



30. Aargang No. 14.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Juli 1930.

TILSLUTNINGSFORSLAGET

Siden den fjortende Juni har der været iværksat en Agitation for om muligt at faa gennemført, at Dansk Lokomotivmands Forening indmeldtes i De samvirkende Fagforbund. Der har været afholdt Møder i samtlige Afdelinger og i forskellige større Underafdelinger, og Tilslutningen til Møderne har været relativ god.

Mødernes Tid er nu forbi og det foreløbige Arbejde er tilendebragt, nu staar tilbage Afholdelse af den ekstraordinære Kongres og Iværksættelse af Urafstemningen. Nu er der maaske Medlemmer, der kan mene, at den ekstraordinære Kongres ikke vedtager Forslaget, og som Følge heraf kommer der ikke til at foregaa nogen Urafstemning, men til dem mener vi at kunne sige, at der er ingen Tvivl om, at Kongressen vedtager — og som Følge heraf kommer Urafstemningen.

Der har paa Møderne vist sig god Stemning for at gaa den Vej, som først de i forskellige Afdelinger vedtagne Resolutioner viste, og som senere Hovedbestyrelsen besluttede sig til at følge, og efter alt at dømme ser Situationen lys ud for Tilslutningen, det er som Tanken om Tilslutningen til De samvirkende Fagforbund har groet hos mange, den har bare manglet den gunstige Bund at gro i. Det vilde i og for sig ogsaa have været mærkeligt, om der hos vore Medlemmer ikke skulde være god Bund for den Tanke, naar man véd, at saa godt som alle Lokomotivmænd er forhenværende Medlemmer af Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund.

Nu er Forslaget bragt frem, og Medlemmerne har god Tid til at overveje Situationen, og

naar Afstemningens Tid kommer, har der været god Lejlighed til at træffe Beslutning om, til hvad Side Afstemningen skal falde.

Vi vil haabe, at Lokomotivmændene vil følge Hovedbestyrelsen paa den Vej, den synes er den rigtige, følge den i sluttet Trop ved alle at stemme for.

KONGRES I SVERIGE

I Dagene 12.—15. Juni afholdt de svenske Lokomotivmænd deres Kongres i »Folkets Hus« i Stockholm, hvortil var mødt ca. 120 Delegerede foruden Hovedbestyrelsen og Gæsterne.

Der var mødt Repræsentanter fra den svenske Landsorganisation, Sveriges Järnvägsmanaförbundet, Kontorpersonalsförbundet, Telegrafverkets Personalsförbund, Tysk Lokomotivmandsforbund, Norsk Lokomotivmandsforbund, Finsk Lokomotivførerforening, Finsk Svensk Lokomotivførerforening, Dansk Lokomotivmands Forening, International Transportarbejderforbund, Järnvägsmännens Hellykterhetsförbund og Lokomotivpersonalets Rekreationshjem.

Efter at Formanden, Hr. A. Borgstedt, havde budt velkommen og aabnet Kongressen, gik man straks i Gang med den meget omfattende Dagsorden, hvor alene eet af Punkterne indeholdt 89 forskellige Forslag, stillet dels af Medlemmerne og dels af Hovedbestyrelsen.

Et af disse Forslag gik ud paa en Tilslutning til Landsorganisationen (svarende til vort samvirkende Fagforbund), og jeg mener ikke at sige for meget, naar jeg udtaler, at Kongres-

sen var indstillet paa at tage en saadan Indmeldelse.

Her stødte man imidlertid paa Vanskeligheder fra Landsorganisationens Side, idet Betingelsen for en Indmeldelse var en Tilslutning til det respektive Industriforbund og dette vilde praktisk talt sige, at Lokomotivmændene skulde opgive sin Selvstændighed som Organisation, og det vilde man ikke være med til.

Man vedtog derfor en Resolution, gaaende ud paa, at man paa Landsorganisationens Møde i 1931 skulde søge at faa Vedtægterne ændret saaledes, at Lokomotivmændene kunde blive indmeldt som selvstændig Organisation, og der er ingen Tvivl om, at hvis dette lykkes, vil vore svenske Kammerater i Løbet af kort Tid være tilsluttet Landsorganisationen.

Ligesom hos os ligger de svenske Tjenestemænd midt i Arbejdet for en Revision af deres Lønningslov, som det er Meningen skal behandles i den kommende Rigsdagssamling, men det var i Øjeblikket umuligt at sige noget bestemt om, hvilket Forløb den vilde faa.

Arbejdsstoffet paa Kongressen spænder ligesom hos os, over alle mulige Felter, men naar man ser vore svenske Kollegers Form at behandle Sagerne paa, maa man i høj Grad complimentere dem og indrømme, at vi kan lære adskilligt i den Retning.

Ved Valgene af Tillidsmænd for den kommende Periode, genvalgte den gamle Hoverbestyrelse, medens det blev bestemt, at næste Kongres afholdes i Gøteborg.

Paa Kongressens 2. Dag var der arrangeret en Sejltur med paafølgende Middag og Bal paa Saltsjöbaden, og hvor der herskede den bedste Feststemning, og man synes altid, man er i godt Selskab, naar man fester sammen med vore svenske Kolleger og deres Damer.

Jeg har flere Gange været paa Sejltur i Skærgaarden, men jeg synes for hver Gang, der bliver smukkere og smukkere, en Perle af Skønhed, som der vist næppe findes Magen til nogen andre Steder.

Soph. Jensen.

PROTOKOL

Aar 1930 den 28. Januar førtes i Statsbanernes Generaldirektorat Forhandling mellem dette og Dansk Lokomotivmands Forening.

Til Stede var:

For Generaldirektoratet: Personalchef B. Øll-

gaard, Maskinchef O. Munck, Kontorchef E. Lunn, Fuldmægtig D. Høgsgaard.

For Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivførerne Soph. Jensen, K. Johansen og E. Kuhn, Motorfører A. S. Petersen, Lokomotivfyrbøder J. Knudsen.

Forhandlingsemne: Ændringer i Lokomotivfyrbøderaspiranternes Uddannelse og Fastsættelse af Honorar til Kørelærere i den Tid, disse uddanner Aspiranter.

Personalchefen oplyste, at Forhandlingen var foranlediget ved Dansk Lokomotivmands Forenings Skrivelse af 26. September 1929. I Skrivelsen, som oplæstes, foreslaas at ophæve Bestemmelsen om, at Lokomotivfyrbøderaspiranterne straks efter deres Antagelse skal have 2 Maaneders Uddannelse i et af Centralværkstederne. I Stedet skulde Uddannelsen i en Lokomotivremise forlænges til 12 Maaneder, hvorhos Undervisningstiden paa Jernbaneskolen foreslaas forlænget med 30 Timer. Personalchefen vilde finde det mest praktisk, at Forhandlingen — der kun skulde være en foreløbig Forhandling, hvor man udvekslede Synspunkter, og som efterfulgtes af en endelig Forhandling — deltes i 3 Afsnit, nemlig:

1. Ændringer i Aspirantuddannelsen.
2. Spørgsmaal om, ved hvilke Depoter, Uddannelsen kan foregaa.
3. Kørelærerne.

ad 1.

Soph. Jensen kunde tiltræde den foreslaaede Deling af Forhandlingsemnerne.

Selve Spørgsmaalet om Uddannelse af Lokomotivfyrbøderaspiranterne ligger mange Aar tilbage. Ja, selve dette Spørgsmaal medførte i sin Tid Uddannelseskommissionens Nedsættelse. Denne Kommission foreslog, at Lokomotivfyrbøderaspiranternes Værkstedssuddannelse for at blive saa alsidig og grundig som muligt skulde foregaa i et Centralværksted i 10 Maaneder og i et Remiseværksted i 2 Maaneder, og Foreningen er bestandig af den Formening, at en saadan Uddannelse vilde være den bedste! men da der har vist sig Vanskeligheder ved at faa givet Aspiranterne Centralværkstedssuddannelsen, er det, at Foreningen — som ganske vist ikke forstaar, at de omtalte Vanskeligheder ikke kan fjernes — foreslaar Bestemmelserne om Aspirantuddannelsen ændret; thi vi maa se at faa tilrettelagt denne, saa den baade er til Gavn for Aspiranterne og for Statsbanerne.

Skrivelsen af 26. September 1929 er for saa vidt en Fortsættelse af en tidligere Skrivelse, nemlig den Foreningen under 29. September 1926 tilsendte Generaldirektoratet om samme Spørgsmaal; men dengang svarede Administrationen, at den ikke fandt Grund til Ændringer, fordi Spørgsmaalet ikke var aktuelt. I sidstnævnte Skrivelse paataltes blandt andet, at Aspiranterne nogle Steder anvendtes i urimelig lang Tid til Fyrrensning, Askekasserensning o. l. Foreningen skitserede derfor, hvorledes Gangen i den foreslaaede 12 Maaneders Remiseuddannelse burde

være. Men en Betingelse for saaledes at give Afkald paa Uddannelsen i Centralværkstedet, hvor Aspiranten faar de adskilte Lokomotiver og deres Enkeltheder at se, er den, at Undervisningstiden paa Jernbaneskolen udvides med 30 Timer, i hvilke der skal gives Undervisning i de Foranstaltninger og Forholdsregler, Lokomotivmanden skal foretage ved de hyppigst forekommende Lokomotivuheld. Efter Foreningens Mening skal denne Undervisning gives paa den Maade, at Aspiranterne under Skoleopholdet tager ud til en Lokomotivremise, hvor de under en Ingeniørs Ledelse bliver sat ind i de Vanskeligheder, der oftest foreligger, hvorefter de i Praksis maa løse de dem givne Opgaver.

