



30. Aargang N^o. 7.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. April 1930.

NORMERINGSLOVEN

Vi har et Par Gange før beskæftiget os med Normeringsloven eller rettere med Normeringslovforslaget, og derigennem har Medlemmerne faaet Oplysning om, hvad Foreningen har foretaget sig i det Spørgsmaal. Nu er Normeringsloven færdig for denne Gang, og det lykkedes ikke Organisationen at gennemføre sit Ønske om at faa opfyldt den saa ofte omtalte Overenskomst af 1926. Af den Betænkning, Folketingets Lønningsudvalg har afgivet over Normeringslovforslaget, kan man ganske kort læse sig til Resultatet af Udvalgets Arbejde med Hensyn til det af os rejste Spørgsmaal, idet der staar, at dette Spørgsmaal er henvist til den nedsatte Lønningskommissions Behandling.

Vi har tidligere sagt, at vi ikke kan se, at Lønningskommissionen har det bitterste med denne Sag at gøre, og det Standpunkt staar vi paa endnu hvad angaar den formelle Side af Sagen, thi der kan naturligvis ingen Tvivl være om, at en Kontrakt, der er sluttet, maa overholdes. Lønningskommissionen kan som Følge heraf ikke beskæftige sig med dette Spørgsmaal, men hvad skal Kommissionen da beskæftige sig med? spørger flere Medlemmer os, som ikke kan forstaa Situationen, og det kan ikke nægtes, det maa være vanskeligt at forstaa, at der skal et saadant Krumspring til, som at Sagen skal gennem denne Skærsild.

Naar man spørger, skal vi ogsaa gøre et Forsøg paa at svare, hvad vi tror, Hensigten er med dette, thi selvfølgelig er det ikke fortalt os med rene Ord, til hvad Nytte Sagen skal den Omvej. Men inden vi skrider til at fortælle, hvad

vi tænker herom, skal vi gøre et Par Bemærkninger om, hvad vi har erfaret om Behandlingen af Spørgsmaalet, forinden man naaede at afgive Betænkning. Efter at Organisationens Repræsentanter ved adskillige Henvendelser paa kompetente Steder havde faaet Forstaaelsen af, at man ikke kom nogen Vej paa den Maade, det var som Overenskomsten af 1926 var svædt ud, skrev vi vor Artikel om Sagen, og den bragte jo lidt Røre, ikke alene i Dagspressen, men ogsaa paa Rigsdagen, og det var dette sidste vi havde til Formaal. Det første var en Bivirkning som man meget let kunde have undgaaet, men saadan føjede det sig ikke, hvad vi i hvert Fald var uskyldige i. Som sagt, vor Artikel havde den tilsigtede Virkning paa Rigsdagen, hvor Spørgsmaalet blev behandlet meget indgaaende, og inden for Socialdemokratiet var man ikke begejstret for den Maade, Sagen var blevet behandlet paa — og det kan vel med Sandhed siges, at man heller ikke endnu synes der er noget at raabe Hurra for. Og det kan vi underskrive, Sagens Behandling er ikke just flatterende for den eller dem der har været førende.

Nu er Sagen henvist til Lønningskommissionen, der har vi ment, den intet havde at gøre, men vi maa tage Situationen, som den til enhver Tid er og de Vilkaar hvorunder det bydes os at arbejde. Derfor er vi nødt til for Lønningskommissionen at redegøre paa bedst mulige Maade for Sagen. Og det vil selvfølgelig ogsaa ske. Da det principielle Spørgsmaal, hvorvidt en Overenskomst skal holdes eller ej, ikke kan afgøres paa anden Maade end den der er gældende efter almindelig borgerlig Moral,

foreligger det ikke, men hvad da? Der er forskelligt der tyder paa, at man ved de Beregninger, der skal anstilles over hvormange Lokomotivførere der er Brug for ved de danske Statsbaner, vil søge at komme saa langt ned med Antallet som muligt, og det vil maaske kunne betyde, at man vil knæsatte den fra 1911—12 og de Aar deromkring, kendte Metode i meget udstrakt Grad at anvende Lokomotivfyrbødere som Lokomotivførere. Hvis det ikke er noget saadant, der skal forberedes i Lønningsskommissionen, og lyses i Kuld og Køn, saa véd vi ikke, hvad Meningen er. Afløsningsprocenten er et meget yndet Emne, naar der tales om vort Krav. Vi nærer imidlertid ingen Ængstelse for denne Sags Gang gennem Kommissionen, den er baade ren og god nok og skal nok holde til et hvilket som helst stort Efter-syn.

Vi gaar nemlig ud fra som givet, at Lokomotivførertjenesten som hidtil væsentlig skal udføres af Lokomotivførere, og at det ikke er Hensigten at vende tilbage til Tilstande, vi forlængst har forladt — ogsaa efter Aftale med en daværende Minister for offentlige Arbejder.

Imidlertid føler vi os overbevist om, at Overenskomsten nok skal blive ført ud i Livet, det vilde da ogsaa være utænkeligt, at den nu siddende Regering ikke vilde respektere en mellem Administration, Regering, Rigsdag og Tjenestemænd indgaaet Overenskomst.

INDBYDELSE TIL ET 7 DAGES FERIEKURSUS PAA FORENINGENS FERIEHJEM.

Vi henleder Opmærksomheden paa det af Foreningen den 27. Marts d. A. udsendte Cirkulære der gengives nedenfor.

Paa Foreningens sidst afholdte Kongres henstilledes det til Hovedbestyrelsen at arrangere et oplysende Kursus for D. L. F.'s Medlemmer over Emner som Organisations- og Samfundslære samt andre økonomiske og sociale Spørgsmaal.

Som det vil ses af det i Dansk Lokomotiv Tidende optrykte Referat af sidste Hovedbestyrelsesmøde, har Hovedbestyrelsen behandlet Sagen og vedtaget at søge arrangere et 7 Dages Studieophold paa vort Feriehus, men kun under den Forudsætning, at der melder sig 24 Deltagere.

For saa vidt det fornødne Antal Deltagere

melder sig, vil Studiekursus'et blive afholdt i Dagene fra den 21. til den 27. Maj d. A., saaledes at Deltagerne førstnævnte Dato møder i Kalundborg Kl. 16—16,30 (Forbindelsen fra Jylland henholdsvis Sjælland), og sidstnævnte Dags Eftermiddag afrejser.

Der vil blive oprettet 2 Studiekredse, en i praktisk Tillidsmandsvirksomhed og en i Samfundslære, hver af Studiekredsene, der kommer til at bestaa af 12 Deltagere, faar sin Leder, og under Studiekredsens Arbejde stilles der Deltagerne Opgaver, som de personlig skal løse. Desuden vil der blive afholdt en Del Foredrag, nemlig:

- 1) Bibliotek- og Studiekredsvirksomhed.
- 2) Personaleuddannelse.
- 3) Statstjenstemandsstillingen.
- 4) Mødeteknik.
- 5) Kommunestyre.
- 6) Arbejdersdigtning.
- 7) Personalets Retsstilling.
- 8) Statsstyre.

