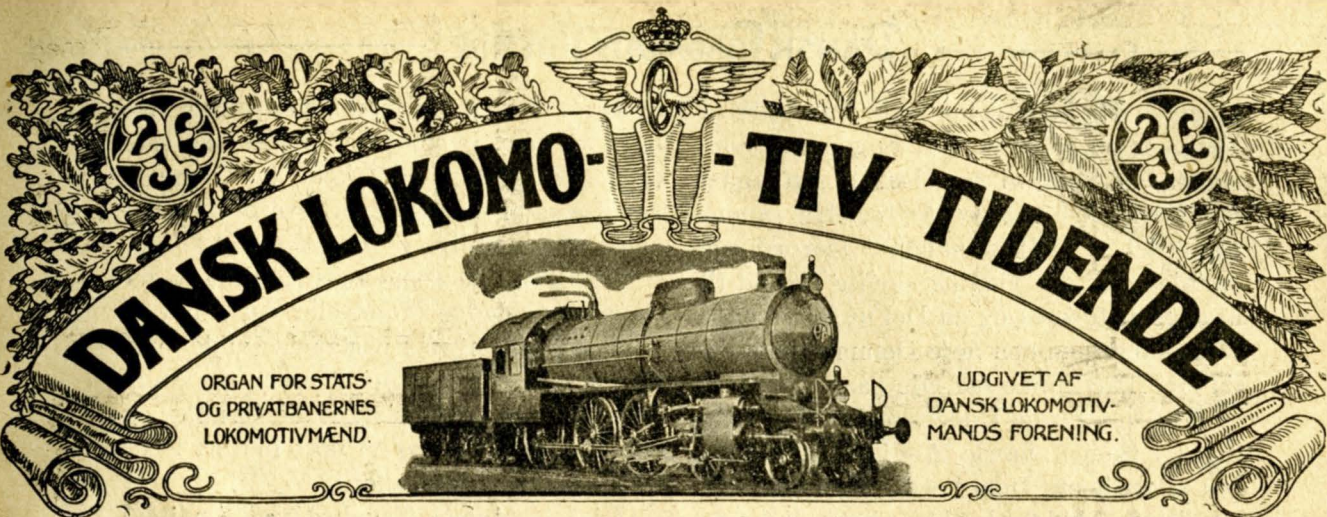




22. Aarg. Nr. 11

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN

2. Juni 1922.

RETSORDNINGEN.

I en Artikel forrige Aar i Juli Maaned omtalte vi i store Træk vort Retsvæsen. Vi nævnede, hvad der var Aarsag til, at man i sin Tid gik over til at ansætte en Auditor, og vi føjede hertil en Bemærkning om, at Personalet var godt tilfreds med den Maade, Auditøren havde udøvet sin Virksomhed paa. Vi burde maaske have tilføjet, at dette kun gjaldt Auditøren personlig og ikke hans Medhjælper.

Vort Retsvæsen er af en saadan Beskaffenhed, at uhyre meget afhænger af Auditørens Person, og man har derfor Ret til at sige, at hvad der har kunnet gaa og kunnet gaa godt med vor nuværende Auditor og med vore nuværende Regler for Retspleje ved Statsbanerne sandsynligvis vil blive ganske umuligt med en anden Auditor.

For at det skal kunne gaa paa en tilfredsstillende Maade kræves, at den, der undersøger, er en fuldstændig upartisk Mand, en Mand, der hverken har Sympatier opefter eller nedefter, men udelukkende stræber efter at forstaa Sagen og derigennem danne sig det rette Billede af, hvad der foregaar. Skifter dette Billede imidlertid, og den undersøgende paa Forhaand har Sympati opefter, og som i den underordnede Anklagede kun ser et Men-

neske, der skal straffes, og hvem han ikke gør sig den mindste Anstrengelse for at forstaa, maaske ikke gider at forstaa, saa begynder man at reagere og tænke paa, hvordan man skal gardere sig i Fald en saadan Mand skulde gaa hen og blive ansat som Auditor.

