



27. AARG. N^o 5.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Marts 1927.

NORMERINGSLOVEN

Samme Dag som Finansminister Neergaard fremlagde Forslag til Nedsikring af Tjenestemændenes Lønninger, forelagde han tillige Forslag til Normeringslov for 1927—28.

Normeringslovens Indhold har for den ene Halvdel af vore Medlemmer ingen stor Interesse, fordi denne Halvdel af Organisationens Medlemmer, Lokomotivførerne, er i Slutstilling og saaledes i Modsætning til en Række andre Medansatte ingen Udsigt har til at naa frem til højere Stilling og derfor heller ikke er saa stærkt interesseret i, hvilke højere Stillinger der oprettes eller de Forøgelser, der ønskes ved Normeringsloven.

Anderledes med Organisationens anden Halvdel, Lokomotivfyrbøderne, der meget nøje følger Normeringsloven og de Avancementspladser, den maatte indeholde, og som for dem betyder forbedrede Levevilkaar, er Antallet af Lokomotivførerstillinger af den største Interesse.

Det var selvfølgelig ogsaa med en vis Spænding, at man afventede Normeringslovforslaget, naar det toges i Betragtning hvilken Stilling den nuværende Regering har taget over for os Tjenestemænd, om Regeringen vilde overholde den Ordning om Rangermaskinespørgsmaalet, som

fandt sin Løsning under Trafikminister Friis-Skotte. Vel var vi vidende om, at Generaldirektoratet for Statsbanerne havde fremsendt Forslag til Udnævnelse af 60 Lokomotivførere i Overensstemmelse med Ordningens Indhold, men Lønningsraadet havde under sin Behandling af Forslaget fundet sig beføjet til at afgive det Raad til Finansministeriet, at man i Aar ikke fremmede den foreslaaede Bevilling, som i Henhold til Ordningen vilde være at fremme. Bortset fra Lønningsraadets mærkelige Stilling, der overraskende viser os en stærkt ophøjet Moral hos enkelte af dette Raads Medlemmer, der — hvad man maa gaa ud fra — inden de udtalte deres Raad, har gennemlæst den Bemærkning, som ved forrige Aars Normeringslovforslag ledsagede Sagen, og hvorved Ordningen lovmæssig godkendtes. Finansministeren har sandsynligvis med Tilfredshed modtaget det givne Raad, som jo ganske falder i Overensstemmelse med Regeringens Tendens.

Det er ikke noget særlig udpræget Retssind, der præger vor Regering i dens Bedømmelse og Behandling af os Tjenestemænd, og Organisationens Ledelse maatte straks protestere over for den skete Uret og har i den Anledning rettet en Henvendelse til samtlige Rigsdagens Partier, ligesom der til en Række Folketings- og

Landstingsmedlemmer er rettet Henvendelse, ledsaget af en Skrivelse af følgende Ordlyd:

»I gennem adskillige Aar har Dansk Lokomotivmands Forening overfor Generaldirektoratet for Statsbanerne og Ministeren for offentlige Arbejder fremhævet det urimelige i, at Betjeningen af eenmandsbetjente Rangermaskiner for den langt overvejende Dels Vedkommende foregaar ved Lokomotivfyrbødere, idet de *paagældende Rangerførere* paa Rangermaskinerne *udfører Hvervet* baade som *Lokomotivførere* og som *Lokomotivfyrbødere* og derfor *maa have Krav paa at normeres som Lokomotivførere*, et saadant Krav stillede Administrationen sig imidlertid af økonomiske Grunde uvilligt overfor.

Imidlertid tog flhv. Minister for offentlige Arbejder J. Friis-Skotte Initiativet til at faa Spørgsmaalet ordnet, og han førte en Drøftelse med Organisationens Repræsentanter, hvorefter Foreningen indgik paa at søge tilvejebragt *Ækvivalent* for den med Kravets Imødekommen forbundne Udgift.

Generaldirektøren for Statsbanerne nedsatte i nævnte Anledning et lille Udvalg, hvori Personalet var repræsenteret, for at fortage en nærmere Undersøgelse af Mulighederne for Tilvejebringelse af en Ordning, som økonomisk hvilede i sig selv.

Resultatet af Udvalgets Arbejde var, at man naaede en Besparelse, der omtrentlig dækker den paaregnede Merudgift. Besparselsen opnaaedes ved, at Personalet gik ind paa at underkaste sig meget væsentlige Skærper i dets Arbejdsvilkaar.

Under den om Sagen mellem Generaldirektøren og Foreningen den 16. December 1925 førte afsluttende Forhandling gav Foreningen stærkt Udtryk for sin Betænkelighed ved forskellige af de paatænkte Foranstaltninger, men i Forstaaelse af de Forhold, som foranledigede Ministeren og Generaldirektøren til at kræve i det væ-

sentlige Kompensation for Administrationens Indrømmelse, — trods det at Opfyldelsen af Kravet i Virkeligheden maatte siges at være en simpel Retfærdighedsbehandling — *gik Foreningen dog med til, at de paatænkte Foranstaltninger iværksattes fuldt ud paa Betingelse af, at der ved Normeringslov opnaaedes Besættelse af samtlige Poster som Førere af eenmandsbetjente Rangerlokomotiver med Lokomotivførere, og at denne Ordning gennemførtes i Løbet af 3 Aar.*

Den mellem Generaldirektøren for Statsbanerne og Foreningen truffne Overenskomst blev senere godkendt af Ministeren for offentlige Arbejder, og i Henhold til det anførte fremsattes der paa Normeringsloven for 1926—27 Forslag om Ordningens Gennemførelse, saaledes at der i Løbet af 3 Aar udnævntes 194 Lokomotivførere, heraf 74 det første Aar og 60 hvert af de to følgende Aar, imod en tilsvarende Nedgang i Lokomotivfyrbødernes Antal samt det Antal af Lokomotivfyrbødere (47), Ordningen medførte som Besparelse, idet Normeringsloven fra forrige Aar indeholdt Forslag til Udnævnelse af 74 Lokomotivførere med følgende Bemærkninger (Jvf. Lovens Side 5 § 508 og Side 26):

Flertallet af Rangermaskiner har hidtil været eenmandsbetjente, som Regel af Lokomotivfyrbødere, idet Tomandsbetjening kun er indført paa de fleste Overfartsstationer og paa visse vanskelige Rangeromraader, navnlig Havnepladser. Fra Lokomotivpersonalet har man gennem mange Aar modtaget Andragender om, at der maatte blive etableret Tomandsbetjening paa alle Rangermaskiner, eller i det mindste, at alle eenmandsbetjente Rangermaskiner skulde betjenes af Lokomotivførere. Man har ikke ment at burde udvide Tomandsbetjeningen og af økonomiske Grunde har man ogsaa hidtil modsat sig Udnævnelsen af Førere af de eenmandsbetjente Rangermaskiner til Lokomotivførere, endskønt man erkender, at de paagældendes Dobbeltbetyr som Førere og Fyrbødere maa anses for mere kvalificeret end almindelig Lokomotivfyrbødergerning. For at søge Spørgsmaalet

løst har man ladet et Udvalg, hvori Personalet var repræsenteret, undersøge, hvorvidt det var muligt som Ækvivalent for den med Udnævnelsen af Lokomotivførere til samtlige Rangerførerpladser forbundne Udgift ca. 223 000 Kr. aarlig, at anvise tilsvarende Besparelser. Ved den stedfundne Undersøgelse og senere Forhandling med Personalets Organisation er det blevet muligt at foreslå Normativet for Lokomotivfyrbødere nedsat med 47 Mand, dels ved i flere Tilfælde at ændre Tomandsbetjening til Eenmandsbetjening, dels ved en Forhøjelse af det nugældende Maksimum for sammenhængende Rangertjeneste (ekskl. Eftersynstjeneste) paa eenmandsbetjente Maskiner fra 7 til 8 Timer daglig (idet dog det maanedlige Maksimum paa 195 Timer forbliver uforandret). Besparselsen ved Nedsættelsen i Normativet kan anslaaes til ca. 209 000 Kr. aarlig.

Selv om den paatankte Omordning herefter vil medføre en aarlig Merudgift af ca. 14 000 Kr., mener man dog at burde stille Forslag om Sagens Løsning paa det heromhandlede Grundlag. Medens Bepsarselsen kun vil finde Udtryk paa Finansloven, vil der paa Normeringsloven kræves Bevilling til Udnævnelse af ialt 194 Lokomotivførere. Bl. a. under Hensyn til, at Nedgangen i Antallet af Lokomotivfyrbødere med normal Afgang først kan ventes gennemført i Løbet af et Par Aar, foreslaas Udnævnelserne fordelt paa 3 Aar med 74 det første Aar og 60 de to følgende.

Paa Forslag til Normeringslov for Finansaaet 1927—28 ses der imidlertid ikke at være opført nogen Bevilling til det omhandlede Formaal. Dette kan formentlig kun være Udtryk for, at Ministeriet ikke agter at søge en saadan Bevilling.

Herimod maa Foreningen nedlægge bestemt Protest, idet den formener, at Ministeriet — efter at Personalet, med Ministerens Villie og Bifald først i et Udvalg og senere under en Forhandling med Generaldirektøren er gaaet ind paa efter Overenskomst at underkaste sig meget væsentlige Skærper i dets Arbejdsvilkaar imod samtidig Opfyldelse af det i sig selv rimelige Retfærdighedskrav om Besættelse af samtlige Rangerførerpladser med Lokomotivførere, og efter at Personalet nu

har erlagt sin Ydelse — er pligtig at yde sin Præstation efter Overenskomsten, nemlig ved at opføre Halvdelen af de paa Bevillingen resterende Udnævnelser paa Normeringslovforslaget for Tidsrummet 1927—28.

Man forventer derfor, at dette snarest vil finde Sted. Undlader Ministeriet at opfylde sin Pligt efter Overenskomsten ved paa Normeringslovforslaget for Finansaaet 1927—28 ikke at opføre Halvdelen af de paa Bevillingen resterende Udnævnelser, samtidig med at Ministeriet ganske roligt, og i overvejende Grad, allerede har indkasseret Personalets Modydelse, saa er et saadant Standpunkt stridende imod almindelige Retsbegreber, hvilket formentlig ikke trænger til nærmere Paavisning.

