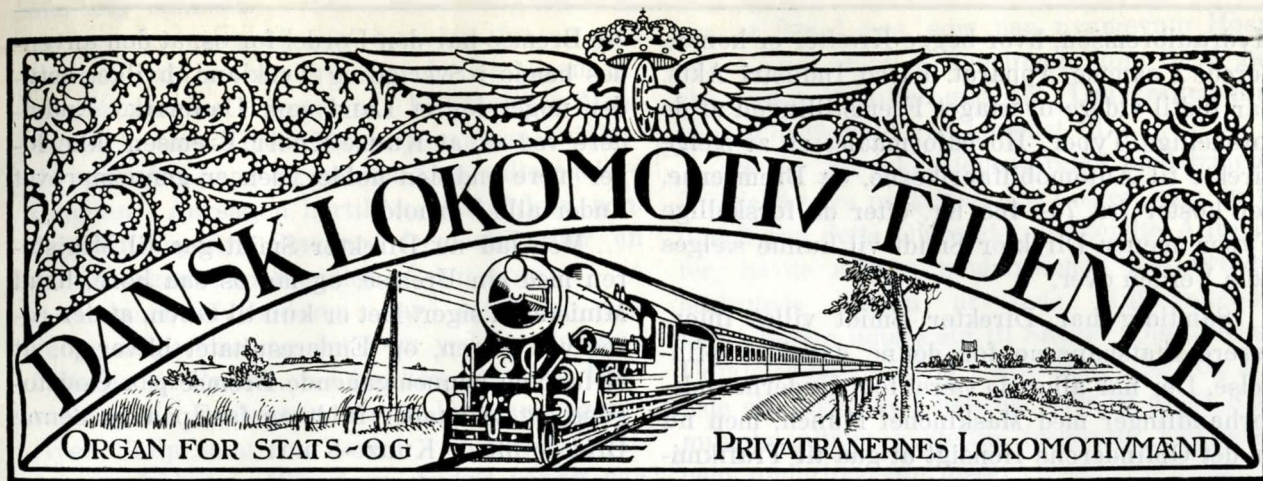




30. Aargang N^o 20.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Oktober 1930

VOR GODSTOGSBREMSE

Toguheldet i Vejen.

»Der bestaar ingen Uoverensstemmelse imellem Administrationens og Foreningens Syn paa Ønskeligheden af TrykluftbremSENS Indførelse paa Godstogene.«

Denne lille, men meget vigtige Passus, staar i et af Administrationen udfærdiget Udkast til et Referat over en Forhandling, der fandt Sted den 15. December 1926 mellem Administrationen og vor Organisation om »Indførelse af en gennemgaaende Bremse i Godstogene.« Det er nu fire Aar siden, at Statsbanerne udtalte sig saaledes, fire lykkelige Aar kan man vel sige, thi trods Statsbanernes Viden om, at vore Godstogsbremser ikke var at stole paa, har man ladet staa til, og fire for Statsbanerne i den Henseende lykkelige Aar er gaaet, uden at der er sket andet end Uheldet ved Vejen, der kostede nogle Kreaturer Livet og en god Slump Penge. Det var jo et Held i Uheldet, at det ikke var et Persontog, der holdt i Vejen, thi da havde det maaske medført Tab af Menne-skeliv. Det maa absolut anses for givet, at Uheldet havde været undgaaet, for saa vidt To-get, der kørte ind i Vejen for »Stop«, havde været forsynet med en gennemgaaende Brem-seindretning. Den Historie kostede 150,000 Kr. For disse Penge kunde man f. Eks. have for-synet 50 Lokomotiver med Kunze-Knorr Tryk-luftbremser. I 1927 i Begyndelsen af Aaret havde man ca. 2500 Godsvogne forsynet med Trykluftbremse eller Ledning, og siden den Tid

er adskillige Vogne forsynet med disse Indret-ninger, saa det kan vel ikke vedblive at koste 10 Millioner, som Maskinchef Floor sagde i 1927, og slet ikke de 12 Millioner, som den nu-værende Maskinchef fortalte i December 1930. Trods den gode Vilje til at imødekomme Loko-motivmændenes Ønsker er vi bange for, at de-res Kalkulationer er i Besiddelse af en saadan Kraft, at de fuldkommen ophæver den gode Vil-je for Indførelsen af Trykluftbremsen — saa længe som Trafikministeren ikke er indforstaaet med de Bremsevanskeligheder, der faktisk er til Stede. Man klarer jo ikke Vanskelighederne ved at erklære, at saa gør man Togene saa smaa, at Bremsebetjeningen med Sikkerhed kan høre Lokomotivets Fløjtesignaler. Uheldsto-get ved Vejen bestod jo af 49 Vogne.

I »Morgenbladet« for Fredag den 17. ds. er omtalt et dansk Bremsesystem til 6 Mill. Kr. paa Statsbanernes Materiel. Vi skal tillade os at citere, hvad »Morgenbladet« skriver:

»Den danske Tekniker, Direktør *Karl J. Schmidt*, der har tilbragt en Aarrække af sit Liv i Tyskland og Frankrig ved Automobilfabriker, har sammen med Lokomotivfører *F. Pedersen*, Ingeniør *A. Andersen* og Opfinderens Søn, Ingeniør *Lauritz Løndahl Smidt*, New York, konstrueret en Serie Vacuum- og hydrau-liske Bremses, der er belagt med Verdenspa-terter. Bremsernes store Fortrin bestaar bl. a. i den enkle Maade, Reduktionen af Bremseluf-ten foregaar, og som bevirker, at Føreren kan bremse med en blød Overgang eller i Faretilfæl-de paa faa Meter. En særlig Nyhed er Vacuum-

Hydraulbremsen, hvor begge Kræfter er kombinerede i samme Apparat. Kisco Industri Akts. har indtil videre overtaget Fremstillingen af de forskellige Typer. Hovedformaalet er at sælge direkte til Automobilfabrikerne, og Bremserne, der koster fra 70—165 Kr. efter de forskellige Typer, mener Direktør Smidt vil kunne sælges hele Verden over.

Samtidig har Direktør Smidt villet interessere Statsbanerne for denne danske Opfindelse. Der har allerede været ført Underhaandsforhandlinger med Maskinchef Munch, men nu er det Opfinderens Hensigt at gaa til Trafikministeren. Han mener at kunne levere de ca. 17 000 Gefion-Styringsglidere, som Banerne skal bruge til Materiellet, for et Beløb af 5—6 Mill. Kr. Fra de udenlandske Selskaber, som har givet Statsbanerne Tilbud, er der bl. a. fra tysk Side forlangt mellem 12—15 Mill. Kr. for et nyt Bremsesystem. Direktør Smidt har sammen med sin Søn, Ingeniør Løndahl Smidt, udarbejdet en udførlig Kalkulation over denne Statsbanereform, der i tekniske Kredse siges at være paatrængende, og i sit Tilbud fortæller Opfinderen, at ved Anbringelsen af Gefion-Systemet paa Statsbanernes Vogne, hvor der hidtil har været benyttet Skruebremse, spares ca. en Trediedel af det tjensgørende Personale, og Installationen er derved indtjent i Løbet af et Par Aar.

Samtidig forhandler Direktør Smidt med Rutebilselskaberne om Paamontering af den nye danske Sikkerhedsbremse, og da der er ca. 1600 Rutebiler, mener han at have fundet et Marked. Allerede nu har mange af de store tungbelastede Vogne faaet det nye Bremsesystem paamonteret, og dersom Direktør Smidts Fremstilling af Opfindelsens praktiske Betydning slaar til, er det en verdensomspændende dansk Industri-Nyhed, der her er bragt frem.

Det ser jo meget pænt ud, men det første Spørgsmaal, der melder sig, er: hvad faar man for de 5 a 6 Millioner Kroner? Faar man noget, der er de Penge værd? De 6 Millioner er Direktør Smidts Kalkulation. Kunze-Knorr kalkulerer, at deres Bremsesystem anbragt paa Statsbanernes Lokomotiver og Vogne koster 8 Millioner. Dette sidste Tal faar Statsbanerne i deres Kalkulationer til 12 Millioner.