Det er ikke nok, at en Auditoraspirant med delvis Held optræder som dramatisk Forfatter, mere Betydning har det for os, som eventuelt kan blive underkastet en saadan Mands Bedømmelse, at vi har set, at han, efter at have fungeret en længere Tid som Byretsdommer er bleven sendt hjem til det Kontor i Justitsministeriet, hvorfra han aldrig burde være sluppet løs. Han aabenbarede i sin Dommervirksomhed en saadan Mangel paa sund Sans, at de Domme, han ved Byretten havde fældet, der blev appellerede, blev underkendte, og dermed var hans Kariére lukket ad den Vej. Altsaa han vendte tilbage til Justitsministeriet og til Statsbanerne, hvor han vedblivende faar Lov til at undersøge og indstille til Dom — og som vi mener paa ganske samme haardhændede og bureaukratiske Maade, som han yndede at anvende ved Byretten.

Vi har haft Lejlighed til ved Undersøgelsen af en Sag, som nu er endt, og hvori Dom er faldet, at se, hvor fast Auditoraspiranten tog paa de underordnede An-

klagede; der fandtes hos ham ikke Spor af Forstaaelse af, hvorfor Sagen var opstaaet, og naar vi henviser til en andet Steds i Bladet optaget Artikel fra samme Landsdel, i hvilken samme Overordnede omtales, var der vistnok skellig Grund til at søge at forstaa og en Del undskyldende Momenter, som den høje Dommer imidlertid slet ikke kunde faa Øje paa.

Ved den første Undersøgelse, der foretoges i Sagen, havde Auditørmedhjælperen allerede sin Dom færdig, forinden den egentlige Anklagede blev hørt, og paa trods af Bestemmelserne om Ret til for den anklagede at have en Bisidder til Støtte ved Undersøgelsen, hvilket der ikke havde været Lejlighed til for den Anklagede at tilkalde, afholdt han Forhør og erklærede kynisk til den paagældende, at han saa maatte tage en anden Tillidsmand med ved Forhøret. — Imidlertid gik det ikke paa den Maade, og der blev senere afholdt et nyt Forhør, hvori der var Lejlighed til for Bisidderen at deltage, men det skete ikke paa Foranledning af Auditørmedhjælperen, men fordi Organisationens ikke kunde finde sig i en saadan Behandling af et Medlem.

Da Bisidderen kom til Stede ved det nye Forhørs Afholdelse, indledes Forhøret med en Diskussion af principiel Art om Formen for Tilkaldelse af Anklagede og Bisidder saavel som Spørgsmaalet om hvor lang Tid forinden Forhørets Afholdelse Tilsigelsen skulde være de Anklagede i Hænde. Om dette opnaaedes der vel nok Enighed, men det mærkedes tydeligt, at det kun var modstræbende at Auditørmedhjælperen havde indvilget i det andet Forhørs Afholdelse. Vi fik af Forhøret Indtryk af at sidde overfor en bureaukratisk Embedsmand der kun kunde se Skyld hos den Underordnede, men ingen hos den Overordnede.

Naar man nu ser, at den Mand, der var Skyld i, at den første Sag rejstes, igen er paa Tapetet og stadig optræder paa en uæskende Maade, stadig viser en total Mangel paa Forstaaelse af, hvad han har med

at gøre, saa burde man i den første Sag have set paa, hvorfor der kunde ske saadanne Ting, som der skete, og Grunden var den samme som nu: en Overordnet, der er ganske umulig.

Og til at undersøge og indstille i Sager vedrørende denne Mand blev der sendt en Auditor, der ingen Forstaaelse vilde eller kunde vise, fordi hans Tanker og Aand bevægede sig om Christjern den Anden, og den Tidsaand ønsker vi ikke indført i vor Retspleje ved Statsbanerne.

Vi foler ingen Tryghed ved Auditørmedhjælperens Behandling af Sagerne, han er Modsætningen til vor gamle Auditor, for hvem en nøje og retfærdig Udredning af Sagerne er magtpaaliggende og Hovedsagen.

Der kunde være god Grund til at undersøge, om den Mand, der er kasseret som Byretsdommer paa Grund af sine strenge og uretfærdige Domme, vedblivende skal sidde i Auditorstolen paa Statsbanerne; thi skal han det, er vi tilbøjelig til at mene, at der ikke vil vedblive at herske den samme Tilfredshed med Auditorinstitutionen som hidtil.

ORDRE H 300!

