



27. AARG. N^o. 15.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. August 1927

ASPIRANTERNES AFSKEDIGELSE

De Bespærelser, som Statsbanerne foretager ved Afskedigelser af sit Personale og som i overvejende Grad har ramt Ekstrapersonale, men som dog ogsaa har Bud efter en god Portion af Medansatte, som med god Grund og med berettiget Tro betragtede sig som tilsikret stadig og fast Ansættelse ved Statsbanerne, har bragt med sig megen Sorg, Skuffelse og Harme.

Dem, som vor Organisation selvfølgelig er stærkest interesseret i, er de af vore Medlemmer, nemlig vore Reservelokomotivfyrbødere, som har modtaget deres Opsigelse. Paa det Møde, hvor den fungerende Generaldirektor, Banechef Flensborg, overfor Organisationens Formand gav Oplysninger om, at samtlige Aspiranter saavel dem, som ikke havde opnaaet fast timelønnet Ansættelse, som dem, der havde opnaaet den, skulde afskediges af Statsbanerne, gjorde Formanden opmærksom paa, at disse Mennesker havde underkastet sig Sparekommissionens Betænkning af 1921 om en lavere Løn i Aspiranttiden, og det var Forudsætningen, da man i sin Tid indgik paa den lavere Lønning for disse Maskinarbejdere, at der ikke blev antaget flere Aspiranter end, som man kunde ansætte efter 1 Aars

Forløb i ledige Lokomotivfyrbøder-Stillinger; men Statsbanerne har taget flere an og har ikke kunnet opfylde sine Løfter; hertil kommer, at en stor Del af Aspiranterne har maattet forlade Hus og Hjem for at sætte sig paa Skolebænken og underkaste sig Undervisning for ved Prove at afgive Beviser for, at deres Kvalifikationer var saaledes, at Statsbanerne kunde bruge dem i sin Tjeneste. Disse Mennesker, der her er Tale om, har ved Flid og Dygtighed afgivet Præstation for deres Ildsigt og Interesse for den Gerning, som de aspirerede til, for dem er det og maa det blive et haardt Slag ved Modtagelsen af Opsigelsen fra Statsbanerne. Organisationen vil selvfølgelig heller ikke stiltiende lade disse Mennesker glide ud i Arbejdsløsheden, og man har under Hensyn til Sagens Karakter til den Moral, som der er i Spørgsmaalet, og som raaber paa Ret, tilsendt Generaldirektoratet følgende Skrivelse:

I Anledning af at Generaldirektoratet har afskediget samtlige Lokomotivfyrbøderaspiranter og Reservelokomotivfyrbødere, tillader Dansk Lokomotivmands Forening sig herved at fremkomme med følgende Bemærkninger:

Som det vil være Generaldirektoratet bekendt, er Betingelsen for Antagelse som Lokomotivfyrbøderaspirant ret streng, idet de paa-gældende foruden at være fuldt uddannede Haandværkere skal være militærfrie og i enhver Henseende sunde. Under disse Omstændigheder

er det i og for sig mindre rimeligt, at Aspirantlønningen i det første Aar ligger saa væsentligt under den for Statsbanernes øvrige uddannede Maskinarbejdere gældende Løn som Tilfældet er, og naar Organisationerne i sin Tid er indgaaet herpaa, skyldtes dette — som Generaldirektoratet bekendt — da ogsaa udelukkende den af Sparekommissionen af 21. Februar 1921 fremsatte Udtalelse om, at det kan være berettiget at yde Aspiranter en Løn, som ligger noget under Lønningen i den Stilling, hvortil de aspirerer. Det siger sig selv, at Organisationerne ikke uden at opnaa det meget væsentlige Gode, som Tilslutning af stadig Beskæftigelse og Udsigt til Avancement indenfor Tjenestemandstillinger betyder, vilde eller kunde tiltræde en Ordning, hvorefter en Del Personer lønnes væsentlig lavere end andre med samme Uddannelse og paa nogle Punkter muligvis endda ringere Kvalifikationer. Det siges da ogsaa udtrykkelig i Sparekommissionens Betænkning Side 338, at »saadanne Aspirantstillinger kun bør have, naar stadig Beskæftigelse kan paaregnes«.

At en generel Afskedigelse af vedkommende Aspiranter som den nu stedfundne, der alene skyldes Forhold, hvorover Aspiranterne ikke er Herrer, er stridende mod Ret og Billighed, er indlysende og trænger formentlig ikke til nærmere Paavisning. Men Foreningen maa endvidere principalt hævde, at der ved Antagelsen af de paagældende som Lokomotivfyrbøderaspirant er givet dem et retsdyldigt Løfte om, forudsat at de viser sig kvalificerede hertil, ved Aspirantaarets Udløb at blive udnævnt til Lokomotivfyrbøder eller, saafremt en saadan Stilling ikke findes ledig, fast timelønnet Haandværker (Reservelokomotivfyrbøder), saaledes at Statsbanerne maa være pligtige til at godtgøre dem ethvert Tab, der er forvoldt dem ved, at saadan Udnævnelse ikke finder Sted. Subsidiært gør man gældende, at Statsbanerne i hvert Fald maa have Pligt til at efterbetale Aspiranterne Forskellen mellem den oppebaarne Løn og den Løn, de vilde have modtaget som timelønnede Haandværkere.

Om muligt endnu grellere stiller Forholdet sig med Hensyn til Afskedigelsen af *Reservelokomotivfyrbøderne*. Thi disse, der saa godt som alle er gifte, har efter Ordre fra Administrationen gennemgaaet den for Ansættelse som Lokomotivfyrbøder nødvendige Undervisning paa Jernbaneskolen i 6 Uger, og efter saaledes i Gerning at have bevist, at de lægger saa megen Vægt paa at opnaa Lokomotivfyrbøderstillingen, at de til den Ende underkaster sig Ulemperne og Besværlighederne ved at forlade deres Familie og sætte sig paa Skolebænken, sættes de ganske roligt paa Døren! Foreningen anser en saadan Behandlingsmaade for yderst ubillig overfor de

paagældende og i aabenbar Strid med de Løfter, som Personalet har ment at kunne indlægge i Generaldirektorens Udtalelser ved adskillige Lejligheder om, at Statsbanernes timelønnede Haandværkere i Stillingens Fasthed og Beskæftigelses Stadighed havde et betydeligt Fortrin fremfor Privatindustriens Arbejdere, idet man endog vægrer sig ved at tro, at private Arbejdsgivere vilde benytte en saa haardhændet Fremgangsmaade som den af Generaldirektoratet anvendte.

Naar Generaldirektoratet navnlig har forsøgt at forsvare Afskedigelsen af Reservelokomotivfyrbøderne med, at disse som faste timelønnede Haandværkere ikke er Tjenestemænd i egentlig Forstand, maa Foreningen bestemt afvise denne Paastand, som hverken synes at kunne støttes paa Tjenestemandsløven eller andet, og som formentlig afgjort strider mod Forholdets Natur. Efter Foreningens Mening falder faste timelønnede Haandværkere tværtimod direkte ind under Tjenestemandsbegrebet og adskiller sig kun fra andre Tjenestemænd ved den særlige Lønningsform, som de fra gammel Tid af har været underkastet, og som Tjenestemandsløven udtrykkelig har opretholdt. Administrationen selv har da ogsaa hidtil stedse betragtet og behandlet Haandværkerne som Tjenestemænd. Foreningen anser derfor Administrationens Anvendelse af Betegnelsen »Ikke-Tjenestemænd« eller »uegentlige Tjenestemænd« paa de paagældende som en for Tilfældet opfundet Konstruktion, der vil blive underkendt af Domstolene. Selv om dette imidlertid ikke skulde ske, maa man i hvert Fald mene, at Argumentationen er af rent formel Karakter og uden reel Værdi.

I Henhold til foranstaaende nedlægger Foreningen bestemt Protest mod de stedfundne Afskedigelser af Lokomotivfyrbøderaspiranter og Reservelokomotivfyrbødere og anmoder indtrængende Generaldirektoratet om at ville ændre Afgørelsen derhen, at Afskedigelserne annulleres.

For saa vidt Generaldirektoratet ikke kan imødekomme Foreningens Henvendelse anmoder man om Lejlighed til mundtlig Forhandling.

Rich. Lillie.

Til Generaldirektoratet for de danske Statsbaner.

Vi venter nu at høre nærmere fra Generaldirektoratet, men tilraader samtidig samtlige fast ansatte timelønnede Aspiranter at søge om, indtil videre at maatte gøre halv Tjeneste mod halv Løn.

