



27. AARG. N^o 18.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. September 1927

NYE TJENESTEFORDELINGER

Hurtigere end egentlig ventet har Distrikterne allerede kunnet præsentere Lokomotivpersonalet ved de forskellige Maskindepoter for nye Tjenestefordelinger, udarbejdede efter de nye Tjenestetidsregler, en Ekspeditthed, som ligesom efterlader en lille Formodning om, at det Arbejde, som her er blevet paalagt de paagældende Embedsmænd, er blevet udført med en for danske Embedsmænd og navnlig Statsbaneembedsmænd usædvanlig Hurtighed, fordi Arbejdets Karakter og Hensigt formodentlig har tilfredsstillet de paagældende i deres Inderste.

De Tjenestefordelinger, som vi hidtil har set, og hvor 3. Distrikt synes at være forrest, har givet os det Indtryk, at der blandt danske Statsbaneembedsmænd findes Personer, der overhovedet intet lærer og intet forstaar, hvilket Personalet ogsaa efterhaanden bedre og bedre indser berettiger Offentlighedens Kritik af disse Personer. De Tjenestefordelinger, som i hvert Fald 3. Distrikt har præsenteret, er for nogles Vedkommende saa afgjort udviklede, at kun særlig kyndige Folk forstaar, hvad disse Tjenestefordelinger gaar ud paa, og for saa vidt noget af det Personale, disse Tjenestefordelinger er gældende for, maatte tage Fejl af Dagene

for Arbejdets Udforelse eller af Tiderne for Arbejdets Paabegyndelse og af den Grund skulde møde Paatale, vil vi haabe, at Personalet straks og omgaaende anmelder for Organisationens saadanne Paataler, saa at disse Spørgsmaal kan blive forelagt ikke Ingeniører, men Mennesker, som bedre forstaar at vurdere Mennesker end 3. Distrikts Ingeniører. — Hertil kommer videre, at de paagældende Tjenestefordelinger og navnlig dem, der gælder Sidebaner, ligger saa højt oppe i Timetal, at Lokomotivtjenesten disse Steder bliver et haardt trælsomt Arbejde for det Personale, Fordelingerne kommer til at gælde for.

Tjenestefordelingerne er ogsaa flere Steder i Strid med Tjenestetidsreglerne, saa Generaldirektoratet kan sikkert glæde sig til adskillige vistnok interessante Forhandlinger, thi der er ikke Tvivl om, at mange Ture vil blive tilstillet Generaldirektoratet med Anmodning om Forhandling.

Om denne Tilrettelægning af Tjenesten nu skyldes manglende Instruktioner fra Generaldirektoratets Side, eller det er dette sædvanlige Tilløb til at skulde gøre sig bemærket fra d'Herrer Ingeniørers Side, ved vi ikke, men det vil Tiden vel vise os.

Endvidere har man i de nye Tjeneste-

fordelinger angivet nye Forberedelsestider uden samtidig at gøre Personalet bekendt med, hvilke Arbejder der skal udføres i disse Eftersynstider, men tilsyneladende bryder d'Herrer Ingeniører sig ikke om det Spørgsmaal. Lokomotivpersonalet har jo hidtil været et taalsomt Personale med god Villie, men er det virkelig deres Hensigt og gaar Bestræbelserne ud paa at obstruere de nye Tjenestetidsregler for at gøre sig bemærket hos Ingeniørforeningens tidligere Formand, vor højtærede Trafikminister, i Troen paa, at den ansvarlige Minister billiger uforstandig Optræden, saa vil de i det mindste faa at mærke, at vi ikke er til Sinds at forholde os rolige overfor saadanne Embedsmænd eller overfor Overgreb; thi den Aand, 3. Distrikt nu lever under, fører ikke Lykke i sit Kølvan, Bagslaget vil komme og uddybe Kløften imellem d'Herrer paa den ene Side af Bordet og os paa den anden, men herfor raader d'Herrer selv.

At Lokomotivmændene i Bevidstheden om deres Ansvar for den Sikkerhedstjeneste de røgter og for de Rejsende, som betaler for at blive befordret paa sikkerhedsmæssig Maade paa de danske Statsbaner ofrer deres Fritid for at holde deres Maskiner i den ansvarlige Orden er hævet over enhver Tvivl, men hvorlænge de vil gøre det, vil Tiden vise, men fra den Dag de ikke vil ofre deres Fritid, og kun meget nøje overholder, hvad strengt er paabudt, kan det være, at det, man har opnaaet af Besparelser paa Personalekontoen, meget let sættes til paa andre Konti.

Tjenestetidsreglerne afspejler sig nu i de ny udarbejdede og til Generaldirektoratet indsendte Normativer. Vi staar overfor hurtige og store Omskiftninger af Personale, en betydelig »overkomplet« Styrke skal anvendes ved Reparationsarbejder, men hvorlænge d'Herrers Kørselsfordelinger og Dispositioner for Reservehold vil kunne holde, vil Tiden vise. Organisationens vil nøje og kritisk følge en-

hver Handling, der forekommer, og Kendskabet til Dispositionerne skal eventuelt ikke blive forbeholdt Offentligheden, ligesom den danske Rigsdag vil blive bekendt med hele Administrationsapparatet, og navnlig af 3. Distrikts.

Det bliver Trafikminister Stensballes næste Opgave at simplificere og modernisere Administrationen. Adskillige af d'Herrer Embedsmænd har faaet saa mange Embedsnykker at de ikke kan handle og virke som de skal for at drive D. S. B. efter forretningsmæssige Principper, hvilket er en Betingelse for at Jorretningen kan blomstre og give Udbytte eller knytte Ledelsen og Virksomhedens praktiske Udøvere sammen til et Hele med een Tanke og eet Maal. Det formaar og forstaar i hvert Fald den nuværende Distriktsadministration sig ikke rigtig paa, og det er særligt Tilfældet med 3. Distrikt — et Distrikt, der formodentlig inden ret længe vil vise sig at være overkomplet. —

Vi skal i en senere Artikel beskæftige os med Distriktsledelsen i sin Helhed.

NORDISK LOKOMOTIVMANDS FORBUND

I Dagene den 3. og 4. September afholdt Nordisk Lokomotivmands Forbund Sekretariat sit aarlige Sekretariatsmøde i Engelholm. Naar dette Aars Møde blev afholdt i Engelholm, skyldtes det en Beslutning, som i sin Tid blev taget, at naar det svenske Lokomotivmands Forbunds og Nordisk Lokomotivmands Forbunds mangeaarige Forretningsfører, Hr. Axel Ringdahl, fyldte 60 Aar, skulde de 3 nordiske Rigers Lokomotivmandsrepræsentanter mødes i Engelholm for at overrække ham Lokomotivmændenes Hilsner og Gratulationer.

Efter at Sekretariatet havde behandlet en Række Sager vedrørende Forbundets Anliggender, samledes man i Hr. Ringdahls Hjem, hvor der i Anledning af hans

Fødselsdag af nordiske Lokomotivmænd blev overrakt ham Gaver, saaledes modtog han et Par store smukke Chesterfields Lænestole med tilhørende Chesterfields Bord, en smuk Vase fra den kgl. danske Porcelænsfabrik og et stort smukt slebet Krystalglas. Fra Nær og Fjern var indløbet Blomster og Telegrammer og blandt de mange Hilsner var en Del Telegrammer fra danske Lokomotivmænd, som i Aarenes Løb har truffet Ringdahl, og som altid i ham har fundet en varm og trofast Ven og Beundrer af danske Lokomotivmænd og deres Organisation. Hr. Ringdahl var bevæget over den megen Hyldest han var Genstand for og bad om at hilse alle gode Venner og Bekendte, der paa Dagen havde mindedes og hædret ham.

Om Aftenen havde det svenske Lokomotivmands Forbund indbudt Hr. Ringdahl og Familie samt Sekretariatets Medlemmer til en Festmiddag til Ære for Fødselsdagsbarnet, og hvor han blev prist for sit mangeaarige og dygtige Arbejde ikke alene for den svenske Lokomotivmands Organisation men for Samarbejdet og Sammenholdet mellem Nordens Lokomotivmænd.

Dagen efter fortsatte Sekretariatet Behandlingen af sine mange Sager, og det blev besluttet at afholde Nordisk Lokomotivmands Forbunds Kongres i Trondhjem midt i Juni Maaned 1928.

NORDISK JERNBANEMANDS UNION

I Dagene den 5. og 6. September afholdt Nordisk Jernbanemands Union Repræsentantskabsmøde i Helsingborg. Dette Møde, der afholdes hvert andet Aar, behandlede paa sit første Dags Møde Præsidentens Beretning for Virksomheden i den forløbne Periode, hvor man særlig drøftede de organisationsmæssige Spørgsmaal vedrørende Finlands Jernbanemænd, og hvor bl. a. Præsidenten og Formanden for det svenske Lokomotivmandsforbund, Hr.

Borgstedt, aflagde Rapporter om en Rejse disse havde foretaget til Finland for at undersøge de finske Jernbanemænds Forhold.

Endvidere aflagdes Beretning om de skandinaviske Landes Studiedelegations Besøg i Finland.

Om Eftermiddagen foretog Repræsentantskabet en Automobiludflugt i Helsingborgs Omegn, hvor man først besøgte et svensk Herresæde »Vegaholm«, som i sin Tid blev bygget af en dansk Adelsmand af den gamle kendte Krabbeslægt. Derefter besøgte det af Danske saa velkendte grevelige Herresæde »Kullagunnarstorp« for tilsidst at aflægge Besøg paa den svenske Kronprins Sommerresidens »Sofiero«, hvor Kronprinsen personlig modtog Repræsentantskabets Medlemmer, og hvor man havde Lejlighed til at bese denne smukke Sommerresidens.

Den anden Dag drøftede man forskellige Forslag fremsendt af Nordisk Lokomotivmands Forbund til Ændringer i Unionens Love, ligesom de forskellige Landes Repræsentanter aflagde Beretning om Forholdene i de enkelte Lande, og det blev besluttet at staa i nøjeste Rapport om de forskellige Foreteelser, som de forskellige Landes respektive Jernbaneadministrationer foretager, idet det aabenbart er et Tidens Tegn fælles for samtlige Administrationer, at de ingen Midler skyer for at overflødiggøre Personale ved strenge Tjenestetidsregler og Sammenlægning af Tjenester.

Sluttelig foretoges Valg for den kommende Periode til Unionens Sekretariat, og da Præsidenten, Formanden for det svenske Jernbaneforbund, Hr. Forslund fra Stockholm, bad sig fritaget for Genvalg, valgtes i hans Sted til Præsident for Unionen, Forretningsfører Ch. Petersen, Dansk Jernbaneforbund. Som Nordisk Lokomotivmands Forbunds Repræsentanter i Sekretariatet genvalgtes Lokomotivfører Rob. Lund, Oslo, Hj. Molin, Stockholm, og M. Mortensen, Esbjerg.

Mødet sluttede med en Middag paa

»Grand Hotel« i Helsingborg, hvori hele Repræsentantskabet deltog, og hvor »Svensk Jernbaneforbund« og »Svensk Lokomotivmandsforbund« var Værter.

URAFSTEMNINGEN

Vi undlader ikke at henlede Medlemmernes Opmærksomhed paa den for Tiden stedfindende Urafstemning om, at det, for at undgaa Ekstrakontingent, til-lades Hovedbestyrelsen indtil videre at undlade Henlæggelse af den til Kamp-fonden henholdsvis Nordisk Lokomotiv-mands Forbunds Reservefond bestemte Del af Kontingentet og at benytte det der-ved frigjorte Beløb til Understøttelser m. m.