Vi skal afholde os fra enhver Udtalelse om den Smidtske Bremse, vi kender den ikke, derimod kender vi lidt til Kunze-Knorr. Denne sidste

Bremse har den Fordel for os, at den anvendes baade i Sverige og Tyskland, hvilket betyder noget for et Land som Danmark. Endvidere ved vi, at Kunze-Knorr Bremsen ikke lover mere end den holder, den er gennemprøvet under alle Forhold.

Men lad nu Direktør Smidt gaa til Ministeren med sin Bremse, og lad os saa høre, hvad Ministeren siger. Det er kun til Gavn, at der røres ved Sagen, og Enderesultatet bliver jo, at vi faar en gennemgaaende Bremse paa Godstogene, og vi haaber fuldt og fast paa, at denne Bremse bliver Kunze-Knorr.

FORKØLELSE REGNET SOM TILSKADEKOMST I TJENESTEN

I vort tyske Broderorgan »Voraus« finder vi en Artikel med ovenangivne Titel, og da der ogsaa i vort Land lejlighedsvis forekommer Tilfælde, hvor en Tjenestemand, som skal afskediges, mener at have Krav paa Tilskadekomstpension, idet det hævdes, at den Lidelse, der i det givne Tilfælde foranlediger Afskedigelsen, er en Følge af en ham tidligere overgaaet Tilskadekomst i Tjenesten, hvorimod Retslægeraadet, der er vor højeste Instans paa dette Omraade, hævder, at der ingen Forbindelse er mellem Tilskadekomsten og den Sygdom, som foraarsager Afskedigelsen, har vi fundet Anledning til at gengive Hovedindholdet af bemeldte Artikel.

Ved Fremførelsen af et Tog engang i Juni Maaned 1923 var det forhaandenværende Brændsel af en ringe Kvalitet, saa Lokomotivfyrbøderen gentagne Gange maatte kradse op i Fyret, der i det hele taget maatte behandles med Omhu for at vedligeholde den fornødne Dampspænding; som Følge heraf var han meget opvækket, dertil kom, at Injectoren var tilbøjelig til at »slaa ud«; under Kørslen maatte han 3 Gange entre ud paa Barrieren for at lukke Fødeventilen. I sin opvækkede Tilstand udsatte han sig derved for den af det frembrusende Tog foraarsagede stærke Træk, hvilket havde til Følge, at han paa Grund af den pludselige Afkøling paadrog sig en kraftig Forkølelse, hvortil først stødte Lungebetændelse, senere Nerve- og Leddegigt, der endnu senere blev ledsaget af »den dupuytrenske Syge« (en Sygdom, som angriber Haandens Sener, saa Fingrene krum-

mer sig sammen). Da Lokomotivfyrbøderen var ganske utjenstdygtig, blev han fra og med 1. Juni 1925 pensioneret med Pension som tilskadekommen i Tjenesten. I September Maaned s. A. blev Tilskadekomstpensionen imidlertid taget fra ham, og han fik kun »almindelig« Pension. Aarsagen hertil var Udtalelser, som Jernbanelægen i Stargard fremsatte efter en da foretagen Undersøgelse af den syge.

Lokomotivfyrbøderen var utilfreds med denne Afgørelse, og det kom ved Landsretten i Stettin til Proces, ved hvilken han med Henvisning til Erklæring fra 2 Jernbanelæger i Byen Stolp samt fra Lægen ved Badet Oeynhausens forlangte Pensionen ændret paany, saa der atter udbetaltes ham Tilskadekomstpensionen.

De tyske Statsbaner gjorde for det første gældende, at Tildragelsen i Juni 1923 overhovedet ikke kunde erkendes som en Tilskadekomst; thi hertil kunde kun henregnes pludseligt indtrædende Begivenheder, som foraarsagede direkte Legemsskade. Dernæst hævdede Banerne, at selv om man alligevel vilde mene, at det skete maatte anses for lige med Tilskadekomst, saa fremgik det af den af Jernbanelægen i Stargard afgivne Erklæring, at den Sygdom, der førte til Lokomotivfyrbøderens Pensionering, ikke havde nogen Forbindelse med den Forkølelse, han paadrog sig i Juni 1923, det drejede sig derimod om en kronisk Betændelse i Leddene, en Sygdom, der ikke kunde opstaa ved Forkølelse, men hvis Oprindelse maatte skyldes forud tilstedeværende Anlæg.

Lokomotivfyrbøderen fremskaffede da en af en femte Læge i April Maaned 1926 udstedt Erklæring, der gik ud paa, at Tilfældet drejede sig om en ved Forkølelse og stærk legemlig Anstrengelse opstaaet akut Lungebetændelse, som saa ganske langsomt var blevet til kronisk Leddebetændelse.

Retten besluttede at afæske Universitetskliniken i Byen Greifswald en Udtalelse, ligesom der afhørtes en Række Vidner. Disse sidste bekræftede Lokomotivfyrbøderens Fremstilling af, hvad der var overgaaet ham, hvorimod Erklæringen fra Greifswalds Universitetsklinik var ham ugunstig. Men det lykkedes Lokomotivfyrbøderens Sagfører at faa Retten til at indhente endnu en Udtalelse, nemlig fra Kommunehospitalet i Stettin. Den udbedte Erklæring

blev afgivet sidst i December 1926, og det viste sig, at den Læge, som paa nysnævnte Hospitals Vegne afgav Erklæringen, kom til et ganske andet Resultat end det, Universitetskliniken i Greifswald var kommet til.

Da der nu ikke alene forelaa modstridende Udtalelser fra praktiserende Læger, men da tillige 2 paa dette Omraade anerkendte Autoriteter, havde afgivet modstridende Erklæringer, besluttede Retten at lade Universitetskliniken i Berlin udtale sig til Sagen. Den ønskede Udtalelse blev afgivet i November 1927 og sluttede sig ikke alene helt og fuldt til de af Kommunehospitalet i Stettin fremsatte Udtalelser, men underbyggede disse.

I denne sidste Erklæring, — som tildels blev bygget paa det i Sagen foreliggende Materiale, men som særlig hvilede paa foretagne Undersøgelser —, udtales bl. a., at det med Sikkerhed kan siges, at Lokomotivfyrbøderen indtil Juni Maaned 1923 maatte anses for fuldstændig sund; enhver Tale om forud tilstedeværende akut Leddegigt eller akut Muskelgigt maatte med Bestemthed afvises.

Sygdommens Forløb var det, at den Forkølelse, Lokomotivfyrbøderen havde paadraget sig, var gaaet over til en meget stærk Influenza, der — saaledes som det ofte er Tilfældet — medførte svære rheumatiske Lidelser i Led og Muskler og hvortil ydermere traadte Lungehindebetændelse i højre Side. Influenzaen, som i det hele taget havde et snigende Forløb, blev efter lang Tids Forløb kureret, hvorimod Ledde- og Muskelrheumatismen forblev i Kroppen og dannede den tilbagevendende kroniske Ledde- og Muskelgigt; ca. ¾ Aar senere begyndte den dupuytrenske Sygdom og medførte ganske langsomt den egenartede Forandring af Senerne i begge Hænder. Efter Universitetsklinikens Mening er der saaledes Aarsagssammenhæng mellem den i Juni 1923 opstaaede Sygdom og Patientens nuværende Lidelser. Ganske særlig gøres opmærksom paa, at den almindelige Opfattelse af den dupuytrenske Syge, nemlig at denne er uafhængig af ydre Indflydelser, ikke er rigtig; thi der foreligger flere Tilfælde, hvor nøjagtige Observationer har fastslaaet, at rheumatiske Sygdomme er bleven fulgt af bemeldte Sygdom.

Efter disse Udtalelser gav Retten Lokomotivfyrbøderen Medhold i sine Klager, og der tillagdes ham Tilskadekomstpension.

DE DANSKE STATSBANER

(Efter »Jern og Metalarbejderne«).

Af Institutioner, hvis Virksomhed falder indenfor Landets Grænser, er De danske Statsbaner uden al Tvivl den mest betydelige, baade med Hensyn til Arbejdsomraadets Udstrækning og Antallet af beskæftigede Personer, der udgør 21,000 Ansatte.

