

20. Aarg. Nr. 19.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. Oktober 1920.

KONJUNKURTILLÆGET.

Inden Udgangen af 1920 skal Finansministeren forelægge Forslag til Lov om Revision af Bestemmelserne vedrørende Konjunkturtillæget. Som Følge heraf er Tjenestemændene for Tiden stærkt optagne af Tanken paa, hvad der kan ventes fra Ministeriets Side, naar dette Forslag skal fremlægges.

Organisationerne er derfor for Tiden stærkt beskæftiget med denne Sag og overvejer den Taktik, der skal anvendes samt hvor meget der skal kræves, for at Tjenestemændenes Lønninger kan blive bragt paa Højde med de Prisstigninger, der er sket siden Loven vedtoges, og med de Forbedringer af Lønninger paa det private Arbejdsmarked, der har fundet Sted, i det hele taget med de Forhold, der kan influere paa Bedømmelsen.

Man vil have set, at Centralorganisationen for Embedsklasserne allerede har fremsat deres Krav til Regeringen, og de Beløb, de kræver, andrager alene en samlet Sum af ca. 25 Millioner, efter Formandens Udtalelser til Pressen. De kræver et Tillæg til det nuværende Beløb stigende fra 450 Kr. paa Lønninger fra 1500 til 1599 Kr. til 2570 Kr. paa Lønninger paa 8400 Kr. eller derover.

Det er ret antagelige Beløb, og det vokser forholdsvis meget med Lønnens Størrelse. Vi skal ikke opholde os ved det fremsatte

Krav, men vi tror, at Regeringen vil mene at, et saadant Krav er uoverkommeligt for Landet at bære. Og det kan jo ikke nægtes, at Landets Udgifter i Forvejen er store, saa de Vanskeligheder, der bliver at overvinde, forinden Regeringen gaar med til at forhøje Udgifterne til Lønningerne til Tjenestemænd, kræver et energisk Arbejde fra Organisationerne.

Der foreligger endnu ikke noget om, hvor meget Centralorganisationen for Funktionærer agter at kræve, men vi antager, at de Tal, de manøvrerer med, ikke naar op til det gennemsnitlige af de foran anførte Beløb, ligesom vi antager, at Formen for Kravet vil faa et andet Udseende.

De Tillæg, Tjenestemændene har faaet ved de forøgede Dyrtidstillæg, svarer paa langt nær til den virkelige Prisstigning, og det er en Kendsgerning, at Tjenestemændenes økonomiske Stilling er betydelig daarligere nu end da Loven traadte i Kraft. Dette i Forbindelse med Lønstigningerne i det private Erhverv berettiger Tjenestemændenes Krav om en Forøgelse af Konjunkturtillæget ved den forestaaende Revision af dette.

Med de Grunde, Tjenestemændene har for deres Krav, vil det blive vanskeligt for Regeringen at afvise disse, og det maa blive Regeringens Sag at finde Kompensation for de hermed forbundne Udgifter.

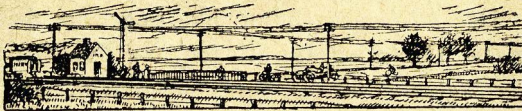
Lad os antage, at de nys stedfundne Valg kan bidrage til, at de Røster, der er fremkommen i Regeringspressen om Tjenestemændenes Pligt til at forstaa Situationen og ikke stille Krav, men resignere, maa forstumme, thi det er vist ganske andre Klasser i Landet, der bør resignere og forstaa, at Tjenestemændene ogsaa maa nyde samme Ret til at leve som Landets øvrige Borgere.

For Tjenestemændene staar Tiden i Revisionen af Konjunkturtillæggets Tegn, og de Argumenter, Tjenestemændene er i Besiddelse af for en Forhøjelse af dette, vil antagelig bevirke, at de Krav, der fremsættes, vil blive imødekommet.

Det er nu Tiden for de Partier, som, da det radikale Ministerium regerede, var saa tjenestemandsvendlige [og himlede op om at komme Tjenestemændene til Hjælp, at vise dette i Gerning.

Men maaske er Situationen nu en anden, saa Partiet ikke kan, men da trøster vi os med, at det gaar nok alligevel.

I den nærmeste Fremtid vil Organisationen antagelig fremsætte sit Krav, og man faar da Regeringens Stilling at vide.



TJENESTETIDSSAGEN.

At Lokomotivpersonalet snart længes efter at se de nye Tjenestetidsregler, kan man egentlig ikke forundre sig over. I April forrige Aar førtes den første Forhandling om denne Sag, efter at Ministeriet ved en Skrivelse til Generaldirektoratet havde meddelt, at 8 Timers Arbejdsdagen skulde gennemføres ved Statsbanerne.

Den Forhandling førte som bekendt ikke til noget Resultat udover, at Generaldirektøren erklærede sig indforstaaet med, at der nedsattes et Udvalg, som efter at Organisationen havde fremsendt Forslag til Ændringer til Tjenestetidsreglerne skulde forme de nye Regler, hvorefter Tjenesten fremtidig skulde tilrettelægges.

Det af Organisationen fremsatte Forslag, der indsendtes i Juli Maaned forrige Aar, og som i de store Træk hvilede paa de Principper, der var fremsat paa Delegeretmødet s. A. i April, udsendtes til Distrikterne og Maskinafdelingen til Udtalelse, og det saaledes fremkomne Materiale benyttedes af Tjenestetidsudvalget, som imidlertid var nedsat, som Grundlag for dettes Arbejde.

Den 24. April i Aar afgav Tjenestetidskommissionen sin Betænkning, der var enstemmig.

Kommissionens Betænkning blev derefter udsendt til Distrikterne og Maskinafdelingen til Udtalelse, hvorefter Sagen var klar til Forhandling med Generaldirektoratet.

Ved Henvendelse til Generaldirektøren fik Organisationen Løfte om, at Forhandlingerne skulde finde Sted inden Udgangen af August, men dette skete ikke. Den første Forhandling om denne vigtige Sag fandt imidlertid Sted Torsdag den 9. September.

Vi skriver den første Forhandling, thi man blev ikke færdig og Sandsynligheden taler for, at der endnu er 3 Forhandlinger tilbage, forinden Sagen kan antages at være færdig.

Men alene dette, at der skal saa mange Forhandlinger til, forinden Sagen kan ventes at blive afsluttet, viser, at det ikke gaar helt glat.

Forhandlingerne skulde have været fortsat Torsdag den 23. September, men paa Grund af, at Generaldirektøren var upasselig, er de udsatte foreløbig.

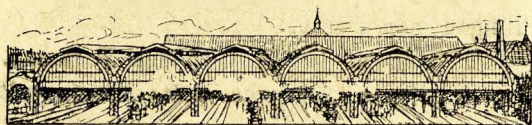
Nu har Sagen imidlertid staaet paa i ca. 1½ Aar, og man skulde antage, at denne nu var saa vel træneret, at det var passende Tid at faa den afsluttet.