RANGERLOKOMOTIVERNES
BETJENING

Igennem de mange forskellige Cirkulærer, som Generaldirektoratet i Begyndelsen af Juli Maaned udsendte til Distrikterne, og som disse videre kommunerede for Stationer og Depoter, meddeltes det bl. a., at Rangerlokomotiverne saa vidt muligt skulde betjenes af Lokomotivførere, og Depoterne maatte om fornødent lade de ældre Lokomotivfyrbødere fungere som Lokomotivførere i Reserven eller i Linieture. Dette mærkelige Cirkulære, hvis Udsendelse var Foreningen ganske ubekendt, men som man hurtigt blev kendt med, da Cirkulæret gav Anledning til en Række Dispositioner, som efterlod det Indtryk blandt Lokomotivpersonalet, at man fra Administrationens Side ønskede at sabotere Ordningen med Rangerlokomotivernees Betjening med Lokomotivførere derved, at der foregik de Mærkeligheder, at man beordrede Lokomotivførere, som hidtil havde gjort Tjeneste i Reserven, for Særtog, for Sygdom, for Permission el. lign. til Tjeneste paa Rangerlokomotiverne, ja, man beordrede endog Lokomotivførere, der kørte i fast Strækningstur, til Tjeneste paa Rangerlokomotiverne og erstattede dem med Lokomotivfyrbødere, som saaledes begyndte at fungere som Lokomotivførere paa Strækningerne. Det var navnlig i 3. Distrikt, at disse Dispositioner traadte frem. Vi er heller ikke overrasket over, at det var 3. Distrikt, som var stærkest interesseret og meget ivrig efter at gennemføre Cirkulærets Henstilling, fordi det gav Grundlag for Dispositioner, der kunde tænkes at komme Personalet paa Tværs. Navnlig et vestjydsk Depot havde meget travlt med at faa Lokomotivførerne fra Strækningstjenesten over til Rangertjenesten for at faa Lokomotivfyrbødere paa Strækningen, thi bemeldte Depotledelse syntes at betragte enhver Disposition, som maatte komme fra en bestemt Sektionschef som altid at være af

en saadan Beskaffenhed, at det er det bedste, der overhovedet kan tænkes. Naa, Ordningen gav Anledning til, at Organisationens Formand drøftede Spørgsmaalet med ledende Embedsmænd i Generaldirektoratet, der overfor Formanden redegjorde for Aarsagen til Cirkulærets Udsendelse, men som ogsaa erklærede, at det ingenlunde havde været Hensigten at ville chikanere Lokomotivførerne, og at man heller ikke havde tænkt sig den Mulighed, at Cirkulærets Ordlyd skulde give saadanne Udslag, at man fjernede Lokomotivførere fra Strækningstjenesten for at anvende dem til Rangertjenesten og anvende Lokomotivfyrbødere i Lokomotivførernes faste Tur, men der var Forhold og Omstændigheder overfor Lovgivningsmagten, der havde bevirket Udsendelse af Cirkulæret, hvorefter Beslutning var taget i Generaldirektoratets Fællesmøde. Ministeren maatte nu tage Afgørelsen i sin Haand, for saa vidt Cirkulæret skulde ændres. De derefter følgende Drøftelser mellem Ministeren og Organisationens Formand om dette Cirkulære førte selvfølgelig meget hurtigt til et Resultat, idet Trafikministeren — bortset fra hans haardhændede og ofte inhumane Dispositioner — selvfølgelig overfor saadanne praktiske Spørgsmaal havde et aabent Øje for Urimeligheder af den Art, som dette Cirkulære havde givet Anledning til, og som, da Sagen senere blev forelagt fra Statsbanernes Side, gav sit Bifald til at Ordren ændredes i Henhold til Foreningens Ønske. Enhver forstandig og for Forholdenes hele Karakter indsigtsfuld Jernbanemand kunde forstaa et saadant Spørgsmaal, som at den mere kvalificerede Lokomotivførertjeneste som Strækningstjenesten selvfølgelig er, skal og bør altid udføres af Lokomotivførere, og at Rangertjenesten, for saa vidt man mangler Lokomotivførere, da udføres af Lokomotivfyrbødere. Den Omstændighed, at man ved den sidste Bevilling til Rangerlokomotiverne har krævet for lidt til den endelige Besættelse af Rangerlokomo-

tiverne af Førere, er jo ikke Lokomotivpersonalets Skyld, og som Følge heraf, er de Ængstelser, som man fra Administrationens Side nærrede for Lovgivningsmagten, vel nok begrundet, men da Forslaget i sin Tid er fremsat under en lidt panikagtig Stemning, vil man ikke fra Lovgivningsmagtens Side rette Bebrejdelser, naar Administrationen nu maa erkende, at de mangler endnu ca. 50 Lokomotivførere til Rangerlokomotivernes Betjening, kommer dette for dem, som har fulgt dette Spørgsmaal, ikke overraskende, thi Ordningen gik i sin Tid ud paa 74 første Aar, 60 og 60 de 2 følgende Aar. Selv om man har faaet nye Tjenestetidsregler, har besluttet Nedlæggelse af Nedbrudsreserve ved en Række Depoter o. s. v. kunde man afgjort ikke vente, at Besparelserne af Lokomotivførere skulde blive saa omfattende, at samtlige Rangerlokomotiver skulde være dækket ved Bevillingen paa 74 plus 38.

HVOR ANSVARET LÆGGES HVEM FAAR STRAFFENE

Det er jo en dagligdags Begivenhed, at der ved Statsbanerne sker Uheld af mere eller mindre alvorlig Beskaffenhed, og disse Uheld foraarsages næsten altid af, at Personalet i deres Iver for at gøre deres Arbejde færdig saa hurtigt som muligt kommer til at overtræde de Sikkerhedsbestemmelser, der er anordnede af Administrationen.

Der ses altid med milde Øjne paa Overtrædelser af Reglementerne, naar Overtrædelsens Hensigt er at fremskynde Arbejdet og der intet sker, men indtræffer der et Uheld, kan man være vis paa, at den arme Synder nok skal blive draget til Ansvar og faa sin Dom.

Under ovenstaaende Overskrift findes i »Jernbane-Tidende« for 1. August en interessant og lærerig Artikel, hvori det paavises, at naar det gaar galt, faar man altid den underordnede Tjenestemand

frem og dømt, og ingensinde ser man, at Administrationscheferne paatage sig Ansvaret. Vi skal i det følgende citere den omhandlede Artikel.

»Der er en gammel Historie om en Mand, der kom ind i en Virksomhed og spurgte: Hvem har Ansvaret her?

Kontorets yngste Skriver rejste sig og svarede beskedent: Det ved jeg ikke rigtig — men naar der er noget galt, er det i hvert Fald mig, som faar Kløene.

Den lille Fortælling kom op i vor Erindring ved de højere Administrationschefers stærke Forsikringer overfor Offentligheden om, at »de paatager sig Ansvaret« for Statsbanernes sikkerhedsmæssige Drift, ogsaa naar Personalreduktionerne og Tjenestens Sammentrængning har fundet Sted.

Disse Forsikringer gav os tillige Anledning til at reflektere lidt over, hvem det er, som hidtil har faaet Ansvaret, naar det er gaet galt. Saa længe det gaar godt, er det jo nemlig ingen Sag at gaa med Ansvaret — det tager sig endda helt flot ud. Men det, det drejer sig om, er, hvem der har det, naar det gælder.

Statsbanernes Arkiver er fyldt med Sager, der gør Ansvar gældende overfor Tjenestemænd. Men man træffer ikke i noget Tilfælde paa Repræsentanter for den overste Administration. De ansvarshavende er her alle Mænd i beskedne Stillinger. Det er Lokomotivmænd, Overportører, Portører, Baneformænd, Vognpassere, Togtjenestemand og ansatte i tilsvarende lavere Stillinger. De højere Chefers Ansvar giver sig ikke tilkende i disse Annaler, men i Ordenskapitlets. Og der er heller ingen, som for Alvor tror, at det vil blive anderledes i Fremtiden. Vi har kun haft Lejlighed til at lære enkelte af disse Straffesager at kende paa nærmere Hold, og vort lille Uddrag bliver derfor mere tilfældigt.

Vi erindrer saaledes et Tilfælde, hvor *en Portør ved Østre Landsret fik en Dom i Henhold til Straffelovens Paragraf 198* for, at han ved Uagtsomhed havde væ-

ret Aarsag til en Mands Død. Den forulykkede Mand blev paa Islands Brygge i København klemt mellem Bufferne paa 2 Jernbanevogne; Vognene stod lidt fra hinanden, en paa hver Side af en Overkørsel, Manden vilde passere igennem Aabningen, men i det samme trykkede et Rangertræk tilbage, og han blev dræbt.

Det hedder i Dommen, at Rangerlederen, den paagældende Portør, ifølge Statsbanernes Reglement skal overbevise sig om, at der er »frit Spor«, hvor Bevægelsen skal foregaa, samt at en Mand, enten skal gaa foran Rangertoget eller, for Overkørslers Vedkommende, tage Plads ved denne for at advare de Vejfarende. Endvidere, at den henstaaende Togdel skal holdes bremset, indtil Rangeringen er til Ende. Endelig, at Rangering paa Havnepladser skal ledes med særlig Forsighed og Rangerlederen vælge sin Plads saaledes, at han er i Stand til at overse hele den Strækning, der skal befares.

Det hedder videre i Dommen, at Tiltalte vel har erkendt, at der burde have været opstillet en Mand ved Overkørslen, men han gjorde gældende, *at det var umuligt for ham at overholde denne Bestemmelse, naar han kun havde 2 Mand til Medhjælp.*

To Overordnede har som Vidner forklaret, at de gældende Rangerbestemmelser kunde have været iagttaget »skönt ganske vist Rangeringen derved vilde have udstrakt sig over en betydelig længere Tid«. De samme Overordnede har yderligere udtalt, at Tiltalte har begaaet den væsentlige Fejl ved ikke forud for Rangeringen at have gjort sig bekendt med, hvorvidt de henstillede Vogne — Vogne, der stod mellem selve Rangertrækket og den paagældende Overkørsel — var afbremmede eller ej.