Afstemningen afsluttes senest den 24. ds., og Medlemmer, der endnu ikke har stemt, maa snarest foretage det for-nødne.

Alle Medlemmer bør stemme og stem-me for det af Hovedbestyrelsen stillede Forslag for at undgaa Udskrivning af Ekstrakontingent.

MOTORVOGNE

Efter hvad vi har bragt i Erfaring er der allerede nu udarbejdet Plan over, hvorledes og hvor man har til Hensigt at anvende Motorvogne. Planen skal ha-ve været forelagt og godkendt af Trafik-minister Stensballe.

Kørsel med Benzinmotorvogne:

Nørrebro—Hellerup, Aarhus Ø—Riis Skov, Frederikssundsbanen, Løgstør—Vi-borg—Herning—Brande—Bramminge, Aalestrup—Viborg—Skive, Aarhus—Horsens, Assens—Tommerup eventuelt videre over Odense—Nyborg, Struer—Skive—Viborg—Langaa.

Kørsel med Diesellokomotiver:

Næstved—Ringsted—Hvalsø, Aaben-raa—Røde Kro—Bredebro.

Kørsel med Dieselvogne:

Hobro—Løgstør, Thybanen, Viborg—Aalestrup—Løgstør, Skjern—Videbæk og eventuelt Sallingbanen.

Paa disse Banestrækninger har man tænkt at være i Orden med Motorvogns-kørslen inden 15. Maj 1928.

Der tænkes anvendt ca. 2 Mill. Kr. til Indkøb af Motorvognsmateriel i det kommende Finansaar, og følgende Stræk-ninger tænkes befaret:

Bramminge—Tønder—Sønderborg, Padborg—Thorsbøl, Haderslev—Vojens, Sallingbanen, Sorø—Vedde, Slagelse—Kalundborg.

Endvidere tænkes Motorvogne anvendt til Supplering af Driften paa forskellige Baner paa Sjælland og Falster.

VORE ARBEJDSVILKAAR

Den Regering, som blev Resultatet af Valget den 2. December f. A. har alle-rede paa mange Omraader sat dybe Mær-ker i Tjenestemændenes Forhold, og har ved sine Handlinger og Bestræbelser for at ødelægge de Goder, Organisationerne gennem Tiderne har tilkæmpet sig, ind-ridset Ministeriet Madsen-Mygdals Navn i Tjenestemændenes og Arbejderklassens Bevidsthed paa en saadan Maade, at det vil blive husket som det mest reaktionære Regimente Danmark i mange Aar har haft.

Lokomotivpersonalet føler ofte, at tid-ligere Aftaler og Bestemmelser nu ikke gælder mere. Ved Udsendelse af Ordre Serie A 213 i Forbindelse med de Kør-selsfordelinger og øvrige Tvangsforan-staltninger man nu hyder Lokomotivper-sonalet, har Administrationen og dens Haandlangere foretaget et groft Attentat paa 8 Timers Dagen og begaaet et Over-fald mod et Kulturgode, fordi Normal-Ar-bejdsdagen nu er saa godt som ilusorisk.

Kaster man et Blik i gamle Kørsels-fordelinger, som er godkendt af saavel Distriktsembeds mænd som af Personalet,

da udviser disse Tjenestefordelinger som Regel et Timeantal paa ca. 200 Timer pr. 30 Dage, et Antal, der i Praksis giver en passende og forsvarlig Udnyttelse af Personalet.

Set paa Baggrund af ovenstaaende Kendsgerninger er det ubegribeligt, at d'Herrer Embedsmænd nu optræder som Ekscellence Stenballes Proselyter og i mange Tilfælde byder Personalet meningsløse Arbejdsforhold.

I Henhold til Ordren skal Lokomotivfyrbødere atter lempe Kul, noget der ikke er meget at indvende imod, saafremt det Arbejde skete under de gamle humane Former og ikke gav Anledning til Myn-dighedsmisbrug. Jeg skal nævne, hvad man nu byder Lokomotivfyrbødere i 2det Distrikt med Hensyn til Kullempning. Medens Depoterne udførte dette Arbejde, blev der almindeligvis fyldt op med Kul ved Endestationen, nu derimod er der paa den østjydske Længdebane Forbud mod at kulforsyne ved tre af Depoterne, og det bevirker selvfølgelig, at Lokomotivfyrbøderen i mange Tilfælde maa lempe 1 à 2 Tons Kul, hvilket er inhumant med de Forberedelses- og Afslutningstider, man har dikteret Personalet, og særlig i Betragtning af, at flere af Turene giver indtil 10 Timers uafbrudt Tjeneste, ja en enkelt Tur endogsaa 12 Timer, naar det meste af den normerede Hvilepavse skal bruges til Kullempning. Det er muligt, at Maskinbestyreren for 2det Distrikt ved dette Magtbud forventer at høste Laurbær paa højere Steder, men Personalet agter i dette Tilfælde ikke at sætte Kikkerten for det blinde Øje og tolerere dette Myndighedsmisbrug mod Lokomotivfyrbøderne.

At Administrationen, som Organisationens Formand gentagne Gange har hævdet, ogsaa har strammet Buen for meget med Hensyn til Afskedigelser, har allerede vist sig; de Lokomotivfyrbødere, man nu har beordret til Værkstedstjeneste i Stedet for de afskedigede Aspiranter, nægter man Permission og Tjenestefri-

hed med den Motivering, at saa kan Maskinreparationerne ikke blive udført.

Ligesom man allerede nu benytter disse Lokomotivfyrbødere til Lokomotivtjeneste samt inddrager deres Søndagsfridage.

I Sandhed, d'Hrr. Embedsmænd har Ære af de Spareresultater, der til Dato er opnaaet paa Lokomotivpersonalets Bekostning.

Jyden.

SKRIVELSER OG SVAR

I.

31. August 1927.

Som det er Generaldirektoratet bekendt enedes man ved de mellem Generaldirektoratet og Foreningen stedfundne Forhandlinger om, at ca. 30 Lokomotivfyrbøder-Aspiranter (Reservelokomotivfyrbødere) fra 1. September d. A. skulde overføres til Statsbanernes Centralværksteder til fuld Beskæftigelse mod fuld Lønning, hvorimod 19 andre Reservelokomotivfyrbødere, og for hvem man gør gældende, har en betinget Ansættelse ved Staten, indtil Udgangen af December Maaned d. A. skal forblive, hvor de i Øjeblikket er stationeret, men maa fra 1. September d. A. overgaa til halv Tjeneste mod halv Lønning.

For disse sidstes vedkommende rejser Spørgsmaalet sig nu, hvorledes denne Ordning vil være at praktisere; thi Foreningen har økonomiske Forpligtelser overfor disse i den Periode, hvor de paagældende oppebærer halv Lønning. Det vil derfor være af Betydning at faa bestemt en ensartet Ordning af Beskæftigelsen af disse Reservelokomotivfyrbødere i de kommende 4 Maaneder. Foreningen skal tillade sig at foreslaa Generaldirektoratet, at de paagældende beskæftiges i fulde 14 Arbejdsdage og derefter frigøres de efterfølgende 14 Dage for saa igen at blive beskæftiget i andre 14 Dage o. s. f.

Foreningen anmoder Generaldirektoratet om hurtigst muligt at tage dette Spørgsmaal op til Behandling for at hidføre en ensartet Ordning gældende for samtlige Distrikter, dels til Underretning for disse, som til Underretning for de paagældende Reservelokomotivfyrbødere, saaledes at de, i de Perioder de ikke er tjenstgørende kan noget indrette sig efter de lavere Indtægter.

Da Ordningen med halv Tjeneste mod halv Lønning for de paagældende træder i Kraft den 1. September, anmoder man Generaldirek-

toratet om snarest muligt at ville hidføre en ensartet Ordning, og for saa vidt som Spørgsmaalet skulde give Anledning til nærmere Drøftelse, er Foreningen rede til at deltage i en saadan.

Ærbødigst
P. F. V.
Rich. Lillie.

II.

5. September 1927.

I Skrivelse af 31. f. M., J. Nr. 1587, har Hovedbestyrelsen forespurgt, hvorvidt Generaldirektoratet maatte kunne tiltræde, at de 19. Reservelokomotivfyrbødere, der med Udgangen af December Maaned d. A. skal fratræde deres Stilling ved Statsbanerne, men som fra den 1. d. M. er overgaaet til halv Tjeneste mod halv Lønning, faar deres Tjenestetid ordnet paa ensartet Maade og saaledes, at de faar 14 Dages fuld Tjeneste, derefter 14 Dage uden Tjeneste og saa fremdeles.

I denne Anledning skal man herved meddele, at man efter Omstændighederne har kunnet indgaa paa den foreslaaede Ordning, og at man har underrettet samtlige Distrikter i Overensstemmelse hermed.

Andersen Alstrup.

E. Lunn.

III.

2. September 1927.

I Ordre Serie A. Nr. 18, saaledes som den er ændret ved samme Ordreserie Nr. 213, er i Skemaet over de forskellige Eftersynstider — Side 192 — anvendt Ordlyden »uden egentlig Maskineftersyn«. Da dette er noget nyt, er der i logisk Følge heraf samtidig paa Side 193 tilføjet en Bestemmelse om, at der skal fastsættes særlige Regler for Omfanget af de enkelte Eftersyn. Det turde herefter forventes, at Administrationen ikke tænkte sig Muligheden af at anvende de ny Forberedelses- og Afslutningstider, forinden nysnævnte Regler var fastsatte. Ikke desto mindre har Foreningen bragt i Erfaring, at Lokomotivpersonalet adskillige Steder har modtaget Tjenestefordelinger, som er opstillede med de ny Eftersynstider som Grundlag. I den Anledning nedlægger Foreningen Protest imod, at Distrikterne angiver Eftersynstider uden samtidig at angive, hvad Art Eftersynsarbejde der skal udføres, og man maa samtidig udbede sig Oplysning af Generaldirektoratet om hvilke Arbejder Lokomotivføreren, henholdsvis Lokomotivfyrbøderen skal udføre under hvert af de enkelte Eftersyn, I, II a, II b, III a, III b og IV.

Naar Foreningen udtrykkelig maa forlange, at Arbejderne under de forskellige Eftersyn specificerere for saavel Lokomotivførere som Lokomotivfyrbødere, er det bl. a. fordi man er bekendt med, at den Kommission, Generaldirektoratet i April 1922 nedsatte til at foretage en særlig og grundig Undersøgelse af Spørgsmaalet Personaludnyttelsen ved Maskinafdelingen i sin den 28. Oktober 1922 afgivne Betænkning bl. a. anfører, at Kullempning paa Lokomotiverne tager gennemsnitlig 18 Min. — Taget i Betragtning, at der i Lokomotivparken nu forfindes et betydeligt større Antal store Lokomotiver, end Tilfældet var ved nysnævnte Betæknings Afgivelse i Oktober 1922, burde dette Gennemsnitstal sikkert være lidt højere, men saavidt Foreningen bekendt har ogsaa den af Statsbanerne før de nu gennemførte Tjenestetidsreglers Iværksættelse foranstaltede Undersøgelse givet som Resultat Kullempningen ved de forskellige Depoter tager gennemsnitlig 18—20 Minutter pr. Lokomotiv, hvorfor man foreløbig henholder sig til dette Gennemsnitstal. Da Lokomotivfyrbøderen nu skal foretage Kullempningen, maa den Del af Forberedelsestiderne, der kan anvendes til Lokomotivets øvrige Klargørelse, blive tilsvarende kortere, hvorfor man maa have specificeret Angivelse for de enkelte Eftersyns Omfang for de nævnte Tjenestemænd.