Lokomotivmændene længes snart efter et Resultat paa denne Sag, ligesom de venter paa Udbetalingen af Overarbejdspengene, der formentlig først kan ske, naar Forhandlingerne om Tjenestetidsreglerne er bragt til Afslutning.

Alene af Hensyn til Udbetalingen af Overarbejdspengene bør der ikke finde nogen utilbørlig Forhaling af Sagen Sted.

I op til 1½ Aar har Personalet ventet

paa Overarbejdspenge, der er vel intet at sige til, at de begynder at blive misfornøjede, og almindelig Velanstændighed byder, at saavel Tjenestetidssagen som Overarbejdspengeudbetalingen bringes til en Afslutning.



SPAREKOMMISSIONEN.

Som det vil være Medlemmerne bekendt gennem Dagspressen, er det af Ministeriet for offentlige Arbejder besluttet at nedsætte et Udvalg paa 12 Medlemmer.

Til dette Udvalg har Ministeren for offentlige Arbejder udpeget 6 Medlemmer, Jernbaneraadet 4 og Etatsorganisationerne 2.

Regnskabsdirektør N. G. U. Andersen er beskikket til Formand og Sekretær i Generaldirektoratet A. L. Østerberg skal varetage Forretningerne som Sekretær for Udvalget.

Udvalget, der afholder sine Møder paa Christiansborg Slot, har paabegyndt sit Arbejde og har allerede afholdt 3 Møder.

Udvalget skal paa Grundlag af de siden den nye Organisationsforms Indførelse indhøstede Erfaringer undersøge, hvorvidt de trufne Bestemmelser virker paa den efter Omstændighederne heldigste Maade. Undersøgelsen og Bedømmelsen skal dog omfatte ikke alene de organisatoriske Bestemmelser, men ogsaa andre inden for Statsbanerne raadende Forhold, der er af Betydning for Banernes Drift og Økonomi og herunder ogsaa Spørgsmaalet om Anvendelse af indenlandsk Brændselsmateriale i større Udstrækning end hidtil.

Ministeriet for offentlige Arbejder har blandt andet udpeget Lokomotivfører M. Mortensen, Esbjerg, til at tiltræde Udvalget.

Om end Organisationerne kan føle sig meget tilfreds med, at Valget er faldet paa Lokomotivfører Mortensen, der sikkert vil forstaa at varetage dette vanskelige Hverv med den Dygtighed, vi kender ham i Besiddelse af, kan Organisationerne ikke erklære sig tilfreds

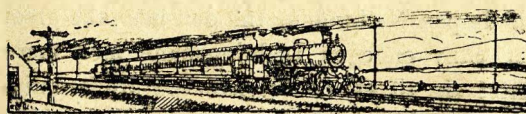
med, at det ikke blev overladt til denne, i Lighed med Dansk Jernbaneforbund og Jernbaneforeningen, at udpege sin Repræsentant.

Dansk Lokomotivmands Forening kunde paa dette vigtige Spørgsmaals Omraade gennem en af den valgt Repræsentant have givet betydningsfulde Bidrag til Løsningen af den Opgave, der paahviler Kommissionen.

UNIFORMSREGLEMENTET.

Generaldirektoratet har ved en Skrivelse af 25. August i Aar meddelt Foreningen, at det agter at nedsætte et Udvalg til Overvejelse af Spørgsmaalet om en Revision af Statsbanernes Uniformsreglement, navnlig i Anledning af Oprettelse af nye Stillinger i Henhold til Loven af 10. Maj 1915 og Loven om Statens Tjenestemænd af 12. September 1919, samt af Uniformsregulativet og de sig dertil sluttende særlige Bestemmelser af 1. Juni 1919.

Generaldirektoratet har ved samme Skrivelse anmodet vor Organisation om at vælge en Repræsentant til bemeldte Kommission, og hertil har Foreningen udpeget Lokomotivfører C. A. Lillelund, Korsør.



ØJETS EVNE TIL AT SKELNE FARVER.

Fra Engelsk ved *Otto Bendixen*.

(Sluttet).

Det er det fine lille Legeme, kølleformede Fremtoning, ca. $\frac{40}{1000}$ mm. lang og $\frac{2-3}{1000}$ mm. tyk. Deres Antal gaar vel i de hundred Tusinde. Fra hvert, i det mindste fra de fleste, af disse smaa Legemer fører en Nerve traad til Papillen og derfra i Synsnervestrængen til Hjernen. Der lader sig skelne mellem to Arter af disse Legemer, spidse og mere cylindriske; førstnævnte benævner man Tappe og de sidste Stave. Disse Tappe og

Stave maa vi anse for de Apparater, som omdanne de fine Ætersvingninger i Nervekraft.

Af Arten af deres Fordeling paa Nethinden og i den gule Plet maa antages, at hver Slags har deres egen Opgave at opfylde. I den gule Plet træffer vi helt igennem Tappe paa den øvrige Del af Nethinden næsten kun Stave. Fordelingen med Hensyn til Antal falder efter Levevisen ret forskellig ud. Saaledes bærer Nethinden hos de i Mørke levende Dyr, Muldvarpe, Pindsvin, Flagermus, næsten kun Stave, medens ved Dagdyr Tappene er overvejende. Deraf maa sluttes at Stavene, som fortrinsvis findes paa Nattens Nethinde, vel har Betydning for Lysforskell og -styrke, medens Tappene synes mere egnede til et nøjagtigt Syn, til Form- og Farvesyn.

Lysstraalerne falde paa Nethinden, og Stavene træde i Virksomhed; ved hver Lysforskell reagerer de og indstille sig alt efter Lysstyrken. De forholde sig anderledes, naar de træffes af det klare Sollys, end naar Øjet er omgivet af Nattens dybe Mørke. Man maa ofte forbaves over den ringe Lysmængde, der endnu evner at sætte Stavene i Virksomhed. Men tydelige Billeder bevirker de ikke, det sker kun ved Tappene i den gule Plet. Fra Begyndelsen af syntes Naturen at have renonceret paa et tydeligt Billede paa Nethinden, thi den har ikke givet hver Stav en egen Ledningsbane men mere sluttet sig til en fælles, hvorved Modtageligheden er bleven betydeligt forøget. Med Tappene er det anderledes. Her har hver enkelt sin egen Ledning og kan selv telegrafere ethvert modtaget Indtryk til Hjernen. Hvor Tappene i den gule Plet nu findes saa talrige, og hver har sin egen Fjernledning, kan ved Synet foretages talrige Enkeltoverføringer, og Billede maa blive et meget nøjagtigt.