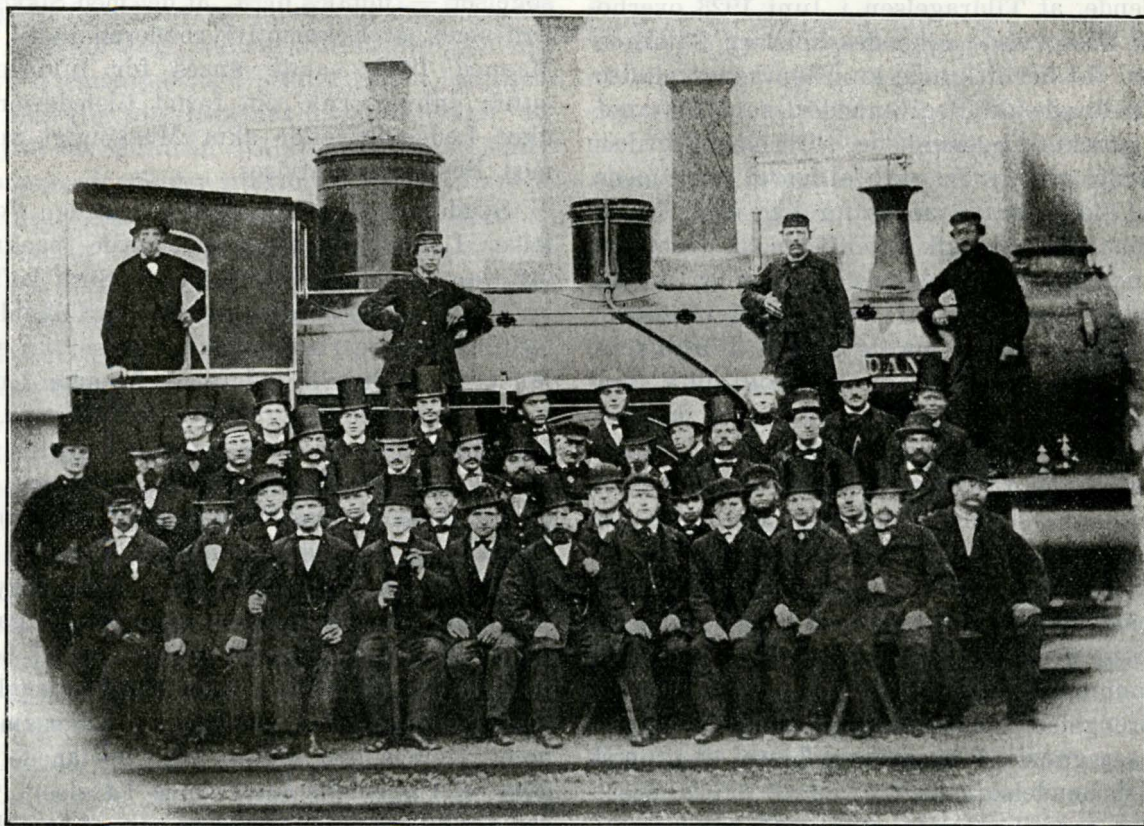
Langt den største Del af dette Personale er optaget ved selve Trafiktjenesten, men Vedligeholdelsen af Banelegeme og Materiel kræver ogsaa mange Hænders Arbejde; under Statsbanernes Maskinafdeling, som forestaar Værkstedstjenesten, er ansat op imod 3000 timelønnede Arbejdsmænd og Haandværkere, hvortil kommer en Del Ekstraarbejdere.

spænder alle Nuancer i Faget, lige fra det sværeste Grovarbejde til den fineste Mekanik.

De timelønnede Arbejdere ved Statsbanerne er gennem Klubber og Afdelinger tilsluttet deres Fags Landsorganisationer, og Smedeforbundet har en stor Medlemsstyrke her.

Som Indledning blot nogle enkelte Oplysninger hentet fra Jernbanedriftens Barndom.

Den første Bane for Befordring af Gods og Rejsende blev aabnet 1825 og gik mellem Stockton og Darlington i Skotland. Til at trække Vognene brugtes der Heste, som forsvandt, da den tidligere Grubearbejder *Georg Stephenson* i 1829 havde fuldført Konstruktionen af et Damplokomotiv, der var tilstrækkelig brugbart for regelmæssig Drift. Jernbanerne indvarslede en ny Tid. I Begyndelsen frygtede og mod-



Værkstedsarbejdere i Københavns Værksted ca. 1870.

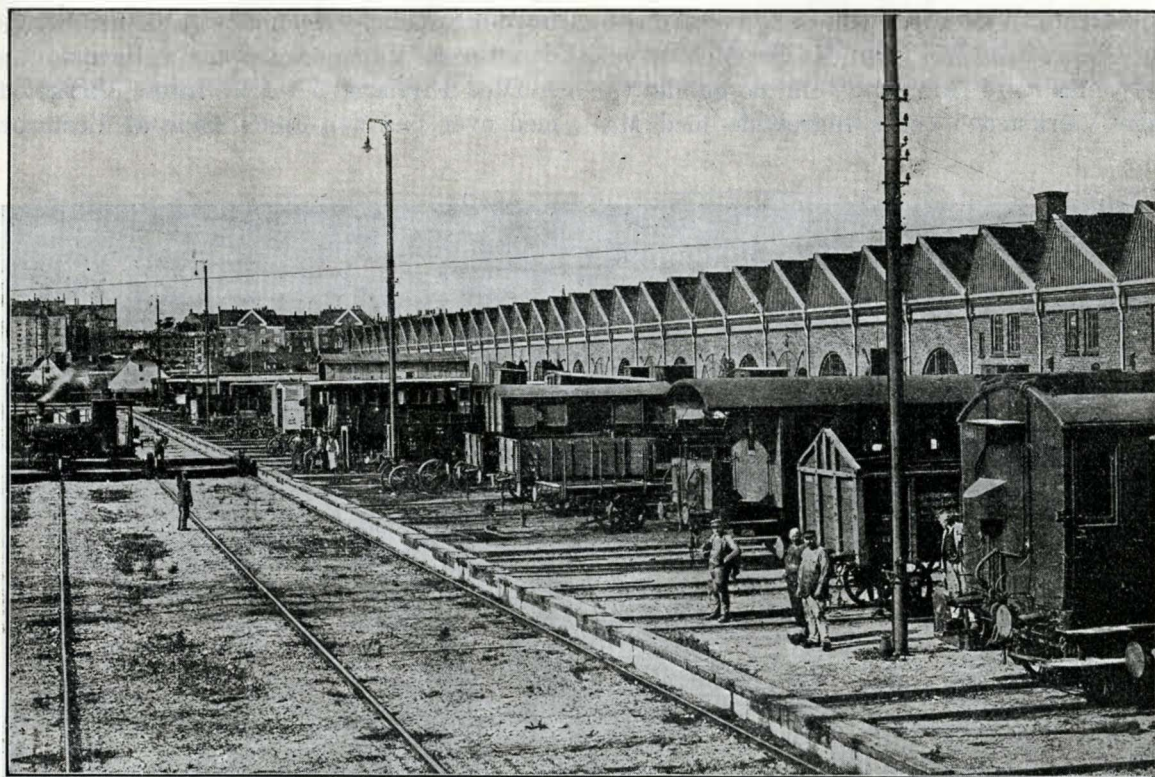
Reparationsarbejdet ved Statsbanernes Materiel kræver Medvirkning af flere Fag. Der er Formere, Sadelmagere, Malere, Karetmagere, Arbejdsmænd og endelig et betydeligt Antal Smede og Maskinarbejdere. Den sidstnævnte Gruppe er beskæftiget ved Arbejde, der om-

arbejdede det konservative Borgerskab de nye Trafikmidler, men uanfægtet heraf skød de frem overalt i det britiske Ørige, og denne Udvikling var snart efter i fuld Gang ovre paa Fastlandet, hvor Tyskland gik i Spidsen. I 1846, 21 Aar efter Stockton—Darlington Ba-

nens Aabning, blev den første Bane taget i Brug i Holsten, som dengang gennem Personalunion var knyttet til Danmark. Banen gik fra Altona til Kiel med en Sidebane fra Neumünster til Rendsborg. Det næste Skridt herhjemme var Banen fra København til Roskil-

ved efterfølgende Tal. I 1878 var Statsbanenettet 815 km langt, 1914 2000 km og 1929 2517 km plus 487 km Dobbeltspor.