Paa denne Maade skulde der opnaas større Sikkerhed for, at Uddannelsen paa dette Omraade blev grundigere og mere ensartet, end dersom man lejlighedsvis vil tage en, to eller tre Aspiranter hen til en Maskine for med dem at gennemgaa forskellige praktiske Øvelser.

E. Kuhn: Der maa ved Remiseuddannelsens Tilrettelæggelse tages Hensyn til, at Aspiranterne skal uddannes, altsaa skal have Lejlighed til at se og være med til alle Lokomotivreparationer og ikke udelukkende anvendes ved ensartet Arbejde.

Maskinchefen: Generaldirektoratet har ikke taget endeligt Standpunkt til Afskaffelse af Centralværkstedssuddannelsen; men personlig er jeg med Organisationens enig i Principet i den foreslaaede Ændring. Aspiranterne kan se lige saa meget og mere til i Remiserne end i Værkstederne. Hvad angaar selve Gangen i Uddannelsen, skal det til næste Forhandlingsmøde blive undersøgt og overvejet, om der kan opstilles et Skema, saa Aspiranterne ikke bliver anvendt for lang Tid ved det samme Arbejde. Selvfølgelig er det ikke Meningen, at Aspiranterne skal anvendes til ensartet Arbejde i Remisen; men en nøje Udpensling af, hvad de skal lave, bliver paa den anden Side maaske ikke saa let.

E. Kuhn: Det er i og for sig beskæmmende, at der i 1930 skal forhandles om en Ordre, som er udstedt i 1925, men som endnu ikke er ført ud i Praksis. Foreningen har allerede i 1926 peget paa det, den mente burde ændres, og selv om der ikke dengang var særlig Brug for Aspiranter, kunde Tiden da have været benyttet til at bringe Forholdene i Orden, saa Uddannelsesgrundlaget var paa det rene, naar der atter skulde antages Aspiranter. Naar Generaldirektoratet i 1925 selv fastsatte og underrettede Distikterne om, ved hvilke 5 Maskindepoter Aspiranternes Remiseuddannelse udelukkende skulde kunne foregaa, var det netop af Hensyn til Uddannelsens Betydning; men til Trods herfor, er der nu nyantagne Aspiranter ved næsten alle Depoter, endog ved Depoter, hvor der kun findes smaa Maskintyper, og hvor der altsaa ikke kan være Tale om en grundig Uddannelse.

J. Knudsen: Det er ikke Organisationens, men Statsbanernes Skyld, at Uddannelsesreglerne saa at sige er slaaet i Stykker, derfor bør Statsbanerne ogsaa sørge for at faa denne Sag bragt i Orden snarest. Generaldirektoratets Standpunkt burde un-

der alle Forhold have foreligget ved denne Forhandling.

Kontorchef Lunn: Inden for Administrationen har der været Enighed om, at man ikke kunde binde sig til bestemte Tidsfrister med Hensyn til Remiseuddannelsens enkelte Afsnit.

Personalchefen: Det Uddannelsesprogram, som findes i Ordre A 144, Side 492, er der vel for saa vidt intet at indvende mod, Foreningen ønsker blot dets Enkeltheder nøjere præciseret. Dersom vi gaar med til at fastsætte bestemte Tider for de enkelte Afsnit, vil det altsaa skulle forstaas som omtrentlige Tider.

Naar Foreningen nu foreslaar 12 Maaneders Remiseuddannelse, maa de 30 Timers Forøgelse af Jernbaneskoleundervisningen da kunne trækkes fra Remiseuddannelsestiden; thi det er jo ogsaa under de nugældende Bestemmelser forudsat, at Lokomotivfyrbøderaspiranterne skal have Uddannelse i praktisk Indøvelse i Forholdsregler ved de erfaringsmæssigt hyppigst forekommende Lokomotivuheld. Forskellen er blot den, at den paagældende Undervisning fremtidigt skulde gives samlet til et helt Hold Aspiranter ad Gangen. Forlængelse af Jernbaneskoleundervisningen er et økonomisk Spørgsmaal; men det maa kunne udlignes ved at afkorte Remiseuddannelsen til 11 Maaneder.

Fuldmægtig Høgsgaard: Naar Spørgsmaalet om Aspiranternes Centralværkstedssuddannelse ikke tidligere har kunnet afgøres, er det ikke Generaldirektoratets Skyld, men fordi Hovedorganisationen, Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund, har hævdet, at Lokomotivfyrbøderaspiranterne burde være den fastsatte Tid i Centralværkstederne, hvilket de paa Værkstederne beskæftigede Maskinarbejdere gennem deres Afdeling har modsat sig.

Soph. Jensen: Naar Foreningen ønsker Remiseuddannelsens Enkeltheder nærmere specificeret, er det, fordi vi som omtalt har daarlige Erfaringer. Vi foreslaar f. Eks., at det udtrykkelig bestemmes, at Indøvelseskørselen som 3. Mand skal foregaa umiddelbart forud for Attestkørselen; thi dersom en Aspirant straks efter sin Antagelse sættes til bemeldte Indøvelseskørsel, derefter til den samlede Remiseuddannelse og saa til Attestkørsel, vil det, han under Kørselen som 3. Mand lærte, i nogen Grad være glemt.

Hvornaar kan vi afvente den afsluttende Forhandling? til den Tid skal Foreningen overveje Spørgsmaalet om, hvor stor en Del af Remiseuddannelsen, den forlængede Jernbaneskoleundervisning kan udligne.

Maskinchefen: Noget afgørende, om hvornaar næste Forhandling kan finde Sted, kan endnu ikke siges, men Spørgsmaalet om et Skema for Remiseuddannelsen skel blive drøftet med Maskinbestyrerne.

ad. 2.

Personalchefen: Ifølge den Bestemmelse, som blev truffet, da Uddannelsesreglerne blev sat i Kraft, skulde Lokomotivfyrbøderaspiranternes Remiseuddannelse kunde foregaa ved følgende Depoter: Københavns

Godsbanegaard, Nyborg, Fredericia, Aarhus og Struer. Foreningen foreslaar, at Aalborg og Esbjerg Maskindepote tilføjes.

Maskinchefen: Administrationen kan tiltræde Foreningens Forslag, men vi maa have et Depot mere i 1. Distrikt, nemlig Korsør.

Soph. Jensen: Foreningen tiltræder dette.
ad. 3.

Personalchefen: Den normale Tilgang af Aspiranter er 65 pr. Aar, og en Kørelærer kan i et Aar uddanne 8 Aspiranter, altsaa maa Kørelærenes Antal staa i Forhold dertil. Da Attestkørslen bør foregaa fra det Depot, hvor Aspiranten er, maa Kørelærerne udpeges disse Steder.

K. Johansen: Antallet af Kørelærere bør ikke ansættes for knebent; der kan blive Tale om Fraværelse paa Grund af Sygdom, og man maa da uanset noget saadant kunne uddanne Aspiranterne. Det spiller heller ingen Rolle, om Tallet skulde synes lidt for højt; thi det drejer sig jo om Lokomotivførere, der udfører deres Tjeneste som saadanne, selv om der ingen Kørelærervirksomhed er.

Maskinchefen: Der maa være lidt flere Kørelærere, end man normalt skal bruge. Det normale Antal Aspiranter er 30 i 1., 20 i 2. og 15 i 3. Distrikt.

Personalchefen: Er de Tal, man kommer til, for smaa, kan de senere forhøjes.

Man enedes derefter om at ansætte Kørelærerantallet til 28 fordelt saaledes: 10 paa Københavns Godshaneagaard, 2 i Korsør, 2 i Nyborg, 2 i Fredericia, 4 i Aarhus, 2 i Aalborg, 4 i Struer og 2 i Esbjerg.

Soph. Jensen: Spørgsmaalet er saa, hvilken Godtgørelse Kørelærerne skal have, naar de fungerer som saadanne. Foreningen maa holde for, at der udbetales samme Godtgørelse som den, der udbetales til Lokomotivførere, der er Censorer ved den praktiske Lokomotivførerekskensens Køreprøve.

Maskinchefen: Det maa være et Æreshverv at være Kørelærer.

Personalchefen: Forholdet bliver her et ganske andet end ved Lokomotivførerekskensamen, hvor det kun drejer sig om enkelte Dage, og hvor der kan prøves flere Eksaminander paa een Dag. Naar Lokomotivføreren ved den Lejlighed faar en Godtgørelse for Censorvirksomheden, er det fordi, man har villet give ham Dækning for Forskellen mellem de Timepenge, han oppebærer, og de, den tilstedeværende Ingeniør oppebærer.

A. S. Petersen: Naar man skal vurdere Kørelærervirksomheden, maa man tage Hensyn til, at Kørelærerne faar deres Tjenestetid forlænget; thi Aspiranterne, der naturligvis ikke kan være saa hurtige til Arbejdet, som den indøvede Lokomotivfyrbøder, møder tidligere og gaar senere fra Tjenesten end egentlig beregnet, følgelig forlænges Kørelæreren Tjenestetid tilsvarende.

Soph. Jensen: Naar man er kommet ind paa at lade Aspiranterne uddanne hos bestemte dertil egnede »Kørelærere«, er det jo netop for at faa Udbytte af Attestkørslen, der skal være en Uddannelse, hvor Kørelæreren bibringer Aspiranten praktisk Viden. Det er utvivlsomt, at der paalægges de paa-

gældende Lokomotivførere et forøget Arbejde. Foreningen maa derfor fastholde, at der bør gives Kørelærerne en Godtgørelse.

Personalchefen: Spørgsmaalet skal blive overvejet til næste Forhandling.