Stavene maa vi opfatte som Organ for Lyssansen, om man tør sige saa, Tappene som Form- eller Farvesans. Stavene reagerer for hver Lysbølge ligegyldig om den er lang eller kort, Hovedsagen er, at et Lysindtryk bliver fremkaldt. Forskelligartet paavirket bliver de kun af Lysmængden, af

Kvantiteten, ikke af Kvaliteten. Anderledes er det med Tappene. For disse er det ikke ligegyldigt, om de træffes af en Bølge paa $0.75/1,000,000$ Millimeters Længde eller af en saadan paa $4.50/1,000,000$ Millimeter, Paavirkningen, er en ganske anden, følgelig ogsaa Forestillingen som Farve.

Med Tappene kende vi altsaa Farverne. Men hvorledes foregaar dette Farvesyn? Tidligere var man af den Anskuelse, at Æterbølgerne blev opslukt af de omtalte Tappe og Stave, derved skulde da opstaa kemiske Substanser eller foregaa kemiske Forvandlinger, hvis Resultater var en vis Forandring i Nervetraadene, som endelig tilvejebragte tilsvarende Forestillinger i Hjernen. Denne Antagelse vandt endnu meget i den nyere Tid ved Opdagelsen af Synspurpuren. Dette er et rødt Stof i Nethinden, der ved Dagslyset faar en Blegning. Man mente, at alt efter Graden af Blegningen opstod de bestemte Sanseindtryk. Er denne Formodning vel ikke rigtig, saa meget er dog sikkert: Synspurpuren forøger Nethindens Følsomhed i Lighed med de Farvestoffer i Fotografien, som gennem Farvning gør Bromsølpladerne følsomme. Ogsaa til elektriske Processer har man henvist. Elektriske Strømme skulde opstaa i Øjet og derved hidføre Synet, henholdsvis Farvesynet. Men alt var ikke egnet og berettiget til at erklære Farvesynet for opklaret. Man grublede og spekulerede ivrigt videre, til endelig en Forsker observerede ejendommelige Bevægelser ved Nethindens Tappe og Stave; gaaende ud fra denne Kendsgerning, søgte man da at hidføre Gaaens Løsning.

Ovennævnte Synsorganer ligge ikke tæt og fast ved Siden af hverandre, der er Mellemrum, som er udfyldt med en Masse lignende Nervesubstansen. Man har iagttaget, at Tappene og de mellem disse liggende Pigmentlag (Farvestoflag) under Lysets Indvirkning er foranderlige i deres Rumfang det vil sige de udvide sig og trække sig sammen. Det er ogsaa fastslaaet, at disse Størrelsesforandringer hos begge Dele, Tappen og Pigmentlaget, forløber i modsat Retning, vide Tappene sig ud, saa trækker Pig-

mentlaget sig sammen og omvendt. Disse Forandringer falder forskelligt ud efter Lysets Bølgelængde. Træffer Rødt med de lange Bølger Øjet, saa er Tappenes Forkortning ikke nær saa stor som ved Blaåt med de korte Bølger. Hvor nu Pigmentlaget, der dog er af lignende Beskaffenhed som Nerve-substansen og ogsaa selv staar i snevreste Forbindelse med Nerverne, gør de samme Bevægelser med som Tappene, selv om ogsaa i modsat Retning, saa kan den Formodning ikke afvises, at Nerverne derved bliver paa-virket med forskellig Styrke, og at der derved bliver udløst tilsvarende Forestillinger i Hjernen. Æterbølgerne indvirker lignende paa Tappene som Varmebølgerne paa et Termometers Kviksølv. Det vider sig ogsaa ud eller trækker sig sammen, og bliver denne Rumforandring ved tilsvarende Indretninger (Vægtstang og Tandhjul) overført paa en Skrinstift, saa foreviger denne Temperaturforandringen ved en stigende og synkende Linie paa en Papirstrimmel. Paa lignende Maade maa man tænke sig Fremgangen i Øjet; den stigende eller synkende Linie svarer til den højere eller dybere Farvetone. De nyeste Erfaringer paa Farvefotografiens Omraade har givet os Bevis for, at med Opstaaelsen af staaende Bølger med Svingningsbugninger og -skæringer synes en mekanisk Forandring af Lysapparatet for mulig. At komme nærmere ind herpaa vil føre for vidt her.

Efter denne korte overfladiske Fremstilling vil vi have vundet den Overbevisning, at Synet, i Særdeleshed Farvesynet, Evnen til at skelne Farverne, staar i snevreste Sammenhæng med Nervesystemet. Man vil ogsaa heraf kunne slutte, at Farveblindhed og Vanskelighed ved at skelne Farver ikke behøver at være medfødt. Der behøver blot at opstaa en hvilken som helst lille Defekt ved et saadant fint Synsorgan, Æterbølgerne hidfører ikke rettidig eller kun ufuldstændigt den tilsvarende og nødvendige Forandring i Nerveledningen og den paagældende Farve bliver ikke rigtig erkendt af Øjet, rettere sagt ikke rigtig skelnet. Øjet kan herved være ganske normalsynet, Lang- og Kortsy-

nethed har intet at gøre med Farvesansen. Og hvor let kan en Beskadigelse af et saadant lille Synsorgan forekomme, i Særdeleshed for Lokomotivpersonalet. Vi har set, at Stavene maa indstille sig efter enhver Lysstyrke. Falder nu det hvidglødende Lys fra Lokomotivets Fyr paa disse ømfindtlige Apparater og straks derpaa er Øjet igen omgivet af Nattens Mørke, saa sker Omforandringen og Indstillingen af dette Apparat saa pludselig og saa voldsom, at dette ikke vedblivende kan foregaa uden skadelig Indflydelse, thi altfor stærkt spændt springer enhver Bue. Men paa den anden Side kan ogsaa en Svigten fremkaldes ved ensidig Paavirken. Saaledes bliver Søfolk hyppigt farveblinde, fordi de i lange Tider kun ser Himmel og Hav.

Da nu den nervelignende Substans mellem Tappe og Stave og til sidst Nerverne selv er af Betydning for Evnen til at skelne Farver, saa kan en Rystelse af Nervesystemet føre til Farveblindhed. Hvor tilstrækkelig Hvile mangler mister Nervesystemet sin Elasticitet, og utilstrækkelig og mangelfuld Ernæring forstyrrer det i sin Funktion. Forinden vi slutter denne Art. skal vi berøre, hvad der netop herom omtales i de tyske Lokomotivføreres Tidsskrift.

Ved Synsprøverne i et af Distrikterne har Udfaldet været betænkeligt for et paafaldende stort Antal yngre Lokomotivførere, og det turde ikke være for meget sagt, naar dette Resultat sættes i Forbindelse ikke alene med vore Ernæringsvanskeligheder, men ogsaa med vore tjenstlige Forhold. Det maa hilses med Tilfredshed, at Aspiranter forinden Ansættelsen prøves paa Farvesansen med ubdragelige Apparater. Viser sig senere mangelfuld Evne til at skelne Farver, saa kan dette kun være sket i Tjenesten og at fastslaa og bevise dette er for vore Standsfæller af aller største Betydning.





