonalets Brandforsikrings-Forening

Foreningen har uddelt ca. 130000 Kr. i Understøttelser. Uønnede Tillidsmænd over hele Landet.

Ekspeditionskontor: Vesterbrogade 26, København, Telef. 66 26.

Lav Præmie — Uden Gensidighed — Kulant Erstatning

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

ALT I MANUFAKTUR TIL BILLIGSTE PRISER

SPECIALITET: Maskintøj, Skjorter, Underbeklædning, Drengeskjorter, Linned, Forklæder, Sengeudstyr.

Gevinstsedler modtages.

Statsbanefunktionærer 5 pCt. Rabat

Vesterbros Vinimport

Absalonsgade 34

Tlf. Vester 4988

Tlf. Vester 4988

Vesterbros Træ- & Finerhandel

Absalonsgade 31

Tlf. Vester 7452

Lager af tørt Snedkertræ.

— Bygningstræ.

Lister. — Krydsfiner.

ARTIKLER FOR SELVBYGGERE

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:

15 Njalsgade 15

København

Vejle

P. Nellesmann, Vejle.

Telefon 170
og 171.

Isenkram-. Køkkenudstyrs- og Lampeforretning.

J. C. Sørensen, Vejle,

sælger gode Manufakturvarer til smaa Priser.

Vejle Trælast- og Kulkompagni A/S

Vejle.

Telefon 68 og 69.

Statstelefon 13.

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Em. Kallerup, Vejle. Tlf. 215

Ure — Optik — Fest- og Jubilæumsgaver.

JENS ENERSEN

Kirkegade 13
Vejle