For det provinsielle København, som i 1847 laa indespærret mellem Voldene, var Banen til Roskilde et stort Fremskridt. Banegaarden laa



Værkstedbygning og den store Skydebro, Vognafdelingen, København.

de, som blev aabnet 1847. Arbejdet ved Roskildebane og en lang Række senere Baneanlæg her i Landet blev tilset eller ledet af Engländerne, som havde Ord for at være de bedste Jernbaneteknikere. 1856 blev Vestbanen forlænget fra Roskilde til Korsør. 1870 aabnedes Roskilde—Masnedsund og 1874 Roskilde—Karlundborg. Nævnte sjællandske Banestrækninger var under Privatdrift, indtil Staten overtog dem i 1880. Ogsaa paa Fyn og i Jylland var det private Selskaber, der byggede de første Baner, men 1867 blev de overtaget af Staten. Aarhus—Langaa—Randers aabnedes 1862, Langaa—Viborg 1863 og hele den jydsk Længdebane, Vamdrup—Aarhus—Frederikshavn var i Brug 1875. Paa Fyn blev Banen Nyborg—Strib aabnet 1865. Den danske Banedrifts senere Udvikling kan nemmest belyses

ved Tivoli, paa det samme Sted, hvor den nuværende Centralbanegaard ligger, men Voldene spærrede Vejen til den. Naar Københavnerne skulde med Toget, maatte de pænt lægge Vejen igennem Vesterport, og denne var lukket fra Kl. 7 Aften til 7 Morgen, hvoraf man vel kan slutte, at Driften i Begyndelsen ikke har været baseret paa Nattog.

Roskildebane's rullende Materiel var hurtigt overset. Det bestod af 5 Lokomotiver, 18 Personvogne, 2 Postvogne og ca. 80 Godsvogne. Til Vedligeholdelse heraf var der indrettet Værksteder, som laa tæt ved Banegaarden. Selv efter Datidens Begreber var disse Værksteder meget sparsomt udstyrede, de fleste Værktøjsmaskiner blev fremstillet i Værkstedet, og først i 1851 gennemførtes der mekanisk Drivkraft fra et selvfabrikeret Maskinanlæg. Ar-

bejdsstyrken udgjorde 19 Mand og var sammensat af forskellige Brancher. Ved Korsørbanens Aabning i 1856 blev Antallet af Vogne og Lokomotiver forøget meget betydeligt, hvilket medførte, at Værkstederne blev for smaa til at udføre Reparationerne paa en tilfredsstillende Maade. Baneledelsen fandt en radikal Løsning paa denne Vanskelighed, idet den lod opføre nye Værksteder, der fik Plads paa det nuværende Centralposthus' Grund. Foruden at være betydelig mere rummelige end de gamle, var de nye Værksteder bedre indrettede med Ma-

Tilværelsen. Til Afløsning for denne var der paa den modsatte Side af Vesterbrogade lidt Nord for Frihedsstøtten opført en Hovedbanegaard, som efterhaanden optog Trafikken for alle Baner over Roskilde, og en Nordbanegaard for Trafikken til Helsingør og Klampenborg. Her udfoldede Byens Rejseliv sig, indtil den nye Centralbanegaard fra 1911—1921 igen havde ført hele Jernbanetrafikken tilbage til den første Banegaardsplads i Bernstorffsgade.

Ved Flytningen i 1864 fulgte Værkstederne med over paa den anden Side af Vesterbroga-



Interiør af Lokomotivværkstedet med Drejerværksted I, København

skiner og Værktøj og gav straks efter Indflytningen Beskæftigelse for 50 Mand, en Styrke, der set med Datidens Øjne ingenlunde var helt ringe.

Det har vel nok været Baneledelsens Mening, at Værkstedsspørgsmaalet var løst for en længere Aarrække, men Jernbanedriftens hastige Udvikling krævede snart nye Forandringer. I de Tider var det ikke nemt at træffe Dispositioner, som skulde have lang Varighed.

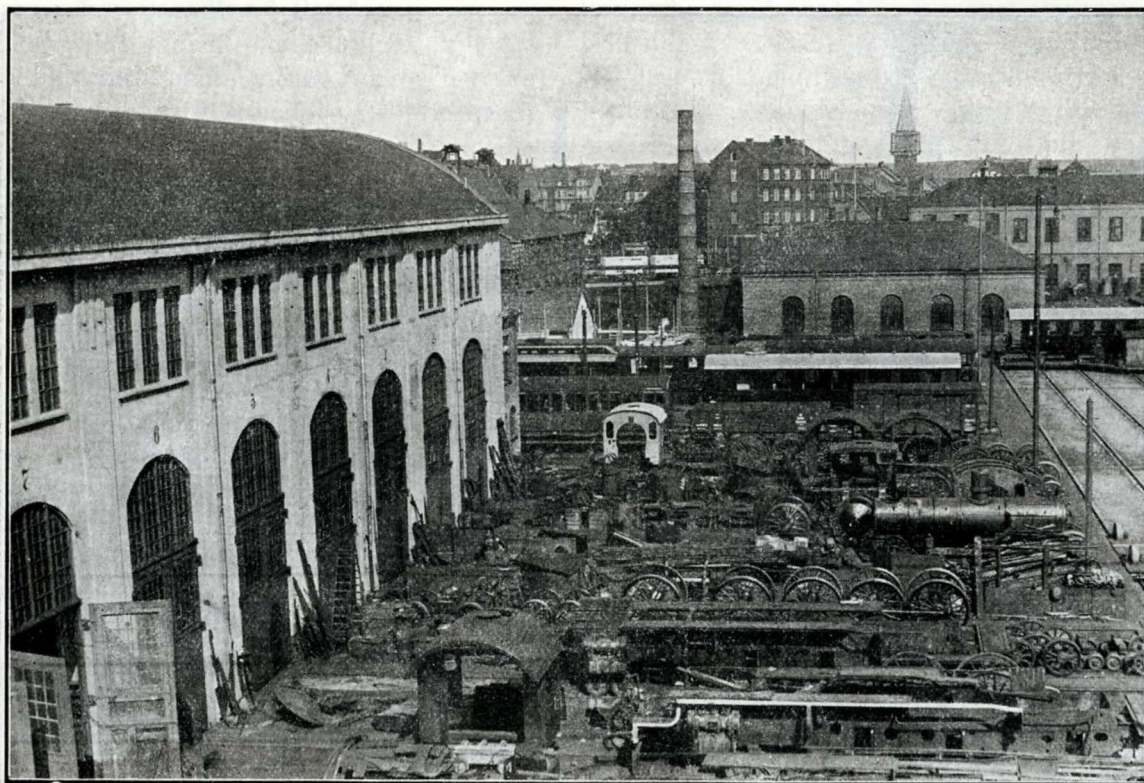
I 1864 aabnedes Banen til Helsingør via Hillerød og Banen til Klampenborg, og samtidig gled Københavns første Banegaard ud af

de og kom til at ligge ved Sct. Jørgens Sø. De nye Værkstedslokaliteter var ikke meget større end de fraflyttede, hvorfor det allerede ved Masnedsundbanens Aabning i 1870 kneb med Pladsen. Og nu fulgte Udvidelse paa Udvidelse, saaledes at Værkstedsomraadet ved Sct. Jørgens Sø tilsidst var en fuldstændig Labyrint.

Som det sidste Led i Hovedruterne mod Vest og Syd kom i 1882 Dampfærgeforbindelserne Korsør—Nyborg og Masnedø—Orehoved i Stand. Disse Hovedruters Fuldførelse og Anlæg af Baner forskellige Steder gav Anledning til stærke Forøgelser af Materiellet. Fra 1882

—1900 steg saaledes Antallet af Lokomotiver i det sjællandske Banedistrikt fra 58 til 185, Udvidelsen var endda mere effektiv, end Tallene viser, de fleste Lokomotiver, som blev anskaffet i dette Tidsrum, var meget større og kraftigere end dem, Banerne hidtil havde betjent sig af. Det er givet, at de store Materielanskaffelser fik Indflydelse paa Beskæftigelsesforholdene i Værkstederne, der blev Brug for mange flere Arbejdere, og i Tiden fra 1880 til 1900 steg Antallet ved Værkstedet i København fra 150 til 600 Mand.