Man tillader sig derfor at anmode den ærede Folketingsmand om Støtte og Bistand til, at Lovgivningsmagten opretholder den ovenfor beskrevne, indgaaede og ved Vedtagelse af Normeringsloven for 1926—27 godkendte Overenskomst, saaledes at de nævnte Bevillinger optages paa Normeringslovforslaget for 1927—28 og 1928—29.

I Forbindelse hermed har der fundet en Drøftelse Sted mellem Organisationens Formand og Ministeren for offentlige Arbejder. Ministerens Stilling til det rent principale Spørgsmaal: Lokomotivførere paa samtlige Rangermaskiner, synes at være klart nok. Ministeren gav i hvert Fald Udtryk for at ville respektere den trufne Ordning og syntes noget overrasket over, at Organisationen ikke var bekendt med det skete, som Generaldirektoratet for Statsbanerne fra Finansministeriet havde faaet Underretning om, men Sagen laa dog ikke anderledes end, at man ved Lovens 2. eller 3. Behandling beholdt sig Ret til at stille Ændringsforslag.

Disse Ministerens Bemærkninger synes at stille i Udsigt, at Sagen muligt kan komme i Lave. Folketingets Lønningsudvalg, som beskæftiger sig med Normeringsloven, vil antagelig tage sig af

Spørgsmaalet, og det er vort Haab, at Udvalget i et muligt Samraad med Ministeren vil faa hele Spørgsmaalet fornødent afklaret, saaledes at den Ordning, som ved Forhandling er indgaaet mellem Administration og Organisation, overholdes til bedste for den Agtelse, Respekt og Tillid, der nu en Gang bør herske i Forholdet mellem Staten og dens Personale, mellem en Etats Ledelse og Personalets Organisation som Mand og Mand imellem.

»Tilskueren«.

NEDSKÆRINGSFORSLAGET

Hvorledes er Stillingen med Hensyn til vort Nedskæringsforslag? spørges der sikkert mange Gange dagligt af forskellige Tjenestemænd, thi dens Stilling, som bl. a. det konservative Partis Ordfører, Hr. Pürschel indtog ved den storpolitiske Debat, var egentlig ikke god at blive klog paa. Saavel Socialdemokratiets Ordfører, ved den Lejlighed Hr. Stauning, som det radikale Venstres Ordfører Hr. Ove Rode var klare nok i deres Udtalelse, dem kunde Nedskæringsministeriet ikke vente Støtte fra til Gennemførelse af deres Forslag.

Det, det imidlertid for Tiden kommer an paa, er jo det konservative Folkeparti, og deres Stilling er, selv om den er uklar nok, saaledes, at de følger Ministeriet en Smule paa Vej.

Noget oplysende er f. Eks en Artikel, der fandtes i den ferslevske Presse den 26. Februar, af hvilken vi aftrykker et Brudstykke:

»Efter vor Opfattelse kan Saneringen af de offentlige Finanser, Nedbringningen af Skatterne og Lønniveauets Tillem্পning til Prisniveauet ikke finde Sted, uden at det ogsaa maa gaa ud over Tjenestemandslønningerne, hvis samlede Sum spiller en saa stor Rolle i dette Lands offentlige og erhvervsmæssige Økonomi.

Men i samme Aandedræt ønsker vi sagt, at naar denne Nødvendighed efter vor Op-

fattelse uomgængeligt er til Stede, saa er Tjenestemandssstanden selv uden Skyld heri. Det er under alle Omstændigheder *ikke* Tjenestemandssstandens Skyld, at Staten sidder i det, som den gør — *hvor* man saa end vil lægge Skylden. Offentligheden og dens Repræsentanter kan endnu ikke have glemt, at Statens Tjenestemænd hele Krigsperioden igennem og langt ind i den værste Dyrtid udførte et stort og vanskeligt Arbejde for Samfundet og derfor blev aflønnet paa en Maade, der betød intet mindre end en Proletarisering af hele Tjenestemandssstanden — specielt den mere overordnede, der for at kunne udføre sit Arbejde tilfredsstillende maa opretholde en vis social og kulturel Standard. Tjenestemændene har den Gang Byrder, som vel egentlig ikke var nødvendige. Men derom kan de igen henvende sig til de Partier, der nu optræder som deres sande Velgørere: ved at holde Tjenestemændene nede paa Sultelønninger, blev det de da regerende Partier muligt at gennemføre hele deres storstilede, summariske Understøttelsespolitik, hvis finansielle Virkninger vi endnu lider under. Naar Tjenestemændene saaledes den Gang maatte undgælde, kan man rent menneskeligt set kun des mere beklage, at de nu *igen* skal bære deres Part af Byrden — *nu, hvor det desværre er nødvendigt.* (Fremhævet af Red.)

Det er naturligt — for at tale rent ud — i dette Øjeblik, hvor vi har den haarde Nødvendighed over os, kun en Slags politisk Lyrik, at vi hindrer disse Forhold fra at gaa i Glennebogen. Og politisk Lyrik, vil Tjenestemændene sige, dur ikke til at bide og brænde. Men det er dog næppe heller for den praktiske Politik's Vedkommende ganske ufrugtbart at minde derom. Tjenestemandssstandens hele Forhold afgiver efter vort Skøn en fuldkommen forsvarlig realpolitisk Begrundelse for, at Standen ikke udleveres paa Naade og Unaade til en ensidig klassebestemt Nedskæringspolitik, men at der — det bliver Konservatismens Opgave — findes en Form, hvorunder det samfundsøkonomi-

ske Hensyn kan forenes med det sociale og menneskelige Hensyn, som Tjenestemændene har ethvert rimeligt Krav paa.

Det fortælles her Tjenestemændene, at det ikke er deres Skyld, at Landet er i Vaande, men det er en uomgængelig Nødvendighed, at vi betaler, dog saaledes at det ikke bliver Venstre, der alene bestemmer hvor langt ned vi skal, det bliver, som man vil se, Konservatismens Opgave at regulere Nedskæringen efter samfundsøkonomiske, sociale og menneskelige Hensyn. Man kan sagtens føle sig tilfreds, naar alle de smukke Hensyn skal tages, og det vil derfor blive interessant at høre dette Partis Ordfører, naar dette Nedskæringsforslag paa Tirsdag skal behandles i Folketinget.

Det bliver noget i Retning af human Slagtning i Forbindelse med forannævnte smukke Hensyn, men ikke des mindre koster det nok Tjenestemændene en Del Millioner.

„URIMELIGE METODER“

I »Dagens Nyheder« for 21. Februar har en Trafikkontrolør N. Gullacksen, Fredericia, faaet optaget en Artikel af et saadant Indhold, at det maa vække enhver Tjenestemand's Harm og Afsky. Da denne Artikel blev læst, vakte den jo levende Uro, thi havde man mange af den Slags Folk, saa vilde de jo omtrent kunde forhindre enhver Forbedring af Tjenestemændenes Kaar.

Da den paagældende maatte antages at være Medlem af Jernbaneforeningen, talte vor Organisations Formand med Jernbaneforeningens Formand om dette Overfald paa det kørende Personale. Jernbaneforeningens Formand tog straks Afstand fra Gullacksens Artikel, hvilket vilde finde Udtryk i »Vor Stand«. Medlem af Jernbaneforeningens Hovedbestyrelse, Togfører Jørgensen gav et Gensvar paa Artiklen. Det samme skete fra et Par af vore Medlemmer.

Vi optrykker fra »Vor Stand« Gullacksens, Togfører Jørgensens og »Vor Stand's Kommentar i det følgende:

(»Dagens Nyheder« 21. Febr. 1927.):

Vi har modtaget:

Maa det være mig tilladt, nu, da den bebudede Nedskæring af Tjenestemandslønningerne synes at blive Alvor, at paapege nogle Urime-ligheder i de ved Statsbanerne gældende Løn-ningsmetoder, som hidtil paa Grund af en Art falsk Kammeratskabsfølelse har været Tabu, naar Talen var om Ændringer. Men naar Ned-skæingskniven nu, som det synes, skal skære igennem helt ind til Benet, maa den Saarede vel have Lov til at søge Luft i et Smertensskrig.

Jeg sigter bl. a. til Køre- og Timepenge, som oppebæres af Tog- og Lokomotivpersonalet, Overbanemestre og Telegrafmestre, Telegrafaffør-mænd — og Arbejder, hvis Viksomhed falder udenfor Hjemstedets Omraade, Sejlpenge til Overfarternes Personale samt Udlevering af gratis Uniform til »Underordnede«.

Det er en kendt Sag, at intet, eller saa godt som intet, af Timepengene benyttes til Forplej-ning paa fremmed Sted, idet Turen som Regel kun strækker sig over samme Tid som Stations-tjenesten. Paa mangfoldige Stationer med sam-let Tjenestetid paa 8—9 Timer maa Maden medbringes, og enten man nyder denne i et Tog, paa en Færge eller paa en Station, maa Timepenge vel være lige paakrævet. Man kun-de vist, uden at begaa nogen Uretfærdighed, lade de første 7—8 Timer være ligestillede med Stationstjenesten. Men endnu mere urimeligt virker det Forhold, at Lokomotivførere og Fyr-lødere, der rangerer paa en Station og ikke kommer ud over denne, oppebærer Timepenge, medens Portøren, der rangerer med den samme Maskine — og forøvrigt udfører et farligt og korporligt anstrengende Arbejde — ingen Ting faar.

Uniformen, som udleveres alle »Underord-nede«, er lavt sat 200 Kr. værd om Aaret, et ikke ringe Tillæg til den beskedne Løn, som mangen »Overordnet«, der køber Uniformstøj af »Underordnede«, vilde være glad for, og hvis Værdi bør medregnes, naar Lønningerne skal vurderes retfærdigt. »Underordnede er f. Eks. Lokomotivførere, Togfører, Stationsmestre.

Til Slut et Par sammenlignende Tal:

»Overordnet«: Trafikassistent, ansat 1917, faar nu udbetalt 303 Kr.