Ostre Landsret kommer herefter til det Resultat, at Tiltalte har tilsidesat Reglementets Bestemmelser ved ikke at anbringe en Mand ved den paagældende Overkørsel (den Mand, Rangerlederen ikke havde til sin Raadighed, *vor Ann.*) og

ved iøvrigt ikke at have iagttaget de andre i Reglementet anførte Sikkerhedsbestemmelser. Tiltalte blev for dette Forhold idømt en Bøde paa 300 Kr.

Et andet Tilfælde af noget lignende Karakter, vi er bekendt med fra de senere Aar, er følgende: Et Rangertog paa Københavns Havnebane paakørte et tospændigt Arbejdskøretøj, hvorved Kusken blev paaført Legemsbeskadigelser. Rangermaskinen kørte med 11 tomme Godsvogne mod Langebro. Den bageste Vogn skulde kobles fra udfor Vestmannagade. Rangerlederen flojtede »Stop«, da Rangertoget var passeret Overkørslen, og Toget standsede brat. Da Kusken paa Arbejdskøretøjet saa, at Overkørslen var fri, kørte han frem. Imidlertid skete der et Tilbageslag i Vognrækken, og den bageste Vogn ramte Arbejdskøretøjet, der nu befandt sig midt paa Sporet.

I Dommen siges der, at Tilbageslaget er muliggjort ved, at der kørtes med slække Koblinger.

Tiltalte har erklæret, at han ikke, forinden han gav Stopsignal, har erkyndiget sig om, at noget Køretøj var under Ud-kørsel, samt at han burde have været klar over, at den bageste Godsvogn kunde slaa lidt tilbage.

Retten kommer herefter til det Resultat, at Rangerlederen ikke har opfyldt de ham som Rangerleder paalagte Sikkerhedsbestemmelser i »Ordre Nr. 27 og 26«. Desuden siger Retten, at de foreskrevne Antal Bremses ikke har været betjent ifr. »Ordre Nr. 27«, og Tiltalte idømtes herfor en Bøde paa 40 Kr. til Statskassen foruden Sagens Omkostninger.

Disse 2 Domme viser klart, hvor vanskelig dette Personales Stilling er. *Fra Statsbanernes Side tilrettelegges Arbejdet saaledes, at de jævne Sikkerheds- og Ordensbestemmelser ikke kan respekteres.*

Men saasnart der sker en Ulykke og Straffeansvaret melder sig, saa udleveres den underordnede Tjenestemand. Ja, man ser endog, at *Statsbanernes Embedsmænd moder i Retten og afgiver det Skøn, at de*

gældende Rangerbestemmelser kunde have været iagttaget, selv om Arbejdet vilde have taget længere Tid. Ja, det er jo netop Sagen, at Arbejdet vilde have taget længere Tid med det samme Personale, vel mere end dobbelt saa lang Tid, hvis de gældende Rangerbestemmelser skulde have været iagttaget — det gælder i begge disse Tilfælde. Men de paagældende Overordnede, hvem de er, ved vi ikke, oplyste ikke Retten om, at det nævnte Arbejde ikke maatte tage længere Tid, fordi Statsbanerne vilde have det udført paa den kortere Tid — og med det begrænsede Personale. Nej, Ansvarret maatte Rangerlederen tage paa sin Kappe.

Som det er gaaet i disse, saaledes er det gaaet i en Række andre Tilfælde.

Vi skal nu kort referere en Straffesag fra en Provinsby i Anledning af et Rangeruheld, hvorved en Lokomotivfører (Rangerfører) blev dræbt. Den ansvarshavende ved denne sørgelige Ulykke var en Portør, som ledede Rangeringen. De nærmere Enkeltheder ved Ulykken var følgende: En med Tommer belæsset Aak-slet Godsvogn skulde rangeres ud til en Bro i Hovedsporet. Arbejdet blev foretaget paa den Maade, at Maskinen kørte baglæns og trak Vognen efter sig. Det var Hensigten, at Maskinen, forinden den naaede et Sporskifte, der stod til Forbindelsesspor, skulde frakobles Vognen, saaledes at Maskinen satte Fart paa og løb ind paa Forbindelsessporet, hvorefter der skiftedes, og Vognen ved den Fart, den havde faaet, løb videre ad Hovedsporet til Bestemmelsesstedet.

Denne Fremgangsmaade anvendes hyppigt for at spare Tid, men her gik det galt. Vognen havde faaet for stærk Fart, den kom saa tæt efter Maskinen, at Sporet ikke kunde skiftes, og Følgen blev, at den løb ind paa Forbindelsessporet, hvor Maskinen havde sagtnet Farten, og tordenede mod denne. Føreren blev ved Sammenstødet klemt ind mod Kedlen og blev saa stærkt forbrændt, at han afgik ved Døden.

Ved Sagen, hedder det i Dommen, er der fremlagt *Eksemplarer af Statsbanernes Ordresamling, af hvilken det fremgaar: At Til- og Frakobling som Regel skal ske, medens Vognene holder stille. At det ubetinget er forbudt at rangere med slækkede Koblinger* for at afkoble under Farten og lade Lokomotivet gaa ad et Spor og Vognene ad et andet. *At Rangerlederen skal vælge sin Plads saaledes, at han er i Stand til at overse det mest mulige af den Strækning, der skal befares, samt, at Rangerlederen er ansvarlig for at Arbejdet udføres med Omsigt, Nøjagtighed og efter de foreskrevne Regler.*

Tiltalte har bl. a. gjort gældende, at der paa det paagældende Tidspunkt var saa stor Travlhed, at det gjaldt om at blive færdig i den kortest mulige Tid.

I Dommen siges der, at selv om Tiltaltes Forklaringer i det væsentligste maa anses bekræftet, findes han dog at have gjort sig skyldig i et efter Straffelovens Prgf. 198 strafbart Forhold, hvorefter han vil være *at ikende en Straf paa en Maanedes simpelt Fængsel.*

En anden Straffesag, ligeledes fra en Provinsby, rejstes mod en Portør, Rangerlederen, paa Grund af en indtruffen Ulykke, hvorved en Hjælper (Stationsarbejder) fik sit ene Ben knust.

De nærmere Omstændigheder var følgende: Tiltalte kørte et Træk paa 20 Vogne ind paa et langt Rangerspor. Maskinen skubbede Vognene foran sig. Under Kørslen havde Tiltalte og Hjælperen taget Plads paa hver af den bageste (i Kørsretningen forreste) Vogns forreste Buffer. Et Sporskifte stod imidlertid skiftet til et Sidespor, paa hvilket der henstod Vogne. Rangertoget var i stærk Fart; da Rangerlederen oplagede Faren, fløjtede han gentagne Gange Stopsignal, som dog ikke blev hørt fra Lokomotivet. Da Toget var nær Sammenstødet, opfordrede han Hjælperen til at springe af. Hjælperen tøvede hermed paa Grund af Farten. Selv sprang Rangerlederen saa af og rullede flere Gange rundt, men fik dog

nu paany fløjtet saaledes, at det hørtes paa Maskinen. Sammenstødet var dog uundgaaeligt, og Hjælperen, der havde rejst sig op paa Buffen, fik, idet Vognene tørnede sammen, sit ene Ben knust.

Ved Retten var fremlagt Eksemplar af Statsbanernes Rangerbestemmelser, af hvilke det fremgik, at Arbejdet ikke i det foreliggende Tilfælde var foregaaet efter de foreskrevne Regler, bl. a. havde Rangerlederen ikke valgt sin Plads saaledes, at han straks var i Stand til at standse Toget.

I Dommen siges der, at Tiltalte under de foreliggende Omstændigheder ved Uagtsomhed er blevet væsentlig medvirkende Aarsag til den Stationsarbejderen tilføjede Legemsbeskadigelse, hvorefter han vil være at anse efter Straffelovens Paragraf 207 med en Straf, der findes at kunne bestemmes til simpelt Fængsel i 14 Dage.

Vi skal sluttelig mellem de foreliggende Straffesager omtale et Ulykkestilfælde, der skete paa Forbindelsesbanen mellem Havnebanen i København og Amagerbanen. Et Rangertog kom kørende fra Langebro mod Amagerbro, og en lille Dreng blev overkørt og dræbt.

I Dommen hedder det: Umiddelbart før Toget naaede Overskæringen paa Artillerivej løb 2 Drengene Syd fra ad det venstre Fortov over Sporet foran Toget, foran hvilket der ikke gik nogen Togbetjent med Flag. Bag efter dem løb en 3-aarig Dreng, men naaede ikke over Sporet, idet han, som da befandt sig midt paa Fortovet, blev ramt af Lokomotivet og overkørt af dette samt af nogle af de efterfølgende Vogne. Drengen afgik ved Døden.