Soph. Jensen: I Foreningens Skrivelse af 29. September 1926 er der blandt andet peget paa Uddannelsen af Værkstedspersonale til Lokomotivmesteraspiranter. Vi er nemlig ikke tilfreds med den Maade, hvorpaa denne foregaa. Naar det i 1925 blev bestemt, at de paagældende skulde have 8 Ugers »Attestkørsel« samt have bestaaet Lokomotivfyrbødereksamen paa Jernbaneskolen, var det netop fordi, de paagældende skulde faa et saadant Kendskab til Lokomotivtjenesten, at de ved eventuelle Dispositioner som Lokomotivmester kunde bygge paa deres praktiske Indsigt. Følgelig maa den nævnte Uddannelse, saaledes som det ogsaa i Uddannelsesskemaet er forudsat, finde Sted, forinden en Værkstedshaandværker sættes til at fungere som Lokomotivmester, men ikke desto mindre er der Lokomotivmesteraspiranter, som fungerer uden den foreskrevne Uddannelse i Lokomotivtjenesten.

Personalchefen: Det er Mening, at den paagældende Uddannelse skal foregaa som af Foreningen omtalt.

Maskinchefen: Dersom det virkelig finder Sted saaledes, som Foreningen anfører, skal Forholdet blive ændret; thi Uddannelsen skal naturligvis foregaa, som i Ordren bestemt. Det Spørgsmaal skal blive undersøgt.

Soph. Jensen: Naar Talen drejer sig om Kørelærere, vil vi bede om, at ogsaa Spørgsmaalet om Kørelærere for Motorføreraspiranter drages ind i de Overvejelser, som skal finde Sted inden næste Forhandling.

A. S. Petersen: Forholdet er det, at en Motorføreraspirants Uddannelse ikke er tilendebragt ved den teoretiske Uddannelses Afslutning. Ogsaa han skal i Henhold til Ordren ud i den praktiske Tjeneste til Attestkørsel, der er endnu ikke fastsat noget bestemt Tidsrum dertil, man vil først indhøste Erfaring paa dette Omraade, men der er fastsat en Minimumstid paa 3 Dage. Da Motormateriellet endnu er nyt og for en stor Del befinder sig paa Forsøgsstatdiet, og da der foreligger Beviser for, at mangelfuld Uddannelse har været Aarsag til opstaaede Skader, er det ikke mindst for Statsbanerne af stor økonomisk Betydning, at det bliver de mest erfarne og indsigtfulde Motorførere, som udvælges til at give Undervisning. Men der foreligger Eksempler paa, at Motorføreraspiranter har optraadt som Kørelærere 4 Dage efter, at de selv havde tilendebragt deres Attestkørsel. Det er ogsaa sket, at Motorføreraspiranter af Lokomotivpersonalet er blevet sat til Indøvelseskørsel hos en af de trafikuddannede Motorførere, om hvem det vel i al Almindelighed kan siges, at de ikke kan undervise den teknisk faguddannede Lokomotivmand i tekniske Forhold; og i Strækningskendskab, Opfattelse af Signalbilleder o. l. er Lokomotivmanden jo i Besiddelse af en ganske anden Erfaring end nogen anden Kategori. Foreningen hen-

stiller derfor, at der udpeges bestemte Kørelærere ikke alene blandt Lokomotivførerne, men ogsaa blandt Motorførerne.

Maskinchefen: Det kan næppe være hensigtsmæssigt at lade det i tekniske Spørgsmaal mindre indsigtsfulde trafikuddannede Personale give teknisk Undervisning til Lokomotivmænd.

Hvad angaar Spørgsmaalet om bestemte Kørelærere ogsaa for Motorførerne maa det erindres, at der ved Statsbanerne findes 4 forskellige Typer Motor-køretøjer, og den fuldt uddannede Motorfører skulde jo kunne betjene alle 4 Typer; men da vi ingen Steder har alle Typerne ved samme Depot, kan Motorføreraspiranterne ved deres Attestkørsel ikke faa Kendskab til dem alle. Spørgsmaalet skal imidlertid blive overvejet.

Soph. Jensen: Da Forhandlingen har drejet sig om Uddannelsesspørgsmaal, vil Foreningen gerne henstille, at der ved det næste Lokomotivfyrbøderkursus træffes saadanne Foranstaltninger, at de Lokomotivfyrbøderaspiranter, der nu er flere Aar gamle som saadanne, kommer til Eksamen for sig, og de nys antagne Aspiranter for sig.

Kontorchef Lunn: Det maa noget rette sig efter Antal og Alder.

Personalchefen: Vi skal se paa det omtalte Forhold.

Hermed sluttede Forhandlingen.

PROTOKOL

Aar 1920 den 4. April førtes i Statsbanernes Generaldirektorat Forhandling mellem dette og Dansk Lokomotivmands Forening.

Til Stede var:

For Generaldirektoratet: *Personalchef B. Øllgaard*, *Kontorcheferne H. Mamsen* og *E. Lunn*, Fuldmægtig *Høgsgaard*.

For Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivførerne *Soph. Jensen*, *K. Johansen* og *E. Kuhn*, Motorfører *A. S. Petersen*, Lokomotivfyrbøder *J. Knudsen*.

Forhandlingsemne: Fortsættelse af Forhandlingen den 28. Januar d. A. med følgende Punkter:

1. Ændringer i Aspirantuddannelsen.
2. Spørgsmaal om, ved hvilke Depoter Uddannelsen skal foregaa.
3. Antal Kørelærere og Honorar til disse.

Personalchefen bød velkommen og meddelte, at Generaldirektoratet havde behandlet det af Dansk Lokomotivmands Forening i Skrivelser af 29. September 1926 og 26. September 1929 samt ved Forhandlingen den 28. Januar d. A. anførte. *Kontorchef Lunn* vilde nærmere redegøre for de i Reglerne om Lokomotivpersonalets Uddannelse tænkte Ændringer.

ad 1.

Kontorchef E. Lunn: Det er Generaldirektoratets Hensigt, at Lokomotivfyrbøderaspiranternes hidtidige

2 Maaneders Uddannelse i Centralværkstedet skal bortfalde; i Stedet forlænges Uddannelsesstiden i en Lokomotivremise fra 10 Maaneder til 11 Maaneder, endvidere vil Foreningens Ønske om Udvidelse af Undervisningstiden paa Jernbaneskolen blive inødekommet, idet Generaldirektoratet foreslaar en Udvidelse paa 12 Timer, der anvendes til »Praktisk Indøvelse i Forholdsregler ved indtræffende Lokomotivuheld«. Denne Undervisning vil efter Foreningens Ønske blive givet i en Lokomotivremise eventuelt i et Centralværksted.

Hvad angaar Fordelingen af Uddannelsen i de 11 Maaneder er det Hensigten, at Aspiranterne først skal beskæftiges i mindst 2 Maaneder ved Reparationsarbejder i det paagældende Remiseværksted; saafremt den paagældende i den Tid viser sig egnet til fortsat Uddannelse, skal han dernæst i indtil ca. 3 Maaneder ialt beskæftiges ved Udvaskning, Fyrrensning og Røgkammerrensning. I den resterende Tid af de 11 Maaneder skal han paany beskæftiges ved Reparationsarbejder paa de forskellige Lokomotivtyper, ligesom han indenfor samme Tidsrum skal indøves i Lokomotivfyrbødergerningen ved i ca. 14 Dage at køre com 3. Mand paa et Lokomotiv. Efter Remiseuddannelsens Afslutning skal Aspiranten som hidtil sættes til Attestkørsel hos 2 forskellige Kørelærere.

Soph. Jensen: Hvad angaar Tiden til Uddannelsen i Remiseværkstederne m. v. kan Foreningen tiltræde, at den ansættes til 11 Maaneder; men de 12 Timers Undervisning i Foranstaltninger ved Nedbrud er for lidt. Bestemmelsen om, at Aspiranten i indtil ca. 3 Maaneder skal beskæftiges ved Udvaskning, Fyrrensning og Røgkammerrensning maa specificeres mere; thi vi kan ikke finde os i, at Aspiranterne i et vilkaarligt Tidsrum anvendes til Fyrrensning og Røgkammerrensning, i det hele taget burde man maaske overveje helt at gaa bort fra Aspiranternes Beskæftigelse ved de to sidstnævnte Arbejder. Endelig ønsker vi fastslaaet, at Attestkørsel skal foregaa umiddelbart eller i hvert Fald i den allernærmeste Tid efter Indøvelseskørslen som 3. Mand, i modsat Fald bliver Indøvelseskørselns Betydning forflygtiget.

Personalchefen: Naar der i Ordren kommer til at staa »indtil 3 Maaneders Beskæftigelse ved Udvaskning, Fyrrensning og Røgkammerrensning«, maa det følges nogenlunde ufravigeligt; men Rækkefølgen angiver, at Udvaskning er det mest betydningsfulde, Røgkammerrensning det mindst betydningsfulde; dersom der skal yderligere Specificering til, maa det ske i en Instruktion til Distrikterne. Med Hensyn til Attestkørslen vil det normale være, at denne sker umiddelbart efter Indøvelseskørslen, der bør ligge i Slutningen af Uddannelsesperioden.

Kontorchef H. Mamsen: De 3 Maaneders Beskæftigelse ved Udvaskning m. m. skal være Maksimum, derfor er det Hensigten, at det i Ordren skal hedde »i indtil 3 Maaneder«. Distrikterne maa saa foretage en fornuftig Fordeling, eksempelvis behøver Beskæftigelsen ved Røgkammerrensning ikke strække sig over mere end 1 à 2 Dage. Attestkørslen bør afgjort

ligge i Fortsættelse af Indøvelseskørslen. Det vilde være naturligt, at man i Ordren indføjede en Bestemmelse om, at Indøvelseskørslen som 3. Mand saavidt muligt skal ske hen mod Slutningen af 11 Maaneder, Beskæftigelsen og Uddannelsen i Remisen skal vare.