»Underordnet«: Togbetjent, ansat 1917, faar nu udbetalt 290 Kr. + Uniform ca. 16 Kr. + Kørepenge ca. 50 Kr., ialt 356 Kr. — alt pr. Maaned.

Som man ser, er den »Underordnede«s Løn langt over den »Overordnede«s, hvis overordnede Stilling kun markeres ved, at han selv maa købe sin Uniform.

Min Konklusion er da denne, at man bør skære Urimelighederne bort, for de faste Lønninger beskæres og indrettes paa en Art Fattigforsørgelse efter Børneantal etc., ellers vil det gaa for haardt ud over dem, der ikke har noget maskeret Løntillæg at falde tilbage paa.

N. Gullacksen, Trafikkontrolør,
Fredericia.

Hertil har Togfører H. C. Jørgensen indsendt følgende Berigtigelse:

I Deres ærede Blad for den 21. Februar d. A. finder jeg en Artikel, betitlet »Urimelige Metoder«, hvis Forfatter, Trafikkontrolør N. Gullacksen, Fredericia, har anset det som sin Opgave nu ved Udsigten til en Lønnedskæring, at henlede Opmærksomheden paa en Kreds af Medansatte, der paa Grund af deres Tjenestes særlige Karakter oppebærer Vederlag i Form af Køre- eller Timepenge.

Hr. Gullacksen røber i sin Artikel den fuldkomne Mangel paa Indsigt i det Spørgsmaal, han mener sig kaldet til at behandle, men jeg tvivler iøvrigt om, at det vil kunne lykkes mig at overbevise ham derom, thi han maa efter sit Indlæg at dømme være en ret upaavirkelig Repræsentant for den Anskuelse, at Begrebet »særlige Ydelser« ingen Berettigelse har, og at det i Virkeligheden betyder en Forfordeling. Alligevel vil jeg af Hensyn til Offentligheden anholde et Par af hans fremsatte Paastande, der røber ikke alene Mangel paa Indsigt, men ogsaa paa den objektive Evne.

Hr. G. finder Grundlaget for sin Kritik i den Paastand, at det kørende Personale som Regel ikke har længere Fravær fra Hjemstedet end det stationære, hvad han dog maatte vide er ganske urigtigt. En ved Tog- eller Lokomotivtjenesten beskæftiget har i Almindelighed et gennemsnitligt dagligt Fravær, der ligger 2 à 3 Timer over det gennemsnitlige Fravær for en ved Stations- eller Kontortjeneste ansat. Men hertil kommer, hvad der efter min Mening er det væsentligste for den rette Bedømmelse, at det kørende Personales Fravær er uregelmæssigt og, bestemt af Toggangen som det er, ligger i alle Døgnet 24 Timer. Merudgifterne ved ofte ret lange Ophold ude og ved hele den uregelmæssige Livsførelse, ser Hr. Gullacksen ganske bort fra, mest vel fordi han saa ganske mangler Forudsætningen for at kunne vurdere den.

Spørgsmaalet om Levering af Uniform bør

være bestemt af, hvorvidt det kræves af den paagældende, at han skal bære Uniform i Tjenesten eller ej, og endvidere, forsaavidt angaar Leveringsterminerne og Kvalitet være bestemt af Arbejdets Karakter. Hr. G. skulde derfor, hellere end at skumle over, at visse Kategorier normeres, arbejde hen til, at Assistentklassen fik deres berettigede Krav opfyldte om fri Uniform.

Endelig har Hr. G. bragt et Par »sammenlignende« Tal, hvoraf det skal fremgaa, at én Tjenestemand har for lidt og en anden for meget. Lad mig i den Forbindelse sige, at hverken Assistenten eller Togbetjenten er at misunde. Den første vil vel naa en betydelig højere Slutløn end den anden, men fælles for begge er den lidet misundelsesværdige Skæbne, der venter dem, at de uden Udsigt til Avancement vil blive staaende i deres Kategoriers Bundklasse et langt Liv igennem. Men skal vistnok være indstillet netop som Hr. Gullacksen for i disse Menneskers Livsskæbne at finde et Grundlag for Angreb.

H. C. Jørgensen, Togfører.

»Vor Stand«s Redaktion knytter hertil følgende Bemærkninger:

Idet vi beklager for Sagens Skyld at være nødt til at optrykke ovenstaaende Indlæg fra Hr. Gullacksen, skal vi paa Foranledning af Jernbaneforeningens Forretningsudvalg knytte nogle Bemærkninger til det.

Det er i høj Grad beklageligt, at Hr. Gullacksen, der for nylig er optrykt i en af de gennem Jernbaneforeningens Arbejde oprettede nye Kontrolørstillinger, har saa liden Forstaaelse af Foreningens Virksomhed, at han paa det nuværende for hele Foreningens Virksomhed saa vanskelige Tidspunkt ved sin ovenfor citerede Henvendelse til Dagspressen ødelægger og besværliggør det Arbejde, af hvilket bl. a. ogsaa Hr. Gullacksens økonomiske Velfærd afhænger. Almindelig sund Omtanke burde sige Hr. G., at det er daarlig Gerning at udpege de kørende Kollegers smaa og surt fortjente Vederlag for deres særegne Arbejde som Ofre for Sparebestræbelserne — for selv at undgaa eventuelt at komme til at være med til at ofre.

Dette at rende til Dagspressen og tilbyde sine Medarbejderes Indtægter til Staten for derved at opnaa selv at blive skaanet, er saa indierlig grimt.

Dertil er det saa taabeligt, at det er komplet uforstaaeligt, at en Tjenestemand med blot nogenlunde normal Intelligens kan tro, at dette skulde være Vejen til Opnaaelse af Forbedringer i hans egen økonomiske Stilling.

Hr. G. har efter vor Opfattelse her vist, ikke blot at han savner Forudsætningerne for at bedømme det kørende Personales Arbejdsvilkaar, men ogsaa for overhovedet at give sit Besyv med i Spørgsmaal, hvis Bedømmelse kræver en Horisont, der er større end Hr. G.s egen lune Kakkelovnskrogs.

Vi skammer os over ham.

Red.

»Vor Standes Redaktør har fundet meget passende Udtryk for den Indignation, som den paagældende Kontrolør ved sin malpropre Gerning har skabt, og det er sandeligt fuldstændigt paa sin Plads, naar Red. siger: »Vi skammer os« — thi det, den Herre har udført, er, som »Jernbanetidende« siger, en Judasgerning.

Red.

DEN SPANSKE NORDBANES 2 D 1 FIRECYLINDER-KOMPOUND-OVERHEDER- HURTIGTOGSLOKOMOTIVER

Af Dipl.-Ing. Adolf Wolff, Overingeniør, Hannover.
Oversat af Lokomotivfører Fr. Spær.

(Sluttet.)

Rundkedlen bestaar af tre Kedelbælter, der er skudt ind i hinanden. De to forreste er cylindriske af 21 og 22 mm Pladetykkelse og en Diameter paa 1750 og 1782 mm. Det tredje Kedelbælte er af 23 mm Pladetykkelse og har paa den nedad vendende Side en kegleagtig Udformning, der giver en Diameter paa 1950 mm for at gøre Plads for Forbrændingskamret. Paa det midterste Kedelbælte er Domen med en Diameter paa 855 mm anbragt. Den er meget lav og giver Plads for en Schmidt og Wagner Ventilregulator med en Gennemgangsdiameter paa 160 mm. De to Pop-Coale Sikkerhedsventiler med en Gennemgangsdiameter paa $3\frac{1}{2}$ " er af Hensyn til det frie Rum over Kedlen forsat ud til Siden og anbragt radialt paa det tredje Kedelbælte.

I Rørvæggene, der har en indbyrdes Afstand paa 5762 mm, er anbragt 155 Kedelrør og 30 Overhederrør med en Diameter paa henholdsvis 50/55 og 125/133 mm. Røgkamret har den betydelige Længde

af 3112 mm. Efter Erfaringer ved de tyske Rigsbaner er Udgangshætten anbragt lavt i Røgkamret, 485 mm under Kedelmidten, med en Diameter paa 160 mm. Skorstenen har i en Afstand paa 1635 mm fra Udgangshætten sin snevreste Diameter paa 476 mm og udvider sig derfra paa 500 mm til 536 mm ved dens øverste Kant. Den svagt skraanende Rist paa $2,7 \cdot 1,86$ m = 5 m² er en Rysterist af det spanske Patent Egui, der anvendes i Forbindelse med en Vipperist; de manøvreres begge fra Førerpladsen. Ved Askekassens Udførelse er der lagt Vægt paa en stor Adgang for Luften, den er $0,72$ m² eller 14,4 pCt. af Ristefladen.

Til Kedlens Udvaskning er denne forsynet med 27 smaa, 5 mellemstore og 5 store Renseklapper, der er pladseret med særligt Henblik paa Omraadet omkring Forbrændingskamret. Injektorerne, Forvarmerpumpen o. s. v. faar Damp fra et fælles Dampfordelingsstykke, som kan afspærrer med en Ventil. Fyrdøren er en tredelt Klapdør til at aabne indad. Den er anordnet med to Vægtstangsarme, der ved at omlægges hver for sig aabner den midterste Dør og den ene af Sidedørene og kan ifølge en god Vægtudligning blive staaende i enhver Mellemstilling. Den samlede Døraabning er 730 mm bred og 430 mm høj. Paa Lokomotivets højre Side er anbragt en Worthington Fødevandsforvarmer, som forvarmer 245 l Vand pr. Minut.

Kedlen er paa fem Steder forbunden med Rammen. Ved Røgkamret er den fastgjort til Sadlen, der dannes af Lavtrykscylindrene, endvidere ved Bæreflader paa den indvendige Linielbærer; ved en 8 mm Pendulafstivning paa det midterste Kedelbælte og paa Bæreflader paa Lokomotivrammen, samt ved en 8 mm Pendulafstivning under Fyrkassekappens Dørplade. Paa Bærefladerne (Glidefladerne) paa Lokomotivrammen fastholdes Kedlen mod Løftning og Forskydning i Sideretning af Kremper, der er fastgjort paa Rammen.