Efter at de nye Tjenestetidsregler nu har været i Kraft saa længe, at vi fuldtud er klar over, at den berettigede og humane 8 Timers Arbejdsdag er lavet fuldstændig illusorisk, er der et Spørgsmaal, som trænger sig paa og beskæftiger mangen en Lokomotivmands Tanker. Hvad kan vi gøre mod den Kynisme, som Regering og Administration udviser mod os Tjenestemænd? Vi er vist enige om, at vi begynder at blive trætte af den Magtbrynde, der i den senere Tid er dikteret os. Som O. H. 300 fortolkes, lægger den Spire til desperate Udbrud og ødelægger al Arbejdslyst. Turene, vi kører i for Tiden er i mange Tilfælde opstillet med Tjeneste paa de enkelte Dage, med 11—12 indtil 13 Timers uafbrudt fysisk strængt Arbejde, saaledes at vi er sat 10 Aar tilbage i Tiden, hvad er mod al sund Samfundsudvikling. Det er fuldt forstaaeligt, at Lokomotivpersonalet reagerer mod en saadan Tjenestefordeling

og vægrer dem mod at være Forsøgsobjekt for Administrationens spareparodiske Udslag. For set paa Baggrund af Stk. 10 i O. H. 300, som siger: Tjenesten i eller ved Fremførelsen af Tog maa uden passende Afbrydelse ingensinde vare over 10 Timer, heri medregnes Forberedelse- og Afslutningstjeneste, da maa vi bestemt protestere mod som nævnte Ordre fortolkes. Det Ophold, der skal være paa fremmet Depot i sammenlagte Ture paa over 10 Timer, er for Administrationen et meget elastisk Begreb. Normen, som O. H. 300 hjemler os Ret til, lades der haant om, saafremt der paa Bekostning af Personalets Hviletid kan spares nogle Øre. Turene er mange af Dagene saa sammentrængte, at der ikke er Tid til hverken at faa Mad eller en Smule Hvile, alt er forhastet og forjaget; at Personalet og Maskinerne lider under en saadan Behandlingsmaade tages der aldeles ingen Hensyn til. Anker man over saadanne strenge Dage i Turene, møder man Argumenter som: den samlede maanedlige Tjenestetid overskrides ikke, Fridagen i Turen er god, den er saa og saa lang, og der er jo ogsaa lette Dage i Turen, f. Eks. Raadighedstjenesten i Remissen, saa Anken over nævnte Dag kan ikke tages til Følge. At den samlede maanedlige Tjeneste ifølge Administrationens Beregning af Raadighedstjeneste ikke overskrides, er jo sandt. Men en anden Ting er, at Personalet aldrig akcepterer det retfærdige i denne Beregningsmaade, og fik vi, hvad vi har fuldt Krav paa (ifølge vor Tjenestes Arbejde), fuld Tid for Raadighedstjenesten i Remissen, vilde mange af Turene langt overskride Normen for den tilladte maanedlige Tjenestetid. Som Situationen har udviklet sig for os, maa danske Lokomotivmænd oprette en ubrydelig Enhedsfront med fast Fodslag og Disciplin, saaledes at alt, som er tabt, erobres tilbage med Renter og Renters Rente!

B. 34.

I »Dansk Lokomotiv Tidende« Nr. 8 skrev Hr. Fejring et udmærket Indlæg om ovennævnte Ordre. Hr. Fejrings Indlæg kan jeg fuldtud tiltræde og tror, at samtlige Lokomotivmænd er af Hr. Fejrings Menig. I Nr. 9 takker Hr. Hubert for Indlægget og opfordrer Lokomotivmænd til mangestemigt at udtale sig paa rette Sted, deri har Hr. Hubert sikkert Ret.

Hr. Huberts Uddybning af Ordre H.