HØVEDBESTYRELSESMØDE den 13. og 14. August 1920.

Fraværende: Lokomotivfører Mortensen.

Punkt 1. Meddelelser fra Formanden.

Formanden redegjorde for den udsendte Kvarvalsberetning, og supplerede denne med forskellige Oplysninger.

Toges til Efterretning.

Beklædningshjælpen. Formanden redegjorde for hele Sagen vedrørende Beklædningshjælpen og omtalte herunder den Støtte Generalsekretæren havde vist Sagen.

Efter nogen Diskussion besluttedes det, at søge udbetalt Beklædningshjælp til de efter 1. Oktober f. A. pensionerede Lokomotivmænd eller til Enker efter Lokomotivmænd som er afgaaede ved Døden efter 1. Oktober f. A.

Genforening med Sønderjylland. Formanden omtalte og redegjorde for forskellige mellem Generaldirektoratet og Organisationen udvekslede Skrivelser i Anledning af Genforeningen.

Rangergodtgørelsen paa fremmed Station. Formanden oplæste en Skrivelse fra Generaldirektoratet hvori samme meddelte Jernbaneraadets Afgørelse paa Spørgsmaalet.

Det vedtoges at rette Henvendelse til Ministeren om Sagen.

Velfærdsforanstaltninger paa Lokomotiverne. De af Foreningen i sin Tid ved Forhandling med Maskindirektøren truffne Aftaler ang. Værktøjsordning og Velfærdsforanstaltninger paa Lokomotiverne, er man nu paabegyndt Iværksættelsen af. Et Lokomotiv af Litra K. er saaledes afleveret fra Centralværkstedet i København i Overensstemmelse hermed.

En Auditorsag. Formanden omtalte en Sag mellem en Rangerfører og en Styrmand i Nykøbing M., hvor han var anmodet om at komme til Stede som Besidder.

Pension af Kørepengene. Formanden omtalte forskellige Forhold vedrørende denne Sag bl. a. at Lokomotivfører Høgholts Hustru ikke fik Pension af Kørepengene.

Det vedtoges at rette Henvendelse til Ministeren desangaaende.

Indsamling til Wienerbørnene. Formanden omtalte Udvalgets Arbejde i denne Sag og meddelte at det indkomne Beløb ca. 9000 Kr. skulde tilstilles Børn af østrigske Lokomotivmænd.

Efter nogen Diskussion vedtoges Udvalgets Indstilling.

Annoncevirksomheden. Expeditøren Lokf. K. Johansen aflagde Beretning om Annoncevirksomheden der tegnede tilfredsstillende.

Punkt 2. Hovedkassererens Beretning om Foreningens Status.

Hovedkassereren gav en udførlig Beretning om Foreningens Udgifter og Indtægter.

Den kritiske Revision ledsagede det fremlagte Regnskab med nogle Bemærkninger hertil.

Efter nogen Diskussion toges de faldne Udtalelser til Efterretning.

Punkt 3. Beretning fra Udvalgene.

Formændene for de forskellige Udvalg afgav Beretning for Udvalgenes Virksomhed, der alle godkendtes.

Punkt 4. Foreliggende Sager.

Formanden redegjorde for den norske Konflikt. Omtalte at han fra Forretningsføreren i Norge havde modtaget Meddelelse om, hvortil eventuelle Pengeforsendelser skulde adresseres. Man maatte nu afvente Mortensens nærmere Meddelelse om Konfliktens Forløb, men antog iøvrigt at Konfliktens vilde blive bilagt. Forretningsudvalget maatte have Bemyndigelse til at foretage de nødvendige Skridt, for saa vidt der skulde opstaa Konflikt.

Denne Bemyndigelse blev givet.

Tjenestetidsudvalgets Betænkning.

Formanden oplyste, at han var hlevn bekendt med, at Tjenestetidsudvalgets Betænkning havde været forelagt Distrikterne og Maskinafdelingen til Udtalelse og at disse paa flere Punkter gik stærkt imod Kommissionens Betænkning. Under en Samtale, han havde haft med Generaldirektøren, havde denne lovet at de afsluttende Forhandlinger skulde blive paabegyndt i Slutningen af August Maaned.

Efter en Diskussion herom, vedtog man at Foreningen ved disse Forhandlinger skulde være repræsenteret ved Formanden, Sekretæren, Lokomotivfører Lillelund samt Lokomotivfyrbøderne L. Rasmussen og E. Kuhn.

Fællesrepræsentationen. Der forelaa et Forslag om Omorganisation i to Grupper, en for Embedsmænd og en for Funktionærer.

Efter en længere Diskussion, paalagdes det Repræsentanterne i Fællesrepræsentationen at følge denne Sags videre Forløb.

Emolumentberegningen. Formanden omtalte udførligt dette Spørgsmaal, idet han referede til det andetsteds paa Dagsordenen opførte Spørgsmaal angaaende Rangergodtgørelse paa fremmed Station, og foreslog, at man forsøgte at faa ændret Tjenestemandslovens § 1297 i den ønskede Retning.

Dette vedtoges.

Beklædningsspørgsmaalet. Formanden omtalte den Utilfredshed der herskede med Uniformssagernes Levering og meddelte, at der i den Anledning havde været rettet Henvendelse saavel til Generaldirektoratet som Distrikterne og at disse havde lovet at gøre det mest mulige for at Uniformssagerne kunde leveres i rette Tid.

Forskellige mindre Sager behandlede derefter og Afgørelser blev truffet for disse Sagers Behandling.

LOKOMOTIVFØRERKREDSENS MØDE.

13. August 1920.

Alle var til Stede.

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden omtalte først en Sag fra Fredericia ang. en Lokomotivfører, der ønskede Tilslutning til at køre paa Strækningen.

Efter at Sagen havde været Genstand for Diskussion, vedtog man at tilstille Afdelingen Meddelelse om Sagens Udfald.

Kredsformanden gav derefter Oplysninger om en Rejse i Sønderjylland og skildrede Forholdene dernede som meget vanskelige, men Personalet var indforstaaet med, at der vilde hængaa nogen Tid, forinden Tingene var bragt i nogenlunde Orden. — Forelagde derefter en Anciennitetssag fra Fredericia, hvori man ønskede Kredsens Afgørelse.

Sagen behandlede og Afdelingen vil i den Anledning blive underrettet.

Sekretæren oplæste 2 indkomne Skrivelser, hvoraf den ene henvistes til Forretningsudvalget.

Punkt 2. Regnskabsoversigt for 1. Halvaar.

Kredskassereren gennemgik Regnskabet, og dette balancerede med ca. 18,300 Kr. — Derefter omtalte Kredskassereren nogle Restancer, der fandtes.