Lokomotivet.

Endskønt det er almindeligt at anvende Stangramme ved tre- og firecylindrede Lokomotiver, da Stangrammen byder større Tilgængelighed til de indvendige Drivværksdele, er Lokomotivet efter en Bestemmelse i Betingelserne forsynet med Pladeramme. De gennemgaaende, 17 m lange Hoveddragere af 30 mm Pladetykkelse er ved Driv- og Kobbelhjulene forbundne i en indvendig Afstand af 1450 mm og udvider sig fremefter ved Forkrøbling til en Afstand af 1620 mm for at skaffe Plads til Lavtrykscylindrene; ved det bageste Løbehjulsæt under Fyrkassen indsnevres Rammen til 1350 mm for at gøre Plads til Sideforskydning af nævnte Hjulsæt. Rammens Tværafstivning bestaar foruden Lavtrykscylindrenes Godstykke og Træk-kasserne af staaletøbte Afstivere, der tillige benyttes til Anbringelse af Linealbærere, Bremsecylindre o. s. v. Den førende toakslede Truck bærer i Hængere et Centrumsstykke med et Leje, der optager den paa Lavtrykscylindrene fastskruede Bæretap. Naar Trucken i Kurver kommer ud af den normale Stilling, opstaar der en ulige Vægtfordeling gennem Truckens Ophængning, som paa lige Spor bringer Trucken tilbage til den oprindelige Stilling. Den største Forskydning i Sideretning er 100 mm til begge Sider. Det bageste Løbehjulsæt har udvendige Akselhalse, der er lejrede i en Truck med staaletøbt Stangramme; Truckens Bærefjedre hviler paa en 70 mm Staalkugle og fastholdes af en staaletøbt Bøjle. Truckens Sideforskydning er 65 mm til hver Side. Trucklejerne smøres med den bekendte Isothermos Olieslynger, der giver en stor Oliebesparelse og overflødigør den daglige Opsmøring samt Smørevæge og -pude, idet Smøringen sker ved Hjælp af en Olieslynger, et forkrøblet Stykke Fladjern, som er skruet paa Enden af Akselhalsen saaledes, at det ved Akslens omdrejende Bevægelse slynger Olien fra Underlejet op paa Lejepanden, hvorfra den gennem Kanaler ledes til Slidefladen. Smøringen forhøjes

derved nøjagtig i samme Forhold som Hastighedsforøgelsen.

De koblede Hjul er lejrede fast i Rammen med en samlet Hjulstand paa 5500 mm, dog er Flangerne paa det andet og tredje Hjulsæt drejet 10 mm svagere. Lokomotivets Vægt overføres paa de koblede Hjul gennem Bærefjedre og Sidebalancer; det bageste Hjulsæt er med Tværbalancer; forbundne med den tohjulede Truck.

Tabel 2.

						
Beregnet Akseltryk i t.....	15	16	16	16	16	24
Vejet Akseltryk i t.....	15,1	16	16,12	16,22	16,24	25,52
Hjuldiameter i m/m.....	1220	1750	1750	1750	1750	860
Akselhalsdiameter i m/m...	170	210	210	210	230	160
Akselhalslængde i m/m.....	355	240	240	240	260	300
Akselbalsafstand i m/m.	2355	1350	1350	1350	1410	1284
Sideforskydning enhv. tynde Hjulflanger..	±65	—	—10	—10	—	±100

Hjulsættens Dimensioner.

Af Tabel 2 fremgaar Vægtfordelingen paa det færdige Lokomotiv samt Hjulen og Akselhalsenes Maal o. s. v. Akslerne er fremstillet af Martinstaal med Undtagelse af Krumtapakslen, hvortil der er anvendt Siemens-Martinstaal med Tilsætning af 2,5 pCt. Krom og Nikkel. Denne Staallegering giver ved en Belastning af 60 kg mm² en Udvidelse af 18 pCt.

Da Høj- og Lavtrykscylindrene har hver sin Styring, kunde der for at skaffe Plads til de to Eksentrikker til Lavtrykstyringen ikke anvendes et skraat Mellemstykke mellem Krumtapakslens Arme, derfor maatte Krumtapakslens bygges af fire Krumtapskiver, og Eksentrikskiverne fik Plads mellem disse. For at formindske den døde Last og aflede Varme er Løbehjulsakslerne, Driv- og Kobbelhjulsakslerne og Krumtaparmene gennemboret med en Dia-

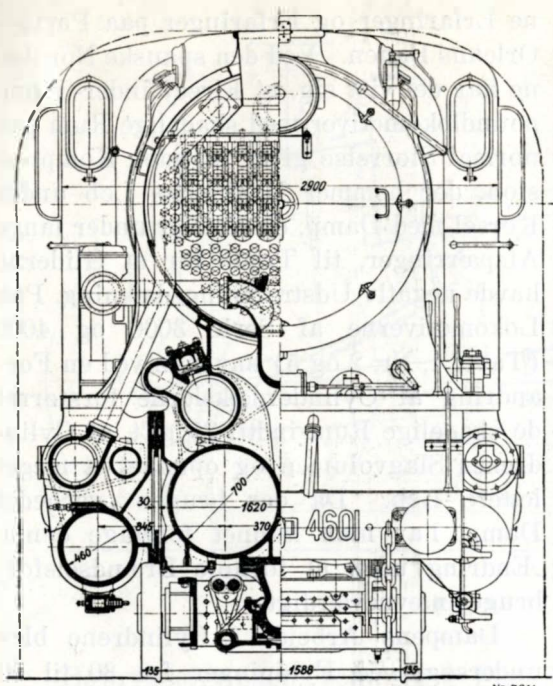


Fig. 4.

Tværsnit gennem Tru- Lokomotivet set forfra.
ckens Bæretap.

meter paa henholdscis 50, 70 og 120 mm. Samtlige Hjulringe er fremstillet af haardt Specialstaal med en Brudbelastning af mindst 80 kg mm². Akselkasserne er fremstillet af Flusjern og hærdet ved Indsætning, medens Aksellejerne er Rødgods med indstøbt H-Metal.

Som allerede nævnt blev Lokomotivet udrustet med de Glehns Drivværk, d. v. s. med to Drivakslar og een Styling for Højtrykscylindrene og een for Lavtrykscylindrene. Stylingerne kan indstilles til at arbejde afhængig eller uafhængig af hinanden, efter som Forholdene kræver det.

De indvendige 2000 mm lange Drivstænger

$$l = 5,9 \cdot r$$

$$= (\text{Drivstangen} = 5,9 \cdot \text{Krumtapparmens Længde})$$

griber om Krumtappen paa den forreste Drivaksel, medens de udvendige Drivstænger med en Længde paa 3300 mm virker paa den anden Drivaksel. Lavtrykscylindrene med Udboring paa 700 mm hælder i Forholdet 1 : 10,6 ned mod Drivakslen og danner foroven en Sadel, der bærer Røg-

kamret. Desuden er der paa Lavtrykscylindrene paastøbt et Gliderhus, hvori der findes en Igangsætnings-Vekselglider.

Ved Hjælp af denne kan Lokomotivet arbejde

1. som almindeligt Kompoundlokomotiv.
2. som Firlinglokomotiv, hvorved Lavtrykscylindrene arbejder med Friskdamp, der gennem en Trykformindsker er bragt ned paa 6 at Spænding, og Spilledampen ledes umiddelbart ud i Atmosfæren.
3. som Tvillinglokomotiv med Højtrykscylindrene alene.
4. som Tvillinglokomotiv med Lavtrykscylindrene alene med formindsket Damptryk.

Vekselglideren manøvreres med en Vakuumcylinder, der er sat i Forbindelse med Vakuumbremssens Beholder. Driv- og Kobbelstanglejerne er med Undtagelse af Drivstangens Krydshovedende fastspændt med Slagkiler, som med Bøjler er sikret mod at gaa løse. Krydshovedslæderne er forsynet med Sko, der er fremstillet af H-

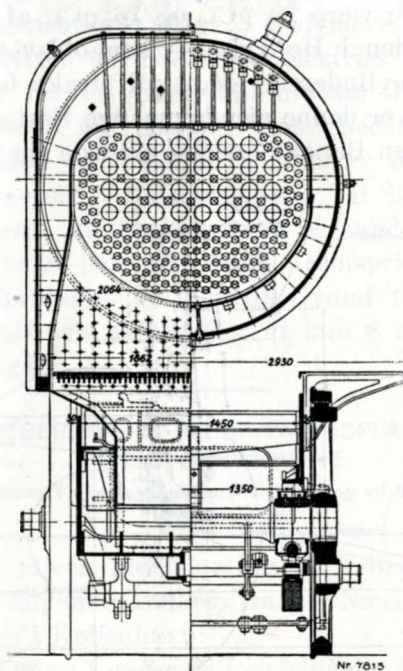


Fig. 5.

Tværsnit gennem Fyrkassen, set bagfra. Tværsnit gennem den bageste Drivaksel, set bagfra.

Metal og arbejder paa to Linealer. For at undgaa Vakuum i Cylindrene er der paa Overhederens Samlekasse anbragt en stor Snøfteventil med Forbindelse gennem Rummet for overhedet Damp; endvidere er der Snøfteventiler paa Lavtrykscylindrenes Gliderkasse. Til Trykudligning i Højtrykscylindrene findes en Drejeglider (Omløbsglider), der manøvreres med Haanden, hvorimod Trykudligningen i Lavtrykscylindrene sker ved Hjælp af selvvirkende Tallerkenventiler efter Systemet af den schweitsiske Lokomotivfabrik i Winterthur.

Alle Stempelgliderne har enkelt Ind- og Udstrømning og svarer iøvrigt til de tyske Rigsbaners seneste Erfaringer. Stempler-
nes Diameter er 220 mm henholdsvis 300 mm; hvert Stempellegeme er forsynet med fire smalle Tætningsringe paa 6×8 mm henholdsvis 7×11 mm.

