



28. Aargang No. 17.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. September 1928

LANDSTINGSVALGET

Valgkampagnen er i disse Dage i fuld Gang og vil blive fortsat til 14. September. Det Valg, vi staar overfor denne Gang er lige saa betydningsfuldt som et Valg til Folketinget, thi der kan meget godt være Udsigt til, at det Flertal der hidtil har været i Hænderne paa de konservative Partier, Højre og Venstre, kan vristes fra dem. Der er derfor god Anledning til for os Tjenestemænd at se tilbage paa, hvad der er sket siden Venstreregeringen med Madsen Mygdal i Spidsen kom til Roret i December 1926.

Det er tit og ofte blevet fremhævet paa vor Organisations kompetente Forsamlinger, at vor Organisation var upolitisk, hvad den ogsaa er, men lige saa sikkert som det er, at vor Organisation ikke har taget nogen politisk Stilling, lige saa sikkert er det ogsaa, at det er af den mest vitale Interesse for Tjenestemændene at medvirke til, at Valgets Resultat bliver et saadant, at der kan være Udsigt til Muligheden for at Tjenestemændene kan opretholde og bevare den bedst mulige økonomiske og tjenstlige Stilling. Og det kan vi vist uden nogen indgaaende Diskussion hurtigt blive enige om, at der ingensinde er sket saadanne Forringelser baade af økonomisk Art saavel som i tjenstlig Henseende af vore Kaar, som under den Madsen-Mygdalske Regering. Derfor er det forestaaende Valg af stor Betydning for Tjenestemændene, og det kan ikke nytte, at Tjenestemændene vil lukke Øjnene til for den Kendsgerning, hvorfor han nødvendigvis maa tage sin Stilling overfor den foreliggende Situation.

Hvad er der da sket, siden den Madsen Mygdalske Regering kom til Magten?

Noget af det første. Regeringen foretog sig, var, at den med et Pennestrog slettede den af den socialdemokratiske Regering kort forinden indførte Voldgiftsdomstol, og ikke ret længe efter kasseredes den, ligeledes af den socialdemokratiske Regering indførte Forhandlingsret om tekniske Anliggender. Kort Tid efter forelagde Finansminister Neergaard sit Forslag til Lønreduktion, som i en noget ændret Skikkelse førtes igennem bl. a. ved Hjælp af den daværende Formand for Jernbaneforeningen L. Chr. Larsen og ved Hjælp af Højres Rigsdagmænd. Omtrent paa samme Tid som dette foregik havde Trafikminister Stensballe travlt med at faa vore Tjenestetidsregler ødelagte, og dette lykkedes ham kun altfor godt. Ikke nok med det, men paa samme Tid skred han til at afskaffe Tomandsbetjeningen paa Rangerlokomotiverne — ogsaa ved et Pennestrog. Overfor disse Foranstaltninger blev der af Organisationen protesteret, og hverken Tjenestetidsregler eller Inddragelsen af Tomandsbetjeningen blev godkendt af Organisationen, men desuagtet gennemførtes det uden smaalig Hensyntagen til, at Statsbanernes Sikkerhed forringedes — thi det det drejede sig om var, at der sparedes Personale og Penge. Ja, saa vidt er man gaaet med Personalereduktioner og med Skærpelse af Tjenesten, at Personalet for at faa den nødvendige Hvile maa melde sig syge. Ferie i Sommer-tiden er saa godt som udelukket.

Paa samme Maade som man bar sig ad over for Tjenestemændene bar Regeringen sig ad

overfor alle mindre bemidlede i Samfundet, man tog adskillige Millioner fra Arbejdsløshedskasserne og ca. 10 Millioner fra Aldersrentenyderne, endvidere 7 Millioner fra Invaliderne og ca. 4 Millioner fra Sygekasserne.

Alle disse Millioner, der toges fra Folk, som intet havde, og dem man tog fra Tjenestemændene, anvendtes til at nedsætte Skatterne for de Rige i Samfundet og til at nedsætte Taksterne paa Banen.

De Millioner, der saaledes blev fratrækt Tjenestemændene, gik ikke i den betrængte Statskasse; nej de brugtes til Lettelse for andre, som ikke havde saa stort Behov som Tjenestemændene havde for deres surt fortjente Penge.

Paa den nuværende Regerings Dagsorden staar Forslag om Nedsættelse af et Udvalg til at udarbejde Forslag til en ny Lønningslov, og det er, som vi sagde i forrige Nummer, Meningen at denne Revision betyder en væsentlig Lønreduktion.

Med disse Udsigter for Øje er det man gaar til det forestaaende Landstingsvalg, og det er, som vi allerede har sagt, meget nødvendigt, at Tjenestemændene gør op og ser paa, hvad denne Regering har bragt os, og om det er muligt for en Tjenestemand at stemme paa Regeringspartiet eller paa Højre, der paa alle Maader har været Venstre en trofast Hjælper i Nedsættingsarbejdet.

Den Politik, der har været ført siden Folketingsvalget 1926, kan sikkert bringes til Ophør, hvis de to konservative Partier fratages deres Flertalsstilling i Landstinget — og dette Stop-signal kan Tjenestemændene være med til at sætte, hvis de den 14. September gør hvad de kan for at vælte de to reaktionære Partier over Ende.

Derfor vil vi gerne henstille til vore Medlemmer, vær med i Kampen for dine egne og dine Kammeraters Interesser, og det kan kun gøres ved at stemme paa de demokratiske Partier.

Ved at stemme paa de konservative Partier, dem der nu har Magten, lægger du en Bom for Fremskridtet og for frugtbare Resultater af din Organisations Arbejde — og det vil du ikke.

Derfor: Stem demokratisk.



BOULEVARDBANEN

Som det vil erindres rejste Foreningen for nogle Aar siden gennem »Dansk Lokomotiv Tidende« Spørgsmaalet angaaende Røgplagen i Boulevardbanetunnellen, som maatte anses for at være af en saa alvorlig Beskaffenhed, at den kunde medføre Fare for Sikkerheden under Kørselen derigennem. Spørgsmaalets Rejsning den Gang medførte som bekendt en Forhandling i Generaldirektoratet, hvorunder der blev givet Organisationen Tilsagn om forskellige Foranstaltninger til Forbedring af de omhandlede Forhold. Det vil sikkert ogsaa være vore Medlemmer bekendt, at Dagspressen paa Foranledning af vort Blads Omtale ogsaa beskæftigede sig med Sagen og at Spørgsmaalet jævnligt dukker op i Dagspressen væsentligt grundet paa Røgplagen paa Nørreport Station og af de paa Grund deraf forefaldende Uheld eller Ulykker.

Under den ovenfor omtalte Forhandling i Generaldirektoratet rejstes af Organisationens Repræsentanter Krav om Normalisering af Køretiderne paa Grund af Tendensen til at forkorte disse, hvorved en stærkere Udvikling af Røg vilde være uundgaaelig. Der opnaaedes den Gang Forstaaelse af vore Repræsentanters Stilling til dette Spørgsmaal og en Nedsættelse af Køretiderne blev undgaaet.

Imidlertid lægges der stadig et vist Præg paa Administrationen fra det rejsende Publikums Side for at opnaa saa hurtig Befordring som muligt, hvilket jo er meget forstaaeligt, men overfor dette Pres er det klart, at Administrationen forinden den kan imødekomme saadanne Ønsker maa tage først og fremmest Hensyn til de Rejsendes sikre Befordring.

De Ønsker, som Repræsentanterne som ovenfor nævnt fremsatte, var imidlertid ikke glemte af Administrationen, og da man paa-tænkte at forandre Køretiderne paa Boulevardbanen fra Køreplansskiftet til Oktober, tilskrev man Organisationen følgende Skrivelse den 23. Juli d. A.:

I Bekræftelse af Telefonsamtale meddeles, at Generaldirektoratet paatænker at ændre Køretiderne paa Boulevardbanen for Togarterne K 12, K 15, K 20, O 12, O 17, S 20, S 25 og S 30 saaledes:

Kjøbenhavn H.—Nørreport 4,0 Minut.
Nørreport—Østerbro 3,5 Minut.
Østerbro—Nørreport 3,5 Minut,
Nørreport—Kjøbenhavn H. 3,5 Minut,

medens de hidtil brugte Køretider:

Kjøbenhavn—Nørreport og omvendt 4,5 Minut,

Nørreport—Østerbro og omvendt 4,0 Minut,
tænkes bibeholdt for Togarterne K 25, K 30, O 22 og O 27.

Forinden den omhandlede Ændring iværksættes, imødeser man dog Foreningens eventuelle Bemærkninger i Sagens Anledning.

P. G. V.

Ove Munch.

H. Mamsen.

Herpaa svarede Organisationen følgende d.

1. August d. A.:

Under Henvisning til Generaldirektoratets Skrivelse af 23. Juli d. A. J. N. M. 4894 om paatænkt Ændring af Køretiderne paa Boulevardbanen for nogle nærmere angivne Togarter skal man i den Anledning meddele, at man under Hensyn til Røgplagen i Boulevardbanen ikke kan tiltræde en Nedsættelse af Køretiderne fra Hovedbanegaarden til Østerbro, hvorimod man kan tiltræde den foreslaaede Nedsættelse af Køretiderne fra Østerbro til Hovedbanegaarden.