Tilføjende, at Foreningen har den Opfattelse, at der fra Distrikternes Side lægges alt Pres paa at gennemtvinge nye Tjenestefordelinger, forventer man Generaldirektoratets Svar paa nærværende Skrivelse i nærmeste Fremtid.

Ærbødigst
P. F. V.
Rich. Lillie.

IV.

7. September 1927.

Foreningen er blevet gjort opmærksom paa, at 3. Distrikt i adskillige af de for Linieturene udsendte Tjenestefordelinger har indlagt Afløsningen for Fridage paa forskellige Rangerdepoter. Man finder det ganske vist mærkeligt, at der i de faste Ture indlægges Tjenester ved helt andre Depoter end de, ved hvilke de paagældende Personaler er stationerede, thi det har altid været Kotume, at Personalet i de faste Ture havde dets Tjeneste ved Kørsel udgaaende fra Hjemstedsdepotet, medens Tjeneste ved fremmede Depoter er udført af Reserverpersonalet, som jo netop er til saadan Anvendelse. Man vilde derfor sætte Pris paa, at denne hidtidige og gennem mange Aar hævdevundne Fordelingsform bibeholdes. Men man finder det endnu mere besynderligt, at 3. Di-

strikt, efter at det nu er officielt fastslaaet, at der skal være Lokomotivførere paa alle Lokomotiver, altsaa ogsaa paa Rangerlokomotiver, og efter at Distrikterne netop i denne Anledning for nylig har haft Lejlighed til hver for sig at udtale sig om det i den Anledning nødvendige Lokomotivførerantal i sine Kørselsfordelinger, anfører, at den nævnte Afløsnings-tjeneste ved Rangerdepoterne skal udføres af Lokomotivfyrbøderne, ja Distriktet foreskriver endog en bestemt Ombytning blandt Lokomotivfyrbøderne i de faste Strækningsture dersom den Lokomotivfyrbøder, som i bestemt givet Tilfælde skal afløse ved et andet Depot, er ueksamneret.

Noget saadant kan Foreningen ikke stillende finde sig i, man maa forlange, at indgaaede Overenskomster overholdes, hvorfor man tillader sig at andrage Generaldirektoratet om, at dette snarest vil instruere Distrikterne om, at den i nærværende Skrivelse omtalte Form for Tjenestetilrettelæggelse ikke er tilstedelig.

Forventende at Generaldirektoratet er enig med Foreningen, idet man i modsat Fald udbeder sig mundtlig Forhandling om Sagen, tillader man sig at udbede Generaldirektoratets Svar snarest.

P. F. V.
Rich. Lillie.

V.

Under Henvisning til Skrivelse herfra af 19. Maj 1922 (M. 5193) vedrørende Ordning af Værktøj m. m. paa Lokomotiverne tilstiller man Dem vedlagt en Fortegnelse over Arbejder af denne Art, som er bragt til Udførelse efter August 1924 (jævnf. Skrivelse herfra af 27. September 1924, M. 6124).

E. B.
H. Mamsen.

Loko Litra R Nr. 954—958.

24) Fra Bagvæggen i Førerhuset og til midt imellem Sidevinduerne beklædes Sidevæggene, mellem Gulvet og Vinduerne med Træ.

Loko Litra H og R.

25) Det højre Vindue i Førerhusets Forvæg forandres, saa det kommer til at aabne med højre Kant indefter.

Loko Litra H.

26) Over det forreste Kobbelhjul laves en Ulskæring i højre Fodplade, ind imod Kejlen. Over Ulskæringen anbringes et Haandtag af passende Længde.

27) Paa Bagsiden af Cylindrene anbringes 2 Smørekopper med Smørerør til de forreste Balancebolte.

28) Smørepumpen flyttes udenfor Førerhuset.

29) Smørehanen til Dampbremsecylindren udveksles med en normal Regulators smørehane.

30) Trækket til Bundklappen i Askekassen forandres.

31) Varmeapparatet til Opvarmning af Mad fjernes.

32) De forreste Hjørner af Førerhustaget afrundes. *Tendere Litra H og R.*

33) I højre Side af Tenderen anbringes en Skærmplade, for at forhindre Kullene i at falde ud paa Vandfyldeklappen, af samme Størrelse som den i venstre Side.

Bagsejl.

34) Da Bagsejlene har Tilbøjelighed til at rive Hagerne i Træskærmen foran paa Tenderen løse, skal den øverste Skrue erstattes med en $\frac{3}{8}$ " Bolt, og for at sikre Lunstikken mod at falde ud, skal Hagerne forsynes med en Forvrider. Da Hagerne tililge er lovlig spinkle, skal de efterhaanden udveksles med Hager af sværere Model.

35) Loko Litra A, C, D, F II, G, H, J II, K, O, P, R og S forsynes med 1 Stk. Topnøgle til Ejektor, Injektor og Varmeventil, der opbevares i Værktøjsskabet.

36) Tender Litra J II, med forøget Vandrum, forsynes med 2 Klapsæder paa Forsiden af Tenderen.

37) Ved Tender Litra A, G, J II og K forsynes Døren i Bagvæggen for »Rum til Klæder« med en Kæde.

38) Loko Litra B og E, som endnu har smaa Ud-kigsruder i Førerhusets Forvæg, vil, ifølge Skrivelse af 12. Maj 1926 og 9. September 1926 til Aarhus Værksted, blive forsynede med større Vinduer, første Gang de paagældende Maskiner indgaa i Værkstedet; dog under Forudsætning af, at ingen af de omhandlede Loko indstilles til Ophugning ved første Indgang til S-Reparation.

Paa Loko Litra E fjernes den under Førersædet værende Trækasse og det nuværende Førersæde erstattes med et Klapsæde.

PROTOKOL

over en den 23. Juni 1927 Kl. 14.30 ført Forhandling mellem Generaldirektoratet og Dansk Lokomotivmands Forening.

Til Stede var:

For Generaldirektoratet: Personalchef B. Øllgaard, Maskindirektør A. Floor, Fuldmægtig S. Garde og Fuldmægtig J. P. Torkild Hansen.

For Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivfører Soph. Jensen, Lokomotivfører E. Kuhn og Lokomotivfyrbøder J. Bøyesen.

E. Kuhn førte Protokollen.

Forhandlingsemne: Fastsættelse af Regler til Begrænsning af Tilbageholdelse af forflyttet Personale.

Personalchefen bød velkommen og udtalte, at Forhandlingen føres paa Foranledning af en fra Dansk Lokomotivmands Forening modtaget Skrivelse, hvori fremføres Besværelse over, at Tjenestemænd, som har erholdt Meddelelse om deres Forflyttelse andetsteds hen, tilbageholdes.

Soph. Jensen: Foreningens Formand, Herr Lillie, er anmeldt til denne Forhandling, men har faaet Forfald og beder undskylde, at han ikke kan møde.

Naar Foreningen har besværet sig over, at forflyttede Tjenestemænd tilbageholdes, er det fordi, der haves Eksempler paa, at Tjenestemænd er blevet tilbageholdt i urimelig lang Tid, ja indtil et halvt Aar. Da Forholdet er det, at den forflyttede som Regel i længere Tid har ventet paa at opnaa Forflyttelsen og derfor snarest gørligt træffer sine Dispositioner paa det ny Opholdssted, maa Foreningen anse det for ubilligt, at Administrationen, som jo kan træffe de nødvendige Forholdsregler, forinden Forflyttelsen meddeles de paagældende, tilbageholder Tjenestemænd paa det hidtidige Tjenestested og derved paafører disse Udgifter samt skaber Utryghed. Vi har derfor fundet det rimeligt, at der fastsættes Regler for, i hvor lang Tid en forflyttet kan tilbageholdes, hvilket efter vor Mening højst bør tillades i 8—10 Dage.

Personalchefen: Spørgsmaalet om Tilbageholdelsers Varighed er rejst fra Lokomotivpersonalet, medens det ikke er fremdraget for Togpersonalet, og dette hænger sammen med, at medens Togpersonalets Forflyttelser ordnes af Distrikterne, bliver Lokomotivpersonalet i Overensstemmelse med Lokomotivmands Foreningens Ønsker forflyttet ved Generaldirektoratets Foranstaltning. Da Generaldirektoratet ikke kan være å jour med Forholdene paa det enkelte Sted i Distriktet, vil denne Ordning imidlertid i et vist Omfang medføre Tilbageholdelser, idet disse kun vil kunne undgaas, saafremt der anstilledes indgaaende Undersøgelser forinden Forflyttelserne, der i saa Fald maatte tilrettelægges til et saa tidligt Tidspunkt, at Personalet vilde gaa Glip af den med Sagerne Henlægning til Generaldirektoratet forbundne Fordel, d. v. s. at der i den Forflyttedes Interesse tages Hensyn i videst muligt Omfang til alle de Pladser, der er blevet ledige inden Forflyttelsen.

Vilde tro, at Personalet var bedst tjent med at beholde den nuværende Ordning frem for enten at lægge Afgørelsen ud til Distrikterne

eller foretage en tidligere Tilrettelæggelse af Forflyttelserne. Generaldirektoratet har undersøgt det paaklagede Forhold for de første 7 Maaneder af Aaret 1926, og det har vist sig, at der kun i ganske faa Tilfælde er sket Tilbageholdelse udover ganske korte Perioder. Det sker undertiden, at Forflyttelsen gælder fra en tidligere Dato end den, hvorpaa Resolutionen om Forflyttelsen træffes. I saadanne Tilfælde kan der altsaa være Tale om en Tilbageholdelse, der dog faktisk er uvirkelig, hvorfor der altid bør regnes ud fra Resolutionens Dato. Nævnte nogle Tal fra en Statistik over Tilbageholdelse i det angivne Tidsrum, hvorefter Tilbageholdelse kun har fundet Sted i ganske korte Tidsrum, og ingen har været tilbageholdt i over 2 Maaneder. Det, Foreningen ønsker, kan saaledes kun være en Betryggelse mod længere Tilbageholdelser.

Forrige Aar førtes der mellem Administrationen og Personalet Forhandling om Varigheden af Udstationeringer. Generaldirektoratet afgav ved den Lejlighed Løfte om, at det, naar Personalet efter 2 Maaneders Udstationering indsendte Ansøgning om at komme hjem, vilde undersøge hvert enkelt Tilfælde, hvorhos Sagens økonomiske Side ikke i Almindelighed skulde spille nogen særlig Rolle. Der er maaske en Mulighed for at gaa samme Vej i de Tilfælde, hvorom Forhandlingen i Dag drejer sig, og Generaldirektoratet vil nu indlede Undersøgelser for at konstatere, om vi kan give Personalet et saadant Tilsagn.