Det hedder videre i denne Dom bl. a.: *At der ikke ved de af Statsbanernes 1ste Distrikt under 1. Juli 1917 udfærdigede Forsigtighedsregler, at iagttage ved Tjenesten paa Københavns Havnebane, var foreskrevet, at den paagældende Forholdsregel skulde bringes i Anvendelse ved Overskæringen paa Artillerivej, hvil-*

ket først blev paabudt efter Ulykkestilfældet, kan ikke tilstrækkelig undskyldes ham (Rangerlederen). Thi ifølge de foreliggende Oplysninger maa det antages desuagtet at have staaet — eller i hvert Fald burde staa — ham klart, at Togene ikke paa betryggende Maade kan føres over Artillerivej uden iagttagelse af den omhandlede Forsigtighedsregel. Tiltalte blev idømt en Bøde paa 300 Kr.

Denne Dom er for saa vidt interessant derved, at den viser, at Domsmyndighederne, selv i de Tilfælde, hvor Banerne ikke har nogen Sikkerhedsbestemmelse at henvise til, som Tjenestemanden har overtraadt, alligevel giver Tjenestemanden hele Ansvar for Ulykken, og kun mellem Linierne tildeler Statsbanernes Administration en mild Bebrejdelse for det, den har forsømt.

Vi har ved at nævne disse Domme ønsket at stille vore Medlemmer Ansigt til Ansigt med det alvorlige Ansvar, de paatager sig ved ikke nøjagtigt at følge de af Administrationen givne Forskrifter. Vi maa stærkt understrege Nødvendigheden af at udvise den største Opmærksomhed overfor disse Sikringsbestemmelser; de er givet for at beskytte Liv og Gods, og de maa naturligvis ikke overtrædes. Vi gør opmærksom herpaa særlig nu, hvor Tjenestemænd inddrages og Arbejdet gøres mere enerverende og forhastet end hidtil. Under slige Forhold er det dobbelt nødvendigt at iagttage Sikkerhedsbestemmelserne. Under saadanne Vilkaar vokser Faren selvfølgelig i høj Grad, og Personalets Ansvar og Risiko forøges. Personalet maa imidlertid være klar over, at Overholdelsen af de givne Bestemmelser kan medføre Tabet af visse smaa Pusterum i Arbejdet, men dette Offer er ikke for stort paa Sikkerhedens Alter. Der maa sikkert ogsaa løbes flere Skridt, end naar Arbejdet foregaar mindre regelmæssigt, men heller ikke det bør forhindre en forsvarlig Arbejds metode — selve Arbejdstempoet maa naturligvis blive det samme som hidtil,

det vil være lige saa uforsvarligt at sætte det ned, som det er at tilsidesætte Sikkerhedsbestemmelserne, og vi vilde i allerhøjeste Grad beklage, om det kunde siges, at nogen af vore Medlemmer viste mindre Energi i deres Tjenestes Udførelse end tilforn.

Foruden de ovenfor omtalte Domme, der kun er et lille Udpluk af Bunken, foreligger der en Mængde Bødestraffe, som Administrationen selv har tildelt Tjenestemænd, hovedsagelig Rangerledere. *Der idømmes Bøder for at have rangeret med Stød*, hvorved Inventaret i Sovevogne beskadiges, og der henvises til det absolute Forbud, der er givet mod at rangere fremmede Vogne med Stød. Der gives Bøder *for at have rangeret med Stød mod en Batterivogn*, som beskadiges, og der henvises til, at *denne Fremgangsmaade strider imod de givne Regler*. Der idømmes Bøder for i Strid med Reglerne *ikke at have standset Rangertog foran Sporskifte, saafremt den paagældende Post ikke viser Signal o. s. v. o. s. v.*

Saasnart der sker et Uheld, er Statsbanerne der med det samme og paaviser, at Reglerne i det givne Tilfælde paa et eller flere Punkter er overtraadt. *Disse Paataler maa ogsaa være et alvorligt Varsko til Personalet om at høre op med denne utidige Overskridelse af de foreskrevne Regler, som selvfølgelig maa respekteres*, og i ganske særlig Grad maa efterlevs jo færre Folk der er om at udføre Arbejdet.

Vi har i det foranstaaende beskæftiget os med det Ansvar, Personalet har overfor Gods, Materiel og Menneskeliv. Men der er et andet og lige saa stort Ansvar, de har, og som de ikke er tilstrækkelig opmærksomme overfor, og det er *Ansvar for eget Liv og Førlighed*. Husk stadig paa, derude paa Arbejdspladsen mellem Sporene og det tunge Materiel, *at Fabrikanterne af kunstige Lemmer har den største Klientel mellem Banernes Tjenestemænd, og netop blandt vore Medlemmer*. Det er i »Jernbane-Tidende«, at

Bandagisterne placerer deres Annoncer — vel vidende om, at blandt dens Læsere findes Kunderne.

Og husk dernæst paa alle de døde Kammerater, som sank sammen mellem Bufferne, alt for ofte fordi de var for ivrige efter at forcere et Arbejde frem — og for lidt opmærksomme paa de Sikkerhedsforskrifter, som Statsbanerne har givet.

Alt dette tilsammen bør absolut tilskynde Tjenestemændene til at respektere Sikkerhedsbestemmelserne og aldrig lade sig forlede til at sætte Sikkerheden til Side for at faa en Bevægelse tilendebragt nogle Minutter hurtigere, end den regelmæssig kan tilendebringes.

INDSENDT SKRIVELSE OG SVAR

Foranlediget af mange Henvendelser har Foreningen under 30. Marts d. A. indsendt følgende Skrivelse:

Gennem en Aarække har der været anstillet forskellige Forsøg med skraatstillede Vinduer i Forvæggen paa Lokomotivernes Førerhus for derved at søge afhjulpet den Ulempe, som Lysreflekset fra Fyrdøren er for Lokomotivføreren under Udkigget; ingen af de anstillede Forsøg har imidlertid vist det tilsigtede Resultat, og da et godt og sikkert Udkig under Fremførelse af Togene er af den allerstørste Betydning i sikkerhedsmæssig Henseende, tillader Foreningen sig herved at anmode Herr Maskindirektøren om der maa blive anstillet Forsøg paa ad andre Veje at naa til, at den oftnævnte Ulempe, som Lysreflekset fra Fyrdøren er for Udkigget, afhjælpes.

Foreningen skal i denne Anledning tillade sig at foreslaa, at der som Forsøg paa Fyrdørene anbringes en Stjerneventil, saaledes at Fyrdøren under Korselen kan holdes lukket, en saadan Foranstaltning vil efter Foreningens Mening bevirke en Formindskning af Lysreflekset, idet Lyset fra Fyret, naar der ikke fyres, kun vil have Adgang gennem Stjerneventilen og derved kun afspejle sig paa et meget begrænset Omraade paa Tenderens Forvæg, og formentlig vil Tilbagekastningen af Lyset herfra ikke kunne naa Udkigsrunderne.

Endelig finder Foreningen Anledning til at foreslaa, at der paa nye Lokomotiver foretages Forsøg med andre Typer af Fyrdøre end de nu

anvendte f. Eks. Forsøg med Fyrdøre af Typen »Markotti«, hvorved Lysreflekset ganske bortfalder.

Haahønde paa Herr Maskindirektøren vil tage det her anførte Forhold under velvillig Overvejelse, forventer Foreningen til sin Tid Herr Maskindirektørens Udtalelse om Sagen.

Ærbødigt
P. F. V.
Rich. Lillie.

*Til Herr Maskindirektøren, Generaldirektøren
for de danske Statsbaner.*

Den 13. Juni d. A. modtog man følgende Svar:

Under Henvisning til Foreningens Skrivelse af 30. Marts d. A. (J. Nr. 1522) angaaende de Ulemper for Udskigget, som forårsages af Lys-skæret fra Lokomotivernes Fyrdøre, meddeles herved, at man foreløbig forsøgsvis har udstyret Fyrdørene paa Lokomotiverne Litra C 717, Litra D 839, Litra G 623, Litra K 567 samt Litra O 307 og 311 med en bevægelig Skærm, som forventes at kunne medføre en Forbedring af det paaklagede Forhold.

FRA EN REJSE I RUSLAND

(Fortsat.)

Saa var vi inde i det store, fremmedartede og omstridte Land, hvor Blodet har flydt under Krig og Revolution, hvor Folket har lidt under et forhadet Regimente, saa Hadet mod Undertrykkerne i 1917 naaede sit Højdepunkt og resulterede i den blodigste af alle Revolutioner, der slog i Stykker, hvad Krigen havde levnet. Den tog sin Begyndelse i Leningrad og bredte sig derfra over det ganske Rusland, indtil hele Magten var i Arbejderpartiets Hænder. Skønt det fristende deri, skal jeg ikke her komme ind paa Revolutionens Aarsag og Forløb, men henviser til, hvad der af Litteratur foreligger om den Begivenhed.

Der er kun en god Times Jernbanekørsel fra Grænsen til Leningrad, hvor vi ankom Kl. 13,10 og blev modtaget af en imponerende Menneskemængde paa Banegaarden med en Modtagelseskomite i Spidsen. Straks Toget standse, lød Hurraraab, og et Orkester intonerede »Internationale«. Efter Udveksling af Velkomsttale og Tale af Præsidenten for Nordisk Jernbaneunion, Forslund, kørte vi i de ventende Biler til Hotel Europa paa Newskiprospektet, hvor vi skulde bo under Opholdet i Leningrad. Vi blev i ikke ringe Grad imponerede af Indkvarteringsforholdene paa dette Leningrads

største og fineste Hotel med Verdensberømmelse fra Czartiden, og var ligesom ved at føle os som Standspersoner. Som der med Hensyn til Indkvartering over alt blev sørget for Delegationen paa allerbedste Maade, saaledes ogsaa med Hensyn til Maaltiderne, der bedst kan sammenlignes med det Traktement, man faar paa et godt tysk Hotel, som Regel altid Suppe af forskellig Tilberedning som første Ret, deretter Steg, Fisk eller Omeletter, som Russerne er Mestre i at tilberede.