Soph. Jensen: Dersom Indøvelseskørsel og umiddelbart derefter følgende Attestkørsel undtagelsesvis ikke sker sidst i Uddannelsesstiden, men paa et tidligere Tidspunkt, maa dette ikke influere paa Længden af Remiseuddannelsen.

Kontorchef Mamsen: Nej! Aspiranten skal under alle Forhold have ca. 11 Maaneders Beskæftigelse og Uddannelse i et Remiseværksted.

E Kuhn: Det var jo i sin Tid Uddannelseskommissionens Mening, at hele Aspiranternes Værksteduddannelse skulde foregaa i et Centralværksted, hvor de fik Lejlighed til at se Lokomotiverne adskilt i de enkelte Dele; men ogsaa i Ordrens nuværende Ordlyd er det sagt, at Aspiranterne under de 2 Maaneders Beskæftigelse skal kunne faa et praktisk Kendskab til Lokomotivernes Bestanddele. Denne Ordlyd falder jo nu bort, men det er fra Foreningens Side en Forudsætning, at Aspiranterne ogsaa fremtidig skal beskæftiges paa en saadan Maade, at de ikke som de yngste paa Værkstedet udelukkende sættes til det smudsige Arbejde, men beskæftiges, saa de faar Lejlighed til virkelig at kunne lære Lokomotivernes Dele at kende. Dette kan maaske siges til Distrikterne samtidig med en Instruktion om Fordeling af Tiden til Udvaskning, Fyrrensning og Røgekammerrensning.

Kontorchef Lunn: Med Hensyn til Undervisning i Foranstaltninger i Nedbrudstilfælde kunde man vel nok forhøje Timetallet til 14, saa den samlede Undervisningstid paa Jernbaneskolen bliver 234 Timer. Skulde det i Praksis vise sig at være for lidt, kan Eksamenkommissionen, der følger saadanne Forhold, stille Forslag om Forlængelse.

Soph. Jensen: Foreningens Forslag angaaende Undervisningstid til den af Kontorchef Lunn nysomtalte Uddannelse er jo en Del højere end nu foreslaaet. Ialt 240 Timers Undervisning paa Jernbaneskolen vilde vistnok være mere passende, men under Hensyn til det nu oplyste og med det Forbehold, at Spørgsmaalet kan rejses, dersom de 234 Timer viser sig utilstrækkelige, kan vi tiltræde Udvidelsen med de 14 Timer.

ad 2.

Kontorchef Lunn: Der blev ved Forhandlingen den 28. Januar opnaaet Enighed om, at Uddannelsen skal kunne foregaa ved følgende Depoter: Københavns Godsbanegaard, Korsør, Nyborg, Fredericia, Aarhus, Aalborg, Struer og Esbjerg.

ad 3.

Soph. Jensen: Ved samme Forhandling enedes man om at ansætte Antallet af Kørelærere til 28, nemlig 10 i København, 2 i Korsør, 2 i Nyborg, 2 i Fredericia, 4 i Aarhus, 2 i Aalborg, 4 i Struer og 2 i Esbjerg, men det vilde være rimeligst, at der

bliver mindst 3 Kørelærere i hver af de nævnte Byer; thi dersom en af de 2 Kørelærere, hos hvem en Aspirant har skullet indkøre sine Atetster, ikke vil give den paagældende Aspirant Attest, skal Aspiranten sættes til Attestkørsel hos en 3. Kørelærer. I saa Tilfælde vil der opstaa Vanskeligheder, som kan afbødes ved at have mindst 3 Kørelærere hvert Sted.

Personalchefen: I paakommende Tilfælde kan vedkommende Aspirant forflyttes til et andet Uddannelsesdepot.

Hvad angaar Foreningens Ønske om en Godtgørelse til Kørelærerne synes dette Ønske at savne Begrundelse; thi naar Administrationen gik med til at give en Godtgørelse til Censorerne ved den praktiske Lokomotivførereksamen, var det dels fordi Hvervet var noget helt nyt, dels fordi der ved Lokomotivførereksamen ogsaa er en Maskiningeniør tilstede, og der er jo Forskel i disse 2 Tjenestemænds Timepenge. Lokomotivfyrbøderaspiranternes Attestkørsel er derimod ikke noget nyt.

Soph. Jensen: Selve Attestkørslen er ikke ny, det nye er, at medens Attesterne tidligere indkørtes hos mange forskellige Lokomotivførere, saa der var længe mellem hver Gang, en Lokomotivfører havde Aspirant til Uddannelse, vil det nu blive nogle enkelte Lokomotivførere, der meget ofte faar Aspiranter. Det er kun naturligt, at vi kræver en Godtgørelse til de Kørelærere, der skal uddanne Lokomotivfyrbøderaspiranterne. Der bliver paalagt Kørelærerne et stort og til Tider ubehageligt Ekstraarbejde; de skal med den ringere Arbejdskraft og Assistance, en Lærling almindeligvis er, fremføre deres Tog paa normal Maade; det er ogsaa for Statsbanerne af stor Værdi, at Aspirantuddannelsen bliver betroet de rette Folk.

Kontorchef Mamsen: Det maa indrømmes, at der i den Tid, en Aspirant kører Attest ind, paalægges vedkommende Lokomotivfører noget mere Arbejde end sædvanlig, men om det er saa meget, at det skal honoreres ved en Godtgørelse er noget andet. Det Hverv at uddanne Aspiranter har altid været et Æreshverv.

K. Johansen: Det er muligt, man kan finde Lokomotivførere, der vil paatage sig Kørelærerværet som et Æreshverv; men vil man have de rigtige maa der ydes dem en Godtgørelse.

J. Knudsen: Det er ikke alene af stor Betydning at have den bedst mulige teoretiske Uddannelse, ogsaa den praktiske Uddannelse bør være den bedst mulige. Bekostningen ved at give Kørelærerne et Vederlag kan da ikke virke afskrækkende.

E. Kuhn: Med Hensyn til at betragte Kørelærerværet som et Æreshverv, er det værd at erinde, at den hidtidige Fom jo mange Steder har været den, at det at have en Aspirant til Uddannelse saa nogenlunde gik paa Skift mellem Lokomotivførerne, netop fordi der ikke var nogen synderlig Lyst til det Ekstraarbejde, der altid følger med. Og dersom de Kørelærere, der nu snart udpeges, efter kort Tids Forløb bliver kede af stadig at køre med Aspiranter og derfor beder om Fritagelse for Kørelærerværet, saa der jævnlig maa skiftes Kørelærere, opnaar man ikke

det, der er tiltænkt. Det drejer sig derfor om at skabe Forhold, der kan give Kørelærerne en lille Paa-skønnelse.

Personalchefen: Det tager 6 Uger (42 Dage) at indkøre hver Attest; da der regnes med en ugentlig Fridag, bliver der altsaa 36 Tjenestedage i hver Attestindkørselsperiode. Vi kan gaa med til at yde Kørelæreren en Godtgørelse af 1 Kr. pr. Dag i disse 36 Dage.

E. Kuhn: Det er vel Tanken, at Kørelærerne skal have Timepenge i Stedet for Kørepenge ligesom Censorerne ved Lokomotivførereksamen faar det.

Personalchefen: Nej, de vil kun faa Kørepenge.

Soph. Jensen: Vi havde ikke troet, at Statsbanerne vilde være saa smaa. Det fremsatte Tilbud kan Foreningen ikke modtage.

Personalchefen: Vi kan — dog med nogen Betænkkelighed — strække os til at tilbyde en fast Godtgørelse, saa Kørelærerne for hver Aspirant, de har til Attestkørsel, faar et fast Vederlag paa 50 Kr., men her udover kan vi heller ikke gaa.

Soph. Jensen: Heller ikke dette Tilbud tilfredsstiller Foreningen fuldstændig; men efter Omstændighederne kan vi dog tiltræde det.

Personalchefen: Saa skulde hele Spørgsmaalet vedrørende Lokomotivfyrbøderaspiranternes Uddannelse være i endelig Orden.

Soph. Jensen: Der er endnu et Par Spørgsmaal, som blev drøftet ved forrige Forhandling, og Maskinchefen lovede at undersøge dem begge, nemlig Spørgsmaalet om Motorføreraspiranternes Attestkørsel og Kørelærere dertil, samt Spørgsmaalet om Værkstedsarbejderes Uddannelse i Lokomotivtjeneste forud for Funktion som Lokomotivmestre.

Kontorchef Lunn: Begge disse Spørgsmaal er udsendt til en senere Forhandling.

Dermed sluttede Forhandlingen.

DET INTERNATIONALE ARBEJDS- BUREAU I GENEVE

I.

Den store Krig mellem Tyskland og de Allierede afsluttedes som bekendt ved Fredstraktaten i Versailles den 28. Juni 1919.

Men foruden de egentlige Fredsbetingelser indeholder denne Traktat en Række ejendommelige Bestemmelser, nemlig dem der angaar Oprettelsen af Folkeforbundet (Traktatens første Afsnit) og Oprettelsen af den saakaldte internationale Arbejdsorganisation (Traktatens trettende Afsnit).