Deltagerne vil i Studietiden faa gratis Ophold paa Feriehuset, men maa selv sørge for Tjenestefrihed.

Medlemmer, som i Henhold til foranstaaende ønsker at deltage i det omtalte Kursus, bedes fremsende skriftlig Anmeldelse, der *senest den 15. April om Morgen* maa være Foreningens Kontor i Hænde.

Det bemærkes, at Tillidsmænd fortrinsvis vil komme i Betragtning.

Man forbeholder sig at fordele de enkelte Deltagere i de to Studiekredse, men anmoder om, at der i hver enkelt Anmeldelse anføres, i hvilken Studiekreds det paagældende Medlem helst ønsker at deltage.

Det er jo første Gang Foreningen har planlagt et saadant Oplysningsarbejde, og det er som anført sket paa Kongressens Tilskyndelse. Da der paa Kongressen syntes at være stærk Stemning for Oprettelse af Kursus, føler vi os overbevist om, at der længe forinden den fastsatte Tidsfrist vil være indløbet Anmeldelse af et tilstrækkeligt Antal Deltagere.

Et lignende Arbejde har Dansk Jernbaneforbund iværksat i de sidste Aar paa særdeles tilfredsstillende Maade, og det er vort Haab, at det ogsaa maa lykkes os at faa gennemført vort Program paa bedste Maade til Ære for vor Organisation og til Gavn og Glæde for vore Medlemmer.

SKRIVELSER OG SVAR

GODTGØRELSE FOR AFSAVN AF FRIDAGE.

Foreningen har siden Personalindskrænkningerne i 1927—28 været klar over, at den tilstedeværende Styrke af Lokomotivpersonale var for lille, og at det som Følge deraf vilde komme til at knibe med at give Personalet de det tilkommende Feriedage og Fridage. Med Hensyn til disse sidste har Generaldirektoratet i Skrivelse af ¹¹/₁₀ d. A. (L. S. 932) meddelt Foreningen, at Begrebet »Aar« for saa vidt angaar Tjenestemandens Ret til at faa mindst 52 Fridage aarlig refererer sig til Driftsaaret, 1. April—31. Marts. Man er derhos bekendt med, at Distrikterne endvidere inddeler Fridagene kvartalsvis, nemlig ikke under 13 Fridage pr. Kvartal. Imidlertid har der vist sig Vanskeligheder, idet 1. Distrikt ikke vil godkende, at de i Ordre Serie A. 19 omtalte 52 Fridage skal falde i Tidsrummet 1. April—31. Marts. Distriktet mener nemlig, at »Aaret«, naar det drejer sig om Fridage, kan udgøre 14 Maaneder. Man skal saaledes tillade sig at forelægge Generaldirektoratet en Sag omhandlende 2 Lokomotivfyrbøder i Gedser, V. Jensen (765) og Th. Jensen (898), hvis Fridage i det forløbne Driftsaar har været fordelt saaledes:

V. Jensen.	Th. Jensen.
April 1 - 6 - 18	3 - 8 - 15 - 19 - 27
Maj 4 - 13 - 16 - 21	4 - 14 - 17 - 28
Juni 4 - 8 - 14 - 25 - 28	6 - 13 - 18 - 14 - 29
ialt 12 i April Kvartal	ialt 14 i April Kvartal
Juli 4 - 11 - 21 - 27	10 - 18 - 25
August 2 - 8 - 16 - 22 - 29	9 - 18 - 24 - 31
September... 2 - 10 - 22 - 28	7 - 19 - 23 - 28
ialt 13 i Juli Kvartal.	ialt 11 i Juli Kvartal.
Oktober..... 5 - 22 - 28	9 - 12 - 23 - 29
November... 4 - 16 - 23	15 - 21 - 24
December.. 1 - 8 - 14 - 21 - 28	2 - 9 - 16 - 24 - 31
ialt 11 i Okt. Kvartal	ialt 12 i Okt. Kvartal.
Januar.. 3 - 10 - 27	5 - 11 - 20 - 28
Februar. 10 - 16 - 24	3 - 8 - 22
Marts... 3 - 18 - 23 - 28 - 29	4 - 16 - 22 - 31
ialt 11 i Jan. Kvartal	ialt 11 i Jan. Kvartal.

Lokomotivfyrbøder V. Jensen mangler saaledes 1 Fridag i April Kvartal 1928 og 2 Fridage i hvert af Kvartalerne Oktober 1928 og Januar 1929. Lokomotivfyrbøder Th. Jensen mangler 2 Fridage i Juli Kvartal 1928, 1 Fridag i Oktober Kvartal s. A. og 2 Fridage i Januar Kvartal 1929. Der skulde herefter tilkomme hver af de paagældende Betaling for Afsavn af 5 Fridage, men Distriktet har nægtet at anviser de omhandlede Beløb til Udbetaling, idet det inden Udgangen af indeværende Maaned vil erstatte de manglende Fridage med andre Fridage.

Noget saadant kan Foreningen ikke tiltræde, fordi det udtrykkelig er bestemt, at Fridagenes Antal ikke maa være under 52 aarlig, eventuel Udligning af mistede eller manglende Fridage maa finde Sted inden for det paagældende Aar.

Medens der i Ordre Serie A. 19 tales om Erstatning for Fridage, som paa Grund af indtrufne uforudsete Omstændigheder ganske undtagelsesvis indrages, drejer det i nærværende Skrivelse omtalte

Forhold sig om en systematisk Inddragelse af Fridage hele Aaret igennem. Lokomotivfyrbøder V. Jensen mangler en Fridag i hver af Maanederne April, Oktober, November, Januar og Februar Lokomotivfyrbøder Th. Jensen mangler 1 Fridag i hver af Maanederne Juli, August, November, Februar og Marts. Dette vil altsaa sige, at de saaledes mistede Fridage forlængst skulde have været godtgjort ved Udbetaling af den derfor fastsatte Godtgørelse.

Foreningen finder det mærkeligt, at 1. Distrikt, tiltrods for at det maa være fuldstændig paa det rene med, at Bestemmelsen om Fridagstildeling er i allerhøjeste Grad tilsidesat, ikke har bragt denne Sag i Orden, og man tillader sig at forvente, at Generaldirektoratet vil give Sagen en hurtig Behandling, om hvis Resultat man tillader sig at imødesee Svar snarest.