Regnskab toges til Efterretning og det paalagdes Kredskassereren at tilskrive de paagældende og Afdelingskassereren.

C. M. C.

LOKOMOTIVFYRBØDER-KREDSENS MØDE

den 13. August 1920.

Alle var til Stede.

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden omtalte en Sag angaaende en Lokomotivfyrbøder, der var afskediget som Følge af Tilskadecomst. Toges til Efterretning.

Depotforstanderspørgsmaalet fra Skive drøftedes og henvistes til Forretningsudvalget.

Fra Ng. Afdeling forelaa et Par Spørgsmaal angaaende Tjenestefrihed, samt nogle Anordninger ved Maskinerne. Formanden havde besvaret disse.

Omtalte en Eksklusionssag fra Kø.; denne var dog nu ordnet.

Kredsformanden omtalte Forholdene i Sønderjylland, der særlig hvad Opholdsværelserne angik var meget slette, men ikke destomindre synes alle dernede at føle sig tilfredse.

Endelig oplyste Kredsformanden, at Sagen angaaende Lokomotivfyrbødernes Lønanciennitet nu var saa langt fremme, at man kunde vente denne afsluttet i en nær Fremtid.

Vasa Nielsen omtalte en Kørselsfordelingssag fra Gb.; det vedtoges at tilskrive Afdelingen, at man ikke, da Gennemførelsen af den ny Tjenestetidsordning vilde komme i Løbet af Aaret, for Tiden kunde foretage noget i Sagen, men at mau dog var enig med Afdelingen i at Turen burde lettes.

En Konstitutionssag fra Kø. behandlede og henvistes til Hovedbestyrelsen.

Punkt 2. Meddelelser fra Kredskassereren.

Kredskassereren gav nogle regnskabsmæssige Oplysninger. Regnskabsoversigten toges til Efterretning.

K. J.

VALGRETEN.

Ærede Hr. Redaktør!

Vil De give mig Plads for nedenstaaende i „Dansk Lokomotiv Tidende“.

Efter at have læst Deres Artikel, „Til Eftertanke“, i Bladet for den 16. September tog jeg mig Deres Overskrift til Efterretning. Jeg tænkte — — —, men det var dog særligt det sidste Stykke i Artiklen jeg kom til at tænke over. De skrev nemlig: „den 21. og 24. September stemmer alle tjenestefri Lokomotivmænd paa en saadan Maade“ o. s. v.

Altsaa: Lokomotivmænd, der har Tjeneste og af den Grund er forhindrede i at være hjemme og afgive deres Stemme.

Hr. Redaktør synes De ikke det er oprørende?

I Sønderjylland kunde dog de Tjenestemænd, som var udkommanderet dør til godt faa Lov til at stemme i den Valgkreds de tilhører, uden personlig at fremstille sig der, og dette beviser altsaa, at det sagtens kan ordnes saaledes, at alle faar Lov til at stemme. Saavidt mig bekendt er det kun Forbrydere o. l. som har mistet deres Stemmeret, i dette Tilfælde bliver den tjenestegørende Lokomotivmand altsaa sat i Klasse med disse.

Nej, Hr. Redaktør, den gaar ikke, det maa vi se at faa lavet om.

Vor Organisation har i sin Tid haft denne Sag fremme; men der fremkom ikke noget positivt Resultat, nu vil jeg haabe, at Dansk Lokomotivmands Forening endnu en Gang med fornyet Kraft vil tage Sagen op og søge at faa udvirket, at tjenestegørende og tjenestefri Lokomotivmænd har samme Rettighed paa Valgdagen.

Paa Forhaand Tak for Optagelsen.

Deres

C—1.

Den ærede Indsender har ganske Ret i sine Betragtninger angaaende de tjenestegørende Lokomotivmænd, der paa Grund af Tjeneste er forhindrede i at stemme, men desværre er der ingen eller kun ringe Udsigt til at faa dette Forhold ændret.

Det skal være forbundet med saa mange tekniske Vanskeligheder, at det er umuligt at gennemføre. Man kan, for saa vidt man vil ændre ved dette Forhold, ikke blive staaende ved Tjenestemændene alene, men maa tage alle andre med, som paa Grund af Forholdene er hindret i at møde paa Valgstedet. Det er unødvendigt et nævne Eksempler, men en Trøst maa det være, at der antagelig gaar lige mange Stemmer tabt til begge Sider.

Men Sagen kan eventuelt, tages op paany.

Red.

DANSK LOKOMOTIVMANDS REVY I AARHUS.

Tirsdag den 12. Oktober opfører Kolleger fra Sjælland en Revy: „Saa vil De blive for-
bavset“ i Østergades Forsamlingsbygning i Aarhus Kl. 6³⁰ Em. med paafølgende Bal til Kl. 12. Da den ikke bliver opført andre Steder i Jylland er alle Medlemmer med Husstand fra andre Afdelinger velkomne. Billetter, à 2½ Kr. for Voksne og 1 Kr. for Børn, faas ved Indgangen. Bekendte indføres ved et Medlem.

*Festudvalget for
Aarhus Afdelingen.*

LOKOMOTIVFOLKENES MARSCH.

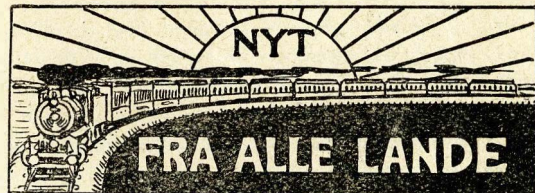
Da vi har til Hensigt i et af de først udkommende Numre at optrykke „Lokomotivfolkenes Marsch“ med Noder og Tekst, fordi det viser sig, at der ofte spørges efter denne, og den ikke længere findes i Handelen, vilde vi gerne udbede os Marschen tillaans nogle Dage i et saa vidt muligt ubeskadiget Eksemplar. — Marschen returneres omgaaende. Meddelelse herom bedes snarest tilsendt

Red.

FRA BANERNES BARNDOM.

Justitsraad Kleuse har indgivet et Andragende til Direktionen for Kieler-Altonaer Jernbanen om det for den offentlige Moral ønskelige i, at de 3die Klases Vogne oplyses om Aftenen ligesom de øvrige, da der skal gaa meget Uvæsen i Svang; men der er bleven svaret at Andragendet ikke kunde tages til Følge, da der ellers ingen vilde gaa paa 2den Plads.

(„Fædrelandet“ 28/6 1847.)



FABRIKATION AF SVÆRE SMEDEJÆRNS KÆDER.

De amerikanske Kædefabriker har ved Fremstillingen af 24 svære Kæder af Smedejærn til Panamakanalens Sluseporte gjort en Del interessante Erfaringer, da den sædvanlige Fabrikationsmaade saavel som det tidligere anvendte Materiale har vist sig ganske utilstrækkeligt. Den samlede Kædelængde, der ønskedes, var 3150 Meter med en samlet Vægt paa 500 Tons. Gennemsnittet af Leddet sattes til 76 mm og Bærevnen til 120 Tons.