Naar man fra Foreningens Side ikke mener at kunne tiltræde en Nedsættelse af Køretiderne fra Hovedbanegaarden til Østerbro, skyldes det, at næsten alle Tog, der udgaar fra Hovedbanegaarden ad Boulevardbanen, har et raat Fyr, ved en Nedsættelse af Køretiderne vil Fyring i Boulevardbanen ikke kunne undgaas, og som uvægerlig vil gøre Røgplagen værre og dermed Forholdene vanskeligere. Ihvorvel man er vidende om, at enkelte Lokomotivførere ikke helt bruger den gældende Køretid, mener man at kunne udtale, at i det store og hele er der Brug for den en Gang fastsatte Køretid i Retning mod Østerbro, hvilket ikke kan siges at være Tilfældet i modsat Retning, da Lokomotivernes Fyr altid fra Østerbro mod Hovedbanegaarden vil kunne være saaledes, at der ikke udvikles Røg.

P. F. V.

Ærbødigst

Rich. Lillie.

og modtog som Svar herpaa den 4. August d. A. følgende:

Under Henvisning til Foreningens Skrivelse af 1. ds. meddeles, at man vil foranledige, at Køretiderne paa Strækningen Østerbro—Kjøbenhavn H. fra næste Køreplansskifte fastsættes saaledes:

S	S	S	K	K	K	K	K	O	C
20	25	30	12	15	20	25	30	22	27
			O	O					
			12	17					

Østerbro—Nørreport	3,5 Min.	4,0 Min.
Nørreport—København	3,5 „	4,5 „

I Henhold til de af Foreningen fremsatte Grunde har man derimod ment at kunne tiltræde, at de nugældende Køretider, der er ens for alle Togarter, bibeholdes paa Strækningen Kjøbenhavn H.—Østerbro nemlig:

Kjøbenhavn H.—Nørreport 4,5 Min.,

Nørreport—Østerbro 4,0 Min.,

men man gaar ud fra, at Foreningen vil yde sin Medvirkning til, at Lokomotivførerne ogsaa anvender de omhandlede, rigelige Tider og ikke ved Fremskyndelse af Kørselen fremkalder unødigt Røg- og Dampudvikling i Tunnellen og derved modarbejder Foreningens og Generaldirektoratets Hensigt med Bibeholdelsen af de nugældende Køretider Kjøbenhavn H.—Østerbro.

P. G. V.

Ove Munch.

Weberg.

Ved at gennemlæse sidst anførte Skrivelse vil man se, at Generaldirektoratet henstiller til Lokomotivførerne at de ogsaa anvender de anførte Køretider og at man ikke ved Tidsvinding fremkalder unødigt Røg- og Dampudvikling i Tunnellen, saaledes at man derved modarbejder Foreningens og Generaldirektoratets Hensigt med Bibeholdelse af de nugældende Køretider København H.—Østerbro.

Vi vil knytte vor Henstilling til Generaldirektoratets, fordi det er i alles velforstaaede Interesse at Røg og Dampplagen er saa lille som muligt ikke alene af Hensyn til Sigbarheden i Tunnellen, men ogsaa af Hensyn til de Rejsende i Toget, som ogsaa lider under Udvikling af Røg og Damp og af giftige Gasarter, der under Kørselen trænger ind i Kupéerne.

Vi gaar ud fra, at denne forstandige Henstilling vil blive efterkommet af alle Lokomotivførere der befarer nævnte Strækning, saaledes at Generaldirektoratet undgaar eventuel Paatale overfor Lokomotivførere der tilsidesætter de Hensyn, der maa tages under Kørsel paa omhandlede vanskelige Banestykke.

JERNBANER OG LANDEVEJE

Af Knud Kørst i Soc. Dem.

(Sluttet).

Det er selvfølgelig ikke min Mening at hævde, at alle private Foretagender er daarligt ledet; tværtimod er adskillige blandt disse udmærket administreret (en anden Ting er, at Fordeelingen af Udbyttet i dem er urimelig). Men de nævnte Eksempler anføres blot for at fastslaa, at Privatdrift ikke paa Forhaand kan siges at være det eneste saliggørende; den er ikke nogen Garanti for, at Virksomhederne giver Overskud.

Ikke desto mindre spoger i adskillige Hjer-

ner den Tanke, at blot D. S. B. blev solgt eller bortforpagtet til et privat Selskab, skulde Underskudet snart blive forvandlet til et Overskud, saaledes at Skatteborgerne kunde slippe for at yde Tilskud til Banedriften. Som Forholdene ligger nu, maa Underskudet jo dækkes gennem Statens Skatteindtægter.

I det hele taget er der ingen Grænse for de Taabeligheder, som fremføres mod Statsbanerne, og altid i den Form, at det er, fordi det er et Statsforetagende, det er galt. Naar Billetpriserne ikke er lavere, end de er, saa er det, fordi det er Staten, der driver Virksomheden; naar der ikke gaar Tog paa den Tid eller i den Retning, som Hr. Dit helst vil have, eller naar Hr. Dat kommer 5 Minutter for sent til Toget — saa er det naturligvis, fordi det er Staten, der er Driftsherre; i et privat Foretagende vilde slige Ting aldrig forekomme.

Ved slige mer eller mindre taabelige Udfald vil man bl. a. lokke Godtfolk til at tro, at det er en stor Kunst at faa et Foretagende som Statsbanerne til at give Overskud — en Kunst, som kun den private Kapitals snilde Repræsentanter er Mestre i.

Og saa er Sandheden dog den, at det vilde være en let Sag netop for et Foretagende af D. S. B.s Art og med dets Monopolstilling at fremskaffe et saadant Overskud, bare man gik tilstrækkelig haardhændet tilværks og blot tilstræbte det ene Formaal at tjene Penge paa Driften. Deri ligger naturligvis en Fordel i Privatdriften fremfor Statsdriften, at den private Driftsherre ikke behøver at tage Hensyn til andet end dette ene: Hvad kan der tjenes?

Det skulde være mærkeligt, om Statens Transportforetagenders middelmaadige finansielle Sukces i Sammenligning med visse private Foretagenders simpelthen skulde forklares derved, at de sidste ledes af Genier, de første af Undermaalere. Det ligger dog langt nærmere at forklare Forskellen ud fra de Forskelle, der bestaar i Henseende til Aand og Formaal.

Al Ting kan for saa vidt bringes til at forrente sig, naar man blot ikke skyer Midlerne. Man kunde f. Eks. temmelig let forvandle de vigtige Færdselsaarer, Landevejene, til Indtægtskilder af høj Rang; i Øjeblikket medfører de ikke andet end Udgifter, altsaa et formidabelt Underskud. Vedligeholdelsen og Forbedringen af Gader og Veje koster nu det Offentlige aarlig omkring 50—60 Mill. Kr., altsaa et Beløb

langt større end Statsbanernes Deficit. Og dog har endnu ingen fundet paa, at de offentlige Veje og Gader skal være et rentabelt Foretagende; ingen falder i Forundring over dette store Underskud. Hvorfor da forundre sig over, at Statsbanerne ikke giver Netto-Overskud.

At det mere er de almene Forhold, hvorunder Jernbanedriften foregaar, end Driftsformen, der er bestemmende for, om der fremkommer Overskud eller Underskud, fremgaar bl. a. ved at sammenligne Danmarks Jernbanedrift med Tysklands. Hvad enten de tyske Baner drives rent embedsmæssigt som før i Tiden eller i mere forretningsmæssige Former som nu, da Rigsbanerne forvaltes af et særligt Driftsselskab (Deutsche Reichsbahngesellschaft), vil de normalt altid give Overskud; de danske Baner derimod kan, naar der skal tages rimelige Hensyn til Publikums Behov, end ikke — selv under de gunstigste Forhold — ventes at give fuld Rente af Anlægskapitalen.

Det skal indrømmes, at de tyske Baner, siden de er kommet under den nye Forvaltning, formaar at presse et formidabelt Overskud ud af Driften; men dette hænger sammen med, at Banerne fra at være indstillet paa at betjene Publikum er blevet tvunget til at hellige sig en eneste Opgave af hel anden Art: nemlig at skaffe Penge til Krigsskade-Erstatninger. De tyske Baner er som bekendt indgaaet som et meget vigtigt Led i Dawes-Planen, og dette har tvunget Baneforvaltningen til at føre ren uforfalsket Profitpolitik, saaledes at Hensynene til den tyske Samfundsøkonomi som Helhed først kan komme i anden Række; Skadeserstatningerne er som bekendt stigende i en Aarrække, inden de naar op paa fuld Størrelse i Henhold til Dawes-Aftalen, og dette vil utvivlsomt give sig Udslag i Takstforhøjelser; den første Forhøjelse er allerede bebudet. De tyske Baner maa altsaa opfylde et Formaal, som er ganske analogt med det rent privatkapitalistiske at tjene Penge; da Dawes-Komiteen i sin Tid udarbejdede Erstatningsplanen, var den klar over, at saa længe Banerne var rent Statsorgan, vilde det ikke være muligt at indblæse dem den fornødne kapitalistiske Aand. Det hedder i Dawes-Planen: »Den embedsmæssige Rigsbaneforvaltning er uegnet til at hidføre den størst muligt økonomiske Nytte af Jernbanedriften.«

Dette er naturligvis i Realiteten ingen Forømmelse af Statsdriften i og for sig, men en

Erkendelse af, at Statsdriften sædvanlig ikke alene tilstræber Profit, men indretter sig med mere almene Formaal for Øje. Skal der presses Penge ud af Foretagendet, da maa et andet System til. I Overenstemmelse hermed var det, at de tyske Jernbaner blev overgivet til et Aktieselskab med det Formaal at skaffe Udbytte til Indehaverne af Præferenceaktierne, d. v. s. Ententen.