Selv om det var en stor Sum, der var anvendt, bød Forandringen fra de gamle til de nye Værksteder ogsaa store Fordele. Medens Arealet ved de gamle Værksteder udgjorde 21,000 m², hvoraf 10,000 m² var overbygget, saa udgjorde Arealet ved de nye Værksteder 160,000 m², og heraf er nu 37,000 m² overbygget. Dertil kom, at de nye Værksteder var udstyret med saadanne tekniske Hjælpemidler, som opfyldte Betingelserne for en moderne Arbejdstilrettelægning. Det er ikke uden Interesse at foretage en Sammenligning mellem det første lille



Værkstedshygninger i Aarhus.

Under disse Omstændigheder havde Jernbaneledelsen svært ved at skaffe tilstrækkelig Reparationsplads for Lokomotiver og Vogne. Man søgte at klare Vanskelighederne ved at gennemføre Nat- og Overarbejde i stor Udstrækning, men disse Foranstaltninger slog ikke til. Den endelige Løsning af Pladsforholdene kom først i Sigte, da Rigsdagen i 1904 efter mange og lange Overvejelser vedtog at lade opføre et nyt Baneværksted-Kompleks ude ved Kalvebod Brygge. Indflytningen i de nye Værksteder, hvis Opførelse havde kostet Statsbanerne 4,3 Mill. Kr., fandt Sted i 1908.

Baneværksted fra 1847 og det nuværende Fabriks-Kompleks, hvor det sjællandske Banemateriel bliver repareret. En saadan Sammenligning giver ved Eftertanke et klart Billede af Jernbanedriftens stærke Udvikling.

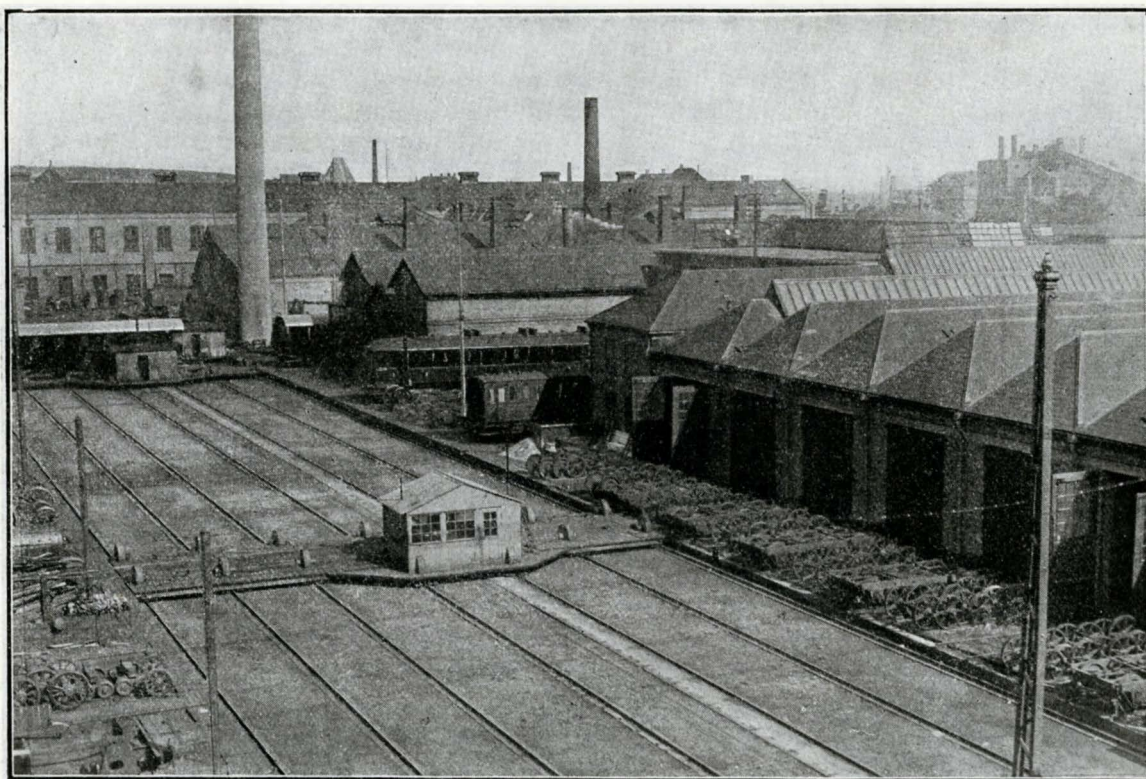
Under Omtalen af de københavnske Baneværksteder bør den første tekniske Leder nævnes. Det var Maskinmester O. F. A. Busse, Faderen til den senere Maskindirektør. Han var tysk Tekniker, og var kaldt herop for at assistere ved Anlægget af Roskildebanelen. Efter Banens Aabning kørte han som Lokomotivfører, men havde desuden Ledelsen af Værkste-

det i sin Haand. Den sidste Opgave løste Busse særdeles smukt, bl. a. ved, at han sammen med Arbejderne konstruerede og lavede de Værktøjsmaskiner, som Værkstedet havde Brug for. Busse var velset blandt Personalet baade for sin Retfærdighedssans, og fordi han tog virksom Del i Arbejdet ved den stedlige Syge- og Pensionskasse.

Statsbanernes Reparationsværksted paa Fyn ligger i Nyborg, og det blev taget i Brug i 1865. da Banen fra Nyborg til Strib blev aabnet. Selv om der var gaaet 18 Aar siden Roskildebansens

Den første Leder af Værkstedet i Nyborg var en Englænder, der hed Potz. Han endte dog ikke sine Dage ved Statsbanerne, men døde som Grønthandler i London.

Statsbanernes Centralværksted i Aarhus begyndte Virksomheden i 1862, da den første jyske Bane, Aarhus—Randers, blev aabnet. Værkstedernes Beliggenhed er den samme som ved Starten, men af de første Værksteder er der næppe noget tilbage. Ligesom paa Sjælland maatte i Jylland Staten overtage eller bygge de vigtigste Hovedruter, og da Vedligeholdelsen



Værkstedshygning og Skydebro, Aarhus.

Aabning, og dette Tidsrum teknisk set indebar forskellige Forbedringer, saa var Værkstedsholdene ved det nyoprettede Værksted dog yderst primitive. Blandt andet fortælles der, at Værkstedets Hejsegrejer kun var i Stand til at løfte den ene Halvdel af Lokomotiver, som var inde til Reparation. Naar Arbejdet var fuldført der, blev Lokomotivet kørt ud paa en Drejeskive og vendt, hvorpaa Arbejdet kunde fortsættes paa den anden Halvdel. Nyborg Værksted er ikke blevet flyttet i Aarenes Løb, det ligger paa den samme Plads; men det har været Genstand for adskillige Moderniseringer.

af hele det jyske Materiel udføres paa Centralværkstedet i Aarhus, har man, for at klare den stillede Opgave, stadig maatte foretage Udvidelser og Omforandringer af Værkstedet. — Den største Tilbygning fandt Sted i 1912, idet man den Gang tog et nyt Lokomotivværksted i Brug. I 1920 var der truffet Beslutning om at flytte Centralværkstedet ud i Mølleengen, en stor Plads, der ligger Øst for Byen, men af Besparselseshensyn blev denne Plan frafaldet. I Stedet for fortsættes der med Omforandringer og Tilbygninger saaledes, at Aarhus Centralværksted snart er ved at blive en tro Kopi

af det forlængst nedlagte Baneværksted ved St. Jørgens Sø i København, da dette befandt sig i sin Glansperiode.

Statsbaneværkstederne giver sig ikke af med at fremstille nye Lokomotiver eller Vogne. I mange Aar købtes Lokomotiverne paa store udenlandske Specialfabrikker, men siden 1921 har Aktieselskabet Frichs i Aarhus gjort en overordentlig ærefuld Indsats i dansk Industri ved at bygge Statsbanernes Damplokomotiver, en hel Del af Frichs Lokomotiver er endda af de allerstørste Typer i europæisk Format. Alle Statsbanernes Person- og Godsvogne bygges hos Scandia« i Randers.