Den Del af Traktaten, der omhandler denne Arbejdsorganisation, indledes paa følgende Maade:

Da Folkeforbundet har til Formaal at oprette Verdensfreden, og en saadan Fred kun kan opbygges paa Grundlag af social Retfærdighed; da der endvidere findes Arbejdsbetingelser, som for et stort Antal Mennesker er forbundet med saa megen Uret, Elendighed og Savn, at der opstaar Utilfredshed, som udsætter Verdensfreden og Verdensharmonien for

Fare; og da en Forbedring af disse Arbejdsbetingelser er paatrængende nødvendig, f. Eks. med Hensyn til Regulering af Arbejdstiden, Fastsættelse af en Maksimalarbejdsdag og -uge, Regulering af Arbejdsmarkedet og Bekæmpelse af Arbejdsløsheden, Ydelse af Lønninger, der muliggør rimelige Levevilkaar, Beskyttelse af Arbejderne mod Sygdomme og Ulykkestilfælde, Beskyttelse af Børn, unge Mennesker og Kvinder osv. osv.; og da endvidere en enkelt Nation ved at vægre sig mod at indføre en virkelig human Arbejdsordning hindrer de øvrige Nationer, der ønsker at forbedre Arbejdernes Lod, i deres Bestræbelser herfor —

saa er Traktatens Underskrivere, ledet saavel af Retfærdighedsfølelse og humane Følelser som af det Ønske at sikre en varig Verdensfred, blevet enige om følgende (Traktatens § 387):

Der oprettes en permanent Organisation, der skal arbejde paa at virkeliggøre den i Indledningen fremsatte Plan. Den Stat, der er Medlem af Folkeforbundet, er tillige Medlem af denne Organisation. Dette gælder saavel de oprindelige som de senere tilkomende Medlemmer af Forbundet.

Den Organisation, der her er Tale om, bestaar af to Dele eller Organer, nemlig:

1) Hovedforsamling (eller Konference) af Repræsentanter for de Stater, der er Medlemmer; mindst en Gang hvert Aar sender hver Stat fire Repræsentanter til denne Konference, hvoraf de to repræsenterer det paagældende Lands Regering, en repræsenterer Arbejderne og en Arbejdsgiverne; som Regel ledsages disse Delegationer af en Række Sagkyndige. Da Danmark er Medlem af Folkeforbundet og dermed ogsaa af Arbejdsorganisationen, sendes der naturligvis ogsaa herfra Delegerede til Konferencen.

2) Et internationalt Arbejdsbureau i Geneve, der er at betragte som et Forvaltningsorgan for Hovedforsamlingen. Medens Konferencen som sagt kun træder sammen en Gang om Aaret, er Bureauet permanent; det er en meget stor Institution, med talrige Kontorer og mange Embedsmænd. Det udsender mellem Aar og Dag en Mængde Beretninger om Arbejdsforholdene i de forskellige Lande, indeholdende værdifulde Oplysninger for dem, der beskæftiger sig med disse Forhold. De store Omkostninger ved dette meget omfattende Apparat dækkes ved Bidrag fra de tilsluttede Staters Regeringer. Bureauets øverste Leder (Direktør) er den tidligere franske Minister Socialdemokraten Albert Thomas. —

Det er jo ret ejendommeligt at finde Bestemmelser af den Art i en Fredstraktat mellem to krigsførende Parter. Men man maa erindre sig den særlige Atmosfære, i hvilken Fredsforhandlingerne fandt Sted; overalt i Verden var der paa den Tid (1918—19) megen social Uro og Nervøsitet; Rusland, Tyskland, Østrig-Ungarn og andre Lande havde været ude for store revolutionære Begivenheder, det gærede i England, Italien, paa Balkan, ja, faktisk i Størstedelen af Verden. Statsmændene følte, at der maatte tages visse Hensyn til de store Befolkningsmassers særlige Ønsker. Hertil kom den mærkelige amerikanske Idealisme, som Præsident Wilson bragte med sig over

Atlanten til Forhandlingsbordet i Versailles, og som Forretningens og Realitetens Mænd, Clemenceau og Lloyd George, var nødt til at tage Hensyn til ved Udarbejdelsen af det Fredsværk, der iøvrigt handlede om Landeafstaaelser, besatte Zoner, Betalinger, Erstatninger og andre Straffeforholdsregler overfor den overvundne Fjende.

Den amerikanske Idealisme, der giver sig Udtryk i den Opfattelse, at Arbejdsbetingelserne bør forbedres for talrige Folkeslag, er imidlertid ikke uden praktisk økonomisk Baggrund. Sagen er nemlig, at Arbejdslønningerne i Amerika sædvanlig er højere end i andre Lande; et Land, der besidder saa uhyre Hjælpemidler og udnytter dem saa stærkt som Amerika, er naturligvis i Stand til at byde den store Befolkning bedre materielle Vilkaar end tæbefolkede Lande, der er mindre ødsels udstyret fra Naturens Haand, og som iøvrigt har været mindre dygtige til at blive rige paa Verdenskrigen. Paa den anden Side vilde det til en vis Grad styrke Amerikas Konkurrenceevne, navnlig paa de Eksportmarkeder, hvor Amerika maa konkurrere med Lande som Tyskland, England og Japan, hvis disse Landes Industrier maatte yde deres Arbejdere lignende Vilkaar som dem, de amerikanske Industrier yder deres Arbejdere. Paa deres eget Marked kan Amerikanerne lettere klare sig mod Konkurrence fra fremmede Industrier, der frembringer billige Varer ved Hjælp af billig Arbejdskraft, nemlig ved at omgærde sig med høje Toldmure; Forholdet er da ogsaa det, at U. S. A. ved Hjælp af høje Toldsatser gennem lange Tider har holdt europæisk og japansk »Fattigarbejde«, som de kalder det, borte fra deres eget Marked. Men dette lader sig jo ikke gøre i fremmede Lande, hvortil Amerika vil eksportere og derved kommer i Konkurrence med andre Industrinationer. Paa disse de idealistiske Fordringer om høj Løn, kort Arbejdstid o. s. v. sker Fyldest i andre Lande.

Ud fra samme Synspunkt er iøvrigt ogsaa europæiske Nationer interesseret i, at Arbejdsbetingelserne forbedres i forskellige Lande, ikke mindst i visse orientalske Landomraader (Japan, Indien, Dele af Kina). Hvor Industrien i Orienten har vokset sig stor, til Skade for visse store europæiske Eksportindustrier (særlig den engelske Bomuldindustri), skyldes det i hvert Fald til en vis Grad Anvendelsen af meget billig Arbejdskraft (saaledes Børn) og længere Arbejdstid.

I og for sig behøver høj Arbejdsløn og kort Arbejdstid ikke at medføre, at en Industri bliver ukonkurrencedygtig; hvis en Industri er udstyret med moderne Teknik og organiseret efter tidssvarende Principper, kan den godt bære en høj Løn og dog konkurrere paa Pladser, hvor Lønnen er lav, men Tekniken forældet og Arbejdspræstationen ringe. Dette har man som bekendt Masser af slaaende Eksempler paa.

Paa visse Omraader er Forskellen i Arbejdsbetingelserne imidlertid ret generende i Konkurrencen, navnlig de hvor orientalske Industrier har bragt deres Teknik op paa Højde med de tilsvarende europæiske og alligevel samtidig rovdriver Arbejdskraften. Dette

gælder f. Eks. visse Grene af Tekstilindustrien, til Dels Skibsbygningsindustrien, i Skibsfarten m. m. Paa slige Omraader vil der som Følge af Konkurrencen opstaa et stærkt Pres for at udligne de Forskelle, der bestaar mellem Lande i Henseende til Arbejdsløn, Arbejdstid etc.; og en saadan Udligning kan jo enten ske ved, at Lønnen nedsættes og Arbejdstiden forlænges i de Lande, hvor Arbejdsvilkaarene er nogenlunde taaelige (det er jo den Vej Systemet Mygdal-Pinstrup anviser) — eller ved at Lønnen forhøjes og Arbejdstiden forkortes i de Lande, hvor Betingelserne er forholdsvis daarligere for Arbejderne.

I førstnævnte Tilfælde kommer de internationale Konkurrenceforhold ind paa et usundt Grundlag, idet de kommer til at hvile paa en stadig større Rovdrift af Arbejdskraften; den Nation, der kan presse Lønnen længst ned, vil blive den sejrende. En saadan Konkurrence er i det lange Løb fordærlig for begge Parter — ogsaa den sejrende Part vil nemlig tabe ved, at dens Arbejderstab proletariseres og ødelægges. Men i første Omgang vil den naturligvis særlig skade de europæiske Befolkninger, om ikke andet saa ved at fremkalde Afsætningsvanskeligheder for de europæiske Eksportindustrier og dermed Arbejdsløshed.

Forøvrigt er ogsaa Arbejdsbetingelserne indenfor Europas egne Rammer alt andet end ensartede. Der er meget store Lønforskelle, f. Eks. mellem de skandinaviske og engelske paa den ene Side og de czechiske, polske, franske og belgiske Arbejdere paa den anden Side. Ogsaa paa andre Omraader end selve Lønsatserne er der utvivlsomt betydelige større Forskelle, selv om f. Eks. 8-Timersdagen, Forbud mod Børnearbejde o. s. v. er gennemført i en meget stor Del af det europæiske Gebet. I hvert Fald hører man ofte Klager over Dumping fra det ene Land til det andet som Følge af Udbytning af Arbejdskraften.

Alt i alt har de mere fremskredne Nationer utvivlsomt stor Interesse i, at der gøres Forsøg paa at gennemføre internationale Aftaler eller Bestemmelser, for saa vidt muligt at sikre Arbejderne ensartede Betingelser i de forskellige Lande og saaledes udrydde Aarsagerne til Smudskonkurrence. Her falder altsaa de mere fremskredne Landes Arbejderes Interesser sammen med de tilbagestaaende Landes Arbejderes Ønsker om bedre Vilkaar; men det er tillige klart, at i denne Henseende har de mere fremskredne Landes Arbejdsgivere samme Interesse som Arbejderne.