Hvis D. S. B. blev bortforpagtet til et privat Selskab, vilde dette naturligvis straks gaa i Gang med at prøve de forskellige Midler, der kunde tænkes at hidføre et Overskud, først og fremmest ved visse Takstforhøjelser; i denne Henseende maatte der utvivlsomt opereres med en vis Forsigtighed, der — om Virkningen ikke skulde blive den at jage Passagererne og Godset over til de konkurrerende Foretagender, Biler og Skibe. Alligevel maa der være mange Penge at tjene.

Med stor Energi vilde det sikkert blive forsøgt at reducere Personalets Lønninger og at reducere dets Tal, til Trods for, at dette Tal efter Jernbaneforbundets Mening alt nu er længere nede, end godt er for Trafikens Sikkerhed.

Store Besparelser vilde Forpagtningsselskabet videre kunne opnaa ved at nedlægge urentable Baner og indskrænke Driften paa mindre trafikerede Strækninger, muligvis ogsaa Færgefarten; det er paa disse Steder, Underskudet opstaar — paa de Strækninger, der udstraaler fra Hovedstaden, er det ingen Kunst at tilvejebringe Overskud; det fremkommer ganske af sig selv. I Øjeblikket er det utvivlsomt saadan, at naar den københavnske Arbejder kører i Skoven, betaler han en Del af Omkostningerne ved at transportere en jysk Bondemand mellem to afsides liggende Stationer. Et privat Selskab vilde sikkert forlange, at hver enkelt Strækning var nogenlunde rentabel.

Man vil maaske sige, at der er ingen Grund til at male Fanden paa Væggen, for der er ingen som helst Udsigt til, at et Rigsdagsflertal skal kunne samles om at bortforpagte D. S. B. Det er der selvfølgelig ikke, hverken Bønder eller Arbejdere vilde finde sig i et saadant Arrangement, men paa den anden Side støbes der rundt om adskillige politiske Kander over denne Forpagtningstanke, saa urimelig den end er; og i hvert Fald er det utaaleligt at høre de idelige Udfald mod Statsbanerne, blot fordi de drives af Staten.

Disse Udfald er saa meget mere urimelige som Statsbanerne netop staar ved Begyndelsen af en Rekonstruktionsperiode, dels med Hensyn til en bedre Betjening af Publikum, dels med Hensyn til Afvikling af urentable Banestrækninger. Det er ganske vist saa, at Stødet til denne Rekonstruktion oprindelig er givet udefra, nemlig gennem Bilernes hidsige Konkurrence; men det er dog saaledes, at Staten hurtigt har indstillet sig paa at drage de fornuftige Konsekvenser af denne nye Tingenes Tilstand.

Naar denne Rekonstruktion bliver fuldført, er det muligt, at Banernes Underskud helt vil forsvinde; men i hvert Fald vil det gaa meget betydeligt ned. Og efterhaanden som det sker, vil Tanken om Bortforpagtning af Statsbanerne forekomme endnu mere absurd, end den er i Forvejen.

SKRIVELSER OG SVAR

Sag angaaende Udvaskning.

Til Hr. Lokomotivfyrbøder Nr. 236 C. H. Gjortsvang, Lunderskov.

Ved en i Vamdrup foretagen Reparation af Fyrkassen paa Lokomotiv Nr. 435 har det vist sig, at Mellemrummet mellem Fyrkassen og Svøbet var lukket med Sten i højre Side af Fyrkassen omtrent midt paa Sidevæggen.

Paa 2 Steder viste Fyrkassen nogen Formforandring og paa et af disse Steder en begyndende Revne.

Maskinen, der har været stationeret i Haderslev, blev sidst udvasket der den 4. December 1927 af Dem og Lokomotivfyrbøder Nr. 810 A. T. Rosendahl, Haderslev.

Selv om det paagældende Parti af Fyrkassen er vanskeligt at rense og efterse, maa det dog antages, at en saa betydelig Stenansamling kunde have været bemærket i Tide, saaledes at Deformationen af Fyrkassepladen kunde have været undgaaet.

Da Eftersynet af Maskinen ved den af Dem foretagne Udvaskning den 4. f. M., saaledes ikke er udført med tilstrækkelig Grundighed og Omhu, maa Ansvaret for de omhandlede Beskadigelser af Maskinen tilskrives Dem og Lokomotivfyrbøder Nr. 810 A. T. Rosendahl, og Distriktet skal i den Anledning overfor Dem udtale sin alvorlige Beklagelse af det mangelfulde Eftersyn, hvorhos der ikendes Dem en Bøde paa 5 Kr., der vil blive indeholdt i Deres Lønning til Fordel for den jysk-fynske Sygekasse.

Aalborg.

Dorph.

2. Distrikt har, ud fra den Betragtning, at Udvaskningen af Lokomotiverne ved Haderslev Maskindepot er mangelfuld, tildelt derværende Depotforstander Lokomotivfører O. C. T. Jensen en Beklagelse

over mangelfuldt Tilsyn, hvorhos Lokomotivfyrbøderne A. T. Rosendahl (810), Haderslev, og C. H. Gjortsvang (236), Lunderskov, hver er tildelt en alvorlig Beklagelse og idømt en Bøde paa 5 Kr.

Lokomotivpersonalet i Haderslev fastholder, at Udvaskningen altid er foretaget saa samvittighedsfuldt, som Forholdene tillader. Samme Personale har derfor følt sig utryk med fornævnte Paataler og Bøder og har i bemeldte Anledning henvendt sig til Foreningen for at opnaa Assistance.

Dansk Lokomotivmands Forening har derefter undersøgt Sagen, og da man er kommet til den Erkendelse, at Personalet under Hensyn til nedenførte forskellige Forhold ikke med Rette kan beskyldes for Pligtforsømmelse, tillader man sig herved at tilstille Generaldirektoratet Sagen til nærmere Prøvelse, idet man samtidig ansøger om, at de ovennævnte Tjenestemænd tildelte Paataler og Bøder annulleres. Man skal tillade sig i det følgende at beskrive de paagældende Forhold i Haderslev.

Som Følge af, at det Vand, som anvendes til de paagældende Lokomotivkedler, er meget haardt, har der alid afsat sig usædvanlig megen Sten i Kedlerne. Udvaskningen af samme har derfor bestandig været særlig besværlig. Dette er ikke noget nyt, thi ogsaa i den Tid, de sønderjyske Baner henhørte under Tyskland, var de nævnte Vanskeligheder til Stede. Imidlertid er Forholdet det, at der i Aabenraa forefindes endad meget blødt Vand, som har opløsende Indvirken paa Kedelstenene, og da de i Aabenraa og Haderslev anvendte Lokomotiver er af samme Type, har Lokomotivpersonalet i sidstnævnte By saavel overfor den paagældende Sektionschef som overfor Vamdrup Maskindepot stillet Forslag om at afhjælpe Vanskelighederne ved at lade Lokomotiverne køre skiftevis 2 à 3 Maaneder hver af de nævnte Steder, men dette er afslaaet. Hertil kommer, at Anvendelsen af Lokomotiverne i Haderslev indtil 1. Oktober f. A. var saaledes, at en Maskine henstod kold en Uge ad Gangen, herved sprang en Del Kedelsten af sig selv løs, men fra nysnævnte Dato er Tjenestefordelingen for Maskinerne saadan, at de aldrig bliver kolde, men udvaskes, saa snart Vandet er tømt af Kedlen og straks efter Udvaskningen opfyres paa ny, idet den Maskine, som udvaskes om Morgen fra 6.00—9.00, skal køre igen Kl. 14.00.

Alene dette er en Svækning af Udvaskningens Effektivitet, se »Damplokomotivet og dets Betjening« Side 349: »Varmtvandsudvaskning er mindre effektiv end Udvaskning med koldt Vand«. Dette er dog ikke de eneste Vanskeligheder ved Udvaskningen, thi medens Varmtvandsudvaskningen mange Steder sker ved Hjælp af en Motorpumpe, foregaar den i Haderslev paa den Maade, at det varme Vand tages gennem Injektoren paa en Maskine, der som Regel staar udenfor Remisen, som Følge heraf maa Lokomotivføreren under Udvaskningen løbe ud paa den udenfor Remisen staaende Maskine for at lukke op for Vandet, derfra ind til Udvaskermaskinen for at kradse i Kanaler o. l., derefter atter ud paa førstnævnte Maskine for at lukke for Vandet o. s. v. fremdeles Tages dertil i Betragtning, at den Maskine, der udvaskes, er varm under Udvaskningen,

saaledes at alle Kanaler o. l. er fulde af Dampe, udstømmende dels fra den ikke afkølede Kedel, dels fra det varme Vand, hvormed der udvaskes, hvoraf atter følger, at det saa at sige er ugørligt at undersøge Kedlens indvendige Dele med Spejle, vil det indses, at Udvaskningen i Haderslev foregaar under saa vanskelige Forhold, at man ikke, som sket, kan paalægge Lokomotivpersonalet Skylden for Stensamlinger i Kedlen, der som anført har flere forskellige Aarsager. Foreningen tillader sig derfor at hævde, at Administrationen i nærværende Tilfælde ikke med Rette kan bebrejde og irettesætte Lokomotivpersonalet for Forsømmelighed. Da derhos de i denne Sag nævnte Stenansamlinger efter Distriktets Skrivelser har dannet sig gennem længere Tid og formentlig været til Stede i nogen Tid, er det uretfærdigt at lade Lokomotivfyrbøderne Rosendahl og Gjortsvang faa Hovedansvaret. Gjortsvang, som kun var udkommanderet til Haderslev den 4. og 5. December f. A., kan da ikke drages til Ansvar for Stenansamlinger, som efter Distriktets egen Opfattelse har været til Stede i nogen Tid.