I Anledning af, at Foreningen i Skrivelse af 23. Maj d. A., J. Nr. 1871, har besværet sig over den af 1. Distrikt fulgte Fremgangsmaade ved Tildeling af Erstatning for mistede Fridage til Lokomotivpersonale uden for Tur, samt anmodet om en Afgørelse af Spørgsmaalet om Erstatning for 5 mistede Fridage i Driftsaaret 1928—29 til hver af Lokomotivfyrbøderne V. Jensen (765) og T. Jensen (898), begge i Gjedsen, skal man herved meddele, at da det foreliggende Tilfælde skyldes særlige Aarsager, som næppe kan ventes at ville gentage sig, har man ikke fundet sig foranlediget til at foretage videre med Hensyn til Fastsættelsen af almindelige Regler, hvorimod man under Hensyn til de ved den stedfundne Undersøgelse oplyste nærmere Omstændigheder har ment at kunne yde hver af de paagældende Godtgørelse for mistede Fridage for saa vidt angaar det Antal Fridage — for førstnævntes Vedkommende 5, for sidstnævntes Vedkommende 4 — der i vedkommende Driftsaar manglede i 52.

Det tilføjes, at Vederlagene vil blive udbetalt i den nærmeste Fremtid.

Med Henviisning til Foreningens Skrivelse af ²³/₁₀ d. A. (1871) samt til Generaldirektoratets Svarskrivelse af ¹¹/₁₀ d. A. (L. S. 4808) skal man høfligst tillade sig at forespørge, hvorfor Lokomotivfyrbøder Th. Jensen ikke faar Godtgørelse for 5 mistede Fridage; men kun for 4?

Den paagældende har, som af Foreningen meddelt, haft

11 Fridage i Juli Kvartal 1928
12 — - Okt. — —
11 — - Januar — 1929

og da der findes Distriktmeddelelser for, at dersom der ikke falder 13 Fridage i Kvartalet, kan der for Kvartalets sidste Maaned opføres 1 mistet Fridag, har Foreningen hævdet, at Lokomotivfyrbøder Th. Jensen (saavel som den i samme Skrivelse omtalte Lokomotivfyrbøder V. Jensen (765)), har mistet 5 Fridage.

Medens Generaldirektoratet har imødekommet Foreningens Henstilling for saa vidt angaar Lokomotivfører V. Jensen, har det kun villet yde Th. Jensen

Erstatning for 4 mistede Fridage, og da Foreningen ikke kan se Motiveringen hertil, tillader man sig som anført at forespørge om Aarsagen.

Forventende æret Svar snarest.

... Man har efter Omstændighederne ment at kunne imødekomme Foreningen derved, at den i Øjeblikket kun for en Del af Personalet gældende Praxis, hvorefter Opgørelsen af Fridage finder Sted pr. Kvartal, fremtidig gøres almindeligt gældende, hvilket vil medføre, at det Antal Fridage, der ved Udgangen af et Kvartal mangler i 13, vil være at erstatte med Penge, saafremt de ikke kan godtgøres med Fridage senest 2 Maaneder efter Inddragelsen, jfr. Ordre A 19, eller — for ikke tildelte Fridages Vedkommende — 2 Maaneder efter Kvartalets Udløb.

I Overensstemmelse hermed har man foranlediget, at der ydes den i Skrivelse til Foreningen af 14. Oktober f. A., J. Nr. L. S. 4808, omhandlede Lokomotivfyrbøder i Gjedser Th. Jensen (898) Godtgørelse for yderligere en mistet Fridag i afvigte Driftsaar, saaledes at der som af Foreningen ønsket udbetales ham Godtgørelse for i alt 5 mistede Fridage i bemeldte Aar.

ANG. SÆDER PAA LOKOMOTIVERNE.

Dansk Lokomotivmands Forening har tidligere ved Skrivelser til Generaldirektoratets Maskinafdeling beskæftiget sig med Spørgsmaalet om Sæderne paa Lokomotiverne. Man maa erkende, at Maskinafdelingen har indset, at der var Anledning til Forandringer i Retning af Forbedring, hvorfor der ogsaa er sket visse Forandringer med Hensyn til ommeldte Sæder.

Imidlertid er Forholdet det, at Sæderne trods de skete Forandringer vedblivende har været Aarsag til Utilfredshed, og da en betydelig Del af Personalet er lidende af Mavesygdomme, Hæmorroider og andre Tarmsygdomme opstaaet netop paa Grund af de Forhold, hvorunder Lokomotivpersonalet maa udføre dets Tjeneste, har Spørgsmaalet om Sædernes Stopning givet mangan Lokomotivmand Anledning til selvstændige Eksperimenter.

Foreningen har som et Resultat af disse Forsøg faaet forelagt en bestemt Form for Sæde, og da dette Sæde har været i daglig Brug mere end et Aar, uden at det har givet Anledning til Utilfredshed tværtimod har vakt udelt Glæde blandt det Personale, som gør Tjeneste paa det Lokomotiv, hvor paagældende Sæde har været prøvet, har Foreningen fremskaffet en Tegning samt Eksemplarer af de i oft-nævnte Sæde anvendte Fjedre.

Idet man hoslagt tilstiller Herr Maskinchefen nævnte Tegning og Prøvefjedre, tillader man sig ud fra Maskinafdelingens ovenforomtalte Forstaaelse af hele dette Spørgsmaals Betydning for Lokomotivpersonalet — at ansøge om velvilligst at ville imødekomme Foreningens Anmodning om Ændring af Lokomotivernes Sæder derhen, at samtlige Sæder indrettes med Fjedre som angivet paa hoslagte Tegning.

Man tillader sig at forvente Herr Maskinchefens Velvillie og Fortaaelse for dette Spørgsmaals Betyd-

ning for Personalet og udbeder sig Svar snarest belejligh. —

Under Henvisning til Foreningens Skrivelse af 6. Februar d. A. (Nr. 1660) vedrørende Sæderne paa Lokomotiverne skal man meddele, at Centralværkstedet i Kjøbenhavn nu har fremstillet et Sæde, som formenes at byde den samme Bekvemmelighed som det af Foreningen foreslaaede Sæde i Forbindelse med en større Holdbarhed.

Et saadant Sæde vil forsøgsvis blive anbragt paa nogle af de under 1. Distrikt henhørende Lokomotiver.

I Anledning af Foreningens Skrivelse af 21. f. M. J. Nr. 1711 meddeles, at de nye Prøvesæder til Lokomotiv-Førerhuse er henholdsvis vil blive anbragt i de nedennævnte Loko, nemlig

Loko P 908 og 911 samt

— D 835 og 836

De 3 førstnævnte Maskiner er udgaaet fra Centralværkstedet i Kjøbenhavn, den sidste vil udgaa en af de sidste Dage af indeværende Maaned.

Med Henvisning til Foreningens Skrivelser af 6. Februar 1928 Jr. Nr. 1660 og 21. Maj s. A. Jr. Nr. 1711 samt henvisende til Meskinafdelingens Skrivelse af 1. Maj 1928 Jr. Nr. M. 988 tillader man sig høfligst at forespørge, om man kan forvente Sæder som de, der nu i ca. 1½ Aar har været anvendt til Forsøg, indført paa samtlige Lokomotiver.

Imødesende Maskinchefens ærede Svar.