Soph. Jensen: Maaske har der i den senere Tid ikke været saa mange Tilfælde af Tilbageholdelser, men der har da været ret graverende Tilfælde, som Generaldirektoratet kender, ellers var denne Sag ikke bleven rejst. Foreningen er med Generaldirektoratet enig i, at Forflyttelser ordnes fra Generaldirektoratet, vi forstaar ogsaa, at der kan indtræffe Situationer, som i enkelte Tilfælde gør det vanskeligt straks at lade en forflyttet flytte til sit nye Tjenestested, men der maa fastsættes et kort Tidsrum for saadan Tilbageholdelse; thi Administrationen har det i sin Haand at foretage de nødvendige Undersøgelser, inden der sker Resolution vedrørende en Forflyttelse, og Generaldirektoratet maa kunne indhente de samme Oplysninger som Distrikterne. Foreningen er indforstaaet med, at det er Resolutionens Dato, der lægges til Grund, hvor der er Tale om Tilbageholdelse. Naar Personalchefen ikke i Dag kan give bestemt Tilsagn, opfatter jeg det saaledes, at der skal foretages en Undersøgelse for at udfinde, hvilken Betryggelse man kan tilbyde Personalet, men Perioden maa være betydelig kortere end de 2 Maaneder, som gælder for Udstationering.

E. Kuhn: Personalchefen gør gældende, at det økonomiske ikke skal spille nogen særlig Rolle for at imødekomme Foreningens Ønske, men i det Tilfælde, som er Aarsag til, at Sagen rejstes, var det netop de økonomiske Hensyn, som var afgørende. Den forflyttede blev tilbageholdt i 4 Maaneder for at køre Roetog, hvilket almindeligvis plejer at foregaa ved udstationeret Personale. Administrationen ønsker nu at indlede Undersøgelser for at finde hvilken Betryggelse, man vil kunne tilbyde Personalet mod Tilbageholdelse ved Forflyttelser, imidlertid viser det af Personalchefen oplyste, om hvorledes det paaklagede Forhold en Del af forrige Aar har stillet sig, at der har været anstillet Undersøgelser, og da det store Tal af forflyttede er bragt paa Plads inden 14 Dage, viser det sig, at Foreningens Tanke om ca. 10 Dages Frist ikke er helt forkert; thi naar det normale er som oplyst, maa Administrationen kunne gaa med til en Bestemmelse om, at en forflyttet inden 10—14 Dage skal være paa det nye Opholdssted.

Maskindirektøren: I det omtalte Tilfælde vilde det have været naturligt at udstationere Personale til Roekørslen, som Skik og Brug har været gennem mange Aar, men der har maaske ikke været disponibelt Personale dertil.

Personalchefen: Naar Administrationen ønsker at anstille Undersøgelser, er det bl. a. fordi Spørgsmaalet kan have Betydning for andre Kategorier. Økonomiske Hensyn skulde som sagt ikke spille nogen særlig Rolle, men man kunde ikke rent bortse fra det økonomiske Moment. Vilde undersøge Muligheden for en Afkortning af Fristen.

Soph. Jensen: Jeg forstaar Personalchefens Udtalelser saaledes, at Administrationen vil bestrebe sig for at give Personalet den fornødne Betryggelse i det omtalte Forhold og kan herfor udtale Foreningens Tak.

Hermed sluttede Forhandlingen.

NICHOLSONS FYRKASSEVANDKAMRE

Af Baurat Dr. Ing. E. h. Metzeltin, Hannover.
Efter »Hanomag Nachrichten« ved F. Speer.

Materialet til Vandkamre er i Almindelighed det samme som Fyrkassens for at undgaa en ulige Varmeudvidelse, derfor er Vandkamrene til de evropæiske Lokomotiver hidtil fremstillet af Kobber. Om man vil svejse Vandkamre af Kobber sammen og svejse dem i Fyrkassen af-

hænger ganske af Svejseteknikkens Udviklingstrin paa Fremstillings- og Indbygningsstedet; er man ikke fuldkommen sikker paa det Omraade, saa er det bedst at anvende samme Fremgangsmaade, som hidtil er anvendt i Tyskland, hvor man nitter Vandkamrene sammen ved Overlægning og anbringer dem i Fyrkassen paa samme Maade, Fig. 6 og 7. I Rørvægge af Kobber er det ikke nødvendigt at anbringe en hvælvet Plade, man kan i saa Fald nøjes med at give Rørvæggen en bølget Form udenom Halsen. Det er forøvrigt forsøgt i Amerika at udruste Staal-fyrkasser med Vandkamre af Kobber, og det viste sig, at de trods Staalets og Kobberets ulige Varmeudvidelse i to Aar ikke har voldt Vanskeligheder ved Samlingerne; det er derfor sandsynligt at Vandkamre af Staal ogsaa kan anvendes i Kobberfyrkasser.

Vandkamrenes Virksomhed bestemmes ikke af Udvidelsen af den direkte Hedeflade alene, men lige saa meget af den forøgede Cirkulation af Kedelvandet, som opstaar i Vandkamrene. De 76 mm brede Vandkamre modtager Varmer fra begge Sider, hvorved der finder en meget stærkere Fordampning Sted end i de 100 mm brede Kanaler omkring Fyrkassen, som kun opvarmes paa den ene Side. Fra den stærke Dampudvikling i Vandkamrene stiger Vandblærer op, som frembringer en opadstigende Vandstrøm, der skyller ud over Fyrkassedækket, som det fremgaar af Fig. 5.³⁾ For at den tiltagende opadstigende Dampmængde kan faa den fornødne Plads til at rive Vandet med sig, udvides Vandkamrenes Tværnitareal oppefter.

At maale Vandets Cirkulationshastighed er vel næppe muligt, men man kan danne sig følgende Billede deraf: Grænse-

³⁾ Kedelvandets Skyllen over Fyrkassedækket byder mod Kedelsprængning paa Grund af Vandmangel en større Sikkerhed. I De Forenede Stater er i de sidste 13 Aar indtruffet 775 Skader paa Fyrkassedæk, hvorved 495 Personer saaredes dødeligt.

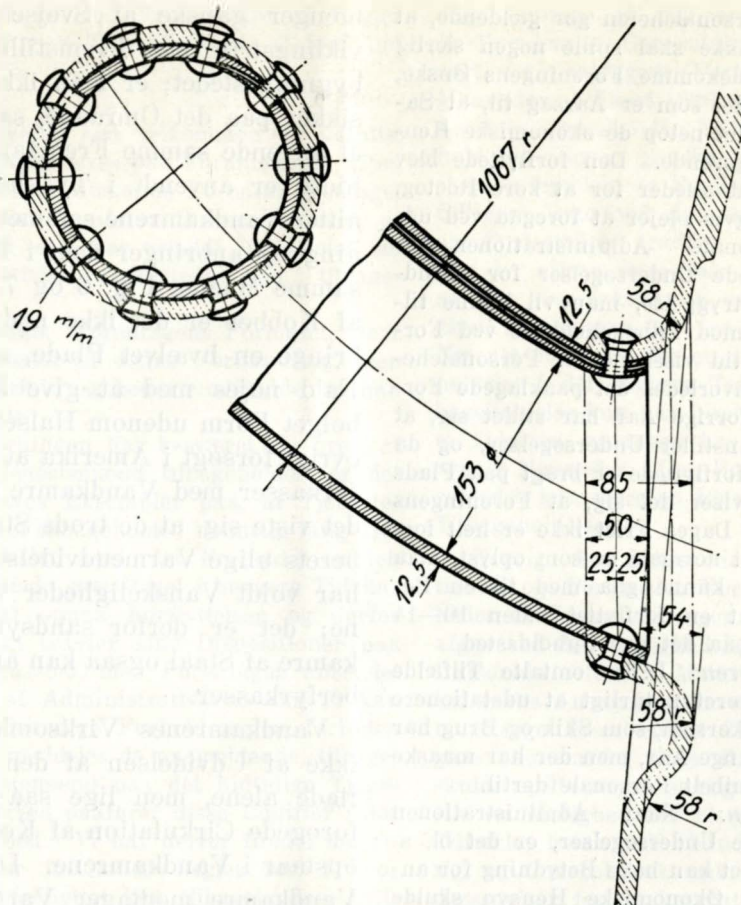


Fig. 7. Vandkammer af Kobber, nittet i Rørvæggen.

tilfældet opefter kan man tænke sig saaledes, at Kamret var helt fyldt med Dampblærer, saa vilde Vandkamret med Hals sammen med den øvrige Kedel danne et kommuniserende Rør, d. v. s. et Eksempel paa »forbundne Kar« med en lodret Afstand paa Vandoverfladerne af ca. 1 m. Det giver under Antagelse af en Udflodskoefficient paa 0,8 en Cirkulationshastighed af 3,5 m/Sek. Til den anden Side kan man tænke sig at den Dampmængde, som udvikles i Vandkamrene, fortrænger en Vandmængde opad af samme Runfang som Dampens, og at denne Vandmængde erstattes ved, at Kedelvandet tilstræber samme Højde overalt i Kedlen og strømmer gennem Halsen ind i Varmekamrene. Det vilde give en Cirkulationshastighed i Vandkammerhalsen af 1,2 m/Sek., eller hurtig nok til at Kedelvandet i en stor Lokomotivkedel i Lø-

bet af 6 Min. cirkulerer gennem Vandkamrene.

Vandomløbet sætter hele Kedlens Vandindhold i Bevægelse med den Virkning, at de udviklede Dampblærer hurtigere slipper Hedeflader og giver Plads for Vandet, som leder Varmen langt bedre end Dampen. I Vandkamrene er denne Virkning saa stor, at Kedelsten ikke kan faa Tid til at sætte sig fast, og i den øvrige Kedel, i Særdeleshed paa Rørene, virker Vandomløbet hæmmende paa Stenaflejringen. Det maa endvidere bemærkes, at Luft- og Kulsyreblærer, der plejer at sætte sig paa Kedlens Flader og Rør og tærer paa disse, skylles bort af det cirkulerende Kedelvand.

Beretningerne fra de amerikanske Bannere gaar alle ud paa, at Reparationsomkostningerne ved Fyrkasse og Kedelrør paa Lokomotiver med Fyrkassevandkam-

re er gaaet ned til det halve. Virkningen af Vandomløbet i Kedlen stiller ogsaa den Mulighed i Udsigt at anvende Staal-fyrkasser igen, da de Mangler, man har konstateret i Evropa for største Delen maa føres tilbage til Staal-fyrkassernes utilstrækkelige Varmeafløsning; det er i hvert Fald udenfor al Tvivl, at Varmen fra Fyrkassen afledes langt bedre, saavel ved Kedelvandets omløbende Bevægelse, som ved den stærkt formindskede Aflejring af Kedelsten.

Da Vandkamrene optager en ganske betydelig Varmemængde og Kedelvandets Cirkulation fremmer Varmeroverførslen fra Kedlen til Kedelvandet, maa Forbrændingsgassen, som forlader en Kedel med Vandkamre, faa en lavere Temperatur end fra en tilsvarende Kedel uden Vandkamre; men da Vandkamrene ikke paa nogen Maade kan virke skadeligt paa Kedlens Virkningsgrad, saa maa Vandkamrene udøve en tilsvarende Forbedring af Kedlens Virkningsgrad. Hvor stor denne Forbedring er, lader sig ikke bestemme, fordi Vandomløbets Indflydelse paa den forøgede Virkningsgrad ikke er til at beregne. Efter amerikanske Forsøg turde man antage, at Kedlens Virkningsgrad gennemsnitlig forbedres 10 pCt., altsaa til Eksempel fra 64 til 70. Paa den anden Side kan man ved forøget Fyring forhøje Kedlens Dampydelse uden at forhøje dens Virkningsgrad, thi ved den i Evropa sædvanlige Risteanstregelse af 300 til 550 kg pr. m² i Timen vokser Forbrændingshastigheden forholdsvis hurtigere end Virkningsgraden aftager.