300 gaar i det store og hele ud paa, at Tjenestetiden er skærpet meget betydelig for Lokomotivmændene i sin Helhed og for de ældre, dem i fast Tur, i Særdeleshed, dette maa jo siges at være Resultatet af Ordre H. 300. Et Tjenestetimetal af 208 à 216 pr. Maaned er jo ganske meningsløst, da særlig i Betragtning af, at der for mange Tures Vedkommende haves meget Reservertjeneste (ja undskyld, Raadighedstjeneste, som det nu hedder), der kun gælder for en Tredjedel Tjeneste, den virkelige Tjeneste kommer jo betydelig højere end 208 à 216 Timer. Hvad vil den civile Arbejder sige til, at en stor Del af Arbejdstiden kun regnes for $\frac{1}{3}$ Arbejde? Tager man samtidig i Betragtning, at en stor Del af den Tjeneste, Lokomotivmændene udfører, falder paa Tider, som benævnes Nattjeneste, haves efter Ordre 300 intet Vederlag derfor; dette er en himmelraabende Uretfærdighed, begaaet imod Lokomotivmændene. Det er jo fra alle Sider erkendt, at Lokomotivtjenesten med sit store Ansvar, den paakrævede Agtpaagivenhed, det haarde legemlige Arbejde og ikke mindst den store Temperaturforandring, anses for at være noget af det haardeste og mest helbedsnedbrydende Arbejde, som findes. Hvor er nu Vederlaget derfor? I Lønnen findes det ikke, da en Maskinarbejder jo har betydelig mere i Løn end Lokomotivmanden. I det maanedlige Tjenestetimetal er der heller ingen Lettelse, der er vi jo paa Højde med den civile Arbejder, skønt hans Arbejdstid falder mellem 7 Fm. og 5 Em. med $\frac{1}{2}$ Times Frokost og $1\frac{1}{2}$ Times Middagspavse. Men er det ikke i det maanedlige Timetal, vi bør have Valuta for vort haarde Arbejde, jeg mener jo, og at det retteligst bør ske ved Genindførelse af Natprocenttillægget, saa hver Time mellem 10 Em. og 6 Fm. regnes for 1,20 Time i Tjenestetid. En saadan Ordning vil sikkert i det lange Løb være til Fordel for Staten, da megen Sygdom sikkert vil undgaas derved.

Ved alle de beordrede Ture, som i Aarets første Maaneder traadte i Kraft Landet over, saa man, hvilken Betydning det vilde have haft for Personalet, om Natprocenttillægget havde været gældende.

Her skal fremhæves, at for Aalborgs Vedkommende traadte en beordret Rangentur i Kraft omkring den 1. Marts. Turen gav ca. 205 Timer i 30 Dage, hvoraf ca. 60 Timer var Nattjeneste. Hvilken Betydning vilde det ikke have haft, om disse havde givet 1 Time 20 Minutter hver. Det

skal dog her fremhæves, at der blev klaget over Turen med det Resultat, at den blev forøget med 2 Mand.

Til Slut vil jeg gerne slaa til Lyd for, at vor H. B. trumfer en Forhandling om Revision af Tjenestetidsreglerne igennem, og at H. B. da holder paa som et ufravigeligt Krav at en Nattime kommer til at gælde for 1 Time 20 Minutter i Tjenestetid.

A. 34.

LOKOMOTIVTJENESTEN VED SYDGRÆNSEN.

Medens disse Linjer skrives, kan man tælle Dagenes for Danmarks Overtagelse af Sønderjyllands forskellige Statsinstitutioner for 2 Aar siden. For enhver, som var i Besiddelse af blot nogenhunde Kendskab til Forholdene i denne Landsdel, stod det allerede den Gang klart, at de Tjenestemænd, saavel over- som underordnede, der forflyttedes, vilde blive stillede overfor hidtil ukendte Opgaver, og i visse Tilfælde overfor Situationer, hvor maaske selv de stærkeste Naturer vilde komme til at give fortabt. Og hurtigere, end ventet var, slog denne Formodning til. Vi erindrer endnu alle hernede de to sørgelige Tildragelser iblandt Postetatens Embedsmænd.

Enhver tog fat i sin Virksomhed paa saa godt som bar Bund, men Tiden gik, og lidt efter lidt sporedes Bedring, saaledes at man paa 2-Aarsdagen dristig tør hævde, at det værste er overstaaet; forsaavidt det angaar Forarbejdet for Fremtidens Udvikling.

Og dette gælder Jernbaneetaten, hvor enhver har taget Forholdene, som de forelaa, og efter bedste Evne bellitet sig paa at skabe en Forbedring.

I Modsætning til Trafikafdelingen, hvor Personalet i begge Sektioner er godt tilfredse og anerkender det gode Samarbejde mellem dem og Ledelsen, varede det ikke længe, førend der indenfor Maskinafdelingen i 6. Maskinsektion sporedes en tiltagende Misfornøjelse; ikke med Arbejdet som Helhed, men mærkelig nok med Personalets Behandling fra Stationens Side. Særlig synes alle Klagerne at tage Sigte paa, at det ved Udstedelsen af allehaande *mundtlige* Ordre og Bestemmelser fra en hidtil uskreven Ordresamling, snart er naaet saa vidt, at det ikke ved, om det er købt eller solgt, hvad det skal og ikke skal og maa.