Morgenmaaltiderne, der som Regel først indtages opad Formiddagen, bestod som oftest af en varm Ret, Æg og Skinke samt de specielle russiske Rariteter, Kaviar og Stør, samt The.

The er Russernes Nationaldrik som Kaffe er vor, men den serveres altid med en Skive Citron i. Af Drikke til Afhjælpning af Tørsten finder man overalt i Rusland forskellige Mineralvande (Azan) og en mild god Ølsort lig vor Pilsnerøl (Pivo) meget velsmagende og uden stort Alkoholindhold.

Som Gæster hos Præsidiets for de russiske Jernbaner var det i særlig Grad alt, hvad der angik de ved Jernbanerne beskæftigede Mennesker, deres Levevis og Arbejdskaar, samt deres Styre- og Organisationsformer, vi havde Lejlighed til at studere.

Jernbanerne er delt i 26 Afdelinger med hver sin Centralkomitè, der atter nedad forgrener sig i Underafdelinger af forskellig Navn, for at ende i et meget stort Antal Pladskomiteer spredt ud over Landet. (Den nøjagtige Angivelse af hele Organisationens Struktur og Virkemaade, vil, som anført, fremkomme i Pjeceform).

Indenfor Organisationerne og som et Led i disse har Arbejderne overalt dannet Klubber (under Sovjetstyre er alle Arbejdere Kammerater fra øverst til nederst). Disse Klubber har et stort Program med Hensyn til Oplysning og Dygtiggørelse af alle indenfor disse Sammenlutninger.

I rigtig Erkendelse af Skolens Værdi for den opvoksende Slægt har man overalt oprettet Børneskoler, drevet efter det Princip, at Barnet selv vælger sine Fag ud over det selvfølgelig, at kunne læse og skrive. Saa snart det lader sig gøre, er Tanken at indføre almindelig Skolepligt. Men naar man erindrer, at før Krigen og under det gamle Regimente kunde kun 10 à 15 pCt. af hele Ruslands Befolkning læse og skrive, saa forstaar man den Energi, hvormed Klubberne har arbejdet for gennem Ungdomsskoler at bibringe de alt opvoksende Unge de mest mulige og alsidige Kundskaaber, der var nødvendige for at finde Lederemner indenfor selve Arbejderklassen. Af disse Ungdomsskoler

findes der nu mindst lige saa mange som der eksisterer Klubber, og de indgaar som et Led i hele Planen for Undervisningen, idet de Børn, der i Børneskolen har vist særlig Lyst og Evne, fortsætter gennem Ungdomsskolerne op til de højere Lærestalter til Uddannelse som Ingeniører, Læger, Jurister, Arkitekter o. m., samt Specialuddannelse som Ledere indenfor Styret.

Som øverste Led i Ledelsen staar Præsidiets for de samlede russiske Jernbaner.

Om det var en Tilfældighed, at det første vi i Leningrad officielt præsenteredes for, var en af Jernbaneklubbernes Børneskoler, ved jeg ikke, men det forekom mig at ligge noget symbolsk deri, da man Gang paa Gang under hele Rejsen stiftede Bekendtskab med den Energi, hvormed man fører Undervisningen og Oplysningen frem og kunde konstatere Resultater deraf, i særlig Grad paa de unge, som før Krigen og Revolutionen var Analfabeter.

I Børneskolen fandtes et rigt og mangedelt Undervisnings- og Anskuelighedsmateriale, som muligvis ikke i sin Helhed vilde kunne staa for vor hjemlige Sagkunds Kritis. Men man maa tage i Betragtning, at Skolevæsenet i Rusland kun er i sin Vorden og har mange Vanskeligheder at kæmpe med. Man har ofte i Skrift og Tale fundet den Paastand fremsat, at den almene Russer er af en noget stiv og uinteresseret Natur, der er tilfreds, naar han har Brødet og lidt Vodka en Gang imellem. Dersom denne Karakteristik nogensinde har passet, saa gør den det ikke mere. Ved at færdes blandt det russiske Folk modtager man meget mere Indtryk af Intelligens og Interesserethed parret med mange synlige Beviser paa Dytighed og Opfindingsgeni.

Maaske ligger der noget vegt og godmodigt i den uoplyste Russers Natur, der gør, at han er let at lede.

I Leningrad møder man, maaske mere end i nogen anden By i Rusland, de synlige Minder om Krigen og Revolutionen. Revolutionen tog som bekendt sin Begyndelse i denne By i Oktober 1917.

Fra Peter Pauls-Fæstningen, der er beliggende lige overfor Vinterpaladset paa den anden Side Nevaen, er der skudt med Kanoner og Mitrailløser mod dette, og Mærkerne er mange og store. I Gaderne har Kanoner og Maskingeværer pyntet mange af Husenes Facader, ligesom Ilden har øvet sit Hærværk, hvilket de mange tomme, sorte Vinduesaabninger fortæller om. En Borgerkrig er vel noget af det værste der kan ske i et Land, og frygteligt maa Tilstanden i Leningrad have været for baade »Røde« og »Hvide«. Derom vidner endnu saa mange Ting.

Gaar man hen paa den røde Plads eller

Revolutionspladsen paa et stort Torv, saa fortæller Gravene der, om hvilket stort Tal af Menneskeliv Revolutionen har kostet. Gravepladsen er smukt anlagt med Græsplæner isprængt Rosenpartier. Over Personer, der i særlig Grad har udmærket sig i den røde Arm, er der sat Gravstene med Navn. Hele Pladsen omgives af en smuk Stensætning tilhugget i Granit.

Mellem alle Leningrads store smukke Bygningsværker dominerer Vinterpaladset og Indkørselen til Pladsen, hvor det ligger. Paladset, der har en mægtig Udstrækning, er, hvad de fleste vist ikke har tænkt sig, rødbrun af Farve og tager sig stolt ud paa den store Plads. Det har efter alle Beretninger rummet en Overdaadighed af Pragt. Men der paastaas uden virkelig Smag i Sammenstillingen. Nu fungerer Slottet udelukkende som Museum.

Naar man saa ofte i Pressen har læst om Salget af Kronjuveler og andre af Czartidens Kostbarheder, saa faar man ved Besøg paa Museer og Samlinger en Tvivl om Rigtigheden heraf. Hvad Kronjuvelerne angaar, kan man selvfølgelig intet konstatere, af den simple Grund, man ingen Rede har paa disse Ting. Men dersom der fandtes mere af Kostbarheder, Guld- og Sølvsaager af alt hvad nævnes kan fra de mindste Smykker til de største Ting i Vaser og Pokaler, mere eller mindre besatte med ægte Diamanter, end der endnu findes paa de Museer og Samlinger, vi havde Lejlighed til at se; saa maa jeg sige, at det nærmest maatte virke modbydeligt paa Mennesker, der evner at se gennem Glansen, og man nødes til at gøre den Indrømmelse, at Brød i visse Tilfælde er mere værd end Guld.

Til al Revolutionens Ødelæggelse kom saa den Ulykke, at Nevaen i ca. en Maaned gik over sine Bredder og satte Leningrads Gader under Vand. Dette bevirkede mange Steder dybe Sænkninger, som endnu ikke er blevet udbedret. Tilsammen har det anførte den Virkning, at den iøvrigt saa smukke By ser nuget medtaget ud. Skønt vi ved Bilture rundt i Byen konstaterede, at der arbejdes med Kraft paa Udbedring og Genopbygning, er der meget tilbage at indhente, men paa den anden Side maa man indrømme, at Vanskelighederne er, om ikke uovervindelige, saa dog haarde Realiteter at slaas med.

Vi aflagde Besøg paa Jernbaneledelsens Kontorer, hvor vi forevistes det System, hvorefter selve Toggangen foregaar og ledes. Alle Meldinger Toggangen vedrørende modtages paa Kontorer, der hver har sit Omraade at lede, herfra bestemmes Krydsninger og alt Toget vedrørende, Forandringer i Togets Belastning og Hastigheder. Alle Meldinger modtages og

alle Ordre gives ved Hjælp af Radio med Højtaler.

Med Hensyn til Signalsystem og Sikringsanlæg synes man Rusland har en Del at indhente, hvorimod det rullende Materiel er i god Stand, solidt og godt vedligeholdt, hvilket gælder baade Lokomotiver og Vogne. At ogsaa Sikkerhedssystemet trods sine formentlige Mangler virker upaaklageligt, fik vi to Gange et for os og de øvrige Rejsende glædeligt Bevis paa.

Leningrad havde før Krigen godt 2 000 000 Indbyggere, men har for Tiden kun $1\frac{1}{4}$ Mill. Dette har sin Forklaring i to Forhold. Byen var som bekendt den Gang Residensstad og beboedes i højere Grad end nogen anden By i Rusland af Aristokratiet, samt meget rige og velhavende Folk, der, det blev klart, at Revolutionen vandt frem, saa hurtigt som ske kunde forlod Byen og Landet, og reddede hvad der kunde reddes af rede Penge, Værdipapirer og andre Værdisager, men lod saaledes deres faste Ejendomme i Stikken.