Ifølge »Eisenbahntechnik« beregner Brückmann Forholdet i en stor Lokomotivkedel saaledes:

K.	η
350	67,9
450	65,8
550	63,7
650	61,4

hvor K betyder Kulforbruget i kg pr. m² Risteflade og η Kedlens Virkningsgrad.

Ved 85 pCt. Stigning af Kulforbruget

aftager Kedlens Virkningsgrad kun ca. 10 pCt.; den mulige Forhøjelse af Dampydelsen vil altsaa til enhver Tid ligge væsentlig over 10 pCt.

Forhøjelsen af Dampydelsen gør Vandkamrene særligt egnede til Indbygning i Kedler paa ældre Lokomotiver, der ikke er i Stand til at udføre det Arbejde, som Forholdene kræver, hvilket som Regel har sin Aarsag i, at Kedlen ikke kan præstere den fornødne Damp. I nye Lokomotivkedler byder Vandkamrene den store Fordeel, at der opnaas Besparelser saa store, at Anskaffelsessummen paa ingen Maade staar i Forhold dertil; i yderste Fald er det endda tænkeligt, at man ved et strengt foreskrevet Akseltryk kan opnaa den krævede Ydelse af Lokomotivet ved et færre Antal Aksler.

Vandkamrene er selvfølgelig anvendelige til al Slags Brændsel.

Foruden de allerede nævnte besidder Vandkamrene følgende Fordele:

Forhøjet Sikkerhed mod Skader paa Fyrkassedækket, derved at Vandet selv ved meget lav Vandstand strømmer over dette.

Mindre Anstrengelse af Kedelsømmene ved det cirkulerende Vands ligelige Opvarmning af Kedlen.

Kortere Opfyringstid.

Mindre Udvaskearbejde, da største Delen af Kedelstenen aflejrer sig som Slam.

Nem Opsætning og Nedtagning af Murbuen, som ligger løs paa Vandkamrene.

En af de største Fordele ved Fyrkassvandkamrene er dog den, at de ikke medfører nogen Ulempe af nogen Art; de kræver ingen Betjening, og — naar de er rigtig indbygget — saa godt som ingen Reparationsomkostninger. 155 Lokomotiver tilhørende Illinois-Central-Banen har efter at de tilsammen har løbet 8 800 000 km kun kostet 0,21 Mk. for hvert Lokomotiv pr. Maaned til Reparation af Vandkamrene. Paa Missiouri-Pacific-Banen naaede Udgiften til Reparation af Vandkamrene paa 156 Lokomotiver, som har løbet

7 040 000 km, knap 420 Mk. tilsammen. Chikago-Nord-Vest-Banen har til 12 Lokomotiver, som tilsammen i to Aar har gennemløbet 1 950 000 km, overhovedet ingen Reparationsudgifter haft til Vandkamrene. Kedelrørene i disse Lokomotiver har i samme Tidsrum ikke haft nogen Reparationer, da de bestandig var fri for Kedelsten.

Indbygning af Vandkamre i forhaandenværende Lokomotivkedler kan udføres i ethvert Jernbaneværksted uden særlige Merudgifter, der behøves hverken nyt Fyrkassedæk eller ny Rørvæg, blot maa begge være tilgængelige, som det jo forekommer, at Fyrkassen tages ud til større Reparationer. I Fyrkasser med mindre end 0,8 m² Risteflade er Indbygning af Vandkamre ikke mulig, da en Fyrkasse af den Størrelse bliver for utilgængelig.

I alle Tilfælde betyder Nicholsons Fyrkassevandkamre et stort Fremskridt i Forbedringen af Lokomotivkedlen, som hverken i teknisk eller driftsmæssig Henseende lader noget Ønske tilbage.

Det er intetressant og glædeligt at konstatere de Bestræbelser, der gøres for at Damplokomotivet kan hævde sig i Kapløbet. Naar man erindrer, at den direkte Hedeflade (Fyrkassen) pr. Fladeenhed fordamper otte-ni Gange saa meget Vand som den tilsvarende Fladeenhed indirekte Hedeflade (Kedelrørene), saa forstaar man, hvilken Betydning en større direkte Hedeflade har for Kedlens (Lokomotivets) Ydeevne; og det vil hilses med Glæde, om vi ogsaa her i Landet fik indført Fyrkassevandkamre og derved gjorde vore Damplokomotiver mere konkurrencedygtige. *(Oversætterens Bemærkning.)*

CANADISKE LOKOMOTIVER

Canadian National Railways har i Aar ladet bygge det første canadiske Lokomotiv »6100« Nordre Type, der har et specielt canadisk Navn. Andre i Canada byggede Lokomotiver er tegnede efter

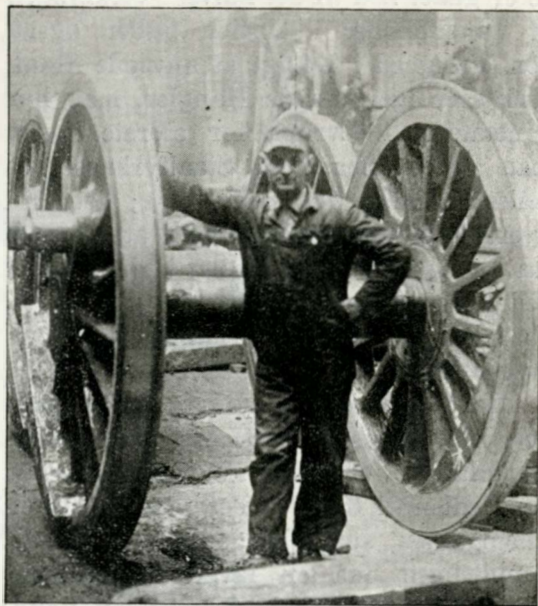


Fig. 1.

velkendte Typer som f. Eks. Nr. 6000 og Nr. 41 000 og Sante Fe. Det særlige ved »6100« er derimod, at det betegnes som den »Nordlige Type«, et Navn, der særlig skal betegne den Del af Landet, hvori den er fabrikeret.

Fyrretyve af disse Giganter vil blive bygget til Canadian National Railways i Aar, og 20 af disse bygges af Canadian Lokomotive Works i Kingston og et lignende Antal af Montreal Lokomotive Works. De vil blive indsat paa de vigtigste Linier og vil indvie den længste

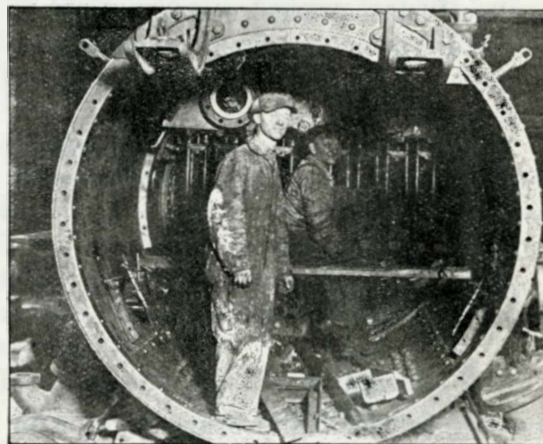


Fig. 2.

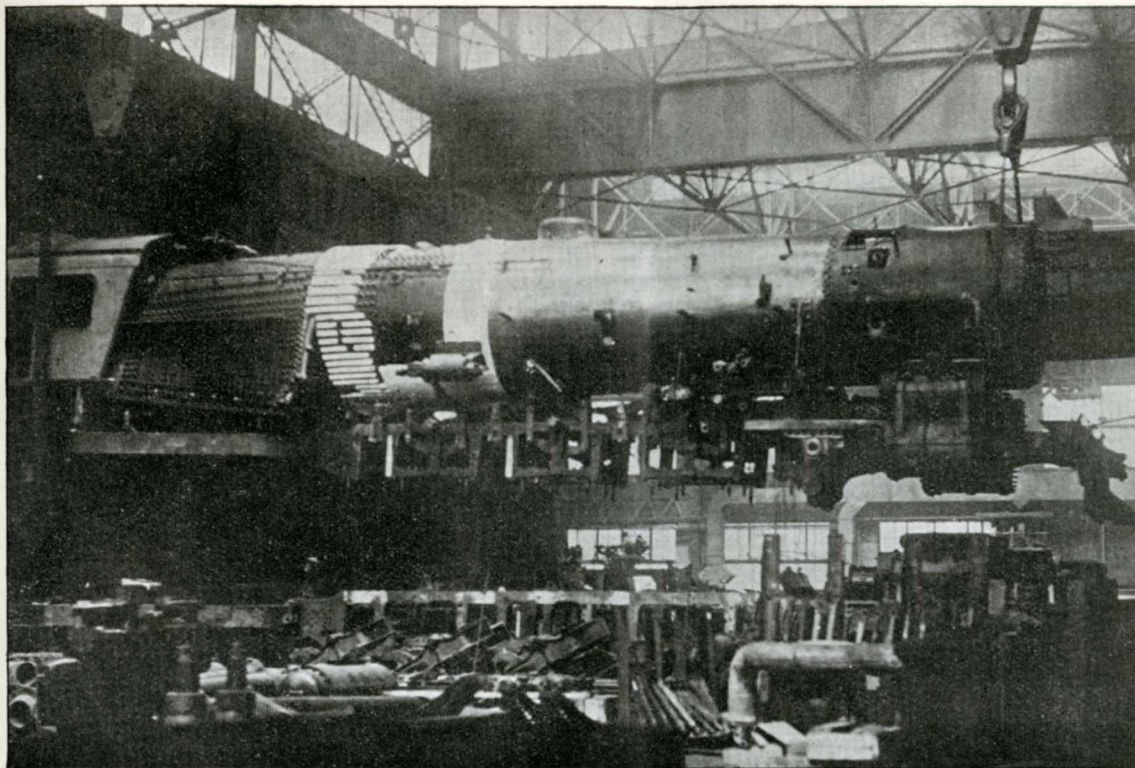


Fig. 3.