Nogle Beviser paa Forholdene hernede

skal fremdrages, idet der næppe noget Sted i Landet forekommer lignende Tilfælde.

En Dag betræder Maskiningeniøren en Maskine og opdager, at Lokomotivføreren har skaaret et af de bekendte smaa Reguleringsmærker i et nyt Greb paa Stilleskruen paa sit Smøreapparat. Har De skaaret det Mærke? lyder Spørgsmaalet til Føreren. Ja, det er en absolut Nødvendighed at have, naar det er mørkt. Jeg forbyder Dem det, lyder Svaret, men en nærmere Motivering for Forbudet fremkommer selvfølgelig ikke. At det kun af Personalet betragtes som Frugten af en pludselig Indskydelse, kan sikkert ikke undre ældre Lokomotivfolk, saa meget mindre som der jo ikke findes andre Kendemærker. Muligvis forsynes Smøreapparaterne i 6. Sektion i Fremtiden med særlige Kendingsmærker, til Eks. vilde Guld eller Sølv søm passende kunde finde Anvendelse event. selvlysende smaa Knapper.

En anden Gang kørte Hr. Hersom paa Lokomotivet og opdager, at Maskinen har 2 Fyrskovle. De har 2 Skovle, det maa De ikke have! At Førerens Ansigt forandres til et stort Spørgsmaalstegn, da han, som gammel Lokomotivfører, kun vidste, at han netop skulde have 2 Skovle, hvorfor han naturligvis gjorde opmærksom paa, at det dog stod paa Inventarlisten. Lad mig se den! Atter Forbavelse; thi netop fra Ledelsens Side er jo som bekendt truffet den Ordning, at disse Lister opbevares paa Lokomotivmesterens Kontor. Mærkelig nok har Lokomotivføreren intet senere hørt, men Personalet spørger: Hvad er nu rigtigt? Har ogsaa dette Tilfælde været en pludselig Indskydelse, eller er der udstedt en højere Bekendtgørelse, som ikke er tilstillet Lokomotivpersonalet? For det er vel ikke en Sparekommissionsbestemmelse?

Et Tog ankommer til en Station og har kun et Par Minutters Ophold. Ingeniøren staar paa Maskinen. Lukker De ikke for Oljen, naar De holder her, lyder det overraskende Spørgsmaal. Inden Lokf. faar Tid til at afgive Svar, lyder det i den behørig Kommandotone: *Jeg beordrer Dem* til at lukke for Oljen. Javel, Hr. Ingeniør, saa lukker jeg, men inden Ordren kan efterkommes, er det Afgang igen. Om det nu har været, fordi Lokf. straks tilkendegav at ville udføre den givne Ordre, som det jo saa smukt hedder, og derved indirekte indrømmede, at han alligevel ikke var i Besiddelse af en saa udstrakt Kend-

skab til den praktiske Lokomotivtjeneste som Hr. Ingeniøren, eller denne pludselig har opdaget den humoristiske Side af Sagen og derfor vilde redde Æren kan ikke siges; en Kendsgerning er imidlertid, at de afsluttende Ord i Sagen lød: Naa ja, De lukker vel, naar Opholdet er langt. Hvilket som den naturligste Sag af Verden besvaredes bekræftende af Lokf.

En Lokf. modtager en Dag en Maskine med utætte Stopbøsninger. Ved Betrædelser af Maskinen opdager Ingeniøren dette, og Spørgsmaalet, hvorfor Reparation ikke er foretaget, fremsættes, hvortil vedkommende Lokf. kun kunde oplyse, at han lige havde overtaget Maskinen. Imidlertid naar Toget et Fald paa Strækningen, og Afspærring foretages. Noget efter mødte Ingeniøren, at nu var Udblæsningen ophørt. Pligtskyldig henledte Lokf. Opmærksomheden paa den stedfundne Afspærring for Dampen. Enhver, ligegyldig om Tekniker eller kun Praktiker, vil sikkert indrømme, at selv den unge Mand, som lige har forladt Eksamensbordet eller Filebænken, vil efter nogle faa Ture paa et Lokomotiv straks kunne høre og se, om et Lokomotiv kører for Damptilstrømning eller for Afspærring..