Det maa naturligvis i Hovedsagen blive Fagorganisationernes Opgave i de forskellige Lande at tage sig af disse Problemer. Men det er selvfølgelig af Værdi for disse Organisationer, at en international Stats-sammenslutning som den internationale Arbejdsorganisation i Geneve vil understøtte dem i deres Bestræbelser.

I Fredstraktatens § 427 indeholdes de almindelige Grundsætninger for den internationale Arbejdsorganisations Formaal, dens Program saa at sige:

»Traktatens Underskrivere har — i Erkendelse af, at Lønarbejdernes legemlige, moralske og aandelige Velfærd set fra et internationalt Synspunkt er af den største Betydning — for at opnaa dette store

Formaal oprettet det med Folkeforbundet forbundne permanente Institut (den internationale Arbejdsorganisation)«.

»De erkender, at Forskelligheder i Hensende til Klima, Sæder og Skikke, økonomisk Hensigtsmæssighed og industriel Tradition besværliggør en øjeblikkelig Tilvejebringelse af fuldstændig Ensartethed i Arbejdsbetingelserne. Men ud fra den Overbevisning, at Arbejdet ikke blot maa betragtes som en Handelsvare, tror de, at der vil kunne findes Veje og Grundsætninger for Regulering af Arbejdsforholdene, som alle industrielle Samfund skal kunne bestræbe sig for at følge, saa vidt deres særlige Forhold tillader det.

Blandt disse Veje og Grundsætninger mener Traktatens Underskrivere, at følgende vil være af særlig og presserende Vigtighed:

1. Den ovenfor nævnte ledende Grundsætning, at Arbejdet ikke blot maa betragtes som en Vare eller Handelsartikel.

2. Ret til Sammenslutning med Henblik paa alle lovlige Formaal, baade for Arbejdere og Arbejdsgivere.

3. Betaling af en Løn til Arbejderne, der muliggør en efter deres Tids og deres Lands Opfattelse passende Levefod.

4. Gennemførelse af en 24-Timers ugentlig Arbejdshvile m. m.

5. Grundsætningen om lige Løn uden Forskel mellem Kønnene for et Arbejde af lige Værdi.

6. De i hvert Land gældende Forskrifter om Arbejdsforholdene skal sikre alle de Arbejdere, der lovlig opholder sig i Landet, en ensartet økonomisk Behandling.

7. Enhver Stat skal indrette en Inspektion, hvori ogsaa Kvinder skal deltage, for at sikre Gennemførelsen af Lovene og Forskrifterne om Arbejdersbeskyttelse.

Traktatens Underskrivere forkynder ikke, at disse Grundsætninger og Veje er fuldstændige eller endegyldige, men de anser dem for egnet til at tjene som Rettesnor for Folkeforbundets Politik, og mener, at de — hvis de bliver anerkendt af de industrielle Samfund, som er Medlemmer af Forbundet, og hvis deres Gennemførelse i Praksis bliver sikret gennem en passende Fabrikinspektion — vil skabe varige Velgerninger for Lønarbejderne i hele Verden.« —

For danske Arbejdere maa dette i saa højtidelig Stil affattede Program jo synes lidet vidtgaaende. De Rettigheder for Arbejderne, der her fremstilles som store Maal, har de allerede i stor Udstrækning sikret sig. Og efter den Madsen-Mygdalske Politiks Sammenbrud maa ogsaa Programets Hovedgrundsætning, nemlig at Arbejdskraften ikke blot maa betragtes som en Handelsartikel, anses for at have ubetinget Gyldighed her i Landet, i hvert Fald for den Del af Arbejdsmarkedet, som Fagforeningerne behersker.

Men man maa jo huske, at Programmet som før sagt er affattet med Henblik paa hele Verden, og først og fremmest paa den Del af den, hvor Ar-

bejdsbetingelserne er elendige. I en senere Artikel skal vi komme ind paa denne Side af Sagen. Desuden er der som bekendt ogsaa i de mere fremskredne Lande visse Dele af Arbejdsmarkedet, hvor Forholdene lader meget tilbage at ønske, fordi Fagorganisationerne dér kæmper med særlig store Vanskeligheder, f. Eks. Landarbejderes og Sømænds Arbejdsforhold.

Selv om der vel ikke er Grund til at betragte Arbejdsorganisationens Virksomhed med overdreven Optimisme, saa ligger der dog her en Mulighed for, at Organisationerne ved at arbejde paa Linje med Fagorganisationer og Arbejderpartier kan komme et Skridt videre i den Retning, at international Konkurrence paa Grundlag af Rovdrift af Arbejdskraften bliver vanskeliggjort.

Knud Korst.

»Jern- og Metalarbejderne«.

FJERN-GASFORSYNING I TYSKLAND

I tyske Jernbanefagblade kan man læse om en ny Konkurrent mod Jernbanerne, nemlig Gasforsyning over lange Afstande, hvorved Kultransporterne vil gaa ned til et Minimum, og Jernbanerne vil miste en af sine bedste Indtægtskilder. Som i alle andre Lande lider Banerne i Tyskland under Konkurrencen, der paaføres af Luft- og Landevejstransporten, dertil er nu kommet den farligste Konkurrent: Centralisering af Gasforsyningen i hele Tyskland. Af hele Tysklands Godstrafik bestrider de tyske Rigsbaner mere end 75 pCt., hvoraf 25,5 pCt. er Befordring af Stenkul og 12 pCt. er Brunkul. Da Kultransporterne ligger omtrent ens hele Aaret, forstaar man, at Kulbefragterne hører til Jernbanernes bedste Kunder.

Planen over Gasforsyning fra Ruhrdistriktet gaar ud paa intet mindre end at forsyne hele Tyskland med Gas, fremstillet ved Kulgruberne og gennem Røret ledet til Byerne, hvorved langt den største Del af Kulfragterne til Landets ca. 1200 Gasværker falder bort. Gasforbruget i Tyskland, der er omtrent fire Gange saa stort som for 30 Aar siden, er stadig i en rivende Udvikling, og naar man med dette in mente konstaterer, at der i Ruhrdistriktet i April 1929 daglig bestiltes 30 000 Vogne til Transport af Stenkul og de tyske Brunkullejer daglig bestilte 19 000 Vogne til Brunkul, saa fremgaar det, hvilken Betydning Fjern-Gasforsyningen vil faa for Jernbanerne. En saa stor Tilbagegang i Godstrafikken vil sætte Udviklingen Aartier tilbage og medføre store finansielle Tab.

For Banerne kunde der maaske tænkes en lille Erstatning ved, at Gasledningerne for en Afgift blev lagt ned langs Banestrækningerne og paa Jernbanebroerne, men for Personalet vil det betyde en Tilbagegang, som vil mærkes i stor Udstrækning.

Ruhrgas-Aktieselskabet hævder, at dette Projekt vil blive en teknisk og økonomisk Forbedring for hele Befolkningen, og hvis dette er rigtigt, saa kan der intet indvendes mod Planen, men samtlige Gasfagmænd Landet over paastaar det modsatte. Der har staaet et Gny om denne Sag; Argumenter for og imod er fremkommet i Dagspressen og andre Steder, saa man kan deraf slutte, hvilken revolutionerende Omvæltning af mange Forhold, den foreslaaede Gasforsyning fra Ruhr vil medføre. Der ligger en stor Fare i, at et Privatforetagende faar tildelt en Monopolstilling i Gasfremstilling og Salg af Gas og de ved Gas fremkommende Biprodukter: Cinders, Koks, Tjære Ammoniak og de uendelig mange kemiske Produkter, som udvindes af Tjæren; det vil medføre en Prisstigning over hele Landet før eller senere og samtidig stille i Udsigt, at mange stærkt gasforbrugende Industrivirksomheder vil blive henlagt nærmere Ruhromraadet for at sikre sit Behov af Gas og maaske opnaa lavere Gaspriser. Dette kan medføre, at Fabrikkerne lægges paa Steder, hvorfra Afstanden til Aftagerne af de færdige Produkter bliver kortere, hvilket atter bliver Tab for Jernbanerne.

Den største Indvending, der er gjort mod Gasprojektet, er dog, at det vil medføre højere Gaspriser. Projektets Tilhængere hævder, at Gasprisen kun vil blive 5—6 Pfg, men fra anden Side paastaas, at denne Pris kun er Fremstillingsprisen, og at alle andre Omkostninger ved Gasforsyningen er holdt udenfor. Der er ingen Tvivl om, at mange smaa Gasværker er for dyre i Driften, og en Centralisering mange Steder vil være et Plus; men en saa indgribende Omlægning af Gasforsyningen vil sikkert medføre saa store Udgifter, at det, der kan tjenes ved en mere økonomisk Gasbrænding og Kultransporten, vil medgaa til Gasleveringen.

Spørgsmaalet har stor Betydning for mange og man forstaar, at Jernbanerne har stor Interesse i, hvordan det løses.

REPARATION AF MOTORERS ENKELTDELE

Bearbejdelse og Oversættelse af Ing. A. Priesch:
»Die Auto-Panne« o. a. Motorbøger ved O. Berrig.

Cylinder.

Porøse Steder o. l. i Cylindervæggene kan tættes paa følgende Maade:

Lige hele Jernfilspaaner, Svovlblomme og Salmiak, blandes og udrøres med Vand til en tyk Grød. Med et Stykke Træ eller en Skruetrækker fyldes Grøden i Hullerne. Naar denne Kit er godt indarbejdet i Hullerne opvarmes Stedet forsigtigt med en Loddelampe. Herved erhverder Kittet samme Haardhed som Støbegodset og kan taale det nødvendige Tryk.