Medens man som bekendt søger at gøre de skadelige Rum i Cylindrene saa smaa som muligt, naar man bygger en Dampmaskine, saa stillede den spanske Nordbane den Fordring, at de skadelige Rum skulde være 20 pCt. og 16 pCt. af Slaglængden i Højtryks — henholdsvis Lavtrykscylinderen. Man vil straks forbauses over denne ejendommelige Bestemmelse, men Banens Ledelse støttede sig til eg-

ne Erfaringer og Erfaringer paa Paris—Orleans Banen. Ved den spanske Nordbane har det vist sig, at Firecylinder-Compoundlokomotiver med skadelige Rum paa normal Størrelse giver for stor Kompression, der hemmer Maskinens Løb under Kørsel med Damp, og særligt under lange Afspærringer, til Trods for at Gliderne havde negativ Udstømningsdækning. Paa Lokomotiverne af Serie 3000 og 4000 (Tabel 1, Nr. 2 og 5) har man ved en Forandring af Cylinderdækslerne forstørret de skadelige Rum indtil 25 pCt. af Cylinderens Slagvolumen og opnaaet et meget lettere Løb. Da der bruges overhededt Damp, har man kunnet foretage denne Ændring uden at forhøje Brændselsforbruget nævneværdigt.

Dampens Arbejde i Cylindrene blev undersøgt ved Fyldninger fra 30 til 60 pCt. og ved Igangsætning med Friskdamp i alle fire Cylindre og efterfølgende Om-skiftning til Kompoundvirkning med en Fyldning af 80—85 pCt. Ifølge de store skadelige Rum fremkom ingen Sløjfer i Diagrammerne; Kompressionstrykket var langt under den indstrømmende Damps Tryk, hvilket i Forbindelse med den gode Udligning af de frem- og tilbagegaaende Masser gav Lokomotivet et let og roligt Løb.

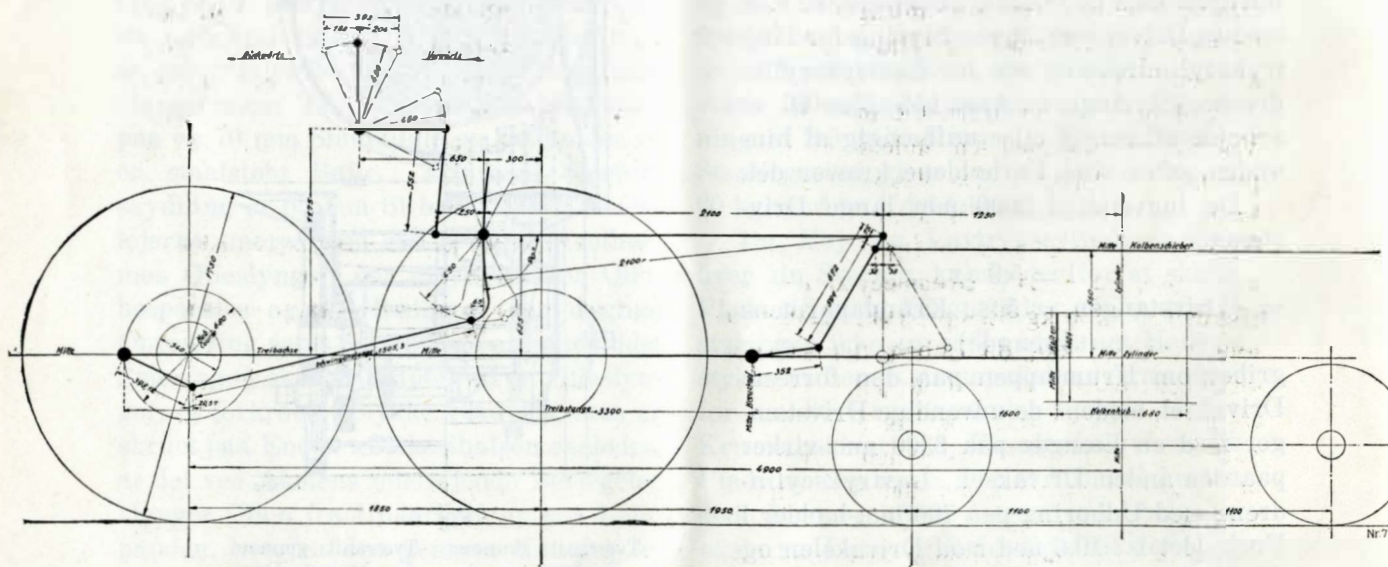


Fig. 6. Højtryksstyringen.

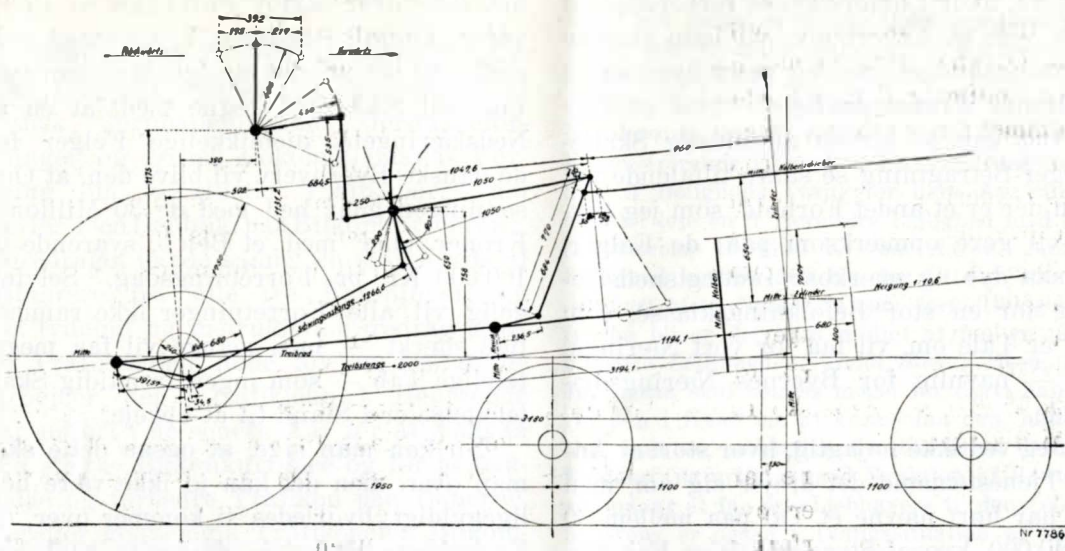


Fig. 7. Lavtryksstyringen.

Højtryksstyringen, som ses i Fig. 6, blev bygget meget langstrakt. Højtrykstempelglideren arbejder med en indre Dækning (Indstrømningsdækning) paa + 33 mm og med en ydre Dækning (Udstrømningsdækning) paa — 3 mm. Lavtryksstyringen (Fig. 7) maatte af Hensyn til en regelmæssig Fyldning ved 40—60 pCt. bygges med en Dækning paa + 34 og 32 mm af den forreste henholdsvis den bageste Indstrømningskanal; den ydre Dækning er — 5 mm. For at gøre Styringsdelene saa lette som mulig er Glidetrækstangen I-formet, og Gliderstokken er gennemboret.

Lokomotivet er udrustet med Hardys Vakuumbremse med Anvendelse af en Super-Danton Ejektor. De otte koblede Hjul bremses med en Bremsklods paa hvert Hjul indtil 70 pCt. af Adhæensionsvægten ved Hjælp af to 24 " Bremscylindre med tilsammen 3700 kg Stempeltryk. Løbehjulene bremses ikke, da Løbehjulsbremsetøj erfaringsmæssig i Driften giver Anledning til Ulemper af forskellig Art, og som Regel er sat ud af Virksomhed. Derimod er Lokomotivet udrustet med Le Chateliers Modtryksbremse.

Da der paa den spanske Nordbane findes mange lange og fugtige Tunneler, blev

der anbragt to store Sandkasser, der paa een Gang kan sande alle de koblede Hjul, deraf det første og tredje Hjulsæt med en Dampsandspreder af Gresham og Graven, og det andet og fjerde Hjulsæt med en Haandsandspreder. Stempler og Glidere smøres med en ottedelt Detroit-Bullangen Kondensationssmører. Endvidere er Lokomotivet udrustet med elektrisk Belysning fra en Baldwin-Sunbeam Turbine Dynamo; med Haslers Hastighedsmaaler, Siemens og Halskes Pyrometer og med Klingerske Vandstandsglas. Til Slut skal nævnes, at Lokomotivets Længde over Pufferne paa den langt fremspringende Pufferplanke er lagt til Grund for den foreskrevne Belastning af kun 6 t pr. m Længde.

REGERINGENS NEDSKÆRINGSPLANER OG BYERHVERVENE

Hvad Tjenestemændenes Nedskæring vil koste Handelsstanden.

I »Berl. Tidende« for 14. Februar findes følgende Indlæg fra en Næringsdrivende i København:

Endnu foreligger Regeringens Forslag om en Nedsættelse af Tjenestemændenes Lønninger jo ikke officielt. Men der er jo alligevel sivet saa meget ud fra de »Værk-

steder«, hvor Lovforslagene forberedes, at man ved, at Regeringen vil lette Statens Lønningsbudget med en rund Sum af 30 Millioner Kroner aarlig.

Det kan jo for en almindelig Skatteborger-Betragtning se saare tiltalende ud. Men der er et andet Forhold, som jeg gerne vil gøre opmærksom paa: de Følger, en saa dyb og mærkbar Indtægtsnedsækering for en stor Befolkningsklasse, som her er Tale om, vil faa for vort Næringsliv — navnlig for Byernes Næringsdrivende.

Jeg ved ikke nøjagtig, hvor stort et Antal Tjenestemænd det drejer sig om, men jeg har hørt nævne et Tal paa mellem 30 og 40 000, hvoraf Størstedelen er Familieforsørgere.

Gør man sig som Næringsdrivende dette Forhold klart, bliver det næste Spørgsmaal, der melder sig, dette, om en Lønnedsækering som den paatænkte nu ogsaa er en god samfundsøkonomisk Foranstaltning, og om just den er Vejen, som skal føre os frem mod bedre Forhold end den, vi for Tiden er inde i.