Da det vil føre for vidt at fremføre alle de mærkelige Tildragelser, som cirkulerer og danner Samtaleemner i 6. Maskinsektion, skal foreløbig afsluttes med følgende og vistnok enestaaende Tilfælde, der angaar en Lokf., hvis Vacuum er i Uorden paa en Station, hvor der findes Vognsmører. Da Fejlen er vanskelig at finde, gaar Lokf. for at fremme Toggangen, ogsaa ned for at hjælpe med i Arbejdet. Ingeniøren kommer til Stede, men i Modsætning til andre Foresatte under Maskinafdelingen, faar Lokf. en Overhaling, og Ingeniøren henviser ham til at blive paa Maskinen, *indtil Vognsmøreren har henvendt sig til ham om Hjælp.*

Et Sidestykke til saadanne Forhold findes ikke i den øvrige Del af Landet, og derfor kan det ikke undre, om det Mand og Mand imellem lyder: Vi mangler en virkelig Maskiningeniør i 6. Sektion — en Foresat af den samme Type, som findes andre Steder, og med den Uddannelse, at han kan forklare og vise Lokomotivpersonalet, hvorledes Maskinen skal behandles, og til hvem Personalet kan betro sig uden at faa et afvisende og overlegent Svar paa sine Henvendelser. Af saadanne Mænd findes der heldigvis mange indenfor Maskinafdelingens Rammer. Saaledes som

Forholdene i de forløbne 2 Aar har udviklet sig, gaar ikke alene Agtelsen, men, hvad værre er, ogsaa den tjenstlige Tillid mellem Over- og Underordnede tabt. Og denne er en absolut Betingelse for et godt Samarbejde i Samfundets Interesse.

De fremdragne Tilfælde giver et Fingerpeg til Vejledning og Forstaaelse af Forholdene i 6. Maskinsektion.

Per Prent.

PERSONTOGENES HASTIGHED

Oversat af V. P. Hansen efter *Der Weltverkehr und sein Technik in 20. Jahrhundert* von Prof. Dr. Ing. Otto Blum.

I Almindelighed lader man de Togs Ophold bestaa, og kører da med de ny indlagte Tog forbi. Saaledes var f. Eks. før Krigen paa de vigtigste tyske Linier indlagt særlige Hurtigtog, der kun holdt ved de største Knudestationer, men man havde dog før haft gennemkørende Tog paa lange Strækninger, som Berlin - Hannover og flere. Efter aar-lange Forsøg er det lykkedes de maskintekniske Embedsmænd, og Lokomotivfabrikerne at afhjælpe den Ulempe at Lokomotiverne til de lange Strækninger ikke havde Vandforraad nok, nu er Lokomotivernes Konstruktion saa fuldkommen, og Vandbeholdningen saa stor, at det ikke har været nødvendig at gaa over til Vandtagning under Kørslen, som foregaar paa den Maade, at der midt i Sporet er lange Vandrender, hvori fra Tenderen nedsænkes et Rør, hvorved Vandet sættes op i Tenderen under Kørslen.

Med disse Forbedringer er man naaet til at kunde gennemkøre lange Strækninger uden Ophold, men der er jo en Grænse derfor, og den største Vanskelighed ligger i Lokomotivtjenesten, det store Vandforbrug, Faren ved at overanstrenges Maskindelene under Kørslen, og for alt Lokomotivførerens Overanstængelse, af Øjne og Hjerne under den hurtige og vedvarende rigtige Opfattelse af Signalerne. Og at Lokomo-

tivfyrbøderen under den vedvarende Fyring trættes, thi der er jo Grænser for hvor mange Timer han kan arbejde i det forcerede Tempo.

Efter det ligger Grænsen for Gennemsnitskørselsmulighederne over meget lange Strækninger uden Tvivl ikke i Maskinkonstruktionen, men i Menneskets Udholdenhed, og naar man nu gennemkører Strækninger som Hamborg—Berlin, Halle—Nürnberg, Nürnberg—München, Göttingen—Frankfurt a/M, Hannover—Berlin, maa man mene at den højeste Grænse er naaet.

Ved de her maalgivende Faktorer, Sammengruppering af Tysklands Knudestationer, Lokomotiv- og Tenderkonstruktion, falder temmelig godt sammen med Lokomotivførerens og Lokomotivfyrbøderens Præstationsevne.