(Fortsættes).

REJSEN TIL WESTFALEN

(Fortsat).

De afsigtede, vaskede Smaakul anvendes i Gruben »Zollverein« til Koksbrænding. Ude i fri Luft ligger 120 Koksovne af ildfaste Sten sammenbygget Side om Side og danner et saakaldt »Koksbatte«. Da Kul er et meget daarlig Varmeleder, har man for at opnaa den fornødne Varmegrad, ca. 1000 ° inde i Kullene, paa den kortest mulige Tid bygget flade Ovne, ca. 0,7 m brede, 2,5 m høje og ca. 10 m lange, som benyttes skiftevis i den ene eller den anden Halvdel af Længden. Mellem og under Ovnene er bygget Ildkanaler, hvori en Del af Koksovgassen forbrænder blandet med Luft, som forinden ophedes i den Halvdel af Ovnen, der ikke benyttes. Paafyldningen sker fra en dertil indrettet Vogn, der kører paa Skinner ovenpaa Ovnene, som derefter tilmures med Ler. Under Paafyldningen kan det ikke undgaas, at en gulig Røg forlader Ovnen gennem en Skorsten ud i det fri, og de deri indeholdte Produkter gaar tabt; for at undgaa dette Energitaab paatænker man at indsuge denne Røg ved Hjælp af Dampinjektorer og anvende den. Det var en hel Anskuelsesundervisning i Værdien af de Produkter, der fra en Forbrænding kan gaa til Spilde gennem en Skorsten.

I Løbet af 24 Timer er Kulkagen gennemglødet og skydes derefter som Koks af en Maskine gennem Ovnens Endedør ud paa en Rampe og oversprøjtes med Vand, til den er afkølet.

Derved skiller Kokskagen ad i brugbare Stykker, som styrtes fra Rampen ned paa Jernbanevogne.

I Koksbatte produceres 12000 m³ Gas hver Time med en gennemsnitlig Varmeværdi af 3800 V. E. pr. m³. Deraf bruges 6000 m³ til at ophede Koksovnene og 6000 m³ i Gasmotorer til Udvikling af Elektricitet.

Gassen, som udvikles ved Forbrændingen, gaar fra Ovnene gennem et fælles Rør, der til Dels er fyldt med Vand, som afkøler Gassen noget og udskiller en Del af Tjæren. Derfra til en Køler, hvori den afkøles ca. 15 °, og der udskilles Naftalin, Ammoniakvand og det meste af Tjæren, som endnu findes i Gassen; videre suges Gassen af en Pumpe gennem en Stødkondenser, der udskiller Resten af Tjæren, og gennem Vaskeren, der udskiller Resten af Ammoniakken. Ammoniakvandet behandles først med Kalk, derefter med Svovlsyre og giver saa Gødningsstoffet Ammoniumsulfat. Den for Tjære og Ammoniak befrie Gas indeholder store Mængder Benzol, der ogsaa er en Bestanddel af Tjæren og anvendes meget i den kemiske Industri (Farvefabrikation). Benzolen udskilles fra Gassen ved Behandling med visse Tjæreolier, hvorfra den igen udskilles ved Destillation, d. v. s. at Væsken, som skal destilleres, føres gennem en Række Beholdere, der er opvarmet til forskellige Temperaturer, hvorved den Bestanddel af Væsken, som fordamper ved den laveste Temperatur, fordamper i den første Beholder, en anden Bestanddel fordamper i den næste Beholder, og saa fremdeles til hele Væsken er fordampet. Dampene afkøles og fortættes, og man har da de forskellige Produkter Benzol, Toluol og mange andre, som videreforarbejdes i kemiske Fabriker. (Se Lokomotiv Tidende for 1926, Nr. 4, Side 42, første Spalte.)

Blandt saa meget andet, vi kom til at staa over for, som maatte aftvinge os Respekt og Beundring, maa de fire Gasmotorer, der driver Dynamoer, som forsyner Værket med Elektricitet, omtales. Det er dobbelt virkende firtakt Motorer i Tvilling-Tandem-Anordning fra Firmaet Haniel og Lueg, Düsseldorf. Hver Motor har altsaa fire Cylindre, to og to i samme Akse bag hinanden med fælles Stempelstang. Kraften overføres til en fælles Aksel, der driver Dynamoen, som er anordnede mellem Cylinderparrene. Med en Cylinderdiameter paa 1150 mm og 1300 mm Slag og 94 Omdrejninger pr. Minut udvikles ca. 5000 HK. af hver Motor. Ved at anvende Gassen som Drivkraft i Motorer fremstilles en kw^t af 1 m³ Gas, men denne fordelagtige Anvendelsesform forudsætter ogsaa en god Rensning af Gassen, der ellers angriber og ødelægger Cylindre, Stempler o. s. v. Til Køling af Motorerne findes et Køleanlæg, der afkøler

850 m³ Vand i Timen. Den stærkt ophedede Forbrændingsgas (Udstødet) fra Motoren anvendes i et særligt dertil bygget Kedelanlæg, hvor den udvikler 1 kg Damp, overhødet til 350 ° pr. kw.

Som Drivkraft til Skaktelevatorerne anvendes hovedsagelig Damp. I hver Maskinhall findes en tocyklindret Dampmaskine med en Kraftfyldelse af 3000 HK, der drejer Tovtromler, hvorfra Elevatorovet løber op over Tovskiven i Elevatorartaarnet og ned i Skakten. Elevatorovførelsen har sin Plads i Maskinhallen; han modtager gennem en Maskintelegraf og Klokkeringning Meddelelse om den ønskede Op- eller Nedfart. Paa Tovet og Tovtromlen findes Mærkpile, der lige ud for hinanden tilkendegiver Elevatorens Plads i Skakten.

Med Lamperne, som Grubearbejderne bruger ved Kulbrydningen, føres en meget effektiv Kontrol; hver Mand har sin bestemte Lampe, som kun udleveres mod Afgivelse af et Nummertegn. Der anvendes to Slags: Olielamper, de såkaldte Sikkerhedslamper, og elektriske Lamper, som begge i Formen er beregnet paa at anbringes hvorsomhelst. Om Olielampens Flamme er anbragt et cylindrisk Glas, og over dette et fint dobbelt Kobbertraadsnet, som ikke hindrer Luftens Til- og Afstrømning, men paa Grund af sin store varmeløsende Evne afkøler den udstømmende Luft saa meget, at den ikke kan antænde eksplosiv Luft udenfor Nettet. Den elektriske Lampe lyser bedre ved Hjælp af et opladet Akkumulatorbatteri; den brænder 16 Timer, men er meget tung, og saa mangler den en Egenskab, som Olielampen har, at Olielampen efter Flammens Udseende tilkendegiver Grubeluftens Indhold; bliver Flammen svagere, er det et Tegn paa, at Luften indeholder Kulsyre o. l., som er uskikket til Aandedrættet, og hvis der uden om Flammen viser sig en større eller mindre, svagt lysende Hætte, saa indeholder Luften Grubegas, og Arbejderne skjuler da Lamperne under Jakken og fortrækker, indtil den belemrede Grubegang er udluftet.

Foruden det allerede nævnte blev Lokalerne og Indretningerne til Arbejdernes Forsorg forevist os, deriblandt de store Badehaller og de ejendommelige luftige Omklædningshaller, hvori den enkelte Arbejders Tøj hænger i en Bøjle 10—15 m oppe i Hallen, og hejses ned ved, at den, som Tøjet tilhører, med en Nøgle aabner Hejsemekanismen, som sidder paa Væggen.

Efter denne interessante Rundgang var vi Grubeværkets Gæster til en udmærket Frokost i Kasinoet, ved hvilken Lejlighed der veksledes Taler mellem Værter og Gæster.

Derefter kørte vi til Briketfabrikken »Königin Elisabeth«. Der fik vi Løsning paa det Spørgsmaal om Briketterne, som saa ofte har

lydt blandt Lokomotivmændene: »Hvorledes mon de egentlig laver dem?« — De vaskede Smaakul og Kulsmuld behandles først i en ophedet Tromle for at tørres og ophedes; derpaa tilsættes Kullene 7 pCt. pulveriseret Jordbøg, der er et Produkt af Tjæren, som indvindes ved Koksbrændingen, og det hele blandes i Blandingsstrømmer og -snegle. Derfra ledes Massen til en cirkelformet Ovn, hvori det omtrent ved Ovnens Centrum løber ud paa et leddelt Transportbaand, der fra Centrum løber i Snegleform ud mod Ovcirkelens Periferi. Ved Siden af Ovnen i direkte Forbindelse med denne brænder et kraftigt Fyr, hvorfra Flammerne trækker hen over Briketmassen, som ved Transportbaandets omdrejende Bevægelse ophedes fra alle Sider. Naar den yderste Omgang er naaet, er Massen ophedet saa stærkt, at den er nær Antændelsestemperaturen og ledes derfra til Briketpresserne, hvor den med et Tryk af indtil 250 at presses til Briketter paa 10.7, eller 5 kg — som hovedsagelig anvendes til Fyring i Lokomotiv- og Skibskedler — eller til Ægbriketter til Husholdningsbrug. Fra Presserne glider de varme »friskbakte« Briketter ned mod Jernbanevogne og stables til Forsending. De største Briketer er beregnet til Eksport med Omladning undervejs. Det er faste, holdbare Briketter, der fabrikeres; de smuldrer ikke selv efter aarelang Paavirkning af Luft og Vand. Af Brikettens Brændeværdi fik vi det bedste Indtryk ved at se dem brænde i det omtalte Fyr; de buledede ud og antog Formen som et Blomkaals-hoved, ligesom vi kender det fra de bedste Walskul.