Medens der saaledes ikke bygges nyt Materiel i Statsbaneværkstederne, bliver der lagt stærk Vægt paa at gennemføre Reparationsarbejdet hurtigt og solidt. Sikkerheden baade for de Rejsende og Godsforsendelserne kræver, at Materiellet er i den pinligste Orden, thi det gamle Ord: »Liden Tue kan vælte stort Læs«, faar let en skæbnesvanger Betydning indenfor Jernbanedriften, hvis Materiellet er i mangelfuld Stand. Efter særlige Bestemmelser bliver alle Damplokomotiver efter højst 3 Aars Brug underkastet et grundigt Eftersyn eller en Revision, som det hedder. Revisionen foregaar paa den Maade, at Hjulene tages fra, Kedelbeklædningen fjernes, og de fleste Enkeltheder, hvoraf Maskinen bestaar, frigøres, bliver eftersete og reparerede i paakrævet Omfang, og derpaa finder Samlingen Sted igen. Et meget vigtigt Led i Revisionsarbejdet er Eftersynet af Kedlen. Efter at Kedlen er rensat for Sten, og Rør, Støttebolte og Nagler er eftersete, prøves den baade med koldt og varmt Tryk.

Diesellokomotiver og Motorvogne, af hvilke Statsbanerne har erhvervet en Del i de senere Aar, revideres, naar de har kørt fra 50,000 til 70,000 km. For Personvogne er Revisionsfristen 3 Aar og for Godsvogne 4 Aar. Hjulringe eller Bandager bliver afdrejede, naar Sliddet paa dem har naaet et bestemt Maal.

Foruden det Arbejde, der kommer af de lovplichtige Revisioner, er der ogsaa mange andre Reparationer, som fører Vogne og Lokomotiver til Værkstederne. Ude i Driften er der specielle Folk, der undersøger, om Understel, Træværk, Varme-, W. C.- og Lysinstallationer paa Vognene er i Orden. Lokomotivet efterses af Førerne, hver Gang en Tur er afsluttet, og Lokomotivet er kommet tilbage til Remisen. I de

fleste Remiser findes der Værksteder, hvortil er knyttet en Stab af Maskinarbejdere, som udfører mindre og ofte forekommende Reparationer paa Lokomotiverne. Herved sparer Statsbanerne den kostbare Tid, der medgaar ved Lokomotivernes Overføring til Hovedværkstederne. Er Manglerne af mere omfattende Karakter, der til Udbedring kræver Anvendelse af Kraner og Specialværktøj, foregaar Arbejdet i Hovedværkstedet.

De danske Statsbaners Vogn- og Lokomotivpark er sammensat af mange forskellige Typer, hvilket ikke er økonomisk, fordi Reparationsarbejdet derved bliver meget uensartet og bekosteligt. Lokomotivparken bestaar af ca. 700 Damplokomotiver og 6 dieselelektriske Lokomotiver. Statsbanernes største Damplokomotiv, Litra R II, har 1480 HK, kan løbe 90 km i Timen og vejer 122 Tons. De store S-Maskiner, der løber paa den sjællandske Nord- og Kystbane, har 1000 HK, Hastighed 90 km i Timen og vejer 97 Tons. Vognparken bestaar af 32 Motorvogne, 1950 Personvogne, 595 Post- og Rejsegodsvogne og 11,749 Godsvogne.

Med Færgerne har Statsbaneværkstederne — udover nogle ganske enkelte Specialarbejder — ikke noget at bestille. I mange Aar blev Færgereparationsarbejdet udført ved de private Værfter, men det er nu efter nogen Konkurrence overført til Orlogsværftet.

Derimod findes der under Statsbanerne tre mindre Værksteder, hvor alle Telegraf- og Signalapparater bliver reparerede. Disse Værksteder sorterer under Bane- og Signaltjenesten og ligger i København, Aarhus og Struer.

Som tidligere omtalt giver Vedligeholdelsen af Statsbanernes Materiel Beskæftigelse til mange Arbejdere. Ved Centralværkstedet i København beskæftiges der ca. 1200 Arbejdere, ved Centralværkstedet i Aarhus ca. 1100 og ved Værkstedet i Nyborg ca. 110. Dertil kommer ca. 1000 Haandværkere og Arbejdsmænd, som beskæftiges i forskellige Remiser Landet over.

Chefen for Statsbanernes Maskinafdeling er den tidligere Direktør for Københavns Flydedok, O. Munk.



TRAFIKINSPEKTØR ROLF HARBOE



Den 23. Oktober d. A. fylder en af Statsbanernes kendte Embedsmænd, Forstanderen for Jernbaneskolen, Trafikinspektør *Rolf Harboe* — 70 Aar — og falder med Udgangen af Oktober for den ubønhørlige Aldersgrænse.

Rolf Harboe afslutter hermed en lang Løbebane indenfor Statsbanerne og ud af Rækkerne glider et af de særlig fra de senere Aar kendte Ansigter. Han tog juridisk Embedseksamen i 1886 og ansattes den 1. November s. A. som Aspirant ved Statsbanerne med Tjeneste i Sekretariatet, gjorde derefter praktisk Tjeneste ved forskellige Stationer og paa Trafikchefens Kontor i Aarhus. Den 1. Oktober 1894 udnævntes han til Fuldmægtig og i 1905 til Trafikinspektør i Aalborg. Efter 3 Aars Tjeneste her forflyttedes han til København og stillede i 1914 til Raadighed for Chefen for Trafikafdelingen.

Allerede som ganske ung beskæftigede Rolf Harboe sig med litterære Arbejder, og det er en ret omfattende Produktion, som foreligger fra hans Haand, det var vel derfor ogsaa naturligt, at han var med i Arbejdet, da man omkring Aarhundredskiftet oprettede det jydsk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek i Aarhus og i en Aarrække var dets Formand. Senere blev han Formand for det sjælland-falsterske Bibliotek, hvilket Hverv han endnu med stor Interesse beklæder.

Da Trafikinspektør V. Kock i 1913 døde, blev Rolf Harboe udpeget til hans Efterfølger som Leder af den daværende Jernbaneskole,

der havde til Huse i trange Lokaler i Roskilde, og han fulgte i Aarene, som kom, med levende Interesse Udviklingen paa Uddannelsesområdet. Det stigende Krav til Personalets teoretiske Uddannelse medførte Udvidelse af Skolen, og da Jernbaneskolen i Hellerup aabnedes, var der vel ingen nærmere eller bedre egnet til at overtage Forstanderposten ved Skolen end ham, og at man vist aldrig har haft Grund til at fortryde Valget, herom vidner hans dygtige og betydelige Arbejde, baade med Hensyn til Skolens Administration, som med det egentlige Undervisningsarbejde, og endvidere ogsaa ved Udarbejdelse af forskellige Lærebøger til Brug for Skolen, og endelig maa ikke glemmes den gode Maade, Skoleforstanderen har forstaaet at tage Tingene paa, altid frisk og munter, fri for alt Pedanteri, og som i Aarene, der er gaaet, har gjort ham til en afholdt Mand, en venlig og forstaaende Skolechef, hvis Opgave ikke alene var at yde og frembringe det bedste paa Undervisningsområdet, men ogsaa at gøre Opholdet paa Jernbaneskolen saaledes, at hver enkelt kunde føle sig hjemme der.

Vi føjer vor Lykønskning og Tak til de mange, som den 23. Oktober vil finde Vej til Jernbaneskolen i Hellerup.



URAFSTEMNINGRESULTATET

Urafstemningen angaaende Forslaget om Indmeldelse i Metalarbejderkartellet og i De samvirkende Fagforbund er nu afsluttet.

Af Foreningens 1853 Medlemmer har 1819 indsendt Stemmeseddel, 6 Medlemmer har paa Grund af Sygdom været forhindret i at stemme, og de resterende 28 har ikke indsendt Stemmeseddel, 98.5 pCt. af Medlemmerne har deltaget i Afstemningen. 1054 Medlemmer har stemt »Ja« og 765 Medlemmer har stemt »Nej«.

I Henhold til Kongressens Beslutning angaaende Afstemningen og Optællingen af Stemmerne bliver Slutresultatet, at der ialt regnes med 1082 »Ja« Stemmer og 765 »Nej« Stemmer.