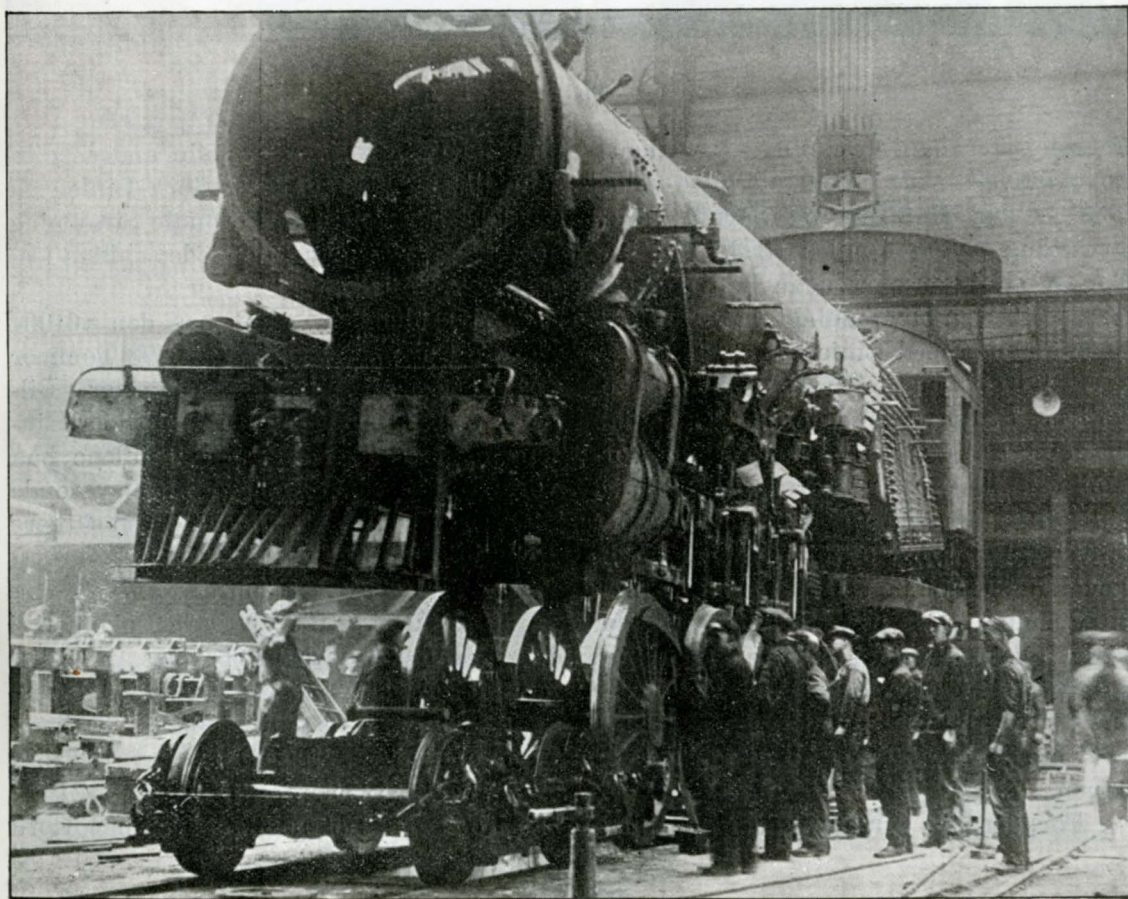


Fig. 4.

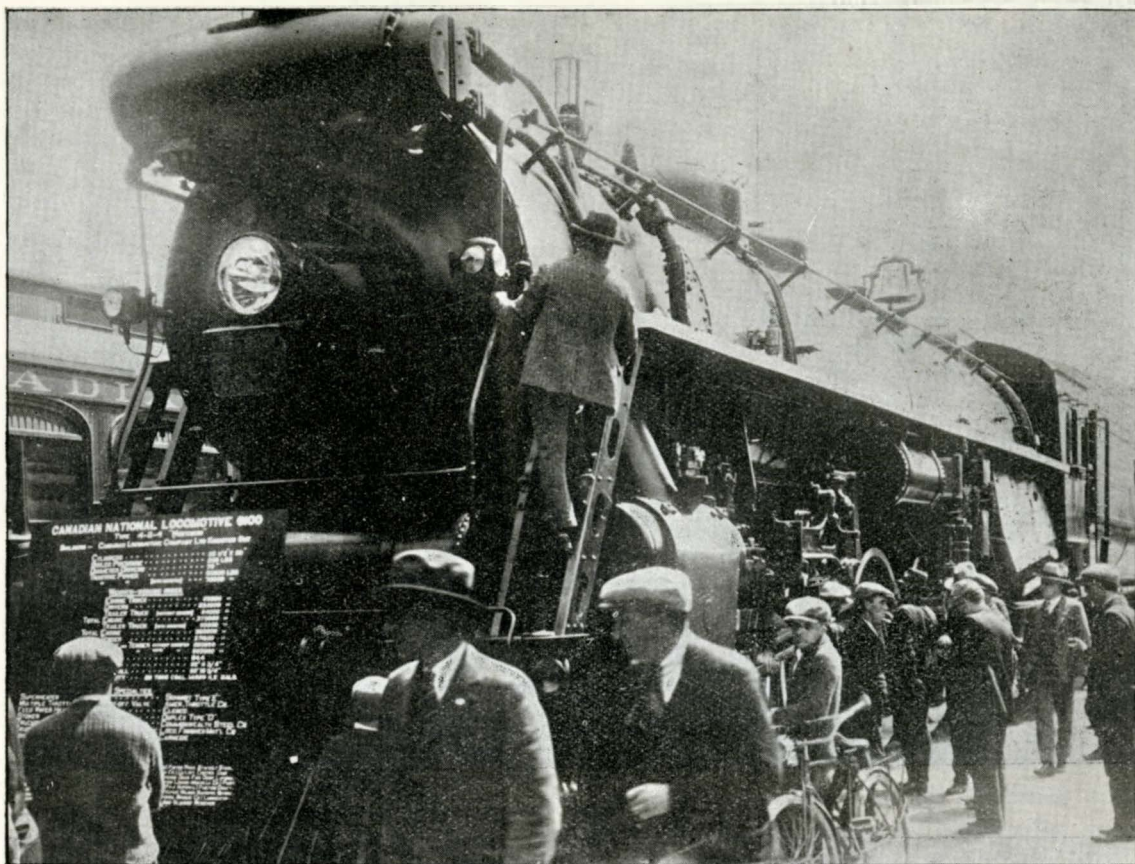


Fig. 5.

samlede Jernbanestrækning i Canada. Lokomotivett skal uden at blive afløst løbe mellem Montreal og Sarnia — en Strækning paa 511 miles (823,7 km). — For at muliggøre, at dette kan gennemføres, vil der blive anlagt særlige Kuldepoter langs med Linien.

Ved Konstruktionen af de nye Lokomotiver, der er 4 koblede, har Canadian National Railways haft de særlige Forhold for Øje, som raader i Canada med Hensyn til Jernbaner. Klimaet, der her er smeltende varmt og hist bidende koldt, blev i høj Grad taget i Betragtning med det Resultat, at de nye Maskiner arbejder meget effektivt selv i heftige Snestorme. Specielt Staal er anvendt ved Konstruktion af Kedel for at tillade forøget Kedeltryk uden i væsentlig Grad af forøge Maskinens Vægt.

Foruden de fyrretyve, der vil blive

brugt i Canada, er et Dusin andre beordret til Grand Trunk Western Linien og vil løbe paa den internationale Strækning mellem de vigtigste Byer i det østlige Canada og United States.

Drivhjulene (Fig. 1) paa den »6100« Nordre Lokomotivtype maalet 73 Tommer (ca. 1860 mm) udvendig Diameter. Billedet viser Sammenligningen mellem Hjulene og en af Arbejderne. Hjulene paa vore C- og K-Maskiner er af tilsvarende Størrelse. Vore 4 koblede H-Maskiners Drivhjulsdiameter er 1404 mm.

Det Indre af Røgkamret (Fig. 2) paa en af de store »6100« Nordre Lokomotivtype. Billedet viser Arbejdere i Færd med at arbejde paa Overhederelementerne, og det viser os tillige tydeligt Kedlens imponerende Størrelse. Det er nødvendigt under Fabrikationen af de »6100« Nordre Type Lokomotiv at transportere

den uhyre Kedel fra den ene Del af Værkstederne til den anden. Fig. 3 viser, hvorledes Lokomotivkedelen bliver transporteret.

Et andet Stadium i Bygningen af »6100« nordlige Type Lokomotiv Fig. 4, viser Maskinen hængende i Taljer, og Arbejderne i Færd med at anbringe den paa Hjul.

Ved Ankomsten til Montreal, hvor Publikum fik Adgang til at bese det nye »6100« Nordre Type Lokomotiv, var Hundreder af Mennesker samlede, og daglig foretog mange Interesserede en nøje og gennemgaaende Undersøgelse af den uhyre Jernbanegigant.

Dette Lokomotiv, der kan trække et Passagertog paa 16 Pullman Vogne med en Fart af 90 miles i Timen, er 15 Fod 2 Tommer højt og maaler 93 Fod 10 1/4 Tomme (ca. 28,67 m) i Længden. Maskinen med den tomme Tender vejer 319 Tons. Til Sammenligning kan anføres, at H-Maskinens Længde er 19,465 m, og at denne med tom Tender vejer 105,7 Tons.

FRA EN REJSE I RUSLAND

(Fortsat.)

Dette forklarer, at der endnu findes megen privat Virksomhed paa alla Omraader, men Tilstanden er saaledes, at Privatdriften mere og mere opgives, og dette har flere Grunde, dels den, at uden Bedriftsraad kan der ikke skaffes Arbejdskraft, og dels den, at Mulighederne for en passende Avance bliver mindre eftersom Tiden gaar. Sovjetunionerne, baade indenfor Jernbanerne og al anden Virksomhed som disse har overtaget, har oprettet kooperative Foretagender i snart sagt alle Brancer uden nogen beregnet Fortjeneste eller Overskud, men kun for at trykke Priserne paa alle Nødvendighedsartikler saa langt ned som muligt, og efter Opgivende har man ad den Vej naaet at trykke disse med 40 pCt. under, hvad man kaldte Normalprisen. Dette Forhold virker efter efter sin Bestemmelse hen til, at Privatdriften forsvinder. Delegationen havde Lejlighed til at se hvorledes man indenfor Jernbanernes kooperative Foretagender har praktiseret Salget af Varerne. Man har omdannet Jernbanevogne som Butiker, hver Vogn sine specielle Varer, man kobler disse sammen, ind-

lemmer dem i Tog og sender dem paa Turné ud i Landet.

Disse Vogne udsættes paa Landstationerne, en, to eller tre Dage efter Pladsens Størrelse. Ikke alene det stedlige Jernbanepersonale, men ogsaa Bønderne, kommer og foretager deres Indkøb i disse flyvende Butiker, der med smaa Mellemrum gæster Stationerne. I denne Forbindelse kan anføres, at ogsaa med Hensyn til Oplysning og Undervisning for Personalet paa Landstationerne har man arrangeret sig paa samme Vis, idet man har indrettet Vogne som Skolelokale og udstyret dem med Materiale til omfattende Oplysnings- og Undervisningsarbejde. Der findes Biblioteker, Lysbilledapparater, Biograf og mange mekaniske Apparater samt Laboratorium. Med disse Vogne følger en Lærer (alsidig), en Foredragsholder, en Kemiker og Mekaniker. Det samme Forhold gør sig ogsaa her gældende, at Bønderne strømmer til saa snart det rygtes, at Skolevognene er ankommet. Trangen til Oplysning er aabenbart stor ogsaa paa Landet.

Angaaende Lønforholdene for alle Arbejdere under Sovjetunionerne oplystes det, at de var i nogen Grad variable, men der opgaves tre Satser, man kunde regne med som det normale. Man skelner mellem ukvalificeret (uden faglig Uddannelse), kvalificeret faguddannet) og studeret eller akademisk uddannet Arbejdskraft. for den første Kategori ligger Lønnen omkring 100 optil 125 Rubler pr. Maaned (en Rubel ca. 2 Kr. dansk), for den næste Kategori 125 til 175 Rubler pr. Maaned, og for den tredje Kategori 175 til 250 Rubler pr. Maaned. Variationerne betinges af Arbejdest Beskaffenhed indenfor hver Kategori.

Satsen 250 Rubler er den højeste nogen under Sovjet for Tiden kan opnaa. Det er dog Meningen at hele Lønniveauet skal hæves efter en forventet Opgang for Landet i financier Henseende, naar de store Genopbygningsarbejder er saa vidt endt, at der kan sættes mere ind paa den egentlige Produktion med Eksport for Øje, og dermed forøgede Midler i Kassen.