Hvad angaar Depotforstanderen skal man oplyse, at han ifølge sin Tjeneste efter Kørselsfordelingen er absolut afskaaret fra at kunne foretage de periodiske Eftersyn af de i Haderslev stationerede Lokomotiver, da han jo efter sin Tur maa forrette Køretjeneste uden Hensyn til om der udvaskes eller ej. Dersom 2. Distrikt vil kræve af Depotforstanderen, at han skal garantere for de periodiske Eftersyn, maa hans Tjeneste tilrettelægges saaledes, at han kan være til Stede ved Udvaskningen.

Sluttelig gør man opmærksom paa, at Bestemmelsen i Ordre A. 27, Side 244, 2. Stykke, er ikke overholdt overfor Lokomotivfyrbøder Rosendahl.

Forventende, at Generaldirektoratet efter en Prøvelse af samtlige de anførte Forhold, der hver for sig har været en Vanskelighed for Personalet og derfor bringer ganske overordentlige Vanskeligheder, naar de fremtræder samlet, vil imødekomme Foreningens Ansøgning og annullere de ommeldte Paataler og Bøder, tillader man sig at imødesee Generaldirektoratets ærede Svar.

Ærbødigst

P. F. V.

Rich. Lillie.

I Skrivelse af 10. Marts d. A., J. Nr. 1679, har Foreningen andraget om, at nogle Paataler (for de paagældende Lokomotivfyrbøderes Vedkommende ledsaget af Bøder paa 5 Kr.), der af 2. Distrikt var tildelt Depotforstanderen ved Haderslev Depot, Lokomotivfører O. C. T. Jensen, samt Lokomotivfyrbøderne 810 A. T. Rosendahl, Haderslev, og 236 C. H. Gjortsvang, Lunderskov, i Anledning af mangelfuld Udvaskning af Lokomotiver, maatte blive annullerede, idet de formenes at være tildelte med Urette.

I denne Anledning skal man efter foretagen nærmere Undersøgelse udtale følgende:

Depotforstanderen i Haderslev har samme Pligt som alle andre Depotforstandere til at varetage de ham paahvilende Arbejder, og selvom han ikke kan overvære enhver Udvaskning, bør han ved periodisk

Eftersyn — som foreskrevet — forvisse sig om, hvorvidt Udvaskningerne er foretaget som paabudt. Tid og Lejlighed hertil kan han meget vel finde.

Hvad angaar Lokomotivfyrbøderne Rosendahl og Gjørtvang, da er Paatalerne og Bøderne ikke givet for de gennem længere Tid fremkomne Stensamlinger, men fordi de paagældende har undladt dels at fjerne Stensamlingen ved Udvaskningen dels at give Depotforstanderen Underretning om Fyrkassens Tilstand.

Man har herefter ikke set sig i Stand til at imødekomme Foreningens Ønske, men efter Omstændighederne, da Bestemmelsen i Ordre A. 27 Side 244 Stk. 2 ikke er overholdt for Lokomotivfyrbøder Rosendahls Vedkommende, har man foranlediget, at Bøderne — som ogsaa af 2. Distrikt foreslaaet — nedsættes til 2 Kr. for hver af Lokomotivfyrbødernes Vedkommende.

Flensborg.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

HVAD ER MENINGEN

Dette Spørgsmaal bliver stillet meget ofte, og vi Lokomotivmænd spørger os selv, hvad Enden skal blive. Skal vort Helbred ødelægges helt. Paa Godsbanegaarden har i denne Sommer været en følelig Mangel paa Personale; Lokomotivfyrbødere har i udstrakt Grad været anvendt til Lokomotivførertjeneste, ovenikøbet med en Arbejdsmand til Lokomotivfyrbøder: det er et tungt Ansvar at lægge paa en Lokomotivfyrbøders Skuldre, men det er sandelig ogsaa et tungt Ansvar, Administrationen paatager sig i Tilfælde af, at der skulde ske noget alvorligt.

Permissioner er nægtet i stort Tal, og hvad er Følgen blevet? Naturligvis at Personalet har maattet melde dem syge, fordi de netop har trængt til den Rekreation, Administrationen nægter dem. Har Administrationen dog ikke saa megen Forstaaelse af Lokomotivmændenes anstrængende Arbejde, at den kan forstaa, at vi, lige saavel som Kontorfolk — ja, endda mere — trænger til at nyde Sommerens Glæder; vi som ofte maa have en Tjeneste paa 16—18 Timer i Døgnet paa et varmt Lokomotiv.

De Mænd som dikterer os vor Tjeneste, de møder dog først Kl. 9 — eller lidt over 9 — om Morgen, og kan gaa hjem igen Kl. 4 om Eftermiddagen uden at være udasede, de har i den Tid siddet i en mægtig Stol, spist deres Frokost i Fred og Ro og faaet Kaffen serveret.

Men disse Tjenestemænd kan alle faa deres Ferier i Løbet af Sommeren, de maa jo aabenbart — efter Administrationens Mening — trænge mere til Ferie end vi. Hvorfor denne Forskel? Er det fordi vore Foresatte mangler Forudsætninger for at forstaa Besværighederne ved vor daglige Gerning? Ganske vist kører de tilsynsførende Ingeniører med paa Maskinen af og til; men kun naar Vejret er godt og Temperaturen ikke er for høj.

D'hrr. skulde besøge os, naar vi arbejder ved en Temperatur paa 50—60 Grader R. eller naar Vejret om Vinteren er ondt, naar det regner eller sner, eller Stormen hyler, saa Kulstumperne ryger os om Ørerne, eller om Natten, naar Taagen staar som en uigennemtrængelig Mur foran os. Nej, da kommer der ingen, da er der nok saa behageligt i en Kupé med bløde Hynder. Det kunde jo dog være, at vore Ture blev mere menneskelige, hvis D'hrr., som bestemmer om Liv og Død over os, satte sig lidt mere ind i Forholdene, men det passer vel ikke rigtigt i Krammet.

Den Dag maa komme, at vi kan blive medbestemmende og derved faa en Tjeneste, vi kan udholde, for saa længe vi skal have Kontorfolk, der ikke har Gnist af Kendskab til Lokomotivtjenesten (men de tror, de har det), til at lave vor Tjeneste, saa længe bliver det ikke godt.

Jeg har ofte tænkt paa, hvor heldig dansk Statsbaneadministration egentlig er, for til Trods for at Personalet ligefrem mishandles, saa hænder der dog forbavsende faa Uheld, og de, der sker, er jo da — heldigvis — endnu passeret uden at der er sket større Skade og uden Menneskeliv er gaaet tabt. Men hvor længe varer dette Held? Der arbejdes jo flittigt paa, at der skal ske noget; i Dagspressen har lige staaet at læse om et grelt Forhold i Helsingør angaaende nogle Sporskifter, i Masnedø lukker de Tog ud paa belempret Spor efter eget Forholdsbefindende.

I Remiserne er der ikke Folk nok til at udføre Reparationerne; det er saaledes ikke ualmindeligt, at Stanglagere paa S Maskinerne har 4 á 5 mm Slør. Det er ikke behageligt at staa paa en saadan Maskine, og det er ganske umuligt at høre eventuelle Bilyde, ved hvilke man muligt kunde forebygge større Uheld.

Vi kan nu snart naa et nyt Køreplansskifte, og man maa da haabe, at Administrationen har lyttet til de Røster, der er kommen fra Personalet, og der da vil blive taget Hensyn til alle de Beklagelser der er fremkommen, saaledes vi kan komme til at betragte os selv som Mennesker igen; men det er vel for meget forlangt.

Vi kan vel ikke blive ved at finde os i saa slette Forhold, at Raadighedspersonale ikke kan gaa hjem, naar deres Tjeneste ifølge Kørselsfordelingen er sluttet, eller at blive hentet før Tjenesten begynder, at Fridage inddrages og Personale, som kommer hjem fra en Tur, holdes tilbage, for da maa Bitterheden sætte sig saa fast, at det kan komme til at give Bagslag; for hele Aaret kan det dog ikke lade sig gøre at annullere og nægte Permissioner for at faa det til at løbe rundt, for vi har jo dog Krav paa vore Ferie-dage i Aarets Løb, selv om »Sommerferien« skal falde midt i Vinterens Hjerte.

Der blev fra flere Sider i sidste »Lokomotiv-Tidende« skrevet om Sparemanien, men paa visse Omraader gør det vist ikke saa meget om baade Skillingen og Daleren ruller. Den 15. August blev der bestilt Maskine til Arbejdstog mellem Fb. og Van. Toget, som bestod af Maskine og 7 Vogne, kørte fra Gb. til Fb., ankommen dertil blev Maskinen spændt for den anden Ende af Vognene, Fribaneordre udstedt, Udkørsel og Afgang givet. Toget satte sig Be-

vægelse, men en Mand kommer løbende med oprakte Arme, hvorfor Lokomotivføreren selvfølgelig standsede Toget.