Under Henvisning til Foreningens Skrivelse af 7. ds. (Nr. 1991) meddeles, at de polstrede Klapsæder i Lokotivernes Førerhuse efterhaanden ved Fornyelser vil blive ændret i Overensstemmelse med de paa Lokomotiverne Litra P Nr. 908 og 911 samt Loko Litra D Nr. 835 og 836 anbragte Prøvesæder.

Samtidig skal man under Henvisning til Skrivelse herfra af 15. Januar d. A. (M. 5102) meddele, at man, saafremt der ikke i Løbet af de nærmeste Dage rejses Indvending herimod fra Foreningens Side, vil give Værkstederne Ordre til at flytte Sæderne i begge Sider af Førerhuset paa Lokomotiver Litra P ca. 100 mm nærmere ind imod Maskinens Midte, saaledes som dette forsøgsvis er udført paa Loko Litra P Nr. 902 og 906.

Man har modtaget Herr Maskinchefens Skrivelse af 19. December f. A. J. Nr. M. 8394 vedrørende Lokomotivernes Sæder og skal med Henvisning til Foreningens Skrivelse af 21/2 28 (1711) endnu en Gang udtale sin Tak for den i nærværende Sag viste Forstaaelse af de Vilkaar, hvorunder Lokomotivpersonalet maa udføre dets Tjeneste.

Man tillader sig imidlertid at gøre opmærksom paa, at det sikkert beror paa en Misforstaaelse, naar der i den os nu tilstillede Skrivelse om en endelig Ændring af fornævnte Sæder er anført Ordet »Klapp-sæder« thi der forefindes jo ved Statsbanerne et betydeligt Antal Lokomotiver, som ikke har Klapp-sæ-

der, eksempelvis de meget anvendte Lokomotivtyper C. og K. Foreningens Skrivelse af 2/2 28 (1660) omhandlede da ogsaa Lokomotivsæderne i Almindelighed, idet man bl. a. skrev saaledes:

„..... tillader man sig at ansøge om velvilligst at vilde imødekomme Foreningens Anmodning om Ændring af Lokomotivernes Sæder derhen, at samtlige Sæder indrettes med Fjedre, som angivet paa hoslagte Tegning«.

I Overensstemmelse hermed udtaler Maskinafdelingens Skrivelse af 1/6 28 (M 988) sig da ogsaa kun om Sæderne paa Lokomotiverne.

Idet man gør opmærksom herpaa tillader man sig derfor at forvente, at den foran omtalte Forbedring vin blive indført paa samtlige Lokomotiver.

For saa vidt angaar Spørgsmaalet om at flytte Sæderne paa Lokomotiv Litra P. ca. 100 mm. nærmere ind mod Maskinens Midte er Foreningen indforstaaet med, at denne Foranstaltning gennemføres paa samtlige Lokomotiver af nævnte Litra, men tillader sig tillige at andrage om, at den samme Foranstaltning træffes for saa vidt angaar Sædernes Placering paa de ombyggede D. Maskiner, hvor Forholdene er lige saa vanskelige, som af Foreningen beskrevet med Hensyn til P. Maskinerne.

Under Henvisning til Foreningens Skrivelse af 4. Januar d. A. (Nr. 2005) meddeles, at man efter Omstændighederne kan gaa ind paa efterhaanden ved Fornyelser at ændre Sæderne i Førerhuset ogsaa paa Lokomotiver Litra K, C og A i Lighed med de i Skrivelse herfra af 19. December f. A. (M. 8394) omhandlede Klapsæder.

Endvidere vil man foranledige, at Sæderne paa de ombyggede Lokomotiver Litra D efterhaanden flyttes ca. 100 mm nærmere ind imod Maskinens Midte paa samme Maade, som dette udføres ved Lokomotiver Litra P.

ØSTRIGSKE FORBUNDSBANERS NYE HURTIGTOGSLOKOMOTIVER

I Lokomotiv-Tidende Nr. 11 1929 er omtalt, at de østrigske Forbundsbaner har anskaffet nye Hurtigtogslokomotiver for Hovedbaner. Paa Lokomotivfabrikken *Sigl* i Wiener-Neustadt er bygget et 1D2 Trilling-Lokomotiv, og paa Lokomotivfabrikken *Floridsdorf*, Wien, er bygget et 1D2-Tvilling-Lokomotiv. Af disse omtaltes det sidstnævnte; i det efterfølgende bringer vi nogle Oplysninger om Trilling-Lokomotivet.

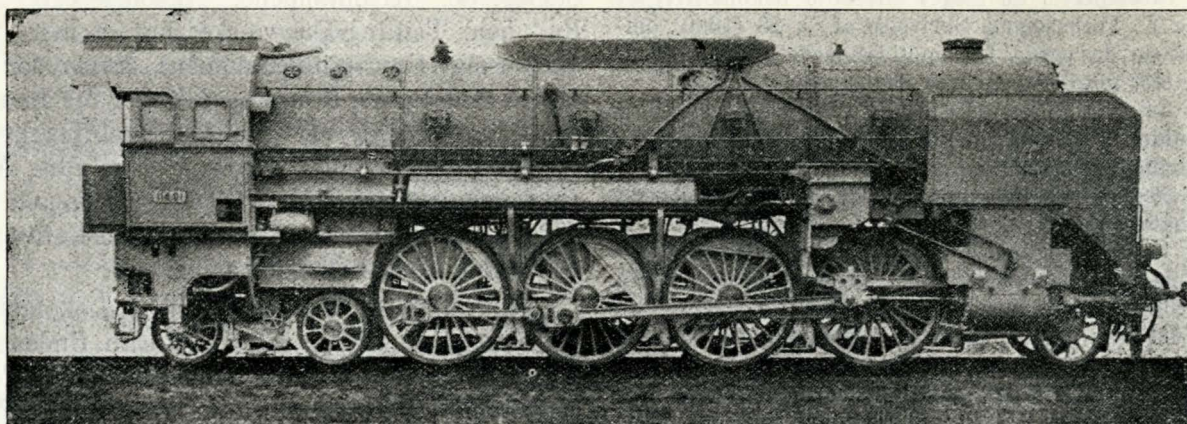
Om Tvilling- eller Trilling-Lokomotivet i Almindelighed er bedst egnet, er et Spørgsmaal som endnu ikke har fundet sin Afgørelse. Trilling Anordningen har flere Fordele, men bringer ogsaa Ulemper med sig. Med Trilling-Drivværket opnaas en bedre Fordeling af Stempeltrykkene og dermed en mindre Anstrængelse af

Stængerne, Krumtappene, Akselkasserne og Raummen. Trilling-Drivværket har et mere regelmæssigt Omdrejningsmoment, frembyder et større Antal gode Krumtapstillinger for Igangsætning og giver en stor Igangsætningskraft og samtidig en rolig Gang med mindre Anstrængelse af Banelegemet. Men til Gengæld er Tvilling-Lokomotivet billigere at anskaffe og vedligeholde og nemmere at betjene.