For alle de før nævnte Arbejdere ligger Skatteforholdene saaledes, at Indtægter paa 100 Rubler pr. Maaned og derunder er skattefri, medens de samlede offentlige Afgifter for de andre Indtægter ikke maa overstige 7 pCt. Dertil kommer, at hver Arbejder har en Sommerferie med fuld Løn fra 14 Dage til 3 Uger efter Arbejdets Beskaffenhed, med Ret til Ophold paa et af Sovjets mange Hvilehjem. For Opholdet paa disse skal der dog ydes en moderat Betaling.

Med Hensyn til Kvindens Stilling i Rusland under Sovjetstyret er man gennem den

hjemlige og udenlandske Presse bibragt en fejlagtig Opfattelse. Der er vist intet Land, hvor Kvindens Stilling i Samfundet er friere end i Rusland.

At man træffer Kvinden i Virksomheder, hvor vi efter vor Opfattelse synes hun ikke burde findes, er netop en Følge af af hendes frie Stilling i Samfundet. Naar man f. Eks. traf unge Kvinder i Maskin- og Lokomotivfabrikker anbragt ved de forskellige Arbejdsmaskiner, eller bakse med svære Maskindele i Monteringshallerne, saa støder dette Forhold os.

Efter et saadant Besøg paa en Lokomotivfabrik, hvor vi atter havde konstateret dette Forhold, tog et Medlem af Delegationen Anledning til om Aftenen derefter i en stor Arbejderforsamling at berøre dette Spørgsmaal og i en lidt spøgefuldt og let ironiserende Tale at fremsætte vort Syn paa Kvinden, som vi i de skandinaviske Lande først og fremmest betragtede som en Hjemmenes Blomst og behandlede hende derefter.

Men denne Tale gav den russiske Tolk, Frk. Milanova, Anledning til selv at tage Ordet, og gennem en ildfuld Tale lod hun os vide, at Kvinden ingenlunde er at betragte som nogen Blomst (hvad Manden forøvrigt heller ikke mente). Mellem Kvinden og Manden, sagde hun: »eksisterer kun en Kønsforskel, men Pligterne og Rettighederne som Medlem af Samfundet er iøvrigt lige, derfor vil de ogsaa træffe Kvinden mere eller mindre talrigt repræsenteret i alle Virksomheder her i Rusland. Med samme Ret som Manden søger hun, hvilket Erhverv hun ønsker«.

Angaaende Forholdene paa Landet mellem Bønderne kunde man ikke rigtig komme til Klarhed over, men fik dog oplyst, at der i hver Landsby findes en Sovjet-Pladskomiteé, lig et Sogneraad, hvor Byens og Befolkningens Fællesanliggender behandles, men hvorledes man under et gennemført kommunistisk Styre tænker sig Landbruget organiseret, fik jeg for min Del ingen rigtig Klaring paa. Men til Ophjælpning af Landbruget fra de gamle Metoder til nye og tidssvarende gaar man flere Veje. Der er anlagt Fabriker for Tilvirkning af moderne Mejeri- og Landbrugsmaskiner samt Traktorer (Patentbeskyttelse har vist ikke Betydning i Rusland), der paa de udstrakte Arealer rigtig kommer til deres Ret, og skønt man søger at begrænse al Indførsel, indkøber man dog i stor Udstrækning Avlsdyr til Forædling af Kreaturbestanden.

Den Talemaade, at Rusland er de mange Muligheders Land, med ubegrænset Ydeevne og Eksportmuligheder, har man saa ofte hørt og

læst her hjemme. At denne Antagelse er rigtig, kan man faa bekræftet fuldt ud ved Besøg ude i Landet og i Grubefelterne. Rusland er som bekendt et Steppeland, med kun faa Højdedrag og kun Bjerge i Ural og Kaukasus samt paa Halvøen Krim. Der findes megen god og frugtbar Jord, eller rettere, Jorden er maaske overvejende af god Beskaffenhed i Rusland. Paa den Rute Delegationen fulgte var dette i hvert Fald Tilfældet, selv om der ogsaa fandtes let og sandet Jord særlig øst paa, ligesom der findes store Partier af det man kalder vandlidende Jord. Arealer, hvor Vandet stadigt staar lige op i Jordskorpen eller over denne (sur Jord). Der trænges saadanne Steder til en gennemført Udgrøftning og Dræning, saa Vandet kan ledes bort. Alt, hvad der er nødvendigt til Ophjælpning af Landbruget, vil koste store Summer og tage lang Tid. I Ukraine, hvor Delegationen havde bedst Lejlighed til at blive lidt bekendt med Forholdene ude paa Landet, er Jorden sort Muld næsten overalt og selv under mangelfuld Behandling og Tilførsel af Gødningstoffer giver den dog en god Afgrøde og vil under moderne Drift kunne yde noget enestaaende. Det russiske Landbrug med samt sine Udøvere er langt bag efter Tiden i Udvikling sammenholdt med Danmark. Bonden i Rusland var indtil 1862 »livegen« og som saadan nærmest en Slave, der betragtede Arbejdet med Jorden som noget han ikke selv havde nogen Fordel eller Udbytte af og slet ingen Interesse af at forbedre. Da Livegenskabet ophævedes, lagdes der saa store Afgifter paa Jorden, at denne i de fleste Tilfælde slet ikke kunde ydes, hvilket bevirkede, at Bønderne trods Frigørelsen om muligt kom fra Asken i Ilden, og paa Grund af de derved opstaaede Gældsforhold var, og har hele Tiden været, ude af Stand til at foretage Forbedringer af nogen Slags. Fattig og trykket har den russiske Bonde været indtil Revolutionen, og fattig er han endnu, men han har faaet mere Tro paa Fremtiden og dermed Interesse for Fremskridt i sit Erhverv, hvilket er bevirket af det Oplysningsarbejde, der nu foregaar ud over Landet og har til Følge, at et stedse stigende Antal unge Bønder kan læse og skrive. Men som sagt, hvorledes hele Landbrugsspørgsmaalet tænkes ordnet, staar vist hen i det uvisse og vil selvsagt indtil videre i første Række hero paa Bøndernes direkte Tilslutning til den kommunistiske Ide. Man gør dog Forsøg paa at gaa bort fra den gamle Fællesdrift, men støder her paa Vanskeligheder, der baade er bekostelige og sene at overvinde. Forholdet er dette, at Landsbyerne som Regel er meget store efter vore Begreber om en Landsby, og som Følge der af er Afstanden mellem dem

ogsaa stor, den eller de Bønder, der ved Delingen skal overtage den Jord helt ude eller nær Periferien, vil kunne tilbringe al sin Tid paa Rejse mellem sit Bosted og sin Jord uden Udsigt til noget Udbytte af denne. Der kræves en Udflytning fra Byen med Bygning af nyt Bosted paa Jorden, hvilket igen kræver Kapital, som der endnu ikke raades over. En anden Vanskelighed, som dog maaske lettere overvindes, er ogsaa tilstede. Hvor underlig det end lyder, saa er det dog Tilfældet, at Bonden almindeligvis nødtigt fraflytter sin usle Rønne (en Bolig for Mennesker, er den efter vore Fordringer ikke). Her har Slægten boet, maaske gennem lange Tider, og Russeren paa Landet nærer stor Pietet for sin Slægt. Denne Pietet øges ved den Omstændighed, at man ofte begraver sine afdøde Familiemedlemmer hjemme omkring Bostedet eller Huset. Denne Uvilje mod at gøre Forandring vil selvsagt svinde bort ved den fremtrængende Oplysning, saa Ruslands Landbrug moderniseres og med Tiden vil blive drevet efter nye Principper, der vil stille Rusland først i Rækken af de eksporterende Lande paa dette Omraade og gøre det til en haard Konkurrent for andre Lande med samme Eksport.

Det vil fore for vidt at give en detaljeret Beskrivelse af alt det Delegationen havde Lejlighed til at se i Byen Moskva, der efter Opgivende er stærkt paa Vej op mod de fire Millioner Indbyggere, den er beliggende paa 7 Højdedrag og gennemskæres af Floderne Oka og Jansa, Bifloder til Volga, den er Jernbanedriftens største Knudepunkt og har 9 store Jernbanestationer, der er forbundne ved en Ringlinie, den er Ruslands betydeligste Fabriks- og Handelsby. I Byens Midte ligger Kreml (Kreml er russisk Benævnelse for Fæstning), den er omgivet af en høj Ringmur med 22 Taarne og fem Porte, uden for den røde Port ligger den røde Plads med Vassili-Blashennis Kirke, et underligt Bygningværk med et højt Taarn i Midten, hvorom et Utal af smaa Taarne grupperer sig, alle forsynede med løgformede Kupler af forskellig Størrelse og Farve. Denne Kirke lod Ivan den skrækelige bygge, og den skulde staa som noget enestaaende i sin Slags, maatte ingen Side-stykke have hverken i Rusland eller noget andet Land, hvorfor han efter Kirkens Fuldførelse spurgte den italienske Arkitekt, som havde bygget den, om han mente at kunne bygge en Kirke til nøjagtig som denne, da Arkitekten svarede bejaende, gav Ivan Ordre til at dennes Øjne skulde stikkes ud, han vilde gardere sig imod, at dette skulde ske. Det var en Despots Tak for vel udført Arbejde. Paa Pladsen ligger et stort historisk Museum, fle-

re monumentale Bygninger og Statuer, den store Handelspassage med ca. 1200 Butikker. Byen bestaar egentlig af 4 Dele, der i Ringe ligger uden om hverandre, nærmest Kreml ligger Kitajgorod »Kineserbyen«, der er den livligste med en Mængde Magasiner, her ligger ogsaa Børsen og Romanovernes Hus samt den iberiske Guds-Moders Kapel, tidligere en af Moskvas største Helligdomme. Ogsaa denne Bydel omgives af en Ringmur. Uden om denne ligger Bydelen Bjelofgorod »Den hvide By«, som ogsaa har været omgivet en Ringmur, der var hvid. I denne Del af Byen ligger det ældste Universitet (11 000 Studenter), Frelseskirken, en sjælden smuk Kirkebygning, opført af hvidt Marmor og med ægteforgylt Kupler, den store nationale Malerisamling »Tretjakovski« med Ruslands bedste Kunstværker af egne Kunstnere. Den yderste Bydel Semljonojgorod »Jordbyen« er skilt fra de øvrige ved brede Boulevarder og var tidligere omgivet af Jordvolde, som nu er afløst af Sadovajagaden »Havegaden«, her ligger Fabriker, Slotte, Kirke og Huse sammenblandet i et Kaos og omgivet af 8 Forstæder.

En af de Aftener, Delegationen opholdt sig i Moskva, var der Adgang til Lenins Mauseum, der er beliggende paa den røde Plads lige op til Kremls Mur.

Fortsættes.



LOKOMOIVPERSONALETS HJÆLPEFOND

UDDELING AF UNDERSTØTTELSE

I Henhold til Hjælpefondens Vedtægter uddeles i December Maaned d. A. Understøttelser (i Portioner fra 50 til 100 Kr.), der kan søges:

- 1) af Medlemmer, 2) af pens. Lokomotivmænd, 3) af Lokomotivmænds Enker, 4) af forældreløse Børn under 18 Aar efter de under 1) 2) og 3) nævnte.