Manden var Baneformanden, som forklarede, at det maatte hero paa en Fejltagelse, men Toget skulde ikke løbe! Personalet korte saa tilbage til Gb. med Toget og med en ærbødig Tanke til Sparemanien og de vise Mænd, der layer saadanne Brølere. Saaledes kunde man give mange Eksempler paa dansk Spare-administration Anno 1928, hvor det egentlig kun drejer sig om at krakile og misbruge Personalet mest muligt, hvilket jeg i en senere Artikel skal komme tilbage til. □

RAADIGHEDSTJENESTEN

Blandt de Angreb, der blev rettet mod Tjenestetidsreglerne, da Kræfternes frie Spil blev sat i System, er der næppe nogen, der har faaet værre Medfart en Raadighedstjenesten. Det er næsten utroligt, hvordan opfindsomme Sjæle har formaaet at faa den Tjeneste travlet op. Det var jo saa ligetil, at der skulde findes Offerlam, saaledes at en større Slagting kunde finde Sted; og saa fandt man da ud af, at Raadighedstjeneste var saa let at gaa i Lag med; her var da noget at skære løs paa i Betragtning af, at man herefter ikke vilde tage det saa nøje med de paa forskellige Maskindepoter stationerede kompelte Reservehold, og i Betragtning af, at en Del af Raadighedstjenesten til dels daglig lever og fører en ubemærket Tilværelse (ligesom Falck), syntes man det for passende her at gøre et Indhug, Tjenesten her kunde saa udmærket lægges om, man fandt paa at give Raadighedstjenesten flere Betegnelser eller sætte den i Klasse, hvad man nu vil kalde det, de fleste af os kender jo nok de forskellige Grader. Og paa den Maade gik man hensynslos frem baade mod Materialet og Personalet, kort sagt, man reducerede Udgifterne til Raadighedsmaskineriet.

Nu er kun dertil at sige, at den hellige Grav havde været saa vel forvaret, saafremt Reservemaskineriet stadig kunde faa Lov at staa i Stald, men det har nu ikke kunnet lade sig gøre; der har aldrig saalænge Jernbanen har bestaaet været lagt mere Beslag derpaa end siden det nye System kom i Gang, saa jeg er lige ved at kalde det for Galmandsværk, naar Raadighedstjenesten er bleven Offerlam. Og er Mestrene, der har haft med Slagtingen af omhandlede Tjeneste at gøre, sig deres fulde Ansvar bevidst, der er dog saa mange Ting, der spiller ind her og som i mange Tilfælde vil kunde faa om ikke skæbnsvangre saa dog vidtrækkende Følger.

Efter det gamle System havde man altid Garanti for, at Systemet klappede, der fremkom heller aldrig de store Forsinkelser som nu, hvor det saagar har været Tilfældet at Toget har maattet vente i 1 1/4 Time paa Hjælp, og det er dog for galt, det kan Statsbanerne aldeles ikke være bekendt.

Om nu en og anden af de ansvarlige vil sige, at Raadighedstjenesten akkurat er lige saa betryggende som før, det er bare det, at det udnyttes mere; Personalet behøver ikke at være bunden fast til Maskinen;

skal det knibe, findes der nok en tilfældig ledig, som kan bruges, skulde det svigte en enkelt Gang, ja saa tager D. S. B. det paa sin Kappe. Se, den tager vi nu ikke for gode Varer, det med at Embedsmænd staar frem og forsikrer, at alt er saare godt. I Betragtning af, at den Embedsmand, der fornylig derovre i København hævdede, at det ikke var saa farligt, om to Tog samtidig kom ind paa samme Bane-Stykke, kommer vi vel til at tage Afstand fra. Ligeledes maa vi ogsaa tage Afstand fra den Stilling, de Herrer har til mangt og meget her ved D. S. B.

Man skal selvfølgelig ikke lave Forholdene værre end de er, det er galt nok endda, men jeg kan da heller ikke indse, at der kan hebrejdes mig noget. Jeg kæmper kun med aaben Pande for, hvad jeg for Alvor tror. Jeg kan da indse, at det med Raadighedstjenesten, som den praktiseres nu, ikke gaar i Længden, det er hverken vi eller Banerne tjent med, og derfor føler jeg det som min Pligt her i vort Blad at føre Sagen frem.

Hvad nu angaar Raadighedstjenesten, der er paa-lagt os før vi fremfører Tog, har det jo i og for sig ikke saa meget at sige, værre er det, naar vi efter at have kørt ca. 20 Mil, eller at have staaet paa Maskinen ca. 8 Timer, at vi saa skal have Raadighed. Jeg ved ikke, hvad man skal tro, men sæt nu at man skal ud med Reservemaskinen i andre 8 Timer. Kommentarer her er vel overflødige. For Lokomotivfyrbødernes Vedkommende har man ikke undset sig for at diktere dem et Par Opsmoringer, ja man giver dem saagalt en Pudseklud i Haanden, saa de maa pænt ligesom en Remisearbejder tage fat. Der kan nu ikke siges, at Agtelsen for vor Stilling er særlig stor, for enten nu Lokomotivtjenesten regnes som en lille Ting, og Raadighedstjenesten som slet ingen Ting, skal der da efter min ringe Mening et haardt Hjerte til for at byde sine Medmennesker sligt, og det er mig en Gaade hvad Grunden kan være til, at det saadan særlig er os, de har kastet deres Kærlighed paa.

Efter den Tale, vor ærede Generaldirektør holdt for os ved vort Jubilæum i Industribygningen, hvor han blandt andet sagde, at Lokomotivtjenestens Beskaffenhed altid vilde have til Følge, at der fra hans Side altid blev taget særlig Hensyn dertil. »Var det ikke saa omtrent Ordene faldt?« Man har Grund til at formode, at det ikke er Generaldirektøren ret bekendt, hvor haardt der fares frem mod os. Og dette om Kørselsfordelingerne er fremsendt til Generaldirektoratet, er mig ikke Garanti nok. Disse er, i hvert Fald nogen af dem, affattet saa vidtløftig, saa selv Paven i Rom vilde faa ondt ved at finde ud af dem.

Saafermt man nu vil lægge Kørselsfordelingerne frem, vil man efter den Maade, som hele Tjenesten er lagt paa, forstaa, hvilken kærkommen Gave den ny Raadighedstjeneste har været for Besparelssystemet; nu var den Tjeneste delt saa viselig, saa der kunde omtrent lægges Beslag paa os hele Tiden uden at det blev regnet for noget. Der var Raadighed for Nedbrud — uden Telefon —, og Raadighed i Hjemmet, men fælles for dem alle er dog dette, at vor Bevægelsesfrihed efter dette ikke er ret meget værd. Det var da et Held for os, at vor Organisation, da der forsøgte paa, om ikke hele Raadighedstjenesten pas-

sende kunde udføres pr. Honnør, greb saa kraftig ind og fik i hvert Fald noget godskrevet os. Men gemt er ikke glemt, siger de Herrer nok. Vi kan være ganske rolig for, at staar det i deres Magt, bliver vi en anden Gang skaaren ned. Gudskelov vi kender deres ædle Hensigt, og jeg tror heller ikke, det vil bliive saa let en Sag at opretholde det nuværende System, efterhaanden som det gaar op for baade D. S. B. og Publikum, at de store Forsinkelser i Almindelighed skyldes et daarligt anlagt Raadighedssystem. Jeg anser en Revision for baade praktisk og økonomisk nødvendig. Det skal blive ret interessant at faa hele Raadighedssystemet lagt frem til offentlig Beskuelse.

Jeg kan nu ikke rigtig frigøre mig for den Anskuelse, om vi ved at undlade at røre ved Sagen, ikke paatager os et Ansvar, vi ikke bør, vi maa da huske paa, at det er os, der kender Skavankerne. Og hvis H. B. mangler Stof, kan de sagtens faa alle de Oplysninger de ønsker ved Besøg paa de jyske Maskindepoter. Vi har vel nok lige saavel som Publikum Krav paa, at Raadighedsmaskineriet arbejder tilfredsstillende, hvor det gælder at hurtig Hjælp er dobbelt Hjælp, saa jeg finder, at eftersom Tingenes Tilstand er, kan vi ikke forsvare i Længden at staa som Tilskuere ved Forestillingen.

Naar dertil kommer at det nu mere end tidligere gælder om at være først paa Pletten og overholde Køreplanen til Punkt og Prikke for i Konkurrencen med Bilerne at beholde den førende Stilling. Saa finder jeg, at der ingen smaalig Hensyn bør tages, naar det gælder et fuldt moderne Raadigheds-Maskineri.

Struer, den 28. August 1928.

Frantz C. Nielsen.

KULGAARDEN PAA GB.

Kulgaarden paa Gb. er vistnok enestaaende, hvad angaar Mangel paa moderne Hjælpemidler, idet man stadig anvender samme System for Kuludlevering som omkring 1890. Siden de ny S-Maskiner er sat i Drift, er Forholdene helt umulige, og efterhaanden som flere Maskiner bliver forsynet med Vipperist, bliver Forholdene værre og værre, fordi Maskinerne af den Grund som bekendt maa opholde sig meget længere ved Skidtkassen, og da der kun er 2 Arbejdere til henholdsvis Vandforsyning og Rensning, og med de antikke Kulkraner vi har, alt sammenlagt giver, at Lokomotivpersonalet paa visse Tider i Døgnet maa holde i Række og vente en halv til en hel Time, som selvsagt gaar af den knap tilmaalte Frihed.

Begge Afdelinger har gentagne Gange paataalt Forholdet overfor Distriktet, som ogsaa kan se det uholdbare i det, og Distriktet har vist ogsaa indsendt Tegninger over forskellige Forbedringer og Nyanlæg til Generaldirektoratet; men jeg tænker, at det er lagt ned i Skuffen til alle de andre gode Foranstaltninger, som kunde være til Fordel for saavel Statsbanerne som Personalet.