Det er lidet oplysende at et Hurtigtogs Hastighed bliver benyttet som Maalestok til Bedømmelse af en Jernbanes Godhed, og til andre Tider bliver Sammenligningen ikke taget under overensstemmende Forhold. Derved fremkommer „Tyskernes“ Ejendommelighed, beundre det udenlandske, og forhaane det indenlandske, naar en saadan Sammenstilling viser, at det er til Gunst for de fremmede Baner, og ugunstig for de tyske Baner.

Stiller man f. Eks. den i Tyskland opnaaede Rejsehastighed op mod den i Dagspressen fra Amerika og England opnaaede højeste Hastighed over kortere Strækninger, stiller Forholdet sig ikke ugunstigt for Tyskland.

Hvis man nu virkelig fandt to omtrent ensartede Strækninger, maatte man ikke alene betragte et enkelt Togs Hastighed, men stille fem, ti eller femten af de bedste Tog over for hinanden og ikke alene undersøge hvor hurtigt de kører, men ogsaa prøve hvilke Bekvemmeligheder der bydes Publikum, (Udstyrelse med Sove og Spisevogn) og Befordringslejlighed for Post og Ekspresgods, ikke det ene Luksustog med

kun første Klasse, og en Rejsehastighed paa 90 Km./T. er maalgivende for Bedømmelse, men særlig maalgivende er de fire eller fem D Tog der ogsaa fører tredje Klasse og derved bliver saasvært at det forretningsmæssig kun kan fremføres med 80 Km./T. Rejsehastighed.

VIDENSKABELIG ANERKENDELSE TIL EN LOKOMOTIVMAND.

En, til en Lokomotivmand, enestaaende videnskabelig Anerkendelse er tilkendt vor Kollega Hr. Lokf. Th. Vaaben, Nyborg, der som bekendt er Amatorastronom, idet Hr. Vaaben af den, til videnskabelige Formaal stiftede »Raben-Levetzauseke Fond« har faaet tildelt 400 Kr. til Indkøb af et »Stjerne- og Middeltidsuhr«, System: »Strømgren og Olsen«. Hr. V. er en af de første Privatpersoner som har faaet tildelt Midler af denne Fond, og at han har gjort sig fortjent dertil, fremgaar af de Anbefalinger som Professor Strømgren, Direktør for Københavns Observatorium, og Astronomen Thorvald Köhl, Carinalobservatoriet i Odder, har givet ham til Opnaaelse af Andel i nævnte Fonds Midler. Professor Strømgren skriver bl. a.: ».... jeg betragter Dem som den ene af de to bedste og mest effektive Amatør-Observatører af foranderlige Stjerner indenfor Danmark, og vi paa Observatoriet venter os meget af Dem i Deres fremtidige Virksomhed, og det er mit varme Ønske at De maa opnaa denne væsentlige Hjælp til Deres fortrinlige Arbejde at vi fra Observatoriet til »Astronomische Nachrichten« har indsendt en længere Artikel, der hovedsagelig hviler paa Deres Observationer.«

Hr. Thorvald Köhl skriver bl. a.: »Blandt danske Amatorastronomer indtager Hr. Th. Vaaben en fremragende Plads. Med utrættelig Flid har Hr. Vaaben i en Aarrække anstillet værdifulde lagttagelser over variable Stjerner.«

Ogsaa paa anden Maade har Hr. V. modtaget videnskabelige Anerkendelser, idet han som Gave fra Professor Hartvig, Direktør for Observatoriet i Bamberg, har faaet tilsendt Aargangene 1921—22 af »Katalog und Ephemeriden veränderlicher Sterne«, i hvilket Værk Hr. Vaaben som eneste Dansker er nævnt flere Gange. Endvidere nævnes Hr. V. i »Astronomische Nachrichten« og »Beobachtungs Zirkular« i Anledning af hans Observationer over variable Stjerner.

Hr. Vaaben, som altid velvilligst staar til Tjeneste for astronomisk interesserede Menne-

sker, besøges Aaret igennem af baade private Folk og af Skoleelever saavel i samlet Flok som enkeltvis, og disse Bøgende, der uden Vederlag ser i Kikkerten, faar i Købet interessante Belæringer om Stjernehimlen.

Observatoriet og Kikkerten er afbilledet og omtalt i »Nordisk astronomisk Tidsskrift« Nr. 4, 1921.