Ønsker man at lodde de utætte Steder, i Stedet for at bruge Kit renser man først Stedet og dets Omgivelser med Fil og Skraber, til det er fuldstændig rent. Man fremstiller en svagtsyret Opløsning af Kobbervitriol, idet man opløser nogle Stykker Kobbervitriol i varmt Vand og tilsætter nogle Draaber Svovlsyre. Til et fyldt Snapseglass 2 Draaber. Med denne Opløsning bestryges man de rensede Steder, der saaledes dækkes med et Overtræk af Kobber, og som derefter tillader Lodning med Loddetin. De defekte Steder maa tilføres rigelig Loddetin. De fremstaaende Loddetinsklumper bortfiles forsigtigt, og Cylinderen efterslibes.

Dannelse af Oliekul er meget ubehageligt. Indsprøjtning af Petroleum gennem Kompressionshanerne formindsker Oliekuldannelsen. Skorper og Rande af Oliekul fjernes med en Messingskraber, idet man passer paa ikke at ridse Polituren. Endnu lettere lader Oliekullet sig fjerne ved, at man tilstopper Cylinderens Aabninger og fylder den med Petroleum, der da vil opløse Kullet. Efterpolering med en blød Klud.

Stempel.

Fastbrændte Stempler sendes til Reparation paa Fabrikken. Aarsagen kan være for stor Stempeldiameter, for lidt Smøring og utilstrækkelig Køling.

Stempelringe.

Ved Udveksling af Stempelringe maa man være meget forsigtig, da disse er fremstillet af Støbejern og derfor brækker let.

Man tør derfor ikke fjerne en Ring ved at trække den henover de andre. Vil man saaledes udveksle den sidste Ring, maa de øverste Ringe først fjernes. For ved Indsætning at undgaa at den inderste Ring springer ind i de øverste Riller, indskyder man tre tynde Blikstrimler mellem Stempel og Stempelring, og skyder Stempelringen over disse til dens Rille.

Hvis en Stempelring er slidt, eller den ikke slutter hele Vejen rundt, tillader den Olie og Benzin at passere forbi og skal derfor udveksles. Før Indsætningen af nye Stempelringe skal Afstanden mellem Ringens Ender kontrolleres. Dette gøres ved at anbringe Ringen inden i den Cylinder, hvori den skal arbejde, og derefter kontrollere Afstandens Størrelse ved Hjælp af en Søger. For at sikre, at Ringen sid-

der lige i Cylinderen, anbringes et Stempel uden Ring i Cylinderen, og Stempelringen anbringes ovenpaa. Ved at hæve Stemplet op mod Ringen, vil man opnaa at faa denne aldeles plan i Cylinderen. Derefter kontrolleres Ringene paa en Planskive for at sikre, at de ikke er skæve. Er de gode, prøves de i Rillen paa det Stempel, i hvilket de skal arbejde. Hvis Ringen gaar for stramt, kan den slibes ved at gnides frem og tilbage paa et fint Sandpapir, anbragt paa Planskiven. Tilpasningen af Stempelringene i Rillerne op mod Cylindervæggen, er af afgørende Betydning. Har en Stempelring betydeligt Slør i Rillen, vil den virke som en lille Oliepumpe, idet Ringen under Cylinderens Bevægelser vil flytte sig op og ned og tvinge Olien bagom og indover Ringen og afsætte Olien paa Cylindervæggen ovenfor Ringen. Olien kan saaledes ikke føres tilbage ved Stemplets Bevægelse, og det bliver efterhaanden et større Kvantum, der saaledes pumpes ind i Forbrændingsrummet.

Efter at Stempelringene er tilpassede, anbringes de, som ovenfor anført, i Rillerne, saaledes at Aabningerne er forsatte ca. 120° for hinanden.



MOTORFØRERNES KREDS- BESTYRELSESMØDE

30. Juni 1930.

Alle var tilstede.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden redegjorde for Forfremmelses- og Forflyttelsesreglerne og meddelte, at Hovedbestyrelsen har faaet visse Løfter, men Generaldirektoratet havde ikke overholdt disse. Forretningsudvalget har beskæftiget sig med Sagerne og paalagt H. B. Formd. at gaa til Ministeren, saafremt der ikke blev truffet en fast Ordning fra Gdir.s Side.

Forberedelses- og Afslutningstiderne var det ikke lykkes at faa Afslutning paa endnu, skønt der gentagne Gange var sendt Rykkerskrivelser derom til Gdir.

Skindtrøjesagen fra Tdr.; Gdir. gik imod Foreningens Opfattelse, saaledes at Motorf. ikke faar den Skindtrøje udleveret.

Der var paany tilskrevet Gdir. om Sporvognspenge-Sagen, da man ikke kunde anerkende det Grundlag, hvorpaa Sagen var afgjort.

Kredsformanden gav forskellige Oplysninger om Løn-Sagen paa dens nuværende Tidspunkt og om Forslaget til D. L. F.s Indmeldelse under Metarbejder Kartellet.

Endnu gennemgik man Kredsformandens Korrespondance med Afdelingerne. Toges til Efterretning.

Punkt 3. Sager til Behandling.

Angaaende Motorf.s Uddannelse udtalte Kredsbestyrelsen, at Timeantallet i Læren om Elektricitet og Magnetisme bør udvides, endvidere bør Dageantallet for praktisk Indøvelse forhøjes.

Angaaende en Skrivelse fra Kreds II om et Organisationsforhold paa Gb. vedtoges at tilskrive den paagældende Afd. om at ordne Forholdet i Lighed med Kreds I og II.

En Resolution fra Fyns Motorf. Afd. toges til Efterretning.

En Resolution fra Københavns Afd. imod de ny Kørselsfordelinger, og at der af Kreds I og II afholdtes Protestmøde mod disse, uden at Motorf. var blevet medindbudt til Mødet. Henvistes til H. B.

Et Ændringsforslag fra Næstved-Roskilde, og som ogsaa var behandlet i Ar.-Rd. til Lønningskommissionen angaaende Motorf.s Lønforhold, henvistes til H. B.s Behandling, og Svaret tilsendes de respektive Afdelinger.

En Skrivelse fra Næstved af 25. ds. henvistes til Kreds-fmd.s Besvarelse.

Punkt 4. Kredskassererens Beretning.

Januar Kvartal 1930 udviste en Indtægt paa 1 448 Kr. 10 Ø. og Udgiften 1 193 Kr. 64 Ø. Kassebeholdning pr. 30. Juni 1930 255 Kr. 46 Ø. toges til Efterretning.

Punkt 5. Eventuelt.

Herunder drøftedes forskellige Sager og kommende Arbejder.

Axel Jensen.

DØDSFALD.

Efter kun faa Dages Sygdom er en overalt afholdt Lokomotivmand og tro Organisationsfælle, Lokomotivfører O .P. T. C. Jessen, Kalundborg, afgaaet ved Døden den 7. ds.

Jessen maatte den 3. Juli om Aftenen melde sig syg; han blev den 4. opereret for Blindtarmsbetændelse og syntes allerede den paafølgende Dag at befinde sig helt vel. Derfor kom Budskabet om hans Død som en Overraskelse for alle. Den afdøde blev den 8. ført til Kalundborg Kirkes Kapel, og da Sognepræsten paa Grund af Bortrejse var forhindret i at kunne tale ved selve Begravelsen, benyttede han Lejligheden til i Kapellet at holde en meget smuk, personlig præget Mindetale over den afdøde. Han talte baade om Jessens Stilling som Lokomotivfører og om hans rent personlige Væsen, der havde skabt ham mange Venner.

Ved Begravelsen, som fandt Sted Søndag den 13., viste et meget stort Antal Mennesker, deriblandt Jernbanemænd fra flere sjællandske Byer ligesom ogsaa de fleste af Feriehjemmets Gæster, Jessen den Ære at ledsage ham til det sidste Hvilested. Ved Kisten paraderede 4 Faner — Roskilde Afdelinger, Københavns Afdelinger, Maskinafdelinger samt Marineforeningens Fane — og der var sendt Kranse fra adskillige Egne i Landet, i Flæng nævnes 1. Distrikts Lokf., Københavns Lokomotivfyrbødere, Roskilde Afdelinger, Slagelse Lokf., Kalundborg Lokofyrb., Odsherredsbansens Lokomotivpersonale, Nyborg, Fredericia,

Padborg, Brande og Viborg Afdelinger, Togf. i Kbh., Togf., Togpersonale, Banepersonale, Depotpersonale, Stationspersonale og Kontorpersonale i Kb. m. fl.

Ved Graven bragte Formanden for Kalundborg Lokf. Afdeling, Lokf. Jul. Nielsen, den afdøde en Tak for godt Venkab, godt Kammeratskab og godt Arbejdsfællesskab i Bestyrelsen, i hvilken Jessen i flere Aar havde beklædt Kassererposten.

TIL MEDLEMMERNE AF JUBILÆUMS-, FEST- OG KRANSEKASSEN FOR LOKOMOTIVFØRERE I 1. DISTRIKT

Det meddeles herved, at undertegnede har overtaget Hvervet som Formand for ovenstaaende Forening, og at alle Meddelelser denne vedrørende bedes sendt mig.

D'Hrr. Lokomotivførere Frode Nielsen og H. J. Rasmussen, Gb., er Styrelsesmedlemmer.

Med Hilsen

A. Rosenkilde Laursen,
Lokomotivfører,

Vigerslev Allé 122, 2.
København. Telefon Valby 2065.