Dersom det var paa Kontorerne i Sølvgade, at de Herrer en streng Vinterdag kunde være udsat for,

at det kunde være en Time for at komme fra deres lune Kontorer og ned i Sølvgade, da er jeg ikke i Tvivl om, at saadanne Hindringer nok skulde blive ryddet af Vejen, ligemeget hvad det skulde koste; men at Lokomotivpersonalet eventuelt bruger en Time af deres Fritid for at komme fra Kulgaarden til Remisen, det gør ikke saa noje, de har jo kun haft 10 à 12 Timers Tjeneste i Forvejen, og deres Fritid koster intet, det er de nedskaarne Gennemsnitstider, der gælder.

Afdelingen har skrevet til Distriktet, om man ikke kunde forlænge Kanalerne ved Skidtkassen, saaledes at en S-Maskine kan tage Vand og renses samtidig, saa lille en Foranstaltning lader sig tilsyneladende ikke engang gennemføre.

J. Knudsen.

SCHWEIZISKE JERNBANEMÆND'S FERIEHJEM

Kurhotellet Brenscino, de schweiziske Jernbanemænds andet og største Feriehjem, ligger ved Byen Brissago 300 Meter oppe paa Bjerget Monte Ghiridone, med en vidunderlig Udsigt over Lago di Maggiore, som i Bugtninger snor sig mellem Foralpekæden fra den schweiziske By Locarno ned til den italienske Provins Piemont. Brenscino ligger i den schweiziske Provins Tossin, en halv Times Gang fra den italienske Grænse. Paa Rigi Kulm ved Vierwaldstattersøen ligger Schweizernes første og noget mindre Feriehjem, men da Klimaet Nord for Set. Gotthard ikke er helt paalideligt selv i Sommermaanederne, og da der ønskedes et Hjem, der kunde modtage Gæster hele Aaret, indleddedes Forhandlinger om Købet af Godset Brenscino. I 1912 sluttedes Købet, der laa en mindre Villa samt en Tjenerbolig paa Grunden. Villaen blev ombygget, og der startedes med Plads til 40 liggende Gæster, senere blev der foretaget forskellige Udvidelser, og i Øjeblikket er der Plads til 100 liggende Gæster, men da Gæsternes Antal stadig er stigende, Sæsonen er fra midt i Januar til Maj og fra September til November, staar det atter paa Udvidelse, og Tanken er i Løbet af Vinteren at købe »Grand Hotel« beliggende i Byen Brissago ved Foden af Bjerget, hvor Brenscino ligger. Købesummen bliver $1\frac{1}{2}$ Million Franc, Brenscino er vurderet til $1\frac{1}{2}$ Million Franc, de schweiziske Jernbanemænds Interesse for Feriehjem og Friluftsliv er meget stor, og der ofres store Beløb, for at alt kan blive saa tiltalende som muligt, vore hjemlige Feriehjemsmodstandere til behagelig Eftertanke.

Kurhotel Brenscino er et absolut 1ste Klases Hotel i enhver Retning, og Omgivelserne er vidunderlige, Palmer, Kamelietræer, Hortensiabuskadser, Magnolie- og Neriumstræer imellem hinanden. Klimaet i Juni, Juli og August er fuldstændig tropisk, og om Vinteren er Temperaturen sjælden under Nul. Forplejningen er fortrinlig, Vinene prima og billige, herlige Udflugter i Bjergene op til Snegrænsen, Sejlture paa Lago Maggiore ned til forskellige italienske Byer og last not least Prisen for alle disse Herligheder, naar Medlemmer af vor Organisation anmeldes ved vor Hovedbestyrelse, er ogsaa rimelig, 8 Franc pr. Dag, ca. 6 danske Kroner, paa andre Hoteller i

Schweitz forlanges 15—20 Franc pr. Dag. Rejsen derved er maaske noget lang, omtrent 1½ Døgn; men Belønningen kommer i Form af alle de her nævnte Herligheder, som vi i vort urolige Klima er aldeles ukendte med.

Herm. Unschuld.



REFERAT AF HOVEDBESTYRELSESMØDET DEN 29.—30. AUGUST 1928

Alle Hovedbestyrelsesmedlemmer tilstede, desuden var Foreningens hidtidige Repræsentant i Statsfunktionærernes Laaneforening, Lokf. Lillelund, som paa Grund af Pensionering fra Statsbanetjenesten nedlægger nævnte Mandat, indbudt og havde givet Møde.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen oplæst og godkendt.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden angaaende behandlede Sager.

Formanden refererede de siden sidste Hovedbestyrelsesmøde behandlede Sager, af hvilke anføres:

Paa given Anledning har man overfor Gdt. beklaget sig over Kvaliteten af den til Lokopers. udleverede »brune« Sæbe, der efter de af Foreningen indhentede Oplysninger er indkøbt til ganske andet Brug. Centralmagasinerne er nu bleven instruerede om, at Fejlen rettes. I den Sag, hvori Foreningen søgte om Erstatning for et Ur, en Lokofyrb. havde mistet ved under Kørselen at entre uden paa en P Maskine, har Generaldirektoratet bevilget delvis Dækning eller et gratis Tjenesteur. En Sag angaaende nogle for en efter Distriktets Mening mangelfuld Udvaskning idømte Bøder er behandlet med det Resultat, at Bøderne nedsattes. Der har mellem Foreningen og Gdir. været ført Forhandling angaaende Udvælgelse af Kørelærere jfr. Ordre A 144. Gdir. erklærede sig indforstået med, at der udpeges ialt 6 Kørelærere, saa de ca. 50 Lokomotivfyrbødere, som har aflagt og bestaaet den teoretiske Lokoførereksamen, men ikke den praktiske Prøve, antagelig kan naa dette i overskuelig Fremtid. Ved samme Forhandling drøftedes den Maade, hvorpaa III Distrikt i flere Tilfælde har ordnet Afløsningsspørgsmaalet for Fridage ved Rangerdepoter, idet disse er indlagt i andre Depoters faste Strækningsture, hvor der saa igen eventuelt skal skiftes blandt Personalet, dersom den paa-gældende Lokofyrbøder er ueksamineret. Gdir. har sendt Afslag paa Foreningens Anmodning om, at der udbetales de som Remisehaandværkere tjenstgørende Lokofyrb. en Forskelsøn, saa deres Indtægt bliver lig Maskinarbejdernes; man har derefter anmodet om Forhandling om denne Sag. I Sagen om Anciennitetsforbedring for Lokofyrbøder Henriksen, Asp. m. fl. har Gdir. af Hensyn til Konsekvenserne ikke kunnet imødekomme Foreningens Henstilling (udførlig omtalt i D. L. T. Nr. 15 Side 167). I Anledning af, at der i Aar er udleveret Lokofør. Kitler

at et andet Snit end det fastsatte, meddeler Gdir. som Svar paa Foreningens Beklagelse, at Fejlen er Fængselsvæsenets, men at den ikke vil gentage sig. Foreningen har beskæftiget sig med Spørgsmaalet om eventuel Tilskadekomst Pension til en afskediget Lokofyrb. under 30 Aar, det lykkedes ikke at opnaa denne. En Lokofør., hvis Afskedigelse paa Foreningens Foranledning var midlertidig udsat, er genansat i sine gamle Rettigheder. En Sag angaaende Godtgørelse for dobbelt Husførelse, ca. 150 Kr., er behandlet med tilfredsstillende Resultat. Paa Foreningens Foranledning anstilles nu Forsøg med fjedrende Sæder paa Lokomotiverne, se D. L. T. Nr. 15 Side 169. I Sagen om længere Ferie for Lokofør. er modtaget Afslag. Fra Gdir. er modtaget 150 Kr., som er Overskud fremkommet ved en arrangeret Fremvisning af Lokomotiver. I Skrivelse til Gdir. har man anmodet om et Løntillæg til Lokofør. og om Uniform til Motorførere; Antal og Udstyrelse i Lighed med Lokofør.s Uniform. Til Tuberkulosestationen paa Kalvebod Bastion er efter Anmodning bevilget et mindre Tilskud. Et Spørgsmaal vedrørende Vedligeholdelse af en Lejebolighave er bragt tilfredsstillende i Orden. Man har anmodet om forskellige Velfærdsforanstaltninger paa Loko Litra P, og har i Skrivelse til Gdir. ansøgt om Anciennitetsforbedring for en Lokofyrb. og om Funktionsvederlag, ligesom Spørgsmaalet om Kullempning paa Fyen er behandlet i Skrivelse. Gdir. har forespurgt Foreningen om dens Stilling til en Nedsættelse af Køretiderne gennem Boulevardtunnelen i København; efter Foreningens Henstilling finder Køretidsnedsættelsen kun Sted Østerbro—Hovedbanegaarden. I Sagen om for mange af en Lokofør. rekvirerede Familiefriepas har Gdir. efter de særlige Omstændigheder imødekommet Foreningens Henstilling. Angaaende Lettelse i en Tur i Ng. og angaaende Genantagelse af de i Vinter afskedigede Reservelokofyrb. og Aspiranter er der fremsendt Skrivelse til Gdir. Desuden er behandlet en Række Sager vedrørende Flyttegodtgørelse, Motorførertillæg, Godtgørelse for dobbelt Husførelse, Nattimeberegning, Overtidsbetaling, Lønningsforskud, Forstaaelse af Tjenestetidsregler. En nyudnævnt Lokofør. og en Lokofyrb. har som en Tak for Foreningens Arbejde skænket 50 Kr. henholdsvis 120 Kr. til Feriehjemmet. I Anledning af den afholdte Kongres i N. L. F. er til forskellige norske og svenske Autoriteter afsendt Takkeskrivelser for udvist Elskværdighed i bemeldte Anledning. Ved den stedfundne Udnævnelse af 51 Motorførere er 38 af disse taget fra Lokofyrb.s Rækker.