Figuren viser det nye Trilling-Lokomotiv. Akselanordningen er 1 D 2. Foran findes en Krauss-Helmholts Truck, som tillader en Forskydning i Sideretning paa 2×70 mm. Paa lige Bane holdes Trucken i rette Stilling ved Hjælp af Bladfjedre. Den bageste Truck har en fast Drejetap over den forreste Aksel, og over den bageste Aksel findes en Bladfederanordning for Truckens Ligeløb. Det forreste koblede Hjulsæt har 33 mm Sideforskydning; det andet og tredje koblede Hjulsæt er fast, deraf har det bageste Hjulsæt 10 mm svagere Hjulkranse, medens det fjerde koblede Hjulsæt har 20 mm Sideforskydning.

Rammen er fremstillet af 34 mm Staalplader, som er forbundne med Tværafstivninger og foran med Cylinderblokken. Fjedrene paa de fem forreste Hjulsæt har sin Plads over Akselkassen og forbundne med Balancer. Fjedrene er paa den forreste Truck 900 mm lange med 11 Fjederblade, og paa de koblede Hjul 1100 mm lange med 14 Fjederblade. Fjederbladenes Dimensioner er 120×12 mm. Den bageste Truck er udrustet med en Fjeder paa hver Side, bestaaende af 24 Fjederblade; disse Fjedre optager Vægten af Hovedrammen og hviler paa Truck-Akselkasserne, saaledes at Truckrammen ikke belastes af Hovedrammens Vægt.

Kedlen har en 26,60 mm lang og 17,80 mm bred Fyrkasse med et Ristearreal af 4,73 m². Rundkedlen bestaar af to cylindriske Kedelbælter, fremstillet af 21 mm svære Staalplader, hvoraf det forreste har en indvendig Diameter af 1960 mm. 38 Stk. 143/135 mm Overhederrør og 150 Stk. 57/52 mm Flammerør giver en Hedeflade af 243 m², og Fyrkassen en Hedeflade af 18,6 m², tilsammen 261,6 m² Hedeflade. Den 98,5 m² store Overhedeflade er beregnet til en Dampoverhedning til 400 Grader. Gennem en højtliggende Hovedafspærringsventil ledes Kedeldamp til et Dampfordelingsstykke som sidder nemt tilgængeligt i en passende Højde paa Kedeldørpladens venstre Side.



Østrigske Forbundsbaners 1 D 2 Trilling-Lokomotiv.

Cylinderdiameter	3 × 350 mm	Fordampningshedeflade	261,6 m ²
Slaglængde	720 mm	Overhedeflade	98,5 m ²
Drivhjulsdiameter	1900 mm	Kedeltryk	15 at
Løbehjulsdiameter	1000 mm	Adhæsionsvægt	72 t
Fast Hjulafstand	2070 mm	Tomvægt	108 t
Samlet Hjulafstand	12630 mm	Tjenestevægt	118 t
Risteflade	4,73 m ²	Maksimalhastighed	110 km/Tim.

De udvendige Dampcylindre ligger vandret og virker med en 4 m lang Drivstang paa det tredje koblede Hjulsæt, medens den indvendige Cylinder ligger skraa og virker med den 2,3 m lange Drivstang paa den anden koblede Aksel. Drivstængerne og de hulborede Stempelstænger er fremstillet af Specialstaal. Maskinen er udrustet med *Lentz* Ventilstyring. Ventilkasserne, som er af samme Model, er for at indskrænke de skadelige Rum til det mindst mulige anbragt saa nær Stempelløbefladen, som Forholdene tillader. Indstrømnings- og Udstrømningsventilernes Diameter er henholdsvis 180 og 200 mm. Styringen giver i Fremkørsel en Fyldning paa 82 Procent og 73 Procent i Bakkørsel. Ventilernes største Løftehøjde er 35 mm.

Lokomotivet er udrustet med Trykluftbremse. De koblede Hjul bremses med to lodret anbragte 350 mm Bremsecylindre og én Bremseklods paa hvert Hjul. Den bageste Truck bremses med en vandret siddende 325 mm Bremsecylinder. Med en Hjælpebremseventil kan Bremsecylindertrykket forøjes fra 4 at til 6 at. Ved 4 at Bremsetryk i Cylinderen bremses med et Bremseklodstryk af 83 t = 70 Procent af Tjenestevægten; ved 6 at Tryk stiger Bremseklodstrykket til 113 t = 95,5 Procent af Tjenestevægten.

Til Smøring af Cylindre og Ventilkasser

findes en *Friedmanns* Smørepumpe med 20 Smørerør. Aksellejerne smøres med en *Friedmanns F. S. A.* Smørepumpe med 18 Smørerør. Til Smøring af Akselgafler, Balancer, Truck-Drejetappe, Fjederstifter, samt til Reservesmøring af Aksellejerne findes paa Rundkedlen anbragt 10 Smørekopper med 4 Smørerør hver. Lokomotivets Belysning er turbo-elektrisk. Tenderen er en 4-akslet Standard-Tender med en Kapacitet af 27 m³ Vand og 8 t Kul.

F. Spøer.

DEN HØJE DANSKE ARBEJDSLØN!

Da Forretningsudvalgene for De samvirkende Fagforbund og Dansk Arbejdsgiverforening den 31. Oktober 1928 traf den bekendte Aftale, der dels sigtede paa at forlænge de bestaaende Overenskomster uden Opsigelse og dels at foretage Undersøgelse af, om det maatte være muligt at bortrydde de Hindringer, som for Tiden gør sig gældende for Tilvejebringelsen af fleraarige Overenskomster, var dette i og for sig en naturlig Reaktion overfor den aarlig tilbagevendende Overenskomstsituation. De økonomiske Forhold har efterhaanden fæstnet sig paa en saadan Maade, at den Uro og Usikkerhed for Erhvervslivet og for Arbejderne, som de kortvarige Overenskomster affødte, maatte søges formindsket gennem Overenskomster, løbende over et længere Tidsrum. Spørgsmaalet her maatte kun blive, paa hvilket øjeblikkeligt Basis man kunde tilvejebringe saadanne, og hvad Overenskomsterne kom til at indeholde. For Arbejdernes Ved-

kommende maa Tilslutningen til Tanken om Gennemførelse af fleraarige Overenskomster bl. a. være afhængig af, at Feriespørgsmaalet, d. v. s. Ferie med Løn, bliver løst paa en tilfredsstillende Maade, medens Arbejdsgiverne i særlig Grad synes at have Interesser i selve Lønsørgsmaalet. Deres Mening er vel nærmest den, at Arbejderne til Gengæld for fleraarige Overenskomster skal indgaa paa passende Reduktioner.