»Ja« Stemmerne udgør 58,4 pCt., og da Forslagets Vedtagelse var betinget af en Majoritet paa mindst 75 pCt., er Forslaget saaledes ikke vedtaget.

GULDBRYLLUP

Foreningens gamle, mangeaarige Formand, pens. Lokomotivfører *Chr Christensen* og Hustru, *Finsengade 40*, Esbjerg, fejrer den 30. Oktober deres Guldbryllup.

Det er nu ca. 13 Aar siden C. nedlagde sit Mandat som Foreningens Formand, og af den Grund findes der mange yngre Medlemmer af vor Organisation, som ikke kender Christensen. Til Oplysning for dem tjener, at C. efter at Lokomotivmændenes Organisation i Løbet af ca. 2 Aar havde slidt 2 Formænd op i 1901, blev valgt til Formand og beklædte denne Tillidspost i ca. 17 Aar paa fuldgod og værdig Maade. Ved Foreningens Jubilæum 1924 blev C. udnævnt til Æresmedlem. Christensens Arbejde i »Dansk Lokomotivmands Forening«s Tjeneste er kendt nok og før omtalt her i Bladet og paa anden Maade, og vi har saaledes tidligere haft Anledning til at sige ham Tak. Men nu kan vi faa Lejlighed til at bringe Fru Christensen en Tak, fordi hun i de Aar, Manden var Formand, har fundet sig i Mandens Fraværelse fra Hjemmet i Arbejde for Organisationens Medlemmer.

Vi vil gerne have Lov til at føje vor Lykønskning til de mange Hilsener og Tanker, som paa Højtidsdagen vil blive sendt Guldbryllupsparret, og vi haaber, at de endnu mange Aar maa leve og færdes sammen.

25 AARS JUBILÆUM



J. C. Christensen.

Den 1. November 1930 kan Lokomotivførerne *J. C. Christensen*, *P. Sabroesgade Nr. 10, St.*, og *Erik Harvig*, *Gyldenløvesgade 23, 1.*, begge Københavns Godsbanegaard, fejre deres 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmænd.

Begge Jubilarerne har lært som Maskinarbejdere i Statsbanernes Værksteder i København, og efter udstaaet Læretid opholdt sig og arbejdet i det sydlige Udland, og det mærkes paa dem begge, at de har været under andre Himmelstrøg, særlig paa »J. C.«, som Christensen populært kaldes.

»J. C.« blev ansat som Haandværker i 1901 og forfremmet til Lokomotivfyrbøder 1. November 1905 med Station paa Gb., forflyttet til Gedser 1. April 1909, Nykøbing F. 1. April 1910, til Næstved som Rangerfører den 1. April 1915, hvor han forblev og fandt Ro til sin Forfremmelse til Lokomotivfører den 1. April 1918, med Forflyttelse til Gb.

Det ses, at »J. C.« har haft Vandreblood, men har nu endelig fundet det Sted, hvor der er bedst at være.

I Modsætning til »J. C.« har Harvig holdt sig til

København lige fra sin Ansættelse, og man kan vel ogsaa vanskelig tænke sig Harvig omplantet til en Provins — inkarneret Københavner, som han er.

Disse to Jubilarer er gode Kendinge over det ganske Sjælland, lige afholdt af enhver; og deres Dygtighed som Haandværkere, som de har erhvervet dem ved Arbejde paa Lokomotivfabriker i Udlandet, er kommen dem til Gode som Lokomotivmænd.

Det er en Glæde og Fornøjelse at være i Selskab med disse to Jubilarer, da de begge sprudler af Vid og godt Humør, et Humør, som uvilkaarlig smitter enhver, der er sammen med dem.

»J. C.«s Interesse for Kortspil er velkendt, saavel som Harvigs Antipati mod samme er lige saa kendt, hvorimod de begge er solide Medlemmer af D. L. F. — men blandt de stille.

Det er ganske sikkert, at Jubilarerne paa Festdagen vil faa mange Beviser paa den Popularitet, de begge nyder, og den, der skriver disse Linier, er overbevist om, at det vil være dem begge en Glæde paa denne Dag sammen med deres Venner at mindes de mange Aar, der er gaaet, siden de som Læredrenge begyndte paa Jernbanens Værksteder »inde paa det gamle«, og da jeg som Læredreng begyndte paa de samme Værksteder, var vore Jubilarer her de første, jeg traf paa, og jeg har saaledes et godt Kendskab til dem begge, og har gennem Aarene set, hvorledes deres Vennekreds er blevet større og større paa Grund af deres joviale og ligefremme Væsen og den gode Kammeratskabsaand, de altid har lagt for Dagen.

Afdeling 1 og undertegnede ønsker begge Jubilarerne hjertelig til Lykke med Ønsker om en lys og lykkelig Fremtid, at Dagen maa blive en minderig og højtidelig Festdag for jer begge, og at vi endnu i mange Aar maa føle den Glæde, det er at være sammen med jer, og gid Heldet ogsaa i Fremtiden maa følge Jer i jeres anstrengende Gerning, og I begge maa bevare jeres gode Helbred.

L—n.

OM URAFSTEMNINGEN

Ærede Redaktør!

Hvad synes Redaktøren om denne Afstemning? Jeg synes den er ud over det almindelige. Her har hele Befolkningen i en Menneskealder arbejdet paa at faa hemmelig Afstemning, saa maa Medlemmerne af D. L. F. gaa til Stemmeurnen med Svøben over Hovedet, ligesom i vore Bedsteforældres Tid, da Herremanden stod med Svøben. Det krymper sig i mit Hjerte som Organisationsmand og Socialdemokrat, at D. L. F. ikke i 1930 er kommen videre end den endnu vil tvinge sine Medlemmer til at stemme Ja. For det er det, naar der skal Navns Underskrift paa en Stemmeseddel. Der kunde jo lige saa godt været lagt Lister rundt paa Stuerne, for dette er omtrent det samme, saa havde D. L. F. sparet den store Udgift til denne Afstemning, som jo kan blive til Splittelse, saaledes som dette er grebet an. Medlemmerne ønsker nu ikke Diktatur. Vi havde for nogle Aar siden en Afstemning ogsaa med Navns Underskrift, hvor jeg ikke stemte; men denne Gang er jeg jo nødt til at stemme, da der jo ogsaa her er en Svøbe over Hovedet paa vore Medlemmer. Dette vil jeg ikke være med til, derfor maa min

Stemme blive Nej, da jeg ikke mener, at D. L. F. endnu er moden til at gaa ind i de samvirkende med denne Svøbe over Hovedet. Jeg advarede stærkt til at gentage den Slags Afstemninger ved den sidste Afstemning af samme Karakter.

Hvis nu denne Afstemning gaar Hovedbestyrelsen imod, saa maa den vel trække sig tilbage? Med et eventuelt Nederlag kan den vel ikke blive siddende?

Ejnar Egeland.

Du har ganske Ret i, at man her i Landet har arbejdet paa at faa indført hemmelig Afstemning og ogsaa faaet den, men hvordan skulde vi ved en Urafstemning faa praktiseret en lignende Ordning. Det vilde have glædet os, om Egeland havde anvist den. Vi maa jo have en Kontrol med, at ingen Medlemmer stemmer mere end een Gang. Tror Indsenderen virkelig selv paa Bemærkningen om »Svøben over Hovedet«. Der kan med denne Sætning kun sigtes til Hovedbestyrelsen, der har ganske andre Ting at varetage end at granske, hvorledes hvert enkelt af Foreningens Medlemmer stemmer i en given Situation.

Vi synes, den ærede Indsender er noget højt oppe og noget mærkelig, naar han i denne Forbindelse taler om Diktatur. Der kan vel ikke være Tale om Diktatur, naar man beder Medlemmerne om at udtale sig i en Sag.

Endelig er Indsenderen meget interesseret i, hvorvidt H. B. gaar eller ikke efter et eventuelt Nederlag.