Formandens Meddelelser toges til Efterretning.

Punkt 3. Beretning fra de staaende Udvalg.

Forretningsudvalget har afholdt 3 Møder. De paa disse behandlede Sager er refereret under Punkt 2.

Foredragsudvalget har afholdt Møde og planlagt forskellige Besøg og Foredrag i den kommende Vinter, samt en eventuel Studierejse næste Sommer.

Udvalget med Privatbanerne har afholdt Møde og drøftet forskellige paa N. L. F.s Kongres behandlede Sager.

Lillelund aflagde Beretning angaaende Laaneverksomheden. I de 12 Aar, D. L. F.s Medlemmer har kunnet faa Laan i Statsfunktionærernes Laaneforening, er der fra 730 Laanesøgere søgt om Laan til ialt Kr. 1 094 355.00.

Formanden bragte Hr. Lillelund Foreningens Tak for

hans udmærkede pligtopfyldende, menneskekærlige Arbejde for Medlemmerne, et Arbejde, som desværre blev uhyre lidt paaskønnet.

Punkt 4. Hovedkassererens Beretning.

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt pr. 25. August 1928; denne toges efter enkelte Bemærkninger til Efterretning.

Punkt 5. Sager til Afgørelse.

Som Følge af, at Foreningens Formand er bleven Præsident for N. L. F., faar vi Ret til yderligere en Repræsentant i Sekretariatet, hertil valgtes M. Røgilds.

Til at tiltræde Udvalget med Privatbanerne som Sekretær valgtes K. Johansen.

Som Repræsentanter til den tyske Loko Org. Kongres den 19.—20. September valgtes Formanden og Lokofør. Soph. Jensen med Hasberg og Kuhn som Stedfortrædere.

Kreds 2 henstillede, at Spørgsmaalet om Udvælgelse af Aspiranter til Motorførerstillingerne toges op til Behandling, idet der hersker stor Utilfredshed med den Maade, hvorpaa disse Udvælgelser hidtil er foretaget. Henvises til Forretningsudvalget.

Kreds 2 henstillede, at der gjordes noget for at hindre ny Afskedigelse af dem af de tidligere afskedigede der nu er genantaget. Henvises til Forretningsudvalget.

Et Foredragstilbud fra Tyskland henlagdes.

Afd. 2 fremsender Forslag om Flytning af Haandtaget paa S Maskinernes Fyrdøre; henvises til Velfærdsudvalget.

En Lokofør. ved et midtjyds Depot beklager sig over den ham tildelte Anciennitet til at kunne komme i fast Tur; han ønsker at komme i Tur før en Kollega, der er kommen til det paagældende Depot betydeligt tidligere end han selv, men han gør gældende, at hans Ansøgning om Forflyttelse til vedkommende Depot skulde tages i Betragtning først. Imidlertid fremkom hans Ansøgning om Forflyttelse efter at den anden Sagen omhandlede Lokofør.s Udnævnelse og Stationering var afsendt fra Gdir. De trufne Dispositioner med Hensyn til Anbringelse i fast Tur er derfor rigtige, hvilket Hovedbestyrelsen tiltraadte.

Kalundborg Lokofør. Afd. fremsender Beklagelse over Formandens Dispositioner med Hensyn til Afgørelse i en i Kb. verserende Sag angaaende Lokofyrb. Omskiften inden for de faste Ture. Lokofyrb. ønskede Skiftning hvert Aar. Lokofør. ønskede derimod at bibeholde Skiftning hvert andet Aar. Da Foreningen i en tidligere Sag har ansøgt Generaldirektoratet om, at Skiftningen fandt Sted hvert Aar i April, og da Generaldirektoratet, som imødekom Foreningens Ønske, korresponderede med Distrikterne derom, har Formanden paa Distriktets Forespørgsel angaaende Forholdet i Kb. henvist til nysnævnte Sag. Hovedbestyrelsen fandt derfor ingen Grundlag til yderligere at følge Sagen.

Punkt 6. Boligspørgsmaalet i Padborg.

Som Følge af de vanskelige Boligforhold i Padborg, hvormed Foreningen gentagende har beskæftiget sig, er det efter en Drøftelse i Gdir. lykkedes at opnaa Rigsdagens Sanktion til, at der stilles ca. 100 000 Kr. til Raadighed til Udlaan ved Opførelse af Boliger i Padborg. Da der

imidlertid er ringe Sandsynlighed for, at Medlemmerne i paagældende By kan faa Byggeriet i Gang, drøftede Hovedbestyrelsen Mulighederne for, at Foreningen, for saa vidt fornævnte til Raadighed stillede Beløb kan overføres paa Dansk Lokomotivmands Forening, selv paatog sig Opførelse af nogle Ejendomme. Der nedsattes et Udvalg bestaaende af Formanden, Soph. Jensen og M. Mortensen til at arbejde videre med Sagen.

Punkt 7. Motorførernes organisationsmæssige Placering.

Da Motorførerne nu er udnævnt og placerede i 12. Lønningssklasse, men da Bestemmelsen om, at Motorførerne organiseres i Kreds I, paa sidste Kongres udgik af Lovforslaget, er Stillingen ikke ganske klar. Efter en Debat vedtoges det derfor, at Motorførerne indtil næste Kongres forbliver i Kreds II, dog at de ved de forskellige Depoter vælger en Tillidsmand, som i særlige Motorføreransøgninger kan forhandle direkte med Foreningens Hovedbestyrelse ved Formanden.

Punkt 8. Eventuelt.

Det besynderlige Forhold, at der i stigende Grad anvendes Arbejdsmænd til Lokomotivfyrbødertjeneste samtidig med at afskedigede Aspiranter gaar arbejdsløse, var Genstand for indgaaende Drøftelse og der vedtoges forskellige Beslutninger om Forholdet. Desuden behandledes en Sag angaaende Udpegning af Bisidder.

E. K.

LOKOMOTIVFØRER-KREDSBESTYRELSESMØDE

29. August. Alle var tilstede.

Punkt 1. Kredsformandens Beretning.

Kredsformanden omtalte Sagen fra Kb-Afd., som ønskedes oversendt til H. B., hvilket vedtoges. Meddelte dernæst at vi havde behandlet et Par Rangerture og ved en Forhandling om disse mødte vi en stærk Modstand mod Forbedring, idet kun Overtid kunde bevirke en Forandring. Angaaende en Tur fra Gb. var Kredens Udtalelse ønsket, og dertil var svaret, at vi ingen Bemærkninger havde. Sagen angaaende Reservens Størrelse i Frederikshavn var nu bragt i Orden. Redegjorde derefter for en Sag angaaende Instruktørkursus, som nu var bragt frem i Generaldirektoratet, og omtalte derefter Forhandlingerne angaaende Kørelærere. Forskellige andre Sager behandledes. Efter nogen Diskussion toges Beretningen til Efterretning.

Punkt 2. Kredskassererens Beretning.

Kredskassereren redegjorde for Regnskabet, der vistø en Indtægt paa 23 791 Kr. 89 Øre og en Udgift paa 18 471 Kr. 66 Øre. Kassebeholdningen udgjorde 5320 Kr. 23 Øre. Regnskabet toges til Efterretning.

Punkt 3. Motorførernes organisationsmæssige Placering.

Dette Spørgsmaal behandledes og det besluttedes efter en Del Diskussion at henvise Spørgsmaalet til Behandling paa den kommende Kongres.

C. M. C.

**LOKOMOTIVFYRBØDERKREDSSENS
BESTYRELSESMØDE**

Den 29. August. Alle var tilstede

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden

Kredsformanden minder om, at vi paa sidste Møde vedtog at udsende Lister til Indsamling for vor syge Kollega Sørensen, Thisted. Oplyser, at der var indkommet det efter Tidernes Ugunst pæne Beløb af 1923 Kr.

Angaaende Anciennitetsforbedring for 5 Lokomotivfyrbødere har man modtaget Afslag.

Anvendelsen af Arbejdsmænd som Lokomotivfyrbødere omtales og diskuteres indgaaende.

Kredsformanden refererer modtagne Henvendelser og Skrivelser fra Afdelinger og Medlemmer.

Punkt 2. Foreliggende Sager.

Henvendelse fra en Lokomotivfyrbøder angaaende Vedlag for Tjeneste som Motorfører i April Kvartal d. A. Vedkommende vil kun kunne faa Funktionsvederlag, da Stillingen er oprettet fra 1. April.

Modtagen Meddelelse angaaende Pension til Enken efter en Lokomotivfyrbøder, som er død efter Tilskadekomst. Sagen er henvist til Finansministeriet eventuelt Retslægeraadet.

Punkt 3. Kredskassererens Beretning.

Der er ikke sket synderlige Forskydninger siden sidste Kredsmøde. Regnskabet balancerer med 20 792 Kr. 92 Ø.

Punkt 4. Eventuelt.

Herunder Drøftelse om Motorførernes organisationsmæssige Placering.