Arbejdet i det af 31. Oktober-Aftalen affødte Udvalg, der bestaar af de to Hovedorganisationers Forretningsudvalg, har endnu ikke ført til noget Resultat med Hensyn til fleraarige Overenskomster. Foreløbig er der indsamlet en Del Materiale til Belysning af Lønsørgsmaalet i de forskellige Lande, Feriespørgsmaalet m. m., et Materiale, om hvis Paalidelighed der ikke er og maaske næppe bliver Enighed mellem Parterne. Vi maa vel derfor foreløbig være indstillet paa de periodiske Overenskomstsituationer, og en saadan er vi jo allerede nu midt oppe i; Overenskomst-opsigelserne omfatter denne Gang ca. 70,000 Arbejdere

Det er dog ikke uden Betydning til Bedømmelse af Situationen, at enkelte Fag, f. Eks. Malere og Skotøjsarbejdere, fornyede deres Overenskomster i al Stilhed, medens de københavnske Typografer, der havde varslet Strejke, ved en Urafstemning tiltraadte et af Forligsinstitutionen stillet Mæglingforslag, selv om det var med en kneben Majoritet. Her er det iøvrigt interessant, at man er indgaaet paa en 3-aarig Overenskomst. Derimod synes der paa det Tidspunkt, da nærværende skrives, at være visse Vanskeligheder med at faa Overenskomstforholdet bragt i Orden for Jernindustriens Kvinder, og hvad der særlig indebærer Mulighed for en akut Overenskomstsituation, er Dansk Arbejdsmandsforbunds Opsigelse af en Række Overenskomster, hvoraf særlig den vedrørende Entreprenørfaget synes at have Vanskeligheder for at komme i Orden, hvortil kommer den langvarige Konflikt ved Lillebæltsbroen.

Imidlertid er det vor Opfattelse, at naar Bestræbelserne for at gennemføre fleraarige Overenskomster i al Almindelighed hidtil har været resultatløse, skyldes det ikke alene lave Arbejdsmands- og Kvindelønninger eller Lønsørgsmaalet som Helhed, men Vanskelighederne forøges derigennem, at det bestaaende Overenskomstsystem i stor Udstrækning er uegnet til at danne Grundlag for fleraarige Overenskomster, og det bliver sikkert nødvendigt, hvis virkeligt det skal blive muligt at vende tilbage til Førkrigstidens Overenskomsterterminer, at tage hele dette Spørgsmaal op fra Bund.

Vi tænker her paa Nødvendigheden af at gennemføre lignende Overenskomstprincipper, som er gældende i Jernindustrien.

En saadan Omlægning af Overenskomstsystemerne vil imidlertid næppe kunne ske paa et Tidspunkt, hvor Overenskomsterne er opsagte, og hvor Situationen altid er noget stemningsbetonet, og Spørgsmaalet bliver da dette, om Parterne i Øjeblikket, følgende de gamle Metoder, vil være i Stand til at opnaa Enighed. At det vilde være til Gavn for de øgede

Beskæftigelsesmuligheder indenfor Industrien, om Arbejdshfreden kunde bevares, kan der næppe herske delte Meninger om.

Hvad der iøvrigt bidrager til baade at vanskeliggøre et fredeligt Forløb af de aarlige Overenskomstsituationer og at fastlægge Retningslinierne for Fremtiden, er uden Tvivl den Omstændighed, at Fagbevægelsen stadig bevarer sin Opdeling efter nærmest haandværksmæssige Linier, saaledes at de enkelte Organisationer hver for sig kører op paa sin Linie uden indbyrdes Samarbejde og gennem forskellige Beslutninger skaber Vanskeligheder for at kunne slutte Overenskomst. Vi vil i saa Henseende ganske se bort fra den Fremgangsmaade fra enkelte Organisationers Side, som man før har været Vidne til, nemlig at disse ved at lægge sig bag ved de større Organisationer og ved at undlade at slutte Overenskomst sammen med disse, søger at erholde en Ekstragevinst.

Men frembyder der sig saaledes for Fagbevægelsen som Følge af dens Struktur Vanskeligheder for at kunne manøvrere i de store Overenskomstsituationer samt for at præge den Udvikling, der finder Sted indenfor Industrien, saa forøges disse Vanskeligheder gennem den Omstændighed, at dansk Industrivirksomhed er saa overordentlig uensartet og dens rent bedriftsmæssige Metoder saa højt forskellige. De store moderne og rationaliserede Virksomheder, der er i Stand til at optage Konkurrencen paa Verdensmarkedet, og som samtidig er i Stand til at betale en anstændig Løn, er jo desværre ikke det fulgyldige Udtryk for dansk Industri. Vi tror at turde hævde, at denne sikkert mere end i de fleste andre Lande præges af Smaabedrifter, stammende fra den udprægede Haandværkets Tid, daarligt indrettede, med ringe Kapital og ude af Stand til i Virkeligheden at gøre en produktionsmæssig Indsats. Ikke mindst for Metalindustriens Vedkommende findes en Mængde smaa og mellemstore Virksomheder, som er ude af Stand til at gennemføre en rationel Produktion, ofte nærmest eksisterende paa Reparationsarbejde og førende en vegeterende Tilværelse uden Mulighed for at kunne betale en ordentlig Løn eller give et passende Udbytte til Indehaverne. Uden for nærværende at komme ind paa en nøjere Udredning af disse Forhold, kan vi blot anføre, at der her i Landet ifølge Erhvervstællingen 1925 findes 453 Maskinfabriker, hvoraf ca. 100 driver Jernstøberi, og 1544 Maskinværksteder. Det er ikke mindst fra de her omtalte Virksomheders Ledere, at Paastanden om de høje danske Lønninger, der udelukker, at Industrien er i Stand til at konkurrere, kommer, og at de moderne og ydedygtige Virksomheder tilslutter sig disse Paastande, er der vel fra et Arbejdsgiversynspunkt intet at sige til, men Arbejdernes Organisationer kan ikke lade deres Lønpolitik normere af den Omstændighed, at den danske Industri delvis er forældet, saa meget mindre som den danske Arbejders Kvalitet afgjort berettiger til Kravet om at oppebære de bedste Lønninger.

Det er i Virkeligheden et Spild af kvalificeret Arbejdskraft og en manglende Udnyttelse af Mulighe-

derne som Industriland, der finder Sted ved Oprettholdelsen af en Mængde Virksomheder, der ingen Eksistensberettigelse har, og som man samtidig søger at gøre normgivende for Lønforholdene i vort Land. Spørgsmaalet er jo i Virkeligheden af vidtrækkende nationaløkonomisk Betydning, da det ikke alene betyder en Forringelse af Beskæftigelsesmulighederne, men ogsaa manglende Udnyttelse af en Arbejdsstand, der har vist, at den i Forbindelse med tidssvarende bedriftsmæssig Organisation er i Stand til baade at fremstille Kvalitetsvarer og i saadant Omfang pr. Tidsenhed, at den fuldt ud er konkurrencedygtig overfor Udlandets tilsyneladende lavere lønnede Arbejdere. Vi hævder fortsat, at Lønnen er ikke i egentligste Forstand de Fortjenester, der fremgaar af Lønstatistikken, men den Betaling, der ydes for Fremstilling af Produktet i en bestemt Tidsenhed.