Den først leverede Kædelængde knækkede imidlertid ved den normale Belastning paa et svagt Svejsested, og man blev derfor nødt til at foretage en indgaaende Revision af saavel Konstruktionsmetode som Fabrikation med det Resultat, at Materialet maatte være dobbelt raffineret Jærn af særlig Renhed og Homogenitet og Fremstillingsmaaden en anden.

Den sidste Forandring bestod kortelig i føl-

gende: Jærnbarrerne blev afskaaret til den rigtige Ledlængde med svære Sakse, hvorefter hvert Stykke opvarmedes i den ene Ende, og bøjedes paa en Strækemaskine i en Vinkel paa halvfemsindstve Grader, og i samme Varme tilskærpedes Enden for Svejsning under en Damphammer paa 1300 kg.

Paa det næste Trin af Processen bøjedes Leddet til sin endelige Form og svejsedes under en anden Damphammer, hvorefter den færdige Kæde anbragtes i et Oliebad og her genoem Olien opvarmedes til en Temperatur paa 880 Grader Celsius med paafølgende Luftafkøling.

Alle 24 Kæder er nu anbragt i Sluseportene og virker fuldtud efter Bestemmelsen.

Tids. f. M.

HØVLING MED TRYKLUFTE.

De under Krigen forøgede Fordringer om Hurtighed ved Skibsbygning, har medført en Mængde Forandringer i Skibsværfternes Arbejdsmetode.

Mekanisk Drift har i stor Udstrækning erstattet Haandarbejde, og som et godt Bevis paa Rigtigheden heraf kan nævnes den luftdrevne Snedkerhøvl, hvis Konstruktion og Anvendelse har sparet en Mængde Arbejdere, som kan benyttes til andet produktivt Arbejde.

Den første Tryklufthøvl konstrueredes af en Haandværker ved et Skibsværft i Amerika; den vejede imidlertid 75 kg, som gjorde den vanskelig at haandtere, skønt den arbejdede godt. En senere Forbedring bragte Vægten ned til 5 kg, og denne Høvl viste sig at arbejde overordentlig tilfredsstillende.

Høvlen omfatter et Skærehoved af Bronze med en Trykluftsmotor i en Ramme af Aluminium med Kuglelejer. I Skærehovedes findes to Høvljern af Hurtigstaal, saaledes anbragt, at de let kan udtages for at skærpes. Paa Rammens Forside er der anbragt en Sko med Skueindstilling, hvormed man kan regulere Høvlings Dybde og tilpasse den efter konkave og konvekse Flader.

Trykluftens Tilgang reguleres gennem en Ventil i Haandtaget, som er fjederbelastet, saaledes at der lukkes for Tryklufften, naar Haandtaget slippes.

Ved sammenlignende Forsøg, har det ifølge Norsk Verksteds- og Støperitidende vist sig, at en Mand kunde høvle 385 Kvadratfod paa fem Timer, medens 8 Mand der konkurrerer med Haanden kun var i Stand til at høvle 275 i 7 Timer.

De enkelte Dele i Apparaten, som udsættes for Slid, er saa faa og saa godt beskyttet, at ikke en af dem har været skiftet efter fortsat Brug i ti Maaneder, og det eneste Sted, hvor

der er Friktion, og som Følge deraf Slid, er hvor Skærehovedet roterer i Kuglelejerne, men ved omhyggelig Smøring kan Værktøjet vare mindst et Aar.

Tids. f. M.

VERDENS HURTIGSTE HANDELSSKIB.

I Anledning af Amerikanernes planlagte Bygning af et Par nye Kæmpedampere til Ekspresfart over Atlanten, som efter Forlydende skal slaa alle tidligere Rekorder med Hensyn til Størrelse og Fart, skriver det tyske Blad Prometheus, at det kan være ganske lønnende at kaste et Blik paa Verdens største Handelskib og fastslaa det hurtigste af dem alle.

Under Krigen er en Mængde Handelsdampere imidlertid gaaet ud af Sagaen, medens der ikke er tilkommet Nybygninger netop med Undtagelse af dem, der var i Arbejde da Krigen begyndte. Her nævner det tyske Blad først — ejendommeligt nok — det sænkede „Lusitania“ med 25 Knobs Fart; det næste er „Mauretania“, der eksisterer endnu og omtrent har samme Hastighed; det tilhører som bekendt Cunard Linien og er fra 1913. Herefter kommer „Aquitania“, den særkendes ved, at det med en Skibshastighed paa 24 Knob, altsaa noget nær den samme som „Mauretania“, har et Rumindhold paa 45700 Br. T., altsaa næsten dobbelt saa stor som denne.

De øvrige Skibe med 24 Knobs Fart er mindre Fartøjer, nemlig et engelsk og fem belgiske paa 1400 til 1800 Tons; de løber mellem England og Fastlandet, altsaa væsentlig i Kanalarten.

Omtrent 24 Knob løb ligeledes den tyske Damper „Vaterland“, der nu er i Hænderne paa U. S. A. og under Navnet „Leviathan“ sejler under amerikansk Flag.

Tæt op til dette Skib med Hensyn til Fart kommer den franske Hurtigdamper „La France“, der dog kun maaler 24000 Tons mod „Vaterland“s 54000 — Verdens største Skib. Alle disse har Turbinemaskineri.

Af Skibe paa 23—23,5 Knobs Hastighed findes 9, nemlig tre smaa Kanaldampere, den 46400 Tons store engelske „Olympic“, der tilhører White Star Linien, to engelske Dampere paa 13400 og 18400 Tons, en amerikansk Hurtigdamper ved Navn „Deutschland“ paa 14000 Tons og en kanadisk Damper.

Derefter kommer der 18 Skibe paa 22—23 Knob, hvoraf de 17 er smaa Kanaldampere paa 1000 til 2800 Tons, og den attende, den store tyske „Imperator“ paa 52000 Tons, der nu er afgivet til Ententen.

Af Skibe paa 20—22 Knobs Hastighed findes i Øjeblikket op imod 50, som for Størstedelens Vedkommende gaar under engelsk Flag.

Tids. f. M.

MÆRKELOGT TILFÆLDE AF DØD VED ELEKTRISK STRØM.

Et mærkeligt Ulykkestilfælde hændte fornylig i Kuglelejerfabriken „Oerlikon“, hvor en Arbejder pludselig faldt død om, uden at Grunden i Øjeblikket var forklarlig.