Kredsformanden henstiller at vi beholder Motorførerne i Kreds 2 til kommende Kongres.

Kredsmedlemmerne støtter Kredsformanden i sine Betragtninger, da vi har en Motorfører i vor Midte.

A. A. H.

**LOKOMOTIVPERSONALETS
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.

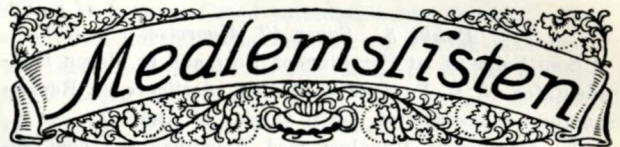
Ansøgningsskemaer udleveres fra 1. Oktober og maa senest være tilbagesendt den 15. November d. A. til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Ny Vestergade 7, 3. S., København K.

De Ansøgere, hvem Understøttelse bevilges, vil modtage Underretning herom den 15. December d. A.

Repræsentantskabet.

HJERTELG TAK

Da det er mig umuligt at takke hver enkelt, som har vist mig Opmærksomhed saavel under min Sygdom som nu ved min Afsked, beder jeg alle herigennem modtage min bedste Tak. En særlig Tak til Kredsformanden samt Kollegaerne af Thisted Afdeling. Tak for den store Pengegave.
J. Sørensen.



Overført som ekstraordinære Medlemmer:

Pens. Lokomotivfører A. L. Mikkelsen, Randers.

Pens. Lokomotivfører F. J. H. Gehlsen, Thisted.

Pens. Lokomotivfører E. F. H. H. Reitzel Nielsen, Gb.



Udnævnelse fra 1—9—28:

Lokomotivmester H. J. C. Nielsen, Sønderborg, e. Ans. iflg. Opslag til Lokomotivmester I i Langaa (kgf. Udn.).

Lokomotivfyrbøder C. H. E. C. Kroner, Kbhvns Godsbanegaard, til Lokomotivfører i Gedser (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder H. V. Nielsen, Helsingør, til Lokomotivfører i Thisted (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder C. V. B. Petersen, Helsingør, til Lokomotivfører i Esbjerg (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder A. C. P. Skotting, Fredericia, til Lokomotivfører i Tinglev (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder O. Sørensen, Fredericia, til Lokomotivfører i Tinglev (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder C. V. C. Laursen, Aarhus H., til Lokomotivfører i Struer (min. Udn.).

Forflyttede efter Ansøgning fra 1—9—28:

Lokomotivfører J. E. Larsen, Fredericia, til Aarhus H.
Lokomotivfører P. T. Boldrup, Gedser, til Kbhvns Godsbanegaard.

Lokomotivfører J. N. Smidt, Esbjerg, til Korsør.

Lokomotivfører S. P. C. Molbeck-Petersen, Tinglev, til Fredericia.

Lokomotivfører W. M. Thorsen, Fredericia, til Nyborg.

Lokomotivfører V. T. A. Johansen, Tinglev, til Fredericia.

Lokomotivfører A. J. H. Lorentzen, Struer, iflg. Opslag til Holstebro (Depotforst.).

Afsked:

Lokomotivmester I F. Eriksen, Fredericia, e. Ans. p. Gr. af Svagelighed i Naade med Pens. fra 30—9—28 (kgf. Afsked).

Lokomotivfører P. J. Jensen, Kbhvns Godsb., e. Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30—11—28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører C. J. Olsen, Kbhvns Godsb., p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30—11—28 (min. Afsk.).

LOKOMOTIVMÆNDENES ENKEKASSE

Regnskabsoversigt og Beretning for Aaret 1927-28.

Indtægt.	Kr. Ø.	Udgift.	Kr. Ø.
Kassebeholdning 1. August 1927		Understøttelser	7 962. 50
staaende i Bikuben	3 356. 53	Køb af 5 000 Kr. 4½ pCt. 11. Serie ..	4 287. 50
Kontingent	7 725. 00	Afdrag paa Lønningslisten	229. 29
Renter	4 783. 64	Porto	98. 00
		Tryksager	86. 50
		Papir og Bøger	13. 60
		Renter og Kurtage ved Indkøb af	
		Obligationer	5. 52
		Box	5. 00
		Kassebeholdning 25. Juli 1928	3 177. 26
	15 865. 17		15 865. 17

Status den 25. Juli 1928.

Aktiver.	Kr. Ø.	Passiver.	Kr. Ø.
Østifternes Kreditf. Obligationer:		Enkekassens Formue	102 872. 76
9 000 Kr. 3½ pCt. 6. Serie à 82½,	7 425. 00		
55 800 Kr. 3½ pCt. 7. Serie à 76	42 408. 00		
5 000 Kr. 4 pCt. 10. Serie à 83¾	4 187. 50		
17 000 Kr. 4½ pCt. 7. Serie à 87½	14 875. 00		
35 200 Kr. 4½ pCt. 11. Serie à 87½	30 800. 00		
Indestaaende i »Bikuben«	3 177. 26		
	102 872. 76		102 872. 76

Enkekassens rentebærende Formue udgjorde den 1. August 1927 120 356 Kr. 53 Øre og den 25. Juli 1928 125 177 Kr. 26 Øre. Den 1. August var Medlemstallet 434 og den 25. Juli 1928 423. 9 Medlemmer er døde: De pensionerede Lokomotivførere R. Jørgensen, Kh., A. O. Christensen, Hg., Saalbach, Kø., Hammershøj, Kh., Henningsen, Kh., J. J. Nielsen, Kø., M. Petersen, Hg. Pensioneret Lokomotivfyrbøder Bøkmann, Kh., og Lokomotivfyrbøder C. J. Andersen, Gb., samt Enkerne efter Lokomotivførerne F. L. Scheffler, A. V. Albrehtsen, C. L. Bruun, Viggo Jensen. Lokomotivfører G. P. Andersens Enke har indgaaet nyt Ægteskab. Pens. Lokomotivfører Haarlov, Kh., og Lokomotivfyrbøder C. J. L. Larsen, Næstved er udmeldt.

Ved Aarets Begyndelse ydedes der Understøttelse til 64 Enker, og ved Aarets Slutning til 67 Enker, deraf faar 35 Enker hver 150 Kr., 31 Enker hver 100 Kr. og 1 Enke 120 Kr., herefter bliver den aarlige Understøttelse 8 470 Kr.

N. Sørensen,
Kasserer.

Regnskabet revideret og befundet rigtigt. Kassebeholdningen og Værdipapirerne var tilstede.

København, den 25. Juli 1928.

Vilh. Andreassen,
Revisor.

N. J. Thomsen,
Revisor.

Axel Madsen.
Sofievej 13, 1. S.
Tlf. Nora 3521 x.

N. Sørensen,
Strindbergsvej 44.

Johs. Boyesen,
Hørdumsgade 7, St.
Tlf. Sydhavn 23 x.

H. F. Erichsen,
Møllevej 29, Buddinge.

Paa Bestyrelsesmødet den 16. August 1928 ønskede Kassereren, Lokomotivfører N. Sørensen, sig fritaget for at fungere som Kasserer paa Grund af Mangel paa Tid. Bestyrelsen vedtog, at Formanden, Axel Madsen, overtager Posten som Kasserer for de kommende 2 Aar.

GRAVMONUMENTER

Thorvald Hansen — V. Fællevej
(Ved Vester Fængsel) Tlf. Vester 8879

FILIAL: Vigerslevallé ved Indgangen til Terrassen.

CIGARER — CIGARILLOS
SKRAA & SHAGTOBAK

fra

Vilh. Langes Fabriker
Forlanges overalt. Forlanges overalt.

Nordisk Handske- og Skindbeklædning.

Oehlschlägersgade 2.

(Hjørnet af Vesterbrogade.)

FABRIKSPRISER

Støt dansk Industri! — Køb danske Varer!

Tandlæge

FRK. SØRENSEN

Konsultation: 10—7.

Istedgade 69.

Telf. Vester 905 x.

Ægteskabsbogen

Hvordan man begrænser Børnefødslerne
Oplysende — 18 gode Billeder
Pris 1 Kr. + Porto. — S. Vogel,
Vestergade 3. København K.

Til alt Kontorarbejde

Smith

Premier

først

og

bedst.

Alfred Fischer & Co.s Eftf.

Jernbanegade 6.

Tlf. 7319. København. Tlf. 7337.



Tilbud til Tjenestemænd.

De kan for Fremtiden faa aabnet en Konto paa 1. Klasse Herre- og Dameskræderi samt Herre- og Damekonfektion, Kjoler og Drengetøj. Stort Lager af Vinterfrakker og Ulsters. Konfektions-Bestillinger til Lagerpris. Alt paa Ratebetaling til absolut kontante Priser.

Med Højaftelse

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



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.

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Køb danske Varer!

S. & C. BRØCHNER,

Juvelerer & Guldmed.

Jægergaardsgade 7. Aarhus

Tlf. 6844

Møbler! R.P. Pedersen Tæpper!

50

opst.
Værelser

Senge-Udstyr
og Gardiner

Afbeta-
ling
mod
Bank-
rente

Frederiksgade 29

Telefon 1009

Søgræs-Møbler

Forsendes over hele Landet

10 pCt.

mod
Kontant

Ægte Indiske
Wilton
Axminster
Boucle
Linoleum

Støt dansk Industri!

Chr. Christensen

Sten- og Billedhugger Etbl.

Aarhus.

Frederiksg. 26. Telf. 720.

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

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Ny Vestergade 7, 3. Sal, København K.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20541.