Som Eksempel paa vor Paastands Rigtighed kan vi anføre Aktieselskabet Burmeister & Wains nylig udsendte Aarsberetning, af hvilken det fremgaar, at denne dansk Industris største Virksomhed har været i Stand til at indtjene et Bedriftsoverskud, der i 1929 er ca. 1 Mill. Kr. større end det foregaaende Aar, og trods meget betydelige Henlæggelser til Reserve- og Fornylsesfonden udbetaler 8 pCt. Dividende til Aktionærerne, samtidig med, at den fortsat udvider med Udsigt til, at et Rekordaar som 1929 vil blive overfløjet af indeværende Aar. Det er utvivlsomt, at i denne Virksomhed har ingeniørmæssig Dygtighed og fremragende fabriksteknisk Ledelse i Forening med en højt kvalificeret Arbejdsstab fremkaldt dette smukke Resultat, og forleden fremhævede da ogsaa Professor Birch, netop med Henblik paa B. & W., i et Foredrag den danske Arbejders høje Stæde, baade med Hensyn til den kvalitative og kvantitative Udførelse af Arbejdet.

Der fremkommer da ogsaa i stigende Grad fra Teknikeres og Nationaløkonomers Side Udtalelser for, at den relativt høje Lønstandard, som er et Særken-de for Danmark, er fuldt berettiget, og at i Virkeligheden denne mere maa tilskrives bedre fagmæssig Uddannelse og større Arbejdsydelse end højere Priser pr. Produktionsenhed. Paastanden om, at de danske Lønninger er for høje, kan derfor kun være berettiget paa Baggrund af den gammeldags tekniske Indretning og irrationelle Bedriftsform, men Fagorganisationerne kan ikke paa nogen Maade lade saadanne Forhold være afgørende for deres Stilling til Lønniveauet. I Virkeligheden er Forholdet dette, at netop Fagforeningernes stærke Hævdelse af Lønningerne har ydet et væsentligt Bidrag til Industriens Modernisering og derigennem til større Konkurrencedygtighed, altsaa til Ophjælpning af Industrien, ganske modsat af, hvad Arbejdsgiverforeningen af rene ensidige organisationsmæssige Grunde gør sig til Talsmand for.

(Sluttes.)



HVILEHJEM I SVERRIG

Bestyrelsen for Svenska Järnvägsmännens Vilo-hems-förening har anmodet mig om at meddele de danske Jernbanemænd følgende:

»I Anledning af, at Svenska Järnvägsmännens Vilo-hems-förening Hvilehjem Fredensborg i Småland og Björkliden i Lappland visse Tider ikke har været helt optaget, har Foreningens Bestyrelse besluttet at tilbyde danske og norske Jernbanemænd, i det Omfang Plads haves, at være Gæster paa Hjemmet i indeværende Aar; paa Fredensborg i Tiden fra den 16. April, da Hjemmet aabnes, til den 15. Juni, samt fra den 1. September til den 12. Oktober, da det lukkes, og paa Björkliden i hele den Tid Hjemmet er aabent eller fra den 15. Juni til Udgangen af August Maaned.

For Ophold paa Hjemmene gælder følgende Dagspriser:

Fredensborg:

	April-Maj	Juni	Septb.
Værelse til 1 Person	4.50	4.90	4.75
Værelse til 2 eller flere Personer	3.50	3.90	3.75

For Pension i kortere Tid end 5 Dage forhøjes Dagsprisen med 50 Øre.

Björkliden:

Ved mindst 5 Dages Ophold Kr. 4.50
Under 5 Dages Ophold » 5.50
Enkeltværelse kan i Almindelighed ikke paaregnes.

Bestyrelsen tilføjer, at de danske Jernbanemænd er hjertelig velkomne paa Fredensborg og Björkliden, og at det skulde glæde Bestyrelsen, om mange af de danske Kolleger vilde benytte sig af Tilbudet.

Til foranstaaende kunde jeg ønske at knytte et Par oplysende Bemærkninger om Hvilehjemsforeningen og de to Hvilehjem.

Hvilehjemsforeningen, som er stiftet i 1907, benyttede sine fem første Leveaar til gennem Indsamlinger og frivillige Bidrag at samle en lille Kapital, og da der fremkom et fordelagtigt Tilbud, købte Foreningen i 1912 for 30 000 Kr. Ejendommen »Fredensborg« i Småland nær Storebro Station, umiddelbart Nord for Hultsfred Station paa Privatbanestrækningen Hultsfred—Linköping. Ejendommen, der er paa ca. 28 ha, hvoraf ca. 13 ha er Park, stöder umiddelbart op til en idyllisk lille Sø. I Hovedbygningen er der 20 velindrettede Gæsteværelser, med Plads til 40 Gæster, og hyggelige, smukt monterede Fælleslokaler.

Efter Oprettelsen af dette Hjem fik Hvilehjemsforeningen et Statstilskud paa 10 000 Kr., og Foreningen af svenske Privatbaner ydede et rentefrit Laan paa 10 000 Kr., men denne Gæld er nu helt udbetalt, navnlig ved Hjælp af Overskudet fra Julehæftet »Dopparedagen«, som Foreningen udgiver hvert Aar.

»Björkliden«, som blev aabnet 1926, er beliggende ved Toneträsk nær Abisko Turiststation paa Malm-banen Boden—Narvik, tæt ved den svensk-norske Grænse i Norrland. Dette Hvilehjem er mindre end Fredensborg og ikke slet saa komfortabelt, idet Hjemmet er indrettet i en Træbygning, der i sin Tid har været benyttet ved Jernbaneanlæg-

gene; og som de svenske Statsbaner har stillet til Raadighed og delvis ogsaa monteret. For den, der vil besøge disse Egne, kommer det jo imidlertid ikke saa meget an paa den indendørs Bekvemmelighed — rejser man til Norrland, er det Fjeldnaturen, de store Søer og mægtige Vandfald, man søger. Af danske Jernbanemænd, der har besøgt Björkliden, hører man, at Hjemmet byder paa god Mad og en god Seng, og den Venlighed og Gæstfrihed, vi danske plejer at møde hos vore svenske Kolleger, fornægter sig ikke paa Björkliden, og — det kan siges af personlig Erfaring — heller ikke paa »Fredensborg«.

Opmærksomheden henledes endnu paa, at der paa disses Hvilehjem — i Modsætning til de danske Statsbaners Feriehjem »Knudshoved« og Dansk Lokomotivmands Forenings Feriehjem ved Kalundborg — ikke gives Adgang for Tjenestemændenes Hustruer og Børn.

København, den 14. Marts 1930.

E. Lunn,

Kontorchef i Generaldirektoratet for Statsbanerne.



Sygekassen.

I Henhold til Generaldirektørens Bemyndigelse overtager Personalechef Ølgaard Formandshvervet i saavel den sjælland-falsterske som den jysk-fynske Sygekasse og afløser saaledes Kontorchef Harhoff, der fratraadte den 31. Marts.