At den paatænkte Reduktion af disse Lønninger vil afsætte sig i Form af Skattelettelser, Takstnedsættelser eller Lempelser paa andre Omraader for den hele Befolkning er jo muligt. Men ét er givet, at disse Lettelser ikke melder sig særlig hurtigt, og at de for de allerflestes Vedkommende vil udviskes i Smaabeløb.

Det vil derimod være nogenlunde let at forudse, hvilke Virkninger en saadan Lønnedsækering for Tjenestemændene vil faa. I første Række bliver det selvfølgelig Tjenestemændene og deres Familier, som kommer til at »spænde Livremmen ind«. Men de, der i næste Omgang vil blive ramt, er en Række Næringsdrivende i Byerne, for hvem disse 30 Millioner Kroner simpelthen vil gaa ud af Omsætningen.

Dette Regnestykke er ligetil. Tjenestemandsfamiliernes saakaldte faste Udgifter til Husleje, Lys og Gas og Skatter etc. bliver de samme eller nogenlunde de sam-

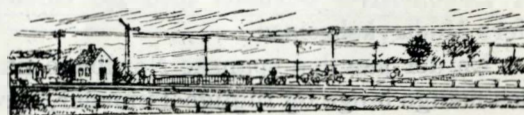
me, det bliver derfor Forbruget af Fødevarer, Fodtøj, Klæder o. l., som maa nedsættes til det mindst mulige. Man kan derfor med Sikkerhed regne med, at en af Nedsækeringens øjeblikkelige Følger for de danske Byerhverv vil blive den, at Omsætningen gaar ned med de 30 Millioner Kroner eller med et Beløb, svarende til 100 000 Kr. pr. Forretningsdag. Selvfølgelig vil alle Forretninger ikke rammes lige stærkt —, men mange vil faa meget følelige Tab — som ingen fremtidig Skattelettelser er i Stand til at opveje.

Nu kan man sige, at ogsaa dette skal man over, men det kan jo ikke være helt ligegyldigt, hvorledes vi kommer over, og Forholdene ligger jo desværre saaledes, at Handelsstanden allerede har store Vanskeligheder at kæmpe med.

Det er muligt, at de Betragtninger, der her er gjort gældende, ikke vil fremkalde nogen Art af Betænkelighed hos den Regering, der udelukkende støtter sig til et rent Landboparti, og hos hvem Byerhvervene næppe kan regne med synderlig Forstaaelse, men des meget større Grund er der til at gaa ud fra, at denne Side af Sagen ikke vil blive unddraget de Overvejelser, som det konservative Folkeparti vil komme til at staa overfor, forinden Partiet siger det Ord, som vil blive det afgørende for Forslagets Skæbne.

Lad være, at Forholdene for Øjeblikket ligger saaledes, at det konservative Folkeparti ikke med sin bedste Villie er i Stand til at udvirke Foranstaltninger, der kan forøge vor Omsætning og skabe Liv og Virksomhed i Butikker og Værksteder — ingen kan jo forpligtes ud over sin Evne. Men den modsatte Vej, at forringe vor Omsætning yderligere, saaledes at vi faar endnu ringere Eksistensbetingelser, skulde vi dog ikke ind paa.

Martin Poulsen,
Kaffehandler.



FOREDRAG

Mandag den 21. Februar holdt Trafikchef Graae Foredrag for Medlemmer af Dansk Jernbaneforbund, Jernbaneforeningen og Dansk Lokomotivmands Forening om: »Aktuelle Trafikspørgsmaal særlig med Hensyn til Bilkonkurrencen«. Foredraget havde samlet en stor Kreds af Tilhørere fra alle tre Foreninger, og i et tydeligt og instruktivt Foredrag gjorde Trafikchefen Rede for en Del af de Arbejder, der i trafikteknisk Henseende var udført i de senere Aar for at modgaa den stærke Bilkonkurrence og for at fastholde og forbedre Trafiken paa Banerne. Derefter gennemgik Trafikchefen Bilkommissionens Betænkning, særlig de Afsnit der vedrører Samarbejdet mellem Baner og Biler. I en Del grafiske Planer klarlagdes nogle forskellige Forhold, heraf f. Eks. hvad Vejene tidligere havde kostet i Vedligeholdelse, og hvad de kostede nu, hvoraf det omtrentlig kunde ses, hvad Bilerne foraarsagede af Udgifter i den Henseende.

Trafikchefen sluttede med en Omtale af, hvilke Opgaver der laa for i den nærmeste Fremtid.

Foredraget, der hilstes med stærkt Bifald, efterfulgtes ved et lille selskabeligt Samvær, hvor bl. a. Generaldirektøren og flere af Direktørerne deltog.

NEDSKÆRING

Tilsted, Hr. Redaktør, undertegnede Plads i »Dansk Lokomotivtidende«, for følgende Betragtninger:

Jeg læste forleden en Udtalelse i »Fyns Stiftstidende« af Hr. Raadmand Sven, som virkelig var klog og retfærdig. Den gik i sin Korthed ud paa dette sunde — først Løsning af Krisen og saa Nedskæring uden dog at dræbe. — Blandt de mange Veje, der kan gaa for løse den vanskelige Opgave, synes mig én ligger nær for Haanden, og det er en aktiv Indgriben i den overhaandtagende og frie Ager af Huslejen overalt. Der er i Tusindevis af Lejligheder Landet over, der bliver betalt med Lejer, der ligger langt over det tilladelige, men hvor

Lejerne godvilligt eller af Forholdenes Magt er gaaet ind under de ublidelige Betalingsvilkaar, og derfor ikke vil melde Ageren, thi det resulterer gerne i Fjendskab og Opsigelse. — Her burde sandelig Lovgivningsmagten skride til effektiv Nedskæring, før den tager af Folks Lommer. — Et illustrerende Eksempel: En Kirkefunktionær har af Bolignøds Tvang for flere Aar tilbage maattet leje en 3 Værelses Lejlighed med ekstra Værelse til 1150 Kr. om Aaret. Samme Lejlighed kostede 550 Kr. før 1914's Slutning. — Kort efter Nytaar, altsaa forbi Opsigelsesfristen bliver det ham muligt at faa en noget billigere Lejlighed et andet Sted i Byen, som dog ogsaa skal betales meget for dyrt; han tager den i Haab om at kunne faa den, han behøver, lejet ud, indsætter Avertissement derom i Bladene (naturligvis med Sanktion af Værten), og opnaar at faa en »Liebhaver« til den (»Liebhaveren« er ogsaa i Tvangssituation og under Agertryk), men hvad sker: Kirkefunktionæren gaar glædesstraalende til Værten med »Liebhaveren«, men ak, Værten kommer med et nyt Agertryk: »Liebhaveren« skal gøre Lejligheden istand overalt for at maatte komme derind.

Kunde de politiske Herrer, der nu kun har »Nedskæring« i Øjnene, Ørerne og Munden, faa det rette Begreb ind om hvor »Nedskæring« er paa rette Plads, og om hvor »Nedskæring« er paa urette Plads, da er sandelig »Nedskæring« godt, og da vil D'Hrr. heller ikke behøve at frygte for at Kniven hverken er for stor eller for skarp.

Med Tak for Optagelsen.

Ærbødigt

Lejer under Tag.



DELEGERETMØDET

Ordinært Delegeretmøde paatænkes afholdt i Dagene den 26., 27., 28. og 29. April i København.

Nærmere Meddelelse følger.

HOVEDBESTYRELSESMØDE

DEN 18.—19. FEBRUAR 1927

Alle Hovedbestyrelsesmedlemmer til Stede.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen over sidste Hovedbestyrelsesmøde oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.

Formanden refererede og redegjorde de siden sidste Hovedbestyrelsesmøde behandlede Sager, af hvilke skal nævnes: En Tjenestefordeling fra Thisted. Da Personalet efter denne kun vilde faa Fridag hver 8. Dag og Tjenestefordelingen ikke indeholdt Anvisning paa Ekstra-Fridage, saa det foreskrevne aarlige Antal sikredes, var det fraraadet at tiltræde Turen.

Der er tilskrevet III Distrikt om, at Afløsningen for den sygemeldte Depotforstander i Bramminge rettelig bør ske ved en Lokomotivfører og ikke, som praktiseret, ved en Lokomotivfyrbøder.

Man har tilskrevet Generaldirektoratet om Turplaceringen for to Lokomotivførere i Esbjerg, saaledes at den ældste af disse faar Tjeneste paa de 2-mandsbetjent Rangermaskine.

Der er tilskrevet II Distrikt om Flytning af Vaskeskummer i Od. Remise; Sagen ligger nu i Generaldirektoratet.

Der er tilvejebragt en tilfredsstillende Ordning af Tjenesten i visse Ture i København, samt vedrørende et Afløsningsforhold i Ar.

Generaldirektoratet er tilskrevet om, at en Rangermaskine i Ng. under nærmere beskrevne Forhold gøres 2-mandsbetjent.

Man har søgt om, at Lokomotiver Litra H, R og S maa blive normeret med en langskafte Hammer, afslaaet under Henvisning til det sikkerhedsmæssige i, at Personalet ved Eftersynet af Lokomotivdelene er saa nær ved disse, at man kan opfatte Lyden af Hammerslagets Virkning. Derimod vil Remiser, hvor de omhandlede Lokomotivtyper er stationerede, blive forsynet med smaa Stiger, der kan anvendes i Kanalerne.

Der er søgt om Bogreol til Ringsted, og overfor Distriktet gjort Forestilling angaaende Ændring i Anbringelse af Lamperne paa Stationspladsen i Sorø.

Endvidere har man beskæftiget sig med en Del Velfærdsforanstaltninger paa Lokomotiverne, saaledes vil Førerhusene paa Loko Litra R efterhaanden blive ombyggede, saa der kan blive bedre Udkig.

Der har været ført Forhandling med Generaldirektoratet angaaende Indførelse af Kunze-Knorr-Bremse i Godstogene og angaaende Indførelse af elektrisk Lys paa Lokomotiverne. Maskindirektøren var enig med Organisationen om Betimeligheden for Indførelse af Kunze-Knorr-Bremser; men Indførelse af en saadan vil koste store Summer, saa hele Spørgsmalets Løsning faktisk hindres af Statsbanernes daarlige økonomiske Stilling. Med Hensyn til elektrisk Lys paa Lokomotiverne vilde Maskindirektøren foranstalte nogle Forsøg.