Ansøgningsskemaer kan afhentes efter 1. Oktober og maa senest være tilbagesendt den 15. November d. A. til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Ny Vestergade 7, 3. S., København K.

Repræsentantskabet.

LOMMEBOG

Der udsendes i disse Dage Bestillingslister paa »Lommebog for Maskin-, Værksted- og Lokomotivmænd«.

De Erfaringer, man har indhøstet af den de foregaaende Aar udarbejdede »Lommebog for Lokomotivmænd«, vil tilflyde Bogen og gøre denne mere værdifuld.

Bestræbelserne gaar som hidtil ud paa at gøre Bogen til en praktisk og uundværlig Haandbog for »Maskin-, Værksted- og Lokomotivmænd«.

Vi skal henstille til Medlemmerne at gøre deres Bestilling paa de udsendte Lister, da det, naar Bogen er udkommen, maaske vil være vanskeligt at faa den, hvis den ikke er bestilt.



EN MED BEDRE FORSIAND

Søndag den 7. August skulde jeg køre Tog 675. Maskinen skulde overtages Kl. 16.30 ifølge Kørselsfordelingen og den var ogsaa ved Vandkranerne i rette Tid, men da jeg forment, at Vedkommende, der kom med Maskinen, ogsaa skulde gøre den klar til Aflevering, lod jeg ham tage Vand og Kul samt rense Askekasse. Kl. 16.30 overtog jeg Maskinen, som jeg lod rense Fyr paa, fordi jeg vilde være paa den rigtige Side; naar vi først var ude paa Strækningen med en Kasse Jord i Stedet for Kul, for det var nemlig ikke andet end Smuld, der var leveret. Men jeg forregnede mig med Hensyn til Fyrrensningen, thi Hr. Kontrolør Wulff Johansen, der selvfølgelig er klogere end jeg paa det Omraade, har sat Tiden saaledes, at der iige er Tid til Vand- og Kultagning. Fyrrensning kan foretages næste Gang Maskinen kommer ind. Resultatet blev, at Maskinen kom 20 Minutter for sent til Post L og at Toget kom 10 Minutter for sent herfra og saa begyndte Skrивeriet.

Jeg fik først en Skrivelse, i hvilken der spurgtes om, hvorfor jeg var kommet for sent ud. Herpaa svarede jeg: »Overtaget Maskinen 16.30«, og man spurgte ham, der afleverede Maskinen til mig. Men der skulde mere til. Jeg blev saa, den 31. August, kaldt op til W. J. Som sædvanlig blev jeg modtaget med det for W. J. særegne behagelige Smil og en Udtalelse om, at hvis jeg havde vist lidt mere Velvillighed og Interesse overfor Tjenesten, kunde jeg vel nok have kørt uden at rense Fyr; saa var den Sag ikke kommet, og det skulde vel ikke være nødvendigt paa Kørselsfordelingerne for de Herrer Lokomotivførere at skrive, naar der skul-

de renses Fyr. Den er vel nok skrap, at en Medansat skal bebrejde en, at man mangler Interesse for sin Tjeneste.

Som man ser af ovenstaaende, var det jo en meget klog Mand, jeg var kommet op hos. Naar der ikke er saa megen Tid mellem to Tog, saa der kan renses Fyr, skal man lade det være, efter hans Mening. Folgerne deraf maatte man jo selv om.

Naar Hr. W. J. mener, at det ikke er nødvendigt at rense Fyr, efter at Maskinen har kørt en Rungsted-Tur, saa maa han vel ogsaa vide, at hvis jeg selv havde kørt Toget, saa vidste jeg, hvorledes Forholdene havde været paa Vejen, men da jeg nu overtog Maskinen er det vel kun et rimeligt Krav at lade Fyret rense.

Jeg vil anbefale W. J. for efterfølgende Planer at foreslaa, naar og hvor der skal tages Kul. Vand og renses Fyr og lade den behørigt underskrive af rette Vedkommende; indtil den Tid tillader jeg mig at bestemme det.

Vilh. Andreasen.

AFSKEDSFEST

Med Udgangen af September i Aar blev Hr. Lokomotivfører V. Andreasen, Østerbro, afskediget med Pension og i den Anledning ønskede Andreasen ved et lille festligt Samvær den 6. ds. at tage Afsked med sine Kolleger. Afdelingen havde udsmykket Opholdsstuen med Flag og Guirlander, og da Andreasen kom til Stede, blev han modtaget af Kollegerne med Feststemning. Ved et Glas Vin og Cigarer blev der af Lokomotivførerne Skjoldager og Heholt samt Lokomotivmester Kann sagt nogle smukke Ord til Andreasen, hvilke tilsyneladende glædede ham. Det blev nævnt, at Andreasen har virket ved Statsbanerne i 45 Aar, og at han altid havde været en pligttro Lokomotivmand, og at han var hædret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. Andreasen skænkede samtidig en kærdommen Pengegave til Lokomotivmændenes Feriehjem.

J. B. Skjoldager, Afdelfm.

RABATKUPONER

Paa Foreningens Kontor, Ny Vestergade 7, 3., kan Medlemmerne erholde Billetter til Folketeatret og Zoologisk Have.



RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivførererkredsen:

Kbhvn. Gb. Afd.: Formandens Navn og Adr. rettes til: A. Rosenkilde Laursen, Vigerslev Allé 124, 3. S., Valby.

Viborg: Formandens Adr. rettes til Sjællands-gade.

Lokomotivfyrbøderkredsen:

Aarhus: Formandens og Kassererens Navn og Adresse rettes til henholdsvis: C. A. Lønqvist, Læs-søgade 6, 1., og N. M. Mortensen, Sonnesgade C, III.



Ordensdekoration:

Kongen har under 1—9—27 udnævnt Lokomo-tivfører H. M. C. Larsen, Aarhus H., til Danne-brogsmand.

Ændringer med Hensyn til tidligere anførte For-flyttelser:

Forflyttelsen pr. 8—8—27 af Lokomotivfører K. A. A. Jensen fra Østerbro til Brande vil være at betragte som Stationering i Anledning af hans Forfremmelse til Lokomotivfører.

Forflyttelsen pr. 1—9—27 af Lokomotivfører H. V. Laursen fra Hjørring til Frederikshavn var uansøgt.



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.

Bifortjeneste.

Tjenestemænd søges til mod Provision (10 %) at forhandle Cigarer og Tobakker blandt Private (Medarbejdere etc.)

Billet mrkt. »Bifortjeneste« mod tager Bladets Ekspedition.



Amk. Gummivare
Indstret Vestergade 3 Ibhvn. I.
Vedersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prislister mod 30 Øre i Primær.
DISKANT EKSPEDITION • Telf. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

KØB DANSKE VARER

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.

Bifortjeneste

Tjenestemænd, som kundeganske at formere Deres Indtægt, kan faa godt Agentur for herværende For-sikrings-selskab. — Speciel Afdeling for Brand og Indbrudstyveri for Tjenestemænd.

Billet mrkt. „Bifortjeneste I“ modt. Bladets Kontor.

Nu lugter „Tiklo“ godt!

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

„Tiklo“ renser 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?

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

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

Ærbødigt Chr. Nielsen.

Forhen Afholdshotellet,
Colbjørnsensgade 29.

A. Larsens Eftfl., Skotøjsmagasin, Istedgade 57.

Prima dansk Fodtøj til smaa Priser.

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

Bøger - Papir - Musik - Fotografiske Artikler.

VIGGO NIELSENS BOGHANDEL

Telf. 9327.

Istedgade 64, Istedgaard.

Telf. 9327.

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

Redaktion: Vesterbrogade 98 A², 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 7³, 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

Vesterbros Vinimport Absalonsgade 34

Tlf. Vester 4988

Tlf. Vester 4988

Arbejdernes Kødforsyning

har følgende Udsalgssteder:

Nørrebros Runddel..... Taga 219
Nansensgade 90..... Telf. 4584
Haderslevsgade 3 (Vesterbro) — 2761

Fører kun 1ste Klasses Varer

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

Største, billigste og bedste
Herre- og Drengeskjorte-
Forretning og -Skræderi,
Underbeklædning, Hatte og Huer

Søg vore Restauranter

„Hallen“

Vesterbrogade 35
Tlf. Vester 8885

„Sønderbro“

Amagerbrogade 7
Telf. Amg. 3678

„Taarnborg“

Allégade 18
Tlf. Vester 1990

„Øbro“

Østerbrogade 39
Telf. Øbro 1039

„Nørrehal“

Nørrebrogade 88
Tlf. Nora 1088

„Mejlhal“

Store Torv 16, Aarhus
Telf. 8840j

1 Middag 1,25 + 10 pCt. Skat. — 10 Billetter 11,50 + 10 pCt. Skat.
God billig Mad . . Pensionærer modtages . . Ingen Drikkepenge



Kvindernes Alkoholfriske Restauranter



KØBENHAVNS KOLONIAL FORSYNING

LOTHARDT DAHL.
Vesterbrogade 11. Telefoner 3067 & 5605. Helgolandsgade 1.
FILIAL: Vodroffsvej 22. Telefon Vester 3992.

Største Kolonial- og Konserver-Import i Danmark. — Direkte fra Producent til
Forbruger, derfor altid billigst. — Vore Automobiler kører overalt i Byen og Forstæder,
Leverandør til Embeds- og Bestillingsmænd samt Lagers Forbrugsforening.

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

DRIFTSUDVALGET.



„ODENSE“ PILSNER

DEN MEST VELSMAGENDE PILSNER

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



D'Hrr, Jernbanemænd.

Jeg giver 10% Rabat til alle Jern-
banemænd. Priser paa alle Varer
— til behagelig Sammenligning. —
ALT I HERRELINGERI

Damstoft,

Guldsmedegade 32.

Kolonial — Vin — Spirituosa
Delikatesser.

Carl Sørensen,

Valdemarsgad. 54. Telf. 4593.

— Varerne bringes overalt. —

Jensen og Nielsen

Stort Udvalg i
i moderne Gravmonumenter
Kirkegaardsvej 1. Tlf. 1379. Aarhus

PETER POULSENS Skotøjs- & Læderhandel

Tlf. 2141. Jægergaardsg. 15. Aarhus.
Udskåret Læder i gode Kvaliteter. Skomagerartikler.

Møbler

Specielt til 2 og 3 Vær. Lejligheder
Altid ca. 35 kompl. Møbl. paa Lager
Afbetal. mod almindelig Bankrente
— Forsendes over hele Landet. —

R. P. PEDERSEN
Frederiksgade 29
Aarhus. Tlf. 1009

SPIS! Magdalene Møllens SPIS!

Telefon 3363

velsmagende Brødsorter.

Telefon 3363

Husk Skotøjsforretningen „City“.

Lager i Herre-, Dame- og Børnefodtøj. — — — Bemærk mine Skafftestøvler.
Telefon 451. — — — Jens Kaiser. — — — Ryesgade 4 og 6

Søgræsmøbler, Divaner og Divantæpper

bedst og billigst.
Ratebetaling indrømmes.
Jægergaardsgade 34 Aarhus Rob. Poulsen

OTTO QVIST,

JÆGERGAARDSGADE 63
AARHUS : Telf. 6593

Alt i Lædervarer, Rejsekufferter, Tasker. Se Vinduet.
Bemærk Priserne, Medlemmer af D. L. F. 10 pCt. Rabat.

Aktieselskabet

Aarhus Privatbank

Reserver ca. 5 Mill. Kr.

udfører alle almindelige Bankforretninger.