Den retslige Undersøgelse gav imidlertid som Resultat, at Døden skyldtes Gennemgang af elektrisk Strøm, og det gjaldt derfor at fastslaa, hvorfra denne Strøm var kommet; Manden stod nemlig og arbejdede med en Damphammer, da han faldt om. Værkstedet oplystes af elektriske Glødelamper, og en omhyggelig Undersøgelse af Ledningssnoren til den Lampe, der brændte ved Damphammeren, viste, at denne var bundet op til en fremstaaende Del. Isolationen har været medtaget, saa Lysstrømmen gik over i Damphammeren, hvis Stempel for hvert Slag paa det glødende Jærnstykke gjorde dette til en Leder, som atter lod Strømmen gaa gennem Arbejderen. Bladet „Dampf“, hvorfra vi har laant Beskrivelsen, indskærper sine Læsere, hvilken Paapasselighed der altid maa være tilstede med Isolationen af Ledninger, og hvor forsigtig man maa være med deres Ophængning.

SIKKERHEDSAFBRYDERE TIL ELEKTRISK VÆRKTØJ.

Elektrisk bevæget Værktøj er, for at kunne udføre svært Arbejde, i Almindelighed forsynet med kraftige Motorer.

Saa længe Arbejdet gaar tilfredsstillende, er der ingen Vanskeligheder, men sætter f. Eks. Boret sig fast eller lignende, bevirker den kraftige Motor, at de ellers stillestaaende Dele drejer med rundt og mange Gange foraarsager alvorlige Ulykker.

For at undgaa denne Fare er der fornylig fremkommet en ny Sikring, som bestaar af en særlig Afbryder forbundet til en lille Modstand, der indskydes samtidig med, at Strømmen afbrydes, hvorved der opstaar en kraftig magnetisk Bremsning.

Naar Arbejderen af en eller anden Grund slipper Haandtaget, afbrydes Strømmen til Motoren, og denne standser i mindre end een Omdrejning og forhindrer derved Ulykker.

ANTOL HÆRDEOLIEN,

som er bragt paa det engelske Marked af Antol Service Co. i Birmingham, skal besidde flere Fordele fremfor den gammelkendte Hvalolie, (Tran) der bruges som Afkølingsvædske naar Værktøj skal hærdes. Den nye Olie har samme Viskositet som Hvalolien, og praktisk samme Vægtfylde; Antændelsespunktet er ligeledes nær-

lig det samme, men med den Forskel, at det er konstant ved den nye Olie, men varierer meget stærkt ved den gamle; to udtagne Prøver er sjælden ens, og Forskellen kan løbe op til 14 Gr. Celsius.

Den ældre Hærdeolies Mangler skal ikke findes ved den ny Vædske; saaledes er den grimme Luft forsvundet, ligesom der ikke findes nogen Klisterdannelse Sted, ejheller bliver Oliens grødet. Dette sidste stammer som bekendt fra Hvaloliens kemiske Sammensætning, der har megen Lighed med Voks, og naar de flygtige Dele er fordampet, forhiqdrer dens Tykflydenhed en ordentlig Afkøling.

Endvidere indeholder den ældre Olie en Del fri Syre, som indvirker paa Staal og giver Anledning til ujævn Afkøling. Antololien skal derimod kunne bruges indtil sidste Draabe, har omtrent ingen Lugt, er ensartet i Sammensætning med hurtig Køllevne og koster ikke mere end det halve af den ældre Olie.

GRAFIT OG KEROLEN TIL RENSNING AF KEDLER.

Hvem har ikke prøvet forskellige Arkana mod Kedelsten? Og som de mest naturlige Grafit og Petroleum! De to sidste har som oftest hjulpet noget til at løsne Skallerne, saa de lettere sprang af, men noget ubeslut præventivt Middel kan de dog ikke siges at være, og de er ikke helt ufarlige at bruge.

I Amerika har de imidlertid været meget anvendt, og Opfattelsen om deres heldbringende Virkning har svinget fra entusiastisk Begejstring til den dybeste Fordømmelse; nu har imidlertid U. S. A. Bureau of Mines udgivet et lille Skrift, hvori der stærkt advares mod disse to Midlers Anvendelse i Dampkedler, navnlig da ikke i Kedler, hvor der i Forvejen har fundet en rigelig Stenopsamling Sted, som løsnat fra Væggene og opsamlet i Kedlens Bund, let kan hidføre Blærer og Buler i Kedelpladerne, ligesom Petroleumet anvendt i større Mængder ved at destillere over, angriber Pladesamlinger og Nagleforbindelser.

ALLEN OG SIMMONS STEMPELRING.

Allen og Simmons Værft ved Themsen som i mange Aar har været Specialister i Fremstilling af Stempelringe til alle Maskintyper og derved erhvervet sig et kendt Navn, har tegnet en ny Stempelring til Petroleumsmotorer.

Der er kun anvendt 1 Ring, som er sammensat af 3 Stykker, der er presset ud imod Cylindersiden og samtidig holdes gas- og olietæt ved Hjælp af kiledannede Stykker, der trykkes ud imod Cylindervæggen af 3 indkapslede Fjedre.

Disse kan let sættes ind i almindelige Stemp-
ler og Ringen holder fuldstændig tæt for For-
brændingsgassen og forhindrer selv efter lang
Tids Gang, at Olie arbejder sig ind i Forbræn-
dingskammeret.

Den samme Ring er forøvrigt anvendt med
Fordel i selv store Dampmaskiner.

Tids. f. M.

KØBENHAVNS KOMMUNES VARMTVANDS-BADEANSTALT.

Vi har modtaget følgende:

Københavns Kommunes Varmtvands-Badean-
stalter, der er beliggende i Sjællandsgade, Hel-
singørsgade, Sofiegade og Saxogade er aabne paa
Hverdage fra Kl. 7 Morgen til Kl. 7 Aften, om
Lørdagen desuden til Kl. 9, Søn- og Helligdage
fra Kl. 7—11 Form.

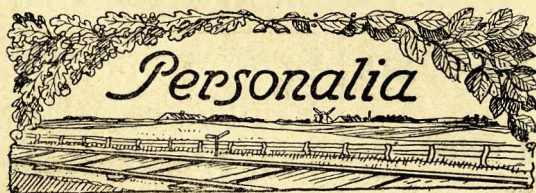
Badstuebade eller Dampbade faaes i Sjællands-
gade og Helsingørsgade saavel paa Mands- som
Kvindeafdelingen. *Karbad* forefindes paa oven-
nævnte Steder (med Undtagelse af Mandsafde-
lingen i Helsingørsgade) og paa Kvindeafdelingen
i Sofiegade.

Brusebade faas paa alle fire Anstalter.

De for Tiden gældende Priser er følgende:

- 1 Brusebad 20 Øre,
- 1 Karbad 60 —
- 1 Dampbad 75 —

Fra Raadhusforvalterens Kontor, under hvem
Varmtvands-Badeanstalterne sorterer, har vi faaet
Anmodning om at henstille til vore Læsere af
Hensyn til det stærke Besøg om Eftermiddagen,
navnlig Fredag og Lørdag, saavidt gør ligt at
benytte Badene i Formiddagstimerne eller tidlig
paa Eftermiddagen.