»ASPIRANTEN«

Den i forrige Nr. skitserede Sammenkomst for de gamle Aspiranter med Damer er grundet paa Ferietrafikken m. m. endelig fastsat til *Tirsdag den 19. August* med Mødested: Banegaardspladsen, Fredericia.

Derfra marcheres Kl. 15 til Hannerup Skovpavillon, hvor Eftermiddagskaffen drikkes, videre pr. Charabanc til Snoghøj m. m., Lillebæltsbroen besigtiges.

Kl. 19,30 Middag i Pavillonen Hannerup, hvor der danses m. m., til Hjemrejsen foregaar med Nattogene.

Anmeldelse af Deltagere sker til Undertegnede, de allerede anmeldte betragtes som gældende, forsaavidt ikke andet meddeles.

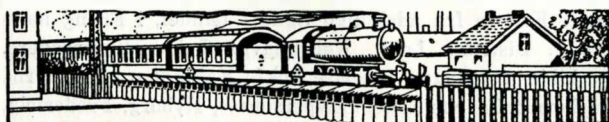
Struer, i Juli 1930.

Med kammeratlig Hilsen

K. Nørgaard, Søndergade 28.

JERNBANELÆGER

Jernbanelæge Frk. H. Reinhard er bortrejst fra den 8. August til den 10. September d. A.; hendes Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Fru Helga Bast, Kronprinsessegade 18, Telefon Palæ 2346. Konsultationstid: Kl. 13—14 samt Tirsdag Kl. 18—19.



I Amerikas forenede Stater

har Repræsentanternes Hus med 215 Stemmer mod 118 vedtaget et Lovforslag, der sidestiller Automobiltrafikken i Staterne med Jernbanetrafikken, saaledes at Automobiltrafikken, paa samme Maade som Jernbanetrafikken hidtil har været det, kommer under Opsigt af Statens Trafikbureau. Loven giver Trafikbureauet Ret til at bevilge eller nægte Koncessioner i Overensstemmelse med det virkelige økonomiske Behov. Takster og Køreplaner skal godkendes af Bureauet. Endvidere kan det paalægges de trafikdrivende Virksomheder at foretage visse Sikkerhedsforanstaltninger til de rejsendes og Almenhedens Beskyttelse.

Efter Forlydende er det tvivlsomt, om Loven vedtages i Senatet.

I Tyskland

vil den tyske Rigsdag i Løbet af kort Tid komme til at beskæftige sig med Spørgsmaalet Automobilkonkurrencen og Statsbanerne. Trafikministeren vil forelægge et Forslag om, at Lastautomobiler, der kører længere end 50 km, svarer en Tillægsafgift af 7 Pf. pr. Tonkilometer. Afgiften skal ske i Form af stemplede Billeter.

Automobilkonkurrencen paaførte forrige Aar Statsbanerne en mindre Indkomst paa 410 Millioner Mark, og det forventes, at dette Beløb i indeværende Aar vil stige til 450 Millioner Mark.

I. T. F.

TAK

Hjertelig Tak for al udvist Deltagelse ved min kære Mand, pens. Lokomotivfyrbøder Johs. Sørensens Død og Begravelse. En Tak til Afdelingerne for Fanerepræsentationen. Ligeledes Tak til Afdelingerne Landet over for de smukke Dekorationer.

Elsø Sørensen,
Thisted.



Tilladelse til at bytte Tjenestetid fra 1. August 1930:

Motorførerne A. C. Rasmussen, Assens, og G. J. Øskov, Randers.

STATSBANEPERSONALETS BRANDFORSIKRINGS-FORENING

Regnskab for Aaret 1929-30.

OVERSIGT OVER FORSIKRINGERNE.

A. Brandforsikringer.

	Antal Policer	Forsikringssum	Police-Afgift	Præmie	Fortjeneste
Forsikringer udenfor København	7,155	47,932,697 Kr.	715.50	39,319.18 Kr. à 28 %	11,009.37 Kr.
Forsikringer i København	2,219	15,911,190 —	221.90	11,789.49 — " 20 —	2,357.90 —
Ialt...	9,374	63,843,887 Kr.	937.40	51,108.67 Kr.	13,367.27 Kr.

B. Indbrudstyverforsikringer.

	Antal Policer	Forsikringssum	Præmie	Fortjeneste
Forsikringer udenfor København	1,444	2,782,551 Kr.	2,868.98 Kr. à 5 %	143.45 Kr.
Forsikringer i København	1,642	2,943,119 —	3,068.05 —	0.00 —
Ialt...	3,086	5,725.60 Kr.	5,937.03 Kr.	143.45 Kr.

Balance.

Indtægt.	Kr.	Ø.	Udgift.	Kr.	Ø.
Foreningen ejede den 1/4 1929	66,413.	49	Vederlag for Udførelsen af de daglige Forretninger	2,100.	00
Indvundne Renter i 1929-30	2,848.	06	Porto, Konvolutter, Tryksager m. v.	476.	46
Fortjeneste for 1929-30	13,510.	72	Budløn	100.	00
			Understøttelser i 1929-30	13,645.	00
			Foreningen ejer den 1/4 1930	66,450.	81
Ialt...	82,772.	27	Ialt...	82,772.	27

København, i Juni 1930.

Sæbye, fhv. Kontorchef, Hellerup, Formand. Trafikkontrolør, Personal-Afd., Kbhvn., Næstformand. **Otto Dahl,** Banenæstformand, Svendstrup J. **C. N. Enevoldsen,**
N. F. C. P. Kragballe, Baneformand, Aarhus. **H. J. Leth,** Stationsmester, Jydstrup. **C. Mørup,** Stationsforstander, Horsens. **S. Petersen,** Smed, Centralværkstedet, Aarhus
E. Bottelet.

Brandforsikringspræmien er:

7 Øre i København } pr. 100 Kr. Mindstepræmie 1 Kr., Policeafgift 10 Øre.
 8 Øre andetsteds }

Ved Kontraktfornyelsen med „Nye Danske“ fra 1/4 25 er der truffet den Bestemmelse, at Tyendes Ejendele er forsikret for en Sum af indtil 500 Kr., for saa vidt selvstændig Forsikring ikke er tegnet, samt at Forsikringen ogsaa gælder for Brandskade paa Rejsebagage under Rejser i Udlandet.

Indbrudstyverforsikringspræmien er:

2 Øre pr. 100 Kr. Brandforsikringssum, hvorved 1/3 af denne er forsikret; højere Forsikring kan tegnes. Mindstepræmie 50 Øre.

I 38 Aar har Foreningen uddelt i Understøttelser ca. 180,100 Kr. og opsparet ca. 66,400 Kr.

Hvert enkelt Medlem bedes virke for foreget Tilgang til Foreningen.



Amk. Gummi-Industri.

Vestergade 3 - København K.

Illustr. Katalog gratis m. 15 Øre t. Porto.

Vor Brochure: Børnefødslernes Begrænsning, m. 14 Bill. giver Oplysninger om de sikreste præventive Midler. Sendes mod 65 Øre i Frimærker diskret i lukket Couvert. Tjenestemænd 10% Rabat

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Brug Svendborg Eksport Mil-Co med 12% Fedt.

Drøjere i Brug og mere velsmagende (Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 22. Juli.

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: 20 541.

GRAVMONUMENTER

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

FILIAL: Vigerslevalle ved Indgangen til Terrassen



TUBORG
LAGER
PILSNER
PORTER
EXPORT
ØL

*Apollinaris
Citron Sodavand
Special Water
Sports-Brus*

FORLANG

VILHELM LANGES

**Cigarer og Cigarillos
Tobakker og Skraa**

Leverandør til Lokomotivmændenes Ferlehjem.

TANDLÆGE
S. A. MARTENSEN
Tage Hansens Eft.
Konsultation: 10-3 og 6-7
Lørdag 10-2:
Telf. Vester 3330.
Enghave Plads

Istedgades Legetøjshus
(A. M. Thuneby) **Istedgade 66**
Specialitet: Dukker og Dukke-
reparat. Stort Udvalg i Legetøj.
Billige Priser.

Ny Ravnsborg
V. Fælledvej 82 - Tlf. 10718
anbefaler sine
Selskabs- og Foreningslokaler

Blomsterforretning
H. Dannenberg.
Blaagaardsgade 25
Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 2759
Medlemmer erholder 10 pCt.
Varerne bringes overalt.

Gamillus 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.

Øjet faar Hvile
i „Brillen“ fra Thiele
i 112 Aar „Briller“ Købmagergade 3
Sammenlign vore Priser og Til-
pasning med andres og døm
selv. — Lev. til Sygekassen.

**Arbejdernes
Kødforsyning**
har følgende Udsalgssteder:
Nørrebro Runddel. Taga 219
Nansensgade 90 .. Telf. 4584
Haderslevsg. 3 (Vesterbro) — 2761
**Fører kun
1ste Klasses Varer**

Fællesforeningen for
Danmarks Brugsforeninger
Hovedkontor:
15 Njalsgade 15
København
Telef. 4015 Telef. 4015

NOMA
BARBERSÆBE

Mild og behagelig
— for Huden. —

Giver tæt og hold-
— bart Skum. —

Køb danske Varer!



Brug
DANMARKS
Kaffetilsætning
SUNDHEDSKONTROLLERET
GULDMEAILLE

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

LOKOMOTIVMÆND

med Familie kan som sædvanlig, uden Prisforhøjelse, faa Konto paa **SKOTØJ** til
billigste Dagspris. Smaa maanedlige Rater.

Vesterbrogade 120 - Tlf. Vester 8908.

Ærbødigt M. RASMUSSEN