Om Aftenen var vi Kulsyndikatets Gæster til en Middag i »Stadthalle«, ved hvilken Hr. Direktør Gastroch, Kulsyndikatet, præciderede. Direktøren udtalte sin Glæde over vor Nærværelse med det Haab, at vi i Ruhr maatte faa uddybet vor Kundskab om den store Faktor i Jernbandedriften: Kullene. Vor Formand, Hr. Lillie, takkede for den megen Imødekommenhed og Gæstfrihed, der var vist os, og udtalte endvidere vor Beundring af den tekniske Snille og Foretagelse, vi havde set, og sluttede med en Tak for de smukke Erindringsgaver, som ved hver Kuvert var fremlagt til Rejsedeltagerne.

Senere forevistes en Film efter et Indledningsforedrag af Hr. Diplomatingeniør Barth. Filmen gengiver en Flyvetur over hele Ruhr-distriktet samt Bjergværksdrift saavel over som under Jorden; den skal jeg dog ikke komme nærmere ind paa, da der er Haab om, at vi kan faa den forevist her hjemme. Det vil jeg meget anbefale.

Den næste Dag tog hele Selskabet pr. Auto til Grubeværket »Friederich Heinrich« og fik en meget interessant Køretur afvekslende mel-

lem By og Land gennem Müllheim—Duisburg—Homburg og over flere Rhinbroer. Det traf sig saaledes, at der netop den Dag fejredes en katolsk religiøs Fest, Kristi Legemsfest, med store Processioner til Hest og til Fods med vajende Fjerbuske, Faner og Bannere, Processioner af blomstersmykkede Børn; pyntede Husfacader o. s. v.

Paa »Friederich Heinrich« deltes vi i to Hold og besaa Værket. I det store Hele foregaar Kulindvindingen og -forarbejdningen som beskrevet, dog anvendes Gassen fra Koksornene ikke i Gasmotorer, men i et Dampkedelanlæg, hvortil Gassen til hver Kedel føres gennem to 3" Rør. Den udviklede Damp anvendes i Damp-turbiner. Nyttetvirkningen af Gassen i Damp-turbiner og Gasmotorer er som Forholdet 2:3, men i det første Tilfælde anvendes Gassen uden Rensning; i Gasmotorer derimod maa man foruden Gassens Rensning ogsaa regne med større Reparationsudgifter.

Efter en solid Frokost i Friederich Heinrichs meget smukke Kasino, der ligger lige overfor Grubeværket paa den anden Side af en hyggelig Villavej, saa vi de kønne Boliger for Grubens Funktionærer, baade førkrigs og efterkrigs. Det er stilfulde Villae med Have, beregnet til to Familier, men man undgaar ikke at bemærke, at den økonomiske Misère efter Kri-gen ogsaa har sat sit Præg dér.

Om Eftermiddagen fik vi en lærerig Sejl-tur paa Rhinen. Vort Udgangspunkt var Duisburg-Ruhrort, en Havneby paa 248 000 Indbyggere med Verdens største Flodhavn. Man staar overfor en Havne- og Flodtrafik, som man vanskelig kan tænke sig, naar man ikke har set den. Havneanlæg, lange Kajer med Fabrikker, Jernbanespor og Kraner, deriblandt en Række af Kulsyndikatets Kraner, som vi saa dem i Hamborg og omtalte dem; hvert tredje Minut tømmer en saadan Kran en Jernbanevogn for sit Indhold af Kul. Videre langs den egentlige Rhin forbi Jernværker, Kobberværker, Skibsværfter og kemiske Fabrikker ud i landlige Omgivelser, grønne Marker med store »Somarker« (Forankringsmarker) og et varitabel Familiebadeliv langs Flodbredden. Sejladsen besorges for en Del af Lastdampere, der saa ud til at være paa ca. 1500—2000 t, men mest af kraftige Slæbedampere med 3—4 meget store Løgtære paa Slæb.

Da vi kom tilbage til Havne, var Arbejdet ophørt, og nogle af Havnehugserbaadene — 17 i Tallet — laa i en »Klump« ved vor An-lægsplads. Store Mængder Kul forsendes fra Ruhr ad Søvejene: Rhinen, Dortmund—Ems—Nordsøkanalen, Hernekanalen, Lippekanalen m. fl.

(Fortsættes).



Valdemar Jørgensen.

Lørdag den 23. Juli afgik Lokomotivfyrbøder Valdemar Jørgensen, Gb., ved Døden ved et Ulykkestilfælde. Jørgensen, der var paa Tjenesterejse med Tog 71 til Køge for at afløse paa Rangerma-skinen der, blev paa L. Skensved Station kørt over af Tog 71. Hvordan Ulykken er sket er ikke kon-stateret. Efter Togs Afgang blev han fundet, men var død. Jørgensen blev kun 46 Aar gammel.

Det var med Venod Kolleger og Medansatte modtog Meddelelsen om Jørgensens Død, faa var mere afholdt end han, Kammerater vil altid min-des Jørgensen som den brave Kammerat, altid glad og veltillfreds, altid parat til at yde sine Kamme-rater Tjenester, og altid villig til at yde sin Hjælp, hvor en Kollega eller en Kollegas Efterladte var i Trang. Begravelsen fandt Sted Fredag den 29. fra det store Kapel paa vestre Kirkegaard og sjældent har man set et større Følge. Som Jernbanens of-ficielle Repræsentant var Maskiningeniør Capito modt.

Fra næsten alle Landets Afdelinger var Kranse med signerede Baand. Fra Aarhus, Helsingør, Roskilde, Gedser og København var Afdelingsfaner-ne sendt for at repræsentere ved Begravelsen, end-videre var Jernbaneforbundet og Remisearbejdernes Forbund repræsenteret ved deres Faner.

Fra Kapellet til Graven spillede Jernbanefor-bundets Musikforening. Ved Graven, hvor Jern-baneforbundets Sangkor sang, bragte Organisationens Formand den afdøde Kammerat den sidste Hilsen og Tak fra Organisationen og fra Kamme-rater og udtalte til Slut et Ære være hans Minde.

J. B.

SCT. HANS AFTEN PAA FERIEHJEMMET

St. Hansaftensdag spredte Solen sit lune Smil over Skambæk Strand; alt tydede paa en rigtig god St. Hansaften, som selvfølgelig for Feriehjemmet ikke skulde forløbe uden Fest-ivit. Allerede Dagen i Forvejen blev de første Forberedelser til Festen gjort, tre raske Loko-

motivmænd tog Tiggerstaven i Haand, Pose paa Ryg og vandrede til Kallundborg for at fremskaffe det nødvendige Brændselsmateriale til St. Hansblusset. Resultatet var godt, hjem bragte de tre Sække fyldte med Brændsel samt en Tjaretønde og en lille Pakke, hvis Indhold ikke endnu bør nævnes. Feriegæsterne blev glade, da de saa Resultatet. St. Hansaftens-blusset var altsaa garanteret, trods det at de sædvanlige Festarrangører ikke var der i Aar. Festudvalget kom til at bestaa af følgende: Lokomotivfører Konrad, Vamdrup, og Lokomotivfyrbøder Mortensen, Aarhus. Den 23. om Formiddagen gik Turen til Kohornet, hvor hele Selskabet, saavel Damer som Herrer, deltog i Opsamling af Grankogler og Kviste til at supplere det Dagen i Forvejen fremskaffede Brændsel til Baalet. Den for omtalte lille Pakke indeholdt Papirhuer til Damer og Børn og Næser til Herterne, som blev udleveret Gæsterne umiddelbart efter Teen St. Hansaften, grundet paa at alle Festdeltagerne skulde stille maskerede under Afbrænding af Blusset. Kl. 21 blev der ringet med Klokken, Dørene aabnedes, ud sprang Gæsterne maskerede bedre end ved Sæsonens største Karnevaller. Straks efter afmarscheredes der med Musik i Spidsen ned til Stranden, hvor Baalet var tilrettelagt. En Tale holdtes af Hr. Konrad, Vamdrup, som kort mindedes Fortidens Hekse, straks saas i det fjerne en Heks komme ridende paa et Korteskaft, hvis ene Ende var en brændende Fakkell, Heksen kom nærmere og nærmere og kredsede tilsidst Baalet, som straks antændtes, og Flammerne lyste klart mod den mørkegraa Himmel. Da Flammerne havde fortæret de sidste Rester af Baalet, gik Turen til Havestuen, hvor Resten af Aftenens Festlighed skulde foregaa i Form af Dans og en lille Forfriskning, Havestuen var, »takket være Damernes Snilde« smukt pyntet med lange Guirlander og Rosetter paa Lysekronen, alt lavet af rødt Kreppapir, saa Dansen foregik som i Rampelys. Kl. 22.15 hød Fru Anthonson paa en lille Forfriskning, der serveredes Is og Madeira. Bordet var smukt pyntet med Syrener og Grønt. Lokomotivfører Konrad, Vamdrup, takkede Gæsterne for den Indsats, de havde gjort, for at Festen kunde forløbe saa godt. Lokomotivfører Hansen, Sønderborg, talte for Feriehemmet og anbefalede Gæsterne at agitere blandt Kolleger, saa Andelene i en nær Fremtid kunde blive fordoblede. Derefter fortsattes Dansen til Kl. 0.30. Saaledes forløb St. Hansaften 1927 paa vort dejlige Feriehem. Det var en Aften, som sent glemmes af os, som var heldige at kunne deltage.