Men Hensyn til dette kan jeg henvise til det andet Sted i Bladet optagne Resultat af Afstemningen, der viser, at henimod 59 pCt. af Medlemmerne er for Tilslutning og ca. 41 pCt. imod. Hvilket altsaa fortæller den opmærksomme Læser, at et Flertal fulgte H. B.s Forslag, men dog ikke et saa stort Flertal, som den anvarsbevidste Hovedbestyrelsen *selv* havde fastsat som Betingelse for Indmeldelse.

Red.

DØDSFALD

Onsdag den 24. September d. A. afgik Lokomotivfører *Rasmus Frederiksen*, Aarhus H, ved Døden uden forudgaaende Sygdom og begravedes paa Vestre Kirkegaard i Aarhus den 28. s. M.

Frederiksen havde for kort Tid siden mistet sin Hustru, og nu to Dage før sin Død mistede han en ca. 30-aarig Søn, Maskinarbejder Frederik F. Ved Sønnens Bisættelse i Kapellet fik Lokf. Frederiksen et Ildebefindende og maatte bringes til sit Hjem i Kongsvang, men døde næste Dags Eftermiddag.

Fader og Søn jordedes ovennævnte Dato i samme Grav.

I Følget, der ikke kunde rummes i Kapellet, saas bl. a. Fanedeputationer fra Smede- og Maskinarbejdernes Fagforening og fra D. L. F.s Afdelinger i Fredericia, Aarhus m. fl. Blandt de mange Kranse og Dekorationer, der dækkede de to Kister, var der signerede fra Lokomotivmandsforeningerne i Esbjerg, Aalborg, Viborg, Fredericia, Nyborg og Aarhus, De S. & M.s Fagforening, Aarhus, og Ths. Th. Cabroe og Co., Maskinarbejderne paa D. S. B.s Lokomotivværksted i Aarhus samt Ekstraarbejderne samme Sted.

Pastor Sølling talte smukt over de afdøde, og efter at Koncertsanger Alfred Steffensen havde sunget »Den store Mester kommer« bar Lokomotivførerne og Maskinarbejderne de to Kister til Graven.

Ved Graven bragte Lokomotivfører Aug. Andersen, Aarhus, den afdøde Kollega en sidste Hilsen og Tak for det gode Kammeratskab gennem de mange Aar og udtalte et Ære være hans Minde.

S.

JUBILÆUMS- OG FESTKASSEN FOR LOKOMOTIVFØRERE I 1. DISTRIKT

afholder sin aarlige Fest for Jubilarerne fra 1930 i Frederiksberg Selskabslokaler, Allégade 10, den 5. November d. A. Kl. 12,30 (Tog 24 til København).

Frokosten bestaar af Omelet med Champignons og koldt Bord med Øl og Snaps, Kaffe med Cognac og Likør m. m.

Prisen er 8 Kroner pr. Cuvert.

Man bedes paategne sig paa de i Afdelingerne fremlagte Lister, og for Pensionisters Vedkommende bedes sendt mig Meddelelse om Deltagelse under nedenstaaende Adresse inden 1. November d. A.

Paa Styrelsens Vegne

Rosenkilde Laursen,

Vigerslevs Allé 122, 2. Tlf. Valby 2065.

LANTERNEN

Lokomotivfyrbødernes selskabelige Forening »Lanternen« afholder Lørdag den 1. November Kl. 19,45 i Sommer's Selskabslokaler, Valdemarsgade 8, stor Aftenunderholdning, derefter Andespil og endelig Bal. Medlemmer, Venner og Bekjendte haver Adgang til Aftenunderholdningen. Billettes faas hos Bestyrelsen.

Bestyrelsen.

LOMMEBOGEN

Vi henleder Opmærksomheden paa, at der for Tiden paa Opholdsværelserne er henlagt Bestillingslister, hvorpaa de Lokomotivmænd, der ønsker den uundværlige Bog, kan paaføre deres Navn. Lommebogen er som sædvanlig ført à jour paa alle Omraader og er derfor en paalidelig Vejleder.

Sidste Aar var det os ikke muligt at levere alle de Bøger, der blev bestilt, efter at Bogen var udkommen, og af den Grund skal vi henstille til alle, for at de kan være sikre paa at faa Bogen, bestil den nu, inden Listerne inddrages.

For de Lokomotivmænd, der ønsker at føre et let overskueligt Regnskab over Kørepenge, Tjenestetid m. m., og for de Lokomotivmænd, der ønsker hurtigt Svar paa forekommende tjenstlige Spørgsmaal, er Lommehaandbogen den praktiske og let anvendelige Bog, der klarer de Spørgsmaal, og af den Grund bør den bestilles nu.

Bestil Bogen nu — bagefter er bagefter.

LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND
Uddeling af Understøttelse.

I Henhold til Hjælpefondens Vedtægter uddøles i December Md. d. A. Understøttelser i Portioner paa 50—100 Kr., der kan søges:

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

Ansøgningsskemaer udleveres fra 25. Oktober og maa senest være tilbagesendte den 15. November d. A. til Lokomotivmændenes Hjælpefond, Ny Vestergade 7, 3., København K.

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

Repræsentantskabel.

TAK

For den store Opmærksomhed, som blev mig til Del paa min Jubilæumsdag, takker jeg paa det hjerteligste.

F. K. Kristiansen,
Lkf., Gb.

En hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum. En særlig Tak til Lokomotivførerne og Lokomotivfyrbøderne, Aarhus H, for de smukke Gaver, som altid vil være mig et kært Minde.

Jac. Olsen, Lokomotivfører.
Aarhus H.

Min bedste Tak for den mod mig udviste Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag, paa hvilken jeg blev et kært Minde rigere.

C. C. Nielsen,
Lokomotivfører, Struer.



Optaget som ekstraordinære Medlemmer:

Pens. Lokomotivfører A. K. Knudsen, Nyborg.

Pens. Lokomotivfører P. J. Nielsen, København.



Lokomotivførerkredsen:

Slagelse: Formandens Navn og Adresse rettes til: C. A. Christensen, Sdr. Stationsvej 22, 1.

Lokomotivfyrbøderkredsen:

Korsør: Formandens Adresse rettes til: Nyvejs Forlængelse.

Viborg: Formandens Adresse rettes til Nørremøllevej.



Dødsfald.

Lokomotivfører R. J. J. Frederiksen, Aarhus H., den 24.—9.—30.



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

STØT VORE ANNONCØRER!

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. 21. Oktober.

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: Vigerslevallé ved Indgangen til Terrassen



Blomsterforretning

H. Dammenberg.

Blaagaardsgade 25

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erholder 10 pCt.

Varerne bringes overalt.

Istedgades Legetøjshus

A. M. Thuneby Istedgade 66

Specialitet: Dukker og Dukke-reparat. Stort Udvalg i Legetøj. Billige Priser.

Støt dansk Industri!

FORLANG

VILHELM LANGES

Cigarer og Cigarillos
Tobakker og Skraa

Leverandør til Lokomotivmændenes Feriehjem.



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.

TANDLÆGE

S. A. MARTENSEN

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10-8 og 6-7

Lørdag 10-2

Telf. Vester 3330.

Engbave Plads

Ny Ravnsborg

V. Fælledvej 82 - Tlf. 10718

anbefaler sine

Selskabs- og Foreningslokaler

Køb danske Varer!

HARALD HANSEN

AKTIESELSKAB

AMAGERTORV 11

Damekonfektion,

færdige og efter Maal. • • •

• • • Imprægnerede Frakker.

Kun mod Rekvisition.

Tlf. Byen 3537.

Lagertid 9—5½.

Herre- og Dreng-Klæder uden Udbetaling

til Statens og Komm. Funkt., ellers fra 20 Kr. Udbetaling.

Altid 1500 Stk. Konfektion paa Lager.

1. Kl. Herrekonfektion og Skræderi

Nr. Farimagsgade 68-70.

— Husk, og glem ikke, det er den høje Stue. —

Frakker og Smokings udlejes

Avertér i Dansk Lokomotiv Tidende.

Tilbud til Tjenestemænd!

Som sædvanlig faar De Konto paa 1. Kl.s Herre- og Dameskræderi.

Herre- og Damekonfektion til Lagerpris.

Kjoler, Børnetøj, Vinterfrakker og Ulsters. Ratebetaling med og uden Udbetaling.

Skrædermester I. V. Jensen, Gl. Kongevej 135 B.

Vester 46 10.

Vester 46 10.