Foreningen har arrangeret et Besøg paa Tuborg Fabrikker. Den har gennem Formanden for Eksamenkommissionen uddelt Flidspræmier til 3 af de Lokomotivfyrbøderaspiranter, som i December 1926 bestod Lokfb.-Eksamen.

Man har udsendt Cirkulærer til Afdelingerne, dels om den øjeblikkelige Lønsituation, dels om en paatænkt Studierejse til Hamborg og Vestfalen.

I Spørgsmaalet om Nedbrudsraadighedstjenestens Beregning som $\frac{2}{3}$ Tjeneste har Foreningen i Skrivelse paa ny fremstillet det uretfærdige i de gældende Bestemmelser; der har været ført Forhandling med Generaldirektoratet om Sagen, men Administrationen var bestandig uforstaaende overfor vore Krav.

Endelig er der behandlet en Række Sager af mere personlig eller lokal Art — Turbesættelsesancenitet, Tjenestefordelinger, Forflyttelser o. a.

Formandens Meddelelser toges til Efterretning.

Punkt 3. Meddelelser fra Udvalgene.

Formanden refererede forskellige Sager, som var behandlede i Jernbancorganisationernes Fællesudvalg, f. Eks. Spørgsmaalet om Skanderborg Depots Nedlæggelse; omtalte endvidere C. O.s Repræsentantskabsmøde, hvor Formanden indvalgte i C. O.s Bestyrelse, samt de mange Møder, nævnte Bestyrelse har afholdt i Anledning af Regeringens Tjenestemandsfjendtlige Handlinger, Ophævelse af Voldgiftsretten og den tekniske Forhandlingsret samt Forslaget om Nedsættelse af Lønningerne m. v.

Udvalget mellem vor Organisation og Privatbanelokomotivmændene har afholdt Møde og drøftet de Sparebestræbelser, Privatbaneledelserne søger gennemført.

Vor Organisation har foretaget en Række Undersøgelser vedrørende Løn-, Uniforms-, Ferie-, Frirejse- og Pensionsordningen for de N. L. F. tilsluttede Medlemmer. Materialet er bearbejdet og tilstillet N. L. F.

Endvidere refereredes forskellige Meddelelser og Korrespondance fra de tyske Lokomotivmænds Org. og I. T. F.

Toges til Efterretning.

Punkt 4. Hovedkassererens Regnskabsoversigt.

Hovedkassereren gav en Oversigt over Regnskab for 1926. Der vil fra Hovedkassen kunne overføres 3000—4000 Kr. til Reservefonden, hvortil Kredsene yderligere overfører ialt 2500 Kr.

Toges til Efterretning.

Punkt 5. Budgetforslag for 1927.

Hovedkassereren forelagde Forslag til Hovedkassens Budget for 1927. Derefter forelagdes Budgetforslag for D. L. T. Efter nogen Diskussion og Vedtagelse af enkelte Ændringer godkendtes de forelagte Forslag.

Punkt 6. Foreliggende Sager.

Afdelingerne i Ar. ansøgte om et mindre Tilskud til Dækning af Udgifter opstaaet ved Afholdelse af et Kursus i Motorlære. 90 Kr. bevilgedes.

Et Spørgsmaal om Forlængelse af Forberedelses-

tiden paa Lokomotiver til og fra Ar. ny Remise henvises til Tjenestetidsudvalget. Et Spørgsmaal ang. Kullempning paa de nye »H« Tenderer henvises til Behandling af Formanden.

Punkt 7. Delegeretmødet.

Hovedbestyrelsen gennemgik de til Behandling paa Delegeretmødet indsendte Forslag og drøftede Tidspunktet for det ordinære Delegeretmødes Afholdelse. Fra Frederikshavns Lokf. Afd. forelaa Forslag om, at Hovedbestyrelsen, af Hensyn til hele den alvorlige Stilling, vor Organisations Medlemmer for Tiden er ude i, afviste alle Smaaafslag fra Delegeretmødet, saa Arbejdet og Drøftelserne der særlig kom til at beskæftige sig med vore store Opgaver, Løn og Tjenestetid o. l.

Punkt 8. Den øjeblikkelige Lønsituation.

Formanden gav en udførlig Redegørelse over Regeringens Nedskæringsforslag, dets Rækkevidde og Virkninger for vore Medlemmer, omtalte de i den Anledning med Regeringen førte resultatløse Forhandlinger.

Efter en længere Debat gav Hovedbestyrelsen Forretningsudvalget Bemyndigelse til eventuelt at indkalde et ekstraordinært Delegeretmøde til Behandling af denne ene Sag, om Situationen maatte paakræve det.

Punkt 9. Eventuelt.

Man drøftede forskellige taktiske Spørgsmaal.

E. K.

LOKOMOTIVFØRERNES KREDSBESTYRELSESMØDE 18. FEBRUAR 1927.

Alle var til Stede.

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden aabnede Mødet og bød Velkommen og omtalte en tidligere behandlet Sag angaaende Rangerpersonalet i Masnedsund og Afløsning og Udstationering derfra. Et Spørgsmaal angaaende en Signalsag fra Bred behandledes og toges til Efterretning. Endvidere behandledes Sagen angaaende Kandidatopstilling til Repræsentantskabet for Jydsk-fynske Sygekasse.

Punkt 2. Kredskassereren aflægger Regnskab og forelægger Budget.

Kredskassereren oplæste og refererede Regnskabet og de enkelte Poster paa dette. Kassebeholdningen var ca. 4900 Kr. og der overførtes 1500 Kr. til Reservefonden. Kredsen var enig med Kredskassereren om at rette Henvendelse til H. B. om at indføre Etmærke-System i Stedet for det nu-

gældende 2 Mærke Systemet. Derefter godkendtes Regnskabet.

Til Budgettet for den kommende Periode knyttes nogle Bemærkninger og dette blev derefter vedtaget.

Punkt 3. Eventuelt.

Herunder behandledes forskellige Sager.

C. M. C.

LOKOMOTIVFYRBØDERNES KREDSBESTYRELSESMØDE

DEN 18. FEBRUAR 1927

Alle var til Stede.

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden refererede forskellige Sager af mindre Betydning og omtalte en Sag angaaende Forflyttelsesanciennitet for en Lokomotivfyrbøder i Vandrup; er blevet i Orden paa tilfredsstillende Maade. Der forelaa nogle Besværing over forskellige tjenstlige Forhold bl. a. fra Kalundborg Afdeling fordi der manglede en Lokomotivfyrbøder, ligesom der forelaa en Beklagelse fra Østerbro fordi nogle Lokomotivfyrbødere skiftevis maatte gøre Tjeneste paa henholdsvis Strækningen og de tomandsbetjente Rangermaskiner.

Endvidere forelaa der Klage fra Lokomotivfyrbøderne i Aarhus over at Aspiranter som har bestaaet Lokomotivfyrbøder-Eksamen ikke bliver ansat. Det er oplyst for de paagældende, at der af Hensyn til de for Tiden aktuelle Nedskæringsforslag foreløbig ikke ansættes Personale. Der forelaa Meddelelser fra Østerbro og Aarhus om enkelte Bestemmelser i det nye Politireglement, som de besværede sig over. Det vedtoges at tilskrive Generaldirektoratet om Spørgsmaalet.

Punkt 2. Foreliggende Sager.

Der forelaa en Ansøgning om Tilskud til Kursus i Motorlære. Efter nogen Diskussion vedtoges det at forelægge Hovedbestyrelsen Sagen. Der forelaa endvidere Klage over Plads- og Sporforholdene i og ved den nye Lokomotivremise i Aarhus, og det hævdedes, at Personalet maatte have Forberedelsestiden forlænget ret betydeligt paa Grund af de lange Afstande. Der forelaa endvidere Besværing over, at den almindelige Regel om at Depotarbejderne skulde lempe Kul paa Tenderne, for de ny H-Maskinens Vedkommende var blevet ophævet.

Punkt 3. Kredskassereren forelægger Regnskabet.

Kredskassereren oplæste Regnskabet, der balancerede med ca. 49 000 Kr., efter nogen Diskus-

sion vedtoges det at overføre 1000 Kr. til Foreningens Reservefond. Derefter toges Regnskabet til Efterretning.

Punkt 4. Kredskassereren forelægger Budgetforslag.

Efter nogen Diskussion godkendtes det forelagte Forslag.

E. K.



„Allingaabro Julemandsfamilie“

er samlet igen. Det var med bange Anelser, vi tog ud, da vi stadig havde for Ørene: »Hvor er det dog grimt og intetsigende i Aar!« Vi ved af Erfaring, hvor meget det har at sige, og hvor ganske anderledes det virker oplivende paa alt, naar Talen lyder: »Nej, hvor er det dog kønt og tiltalende!« Naar hertil kommer hele den trykkede Stemning, forstaar man bedre, at der intet rigtigt Humør var i Poesibøgerne. Noget oplivende var der dog, og her maa særlig fremhæves de nydelige Mapper, vi fik flere Steder, 3. Distrikt, Tog-, Maskin- og Stationspersonalet i Struer, Vinderup, Jebjerg, Durup, Bjerringbro, Skjelhøje, Sunds, Vildbjerg m. fl. Stationer, Naa, vi maa vel efter alt være glade, at vi slap med en Nedsækning paa 30 pCt. En Station har haft den gode Idé at give »Farbror« en fiks Pengekasse med paa Vejen, til Anvendelse, naar der ikke var Julemærker at faa, den indeholdt 13 Kr. 52 Øre, for hvilke vi herhjemme har skaffet Mærker. I Familieraadet besluttedes straks, at hver af os i December 1927 faar en saadan Pengekasse med, den vil afhjælpe et dybtfølt Savn. Resultatet blev ca. 81 500 mod 120 200 ifjor og stiller sig saaledes for de enkelte Ruter (Tallene i Parantes angiver det indkomne ifjor):

»Julemanden«, Fyn—Fa—Nj, 5 937 (8 820), »Julemandens Kone«, Fa—Bm—Højer—Tinglev, 7 655 (10 350), »Julemandens Søn«, Videbæk—Sj—Es—Bm—Bh—Vj, 10 041 (17 600), »Farbror«, Str—Sk—Ny—Sk—Vg—Hr, 12 180 (15 450), »Fætter Hans«, Ti—Sj—Hr—Ho, 8 010 (9 750), »Fætter Jens«, Fh—Rd—Pi, 5 340 (9 600), »Fætter Mads«, Lk—Pad—Sdbg—Aa—Had, 12 348 (15 100), »Fætter Niels«, Al—Rd—Sg—Vg—Aal—Ør—Hb, 6 925 (10 500), »Fætter Per«, Gr—Ar—Sd—Sl—Sd—Vj, 6 850, (10 080), »Fætter Poul«, Br—Lg—Sl—Vd—Hr—Sl, 6 200 (11 800), Til den samlede Familie (1 100), ialt 81 486 (120 200).