N. J. Horup, Ar. H.

STATSBANERNES PRIV. GENS. HJÆLPEKASSE

afholdt Onsdag den 20. Juli Generalforsamling i København. Der var mødt ca. 200 Kredsformænd fra alle Egne af Landet.

Formanden, Trafikinspektør Arn. Jensen, hød velkommen.

Pudserformand S. Jensen, Skanderborg, valgtes til Dirigent.

Formanden aflagde Beretning. Kassen har nu over 14 000 Medlemmer og ejer en opsøret Formue paa over 1 Million Kroner med over 54 000 Kr. i aarlig Rente. Kassen har i Aarenes Løb udbetalt over 2 Millioner Kr. ved omtrent 6 000 Dødsfald.

I de sidste 6 Aar har der været 1294 Dødsfald mod beregnet 1513. Kassen er nu saaledes stillet, at den i Fremtiden vil kunne udnytte Fordelene ved den billige Administration og Medlemmernes lange Levealder.

Efter det af Forsikringsraadet godkendte Udkast til Lovændringer vil Kassen fra 1928 kunne udbetale 600—540 Kr. beregnet efter Indmeldelsesalderen.

Efter en længere Forhandling, hvori bl. a. deltog Banearb. Dupont, Fredericia, Haandværkerne J. P. Christensen og M. P. Madsen, Aarhus, Rangermester Dybvang, Helsingør, Stationsforstander Bacher, Glyngøre, Assistent Malchou, Røde Kro, Kontrolørerne Uhrenfeldt, Fredericia, og Kjeldgaard, Roskilde, Overportørerne M. Jacobsen, Varde, og Jensen, Middelfart, Stationsforstanderne Holm, Tistrup, og Stenderup, Snekkersten, Maskinmester Jensen, Masnedø, vedtoges de foreslaaede Ændringer enstemmigt, ligesom man vedtog i de forstkommende Aars Arbejde at lægge Hovedvægten paa at søge gennemført Kontingentfrihed for de ældre Medlemmer.

HJERTELIG TAK

En hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mand Lokomotivfyrbøder Valdemar Jørgensens Død og Begravelse bringes herved alle ved Maskinafdelingen. En særlig Tak til Hr. Lokomotivmester Clausen og Lokomotivfyrbøder Bojesen for deres store Hjælpsomhed mod mig, hvilket er mig en Trost i min store Sorg.

Elna Jørgensen.

RETTELSE TIL
ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivførerkredsen:

Slagelse: Formandens Navn og Adresse rettes til: Axel Christian Kajberg, Villa »Solglimt«, Skel-skørvej.



Udnævnelse fra 1—8—27:

Lokomotivfyrbøder O. E. Zorn, Brande, til Lokomotivfører i Brande (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder H. R. Halnsen, Esbjerg, til Lokomotivfører i Brande (min. Udn.).

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1—8—27:

Lokomotivfører P. S. E. Millner, Gedser, til Københavns Godsbanegaard.

Lokomotivfører P. T. Boldrup, Brande, til Gedser.

Afsked paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31—10—27:

Lokomotivfører G. V. Bønnelykke, Københavns Godsbanegaard (min. Afsk.).

Lokomotivfører W. M. Thorson, Assens (min. Afsk.).

Lokomotivfyrbøder G. R. Jørgensen, Nyborg.

Dødsfald:

Lokomotivfyrbøder V. A. Jørgensen, Kbhavns. Godsbanegaard, den 23—7—27.



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.

Vesterbros Vinimport Absalonsgade 34

Tlf. Vester 4988

Tlf. Vester 4988

STØT VORE ANNONCØRER

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.

Hvor bor jeg, naar jeg kommer til København?

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

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

Ærbødigst Chr. Nielsen.

Forhen Atholdshotellet,
Colbjørnsensgade 29.

A. Larsens Eftfl., Skotøjsmagasin, Istedgade 57.

Prima dansk Fodtøj til smaa Priser.

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



Amk. Gummivare

Indstret Vestergade 3 Kbhv. K.
Vedersprajer, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prisliste med 30 Øre i Primærk.
DISKRET EKSPEDITION ♦ Telf. Byen 6196
Jernbanegade 10 pCt. Rabat

Vesterbros Træ- & Finerhandel

Absalonsgade 31

Tlf. Vester 7452

Lager af tørt Snedkertræ.

— Bygningsstræ. —

Lister. — Krydsfiner.

ARTIKLER FOR SELVBYGGERE

AGGERBECK'S IRIS SÆBE

— Toiletæben for den normale Hud —

Pris pr. Stk. 35 Øre

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

— Stort Udvalg. —

Underbeklædning, Strømper, Sokker.
Leverandør til Forbrugsforeningen.

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

Redaktion: Vesterbrogade 98 A, København V.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Ekspedition

Ny Vestergade 7, København K.

Telefon Central 14,613.

Kontortid Kl. 10—4.

Blomsterforretning

H. Dannenberg.
Blaagaardsgade 25
 Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979
 Medlemmer erholder 10 pCt.
 Varerne bringes overalt.

Engelsk-Dansk Beklægnings-Magasin

Langgade 61. VALBY. Telef. 51.
 Største, billigste og bedste
Herre- og Drengeskæmperings-
Forretning og -Skræderi,
 Underbeklædning, Hatte og Huer.

**Fællesforeningen for
 Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor:
15 Njalsgade 15
 København
 Telefon 4015. Telefon 4015

Houlbergs
landskendte
PØLSER

Albani Bryggeri
 Afdeling:
Slotsbryggeriet - Odense
 Maltøl, Maltextraktøl og
 Dobbeltøl
 Slots-Apollinaris,
 Slots Citronvand og Slots A. B. C. Sportsvand

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. - Billige Priser.

**Kolonial — Vin — Spirituosa
 Delikatesser.**

Carl Sørensen,
 Valdemarsgade 54. Telf. 4593.
 — Varerne bringes overalt. —

Jensen og Nielsen
 Stort Udvalg i
i moderne Gravmonumenter
 Kirkegaardsvej 1. Tlf. 1379. Aarhus

Kunstige Tænder
 indsættes. — Hele Tandset 60 Kr.
 Omstilling af ældre Tandstykker samt
 Reparationer hurtig og billigt.
W. Knoke, Søndergade 51²

Bageri og Conditori
 Hjørnet af Vinkelvej og Sonnegade
 anbefales Lokomotivpersonalet.
 Leverandør til Marketenderiet. Morgenbrød bringes
 Telf. 2053. E. Rosholm Olesen.

Østergades Hotel
 og folkelige
Forsamlingsbygning
 anbefaler sine Sale og Selskabslokaler
 1. Kl.s Varer og Betjening
 S. Randa

P. Henriksens Blomsterhandel,
 St. Pauls Kirkeplads - Aarhus - Tlf. 1724
 Kranse, Palmedekorationer, Pottesplanter

Møbler Specielt til 2 og 3 Vær. Lejligheder R. P. PEDERSEN
 Altid ca. 35 kompl. Møbl. paa Lager Frederiksgade 29
 Afbetal. mod almindelig Bankrente — Forsendes over hele Landet. — Aarhus. Tlf. 1009

SPIS! Magdalene Møllens SPIS!
 Telefon 3363 **velsmagende Brødsorter.** Telefon 3363

Husk - Jydsk Ladestation henter og bringer Deres
 Akkumulator overalt.
 Medens Deres Akkumulator oplades, laaner jeg Dem en i Stedet.
Telefon 4624 A. Hansen Vestergade 46

J. Jensen Skorup, Skråderforretning Sct. Pauls Kirkeplads 4
 Aarhus - Tlf. 4275 - 4792

B. N. RANSBY Jægergaardsgade 87. Aarhus.
 Telefon 5093.
 Alle kendte Mærker i Cigarer føres. — Vine — Hygiejniske Artikler.

Chr. Christensen
 Sten- og Billedhugger Etbl.
 Aarhus.
 Frederiksgade 26. Telefon 720.

KØB DANSKE VARER

**Vestergades
 Farvehandel og Tapetlager.**
 en gros R. Rasmussen en detail
 Vestergade 42. Aarhus. Telefon 1226
 Moderne Tapeter i største Udvalg.
 Rullegardiner. — Min »Diamant«
 er den bedste Gulvlakfernis.

„ALLIANCE“
 Fr. - Alle 46 Telf. 6767.
 Lys - Kraft og Radio Anlæg
 Lamper & Lysekroner.

Køb altid
Fritz Hansens Caffe
 Lilletorv 4 (ved Guldsmedegade) Telf. 1391

STØT DANSK INDUSTRI