Navneskifte.

Lokomotivfyrbøder C. S. J. Jensen, Kbhvs.
Godsbaneg., hedder fra $\frac{8}{9}$ 1920 Carl Sophus
Johannes Høbo.

Forflyttede fra $\frac{1}{10}$ 20 efter Ansøgning
(ifølge Opslag).

Lokomotivfyrbøder K. M. Sørensen, Kolding
(Rangerfører) til Odense (Rangerfører).

Forflyttelse under $\frac{17}{9}$ 20 efter Ansøgning.
Lokomotivfyrbøder M. C. Pedersen, Aarhus H.,
til Nyborg.

Afsked under $\frac{22}{9}$ 20 af Min. f. o. Arb.
efter Ansøgning med Udgangen af Septbr.
Maaned d. A.

Paa Grund af Alder med Pension: Lokomotf.
A. M. Manthorpe, Kbhvns. Hovedbanegaard, paa
Grund af Alder og Svagelighed med Pension:
Lokomotf. H. Christensen, Dbmd., Thisted, og
paa Grund af Svagelighed med Pension: Loko-
motf. Lars Peder Larsen, Kbhvns. Godsbaneg-
gaard.

TIL MEDLEMSLISTEN.

Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F.

Lokomotivfyrbøder H. P. B. Klint, Kjøben-
havns Godsbanegaard. Optaget fra 1. Juli 1920.

DET SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK.

Da Generalforsamlingen den 25. September
ikke var beslutningsdygtig, afholdes en ny Ge-
neralforsamling Lørdag den 9. Oktober Kl. 8
Aften i Bibliotekslokalerne, Istedgade 3, med
Kontingentændringen som eneste Punkt paa Dags-
ordenen.

Statsbanepersonalets Biblioteker.

Sjæll.- Falst.	Jyll.- Fyn	Nye Bøger.
8505	9194	Diver, Maud. Desmonds Datter.
8679	9182	Allerton, M. Møllehjulet.
8889		Klingsey, A. I Sommersol og Blæst.
9109		Heiberg, J. L. Fra Hellas.
9212	9232	White, B. Million-Spekulanten.
9213	9206	Locke, W. J. Afguden.
9265	9184	Bartsch, R. H. Jomfruburet.
9600	9189	Carrington, H. Psykiske Fænomener i Krigen.
9682	9186	Bourget, Poul. Dommeren.
9738	9187	Bønnelycke, Emil. Den troskyldige.
9934	9196	Erichsen, Erich. Den graa Dame.
9935		Vogel-Jørgensen, T. Erotik og anden Svindel.
10033	9190	Castberg, W. Spioner.
10151	9216	Raage, Harald. Det forraadte Danmark.
10181	9164	Poulsen, Frederik. Rejser og Rids.
10355	9230	Wang, Otto. Yvonne.
10868	9224	Thomsen, Axel. Den eneste Vej.
10869		Maeterlinck, M. Borgmesteren i Still- monde.
10870	9199	Gjøløv, Chr. Forskudt.
10871	9192	Cross, V. Generalens Datter.

10872 9198	Feydeau, E. Fanny.	10880 9228	Wales, H. Ægteskab og Kærlighed.
10873 9204	Jerome, K. J. Skal Kvinder være smukke.	10881 9209	Merrimann, H. S. Arvingerne.
10874 9183	Barclay, F. De hvide Nonner.	10882	Hausheiw, T. Dobbeltmordet i Hampton.
10875 9212	Møller og Lembeke. Vandreliv — Fri-luftsliv — Lejrliv.	10883 9226	Tampkins. Barnet, der forsvandt.
10876 9233	Chambers, R. Japonette.	10884 9201	Jenkins, H. Betjent Bindle Humorist.
10877 9191	Collins, W. Maanestenen.	10885 9193	Curwood, J. Kong Graabjørn.
10878 9205	Johnston, M. Blandt Rødkjoler og Rødhuder.	10886	Lehmann, Edv. Religionerne.
10879 9188	Bønnelycke, Emil. Joschja Igoll.	7898	Baird, E. Vagabonden.
		7643 9234	Wadsley, O. Irene von Cleve.
		7983 9207	London, Jack. Goliat.
		7516 9235	White, F. M. En Hundjævel.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avisposten
den 1. Oktober



TOTAL-OVERTAGELSE-UDSALG

Da jeg har overtaget Vilh. Dalgaard's kendte Forretning og med den det store Varelager i
Damekonfektion - Børnekonfektion - Pelsvarer
meget fordelagtigt, udsælges i denne Tid disse Varer til Priser, som ligger fra 25—75 % under Dagsprisen. Udsalget omfatter saavel det finere og bedre Konfektion, som det billigere, ligeledes de nye Modeller for Efteraaret, som hjemkommer i disse Dage.

Uldplüschkaaber (med prima Lastingfor) 150⁰⁰ - 185⁰⁰ - 225⁰⁰	Flammede Plüschkaaber (prima Mohairplüsch) 138⁰⁰ - 198⁰⁰ - 220⁰⁰	Fløjlsfrakker (riffede svære Kvaliteter) 98⁰⁰ - 115⁰⁰ - 145⁰⁰
Ulstre (prima Stoffer, alle Farver) 48⁰⁰ - 68⁰⁰ - 88⁰⁰	Meltonfrakker (prima Kvalitet, foret og mellemforet) 60⁰⁰ - 95⁰⁰ - 138⁰⁰	Klædesfrakker (forede og med Stikninger) 135⁰⁰ - 168⁰⁰ - 200⁰⁰
Kostumer (Svære melerede Stoffer) 79⁰⁰ - 98⁰⁰ - 118⁰⁰	Skindvarer (Hele Sæt, Kraver eller Muffer) nedsat 50 %	Børnekonfektion (Hele Lageret skal væk) Sælges til det halve af Værdien

➔ NB. Varer kan reserveres til senere Levering. NB. ➔

Vilh. Dalsgaards Eftf. (ved Thorkild Hansen) Vesterbrogade 24.

Ryg Bicycle Cigaretter fineste Virginia 10 Stk 60 Øre

faas hos

Chr. W. Nielsen, Istedgade 122, en gros en detail.

SMØRCENTRALEN Altid friske Varer i
Smør, Margarine, Æg,
— ISTEDEGADE 31 — samt godt lagrede Oste.

Vesterbros Skotøjshus
15, Absalonsgade 15,
bør være Deres **FODTØJ**
Leverandør i
Forretningen grundlagt 1879.

Announce-Expedition:

Vodroffvej Nr. 3 B, København V., Tlf. Vester 8113
eller

K. Johansen, Sommerstedgade 22³, København B.
Telefon: Vester 4011.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 2895 v. eller Vester 8113.

Abonnementspris: 5 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.