Med Tak for denne Gang og paa glædeligt Gen-syn. Vort Valgsprog skal være: Quand Meme — Trods alt!

P. F. V.
»Julemanden«.

Føreren paa det finske Ulykkestog erklæres skyldfri.

Den finske Jernbanestyrelse har nu endelig behandlet den paa Helsingfors Jernbanestation den 28. August i Fjor skete Ulykke, da Posttoget fra den russiske Grænse med 40 km Fart løb ind paa Stationen og forårsagede ikke ringe Ravage. Jernbanestyrelsens Undersøgelser har givet det Resultat, at Lokomotivføreren ikke har gjort sig skyldig i nogen Forsømmelse, men har endvidere konstateret, at Luftbremsen gik i Uorden efter Ankomsten til den sidste Station, hvor Toget holdt, paa den Maade, at kun Lokomotivet og Tenderen kunde bremses, hvilket sandsynligvis forårsagedes ved at Bremsledningen blev forstoppet i Forenden af Togstammen. Hvorledes dette er gaaet til, har man ikke kunnet finde ud af, navnlig fordi disse Dele af Bremsledningen knustes ved Ulykken.

Det er sluttelig blevet klarlagt, at Lokomotivfører Linnakorpi har forsøgt at bremse Toget i saa god Tid, at hvis Bremserne havde arbejdet, saa skulde Toget have standset i god Tid forinden Banens Endepunkt, og først ved den Bremsning har han observeret, at Togets Bremse var i Uorden, hvorefter han har forsøgt at standse Toget med Lokomotivets og Tenderens Bremse. Trods aabenbar Livsfare havde han gjort sin Pligt og forblevet paa sin Post.

Paa Grund af disse Forhold anser Jernbanestyrelsen ikke at der foreligger Grund til Anklage mod Lokomotivfører Linnakorpi eller nogen af Togpersonalet, og at Jernbanerne derfor maa staa inde for Skaden.

Statsbanernes Fragter i Konkurrencens Belysning

For kort Tid siden var jeg i den for en Tjenestemand ret sjældne Situation at skulle have et Stykke Fragtgodt befordret med Statsbanerne. Da jeg bor ca. 1 Kilometer fra nærmeste Jernbanestation, og Kolliet var for tungt at bære, lod jeg en Fragtmænd afhente det. Han befordrede det den ene Kilometer og fik derfor 1 Krone i Fragt. Paa Jernbanestationen betalte jeg for Befordring af det samme Kolli over en Strækning af 219 Kilometer 1 Kr. 20 Øre i Fragt.

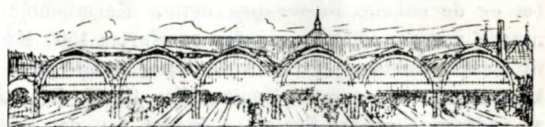
Tilfældet taler for sig selv:

Automobilfragten var 1 Kr. pr. Kilometer.

Statsbanefragten var godt 1/2 Øre pr. km.

Til Trods herfor foreslaar Trafikministeren endda at nedsætte Statsbanernes Takster.

j—.



STATSBANEPERSONALETS
ULYKKESFORSIKRING

afholder *ordinær Generalforsamling* i »National«, Jernbanegade 11, København, den 30. Marts 1927 Kl. 7½ Em. med Dagsorden:

- 1) Beretning for 1925—26.
- 2) Forelæggelse af Regnskab for 1925—26.
- 3) Valg af 5 Medlemmer til Bestyrelsen og 2 Suppleanter.

Bestyrelsen.

SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK

Generalforsamling afholdes *Lørdag den 26. Marts* Kl. 8 Aften i Bibliotekslokalerne, Istedgade 3, 1., København B. Dagsordenen er: Aflæggelse af Beretning. II. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab. III. Godkendelse af Valg af Bestyrelsesmedlemmer m. fl. IV. Eventuelt.

Bestyrelsen.

TAK

Hjertelig Tak til Slagelse Lokomotivførerafdeling for den smukke Tanke at indbyde undertegnede tre, i 1926 afgaaede, Lokomotivførere til en festligt Sammenkomst i Anlægspavillonen den 7de Februar. Det var en i alle Maade vellykket og glædelig Aften for os tre »gamle«.

Tak for de mange smukke Ord, der i Aftenens Løb fra de forskellige Talere blev os til Del, og for den smukke Sang om de tre Veteraner, som Hr. Engelhardt havde skrevet for os, og som i Aftenens Løb blev sunget flere Gange.

En Tak til samtlige Festens Deltagere, der hver især bidrog til at give Festen et saadant Højtidelighedens Præg, at den sent vil glemmes af os tre »gamle«.

Slagelse, den 23. Februar 1927.

L. Christensen S. A. Hegelund. P. I. Raabæk.

RETTELSE TIL
ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivførerkredsen.

Gedser: Kassererens Navn og Adresse rettes til S. J. Hansen, Kildegaards Allé 8.

Nyborg: Kassererens Navn og Adr. rettes til N. H. Jacobsen, Villa »Ro«, Vindingevej.

Langa: Formandens Navn og Adr. rettes til A. Givskov »Bakkebo«.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Viborg: Formandens Adr. rettes til Jegstrupvej.



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.

KØB DANSKE VARER

Nielsen & Winther
BLEGDAMSVEJ 50 - KØBENHAVN Ø - TELF. CENT. 225

VÆRKTØJER OG VÆRKTØJSMASKINER

Cigarforretningen
6 Østerbrogade 6
VIN - CIGARER - TOBAKKER
Tlf. Øbro 566 x.



Amk. Gummivare
Industri Vestergade 3 Kbhvn. B.
Wundersprøjter, Sauties: 4 Støbejernartikler
III. Præmieste mod 30 Åre i Frimærk.
DISKRET RESERVATION • Telf. Byen 4186
Jernbanegård 10 pCt. Rabat

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 7. Marts.

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

Annonce-Ekspedition
Ny Vestergade 7 2, København K.
Telefon Central 14,613.
Kontortid Kl. 10—4.

"Råttut"
er
bedst



Godkendt af Den Kgl. Veterinær- og Land-
bohejskole i Henhoidning til Lov af 6 Maj 1921.

RÅTTUTS SALGSKONTOR
Amicisvej 3, København V.

H. C. Hansen,
62, Vesterbrogade 62.
Trikotage- og Garnforretning.
Stort Udvalg.
Underbeklædning, Strømper, Sokker.
Leverandør til Forbrugsforeningen.

Forlang

„Slotsbryggeriet“s
Husholdningsøl & Skibsol

Original pasteuriseret Aftapning
Faas paa Hel- og Halv-Flasker

Fællesforeningen for
Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:

15 Njalsgade 15

København

Telefon 4015.

Telefon 4015

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.

Tilbud til Tjenestemænd.

De kan for Fremtiden faa aabnet en Konto, paa 1. Klasses
Herre- og Dameskræderi samt Herrekonfektion og Drengetøj,
paa Ratebetaling til absolut kontante Priser.

Med Højaagtelse

J. V. Jensen, Skræddermester, Gl. Kongevej 135 B. Vstr. 4610.
Uden Udbetaling

A. Larsens Eftfl., Skotøjsmagasin, Istedgade 57.

Prima dansk Fodtøj til smaa Priser.

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

J. Agerskov's Bageri & Conditori
Flensborggade 61. Tlf. Vest. 8357

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

Bestillinger paa større og mindre Kager til Selskaber modtages.

Morgenbrød bringes.

Morgenbrød bringes.

Vesterbros Frugtlager

Enghave Plads II

Enghave Plads II

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

Vesterbros Vinimport
Absalonsgade 34

Tlf. Vester 4988

Tlf. Vester 4988

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

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

Næstved

Restaurationen paa Næstved Banegaard

bringes i velvillig Erindring.

Ærb. CHR. JENSEN.

TORVEHALLEN

Spis godt.

Hjemmelavet Paalæg og Salater, alt
i Flæsk, Medister og Fars.

RINGSTEDGADE 1 - TELEFON 725.

MARCUS MARCUSSEN
URMAGER & GULDSEDMED

RINGSTEDG. 3 - NÆSTVED

JUBILÆUMSURE

STØT DANSK INDUSTRI

Næstved.

C. Hardager, Tandlæge.

Jernbanegade 21, 1.

Konsultationstid: 9—4.

Telef. 211.

Telef. 211.

Aarhus

Jensen og Nielsen

Stort Udvalg i

i moderne Gravmonumenter

Kirkegaardsvej 1. Tlf. 1379. Aarhus

Tandlæge O. Krogsgaard

St. Lucas Kirkeplads
Aarhus

Telefon 3220

Cons. 9—4 1/2

Tirsdag og Fredag kun efter Aftale.

P. Henriksens Blomsterhandel.

St. Pauls Kirkeplads - Aarhus - Tlf. 1724

Kranse, Palmedekorationer. Pottedplanter

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

Kunstige Tænder

indsættes. — Hele Tandsæt 60 Kr.
Omstilling af ældre Tandstykker samt
Reparationer hurtig og billigt.

W. Knoke, Søndergade 51