Kontorchef Harhoff var den 31. Marts af Sygekassernes Bestyrelse og Repræsentanter for Personalet indbudt til Middag i Studenterforeningen, i hvilken ogsaa Ministeren og Generaldirektøren m. fl. deltog. Fra Bestyrelsen blev der som Erindringsgave overrakt Kontorchefen et Maleri (et Hedelandskab af Georg Seligmann). Ogsaa den samtidig jubilerende Repræsentant, Godsekspektør Bjerling fik overrakt et Maleri som Tak for hans Indsats i de svundne 25 Aar.

Udholdenhedspræstation.

For at prøve, hvorvidt man kunde gaa med Hensyn til at holde Lokomotiver i uafbrudt Drift uden Rensning, Pudsning og Eftersyn, lod St. Louis—San Francisco-Banen en Godstogsmaskine løbe i fortsat Drift i 24½ Døgn. Den gennemløb i denne Tid 11826 km, d. v. s. ca. 483 km pr. Døgn og med en Gennemsnitsbelastning paa 1980 Tons. Der skiftedes Personale 60 Gange.

Kulforbruget androg 675 Tons svarende til 1150 kg pr. Time.

Da Lokomotivet var udstyret med et særdeles effektivt Vandrensningsanlæg, gav den efter Udholdenhedsprøven foretagne Kedelrensning kun en ringe Portion Slam og ingen Kedelsten.

Naallejer til Stempeltappe.

Plejlstangslejet, der omslutter Stempeltappen, fremstilles almindeligvis som Glideleje; man har nu med Held forsøgt Indbygning af et Rulleleje af ganske særegen Konstruktion. Stempeltappen er helt cylindrisk, ved Not sikret mod saavel Drejning som Forskydning i Stempleet. Omkring Tappen, hvis Overflade er hårdet, ligger to eller flere Kranse af smaa Ruller, saa tynde i Forhold til Længden, at man har kaldt dem Naale; Kransene styres i Naalens Længderetning af indlagte Mellemringer. Omkring Naalene slutter Plejlstangens ligeledes hårdede Staalforing. Det vil forstaaes, at Naalen under Plejlstangslejets Drejebævegelse ruller mellem Stempeltappen og Lejeforingen.

Der kan tillades stor Belastning paa indtil 300 kg pr. cm², og Smøringen virker upaaklagelig.

Naar Plejlstangen skal monteres, samles hele Lejet udenfor Stempleet, idet Stempeltappen erstattes med en kort Tap af ca. 0,1 mm mindre Diameter og ikke længere end den kan glide ind mellem Stempelknasterne. Anbragt paa Plads her presses den rigtige Stempeltap ind gennem Stempel og Leje skydende den korte Tap ud foran sig; Naalene holder sig derved paa Plads.

T. f. M.



TEATERAFTEN I AARHUS.

Aarhus Afdelinger arrangerer den 17. April Kl. 19.00 præcis Teateraften i Østergades Festsal.

Der opføres »Tre smaa Piger« af Ove Jarnings Selkskab. Billetpriserne bliver 2,00, 1,50, 1,25 og 1,00 Kr. Efter Forestillingen gratis Dans til Kl. 2,00 for alle, som har Billet til Forestillingen. Adgang har Medlemmer med Husstand. Fremmede kan indføres ved et Medlem. Ekstraordinære Medlemmer indbydes til samme smaa Priser. Billetter kan faas paa Kassekontoret den 15. April fra Kl. 9,00—15,00 samt ved Indgangen til Festsalen fra Kl. 18,30 den 17. April.

Festudvalget for Aarhus Afdelinger.

MEDDELELSE FRA TØNDER.

D'Hrr. Medlemmer af D. L. F., som tidligere har været stationeret i Tønder, og som kunde ønske at deltage i Jubilæumsfesten, der afholdes den 16. Juni i Aar paa Hotel Tønder, anmodes om at melde sig senest den 20. April hos undertegnede, hvor Oplysninger om Betalingsvilkarene og Festens Forløb gives.

Nicolai Christensen,
Lokomotivfører, Tønder.



Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførererkredsen.

Langaa: Kassererens Navn og Adresse rettes til C. Lysholm, Langaa.

Thisted: Repræsentanten for Feriehjemmet. Navn og Adresse rettes til: J. B. Pedersen, Dragsbækvej 82.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Kalundborg Kassererens Navn og Adresse rettes til: Fr. Christensen, Svends Allé 7.

Thisted: Repræsentanten for Feriehjemmet. Navn og Adresse rettes til J. B. Pedersen, Dragsbæksvej 82.

Medlemslisten

Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F. d. 1.—3.—1930:

Lokomotivfb. S. A. E. Suneson, Haderslev.

Lokomotivfb. O. C. Bruun, Brande.

Lokomotivfb. S. A. Knudsen, Padborg.

Nærværende Nummer er afleveret

paa Avispostkontoret d. 8. April.



GRAVMONUMENTER

Thorvald Hansen
(Ved Vester Fængsel)

— V. Fælledvej
Tlf. Vester 8879

FILIAL: Vigerslev alle ved Indgangen til Terrassen.

TUBORG
LAGER
PILSNER
PORTER
EXPORT
ØL
*Apollinaris
Citron Sodavand
Special Water
Sports-Brus*

Urmager ved Statsbanerne
L. Beyer Holgersen & Søn
C. Weistrups Eftf.)
Colbjørnsensgade 17 — Kbhvn. V.
Grundlagt 1866. — Telf. Vest. 2687.

ALBANI ØL
OG
ALBANI PILSNER
er bedst.

**Bjæt faar Hvile
i „Brillen“ fra Thiele**
i 112 Aar „Brillen“ Købmagergade 3

Sammenlign vore Priser og Til-
pasning med andres og døm
selv. — Lev. til Sygekassen.

Blomsterforretning

H. Dannenberg.

Blaagaardsgade 25

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erholder 10 pCt.

Varerne bringes overalt.

TANDLÆGE

S. A. MARTENSEN

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10—8 og 6—7

Lørdag 10—2:

Telf. Vester 3330.

Enghave Plads

Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Mang A/S.

Købmagergade 48. — København K.

Telefoner: Central 768 og 10023.

Bandager og Sygeplejeartikler
i stort Udvalg.

Specialitet:
Bandager til vanskelige Tilfælde.

Ny Ravnsborg

V. Fælledvej 82 - Tlf. 10718

anbefaler sine

Selskabs- og Foreningslokaler



Lædervare - Forretningen

Sdr. Boulevard 44—46

Tlf. Vester 1494 v

anbefales.

Rejsekuffertter, Citytasker, Porte-
monnær, Skoletasker, Tegnebøger
m. m.

i stort Udvalg.

Reparationer udføres.

NOMA
BARBERSÆBE

Mild og behagelig
— for Huden. —

Giver tæt og hold-
— bart Skum. —

Istedgades Legetøjshus

(A. M. Thuneby) Istedgade 66

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

Tandlæge

FRK. SØRENSEN

Konsultation: 10—7.

Istedgade 69.

Telf. Vester 906 x.

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.