C. Thygesen.

NORDISK LOKOMOTIVMANDS FORBUNDS KONGRES.

Den 27., 28. og 29. og eventuelt 30. Juni afholder Nordisk Lokomotivmands Forbund Kongres i København.

Tiden og Mødested for Kongressen vil senere blive bekendtgjort.

Dagsorden:

- I'kt. 1. Kongressens Aabning.
- 2. Valg af Kongressens Tillidsmænd (Sekretærer og Protokolrevisorer).
- 3. Sekretariatets Beretning for Tiden siden sidste Kongres.
- 4. Nordisk Lokomotivmands Forbunds Regnskab.
- 5. Sekretariatets Forslag til Ændring af N. L. F.'s Vedtægter.
- 6. Beretning fra de enkelte Afdelinger.
 - a. Lønninger og Dyrtidsforhold.
 - b. Tjenestetidsspørgsmaalet.
 - c. Uddannelsesspørgsmaalet.
- 7. Forslag fra Sekretariatet om økonomisk Hjælp til trængende tyske Lokomotivmænd.
- 8. Behandling af Spørgsmaalet om Personalets Indflydelse paa Ledelsen af Jernbanerne.
- 9. Valg af Præsident.
- 10. Valg af 2 Revisorer.
- 11. Udpegning af Stedet for næste Kongres.
- 12. Kongressens Afslutning.

LOKOMOTIVFØRERPRØVE.

Til den i Tiden fra den 21. Marts til den 3. Maj d. A. afholdte Lokomotivførerprøve indstillede sig ialt 154 Lokomotivfyrbødere, hvoraf følgende opnaaede Karakteren »bestaaet«.

F. Alsing, Fredericia — C. P. Clemmensen, Aalborg — I. G. A. Nielsen, Aarhus H. — P. T. Jacobsen, Korsør — A. C. Jensen, Aalborg — S. J. P. Herbst, Struer — H. J. Jensen, Viborg

— S. H. Sørensen, Fredericia — P. S. Petersen, Randers — J. J. Viberg, Kalundborg — A. R. L. Jacobsen, Nyborg — M. P. Petersen, Nyborg — O. Jensen, Struer — A. Halse, Nyborg — A. Christensen, Viborg — A. Brunsholm, Langaa — P. J. Hansen, Viborg — H. C. R. Jensen, Langaa — J. P. Platz, Fredericia — E. V. Agger, Skanderborg — E. V. Hansen, Kbhvns Godsb. — A. Pedersen, Viborg — C. J. Andersen, Slagelse — A. J. M. Hansen, Kbhvns Godsbanegaard — K. M. Gjørtsvang, Østerbro — P. C. Christensen, Kalundborg — N. H. Blume, Gjedser — A. K. Sørensen, Gjedser — F. N. Frederiksen, Kbhavns Godsb. — A. H. Hege-
lund, Kbhavns Godsb. — T. A. Jensen, Struer — H. P. E. Hansen, Kbhvns Godsb. — H. P. O. Hansen, Tønder — J. C. Roed, Struer — O. W. Thorngaard, Aalestrup — C. C. L. Hansen, Sorø — G. C. Christensen, Østerbro — L. C. Knudsen, Kbhavns Godsb. — K. P. V. Hansen, Glyngøre — F. O. Christiansen, Kbhvns Godsb. — C. C. Nielsen, Aalestrup — J. K. K. Christiansen, Kbhavns Godsb. — O. S. J. Thiesson, Korsør — H. E. V. Larsen, Kbhavns Godsb. — O. L. Rasmussen, Gjedser — O. K. Djernæs, Fredericia — N. J. Christensen, Esbjerg — J. K. M. Andersen, Slagelse — K. N. Krogbæk, Aalborg — H. M. Hansen, Fredericia — J. Nielsen, Struer — J. C. Tøttrup, Thisted — E. Mikkelsen, Skanderborg — S. A. V. Jensen, Skanderborg — H. G. M. P. Christensen, Struer — S. K. T. Nielsen, Nyborg — P. Andersen, Nyborg — P. A. Grann, Roskilde — H. C. Petersen, Kbhavns Godsb. — S. A. P. Halvorsen, Aarhus H. — J. Christensen, Slagelse — F. V. Jensen, Slagelse — F. C. Jespersen, Kbhavns Godsb. — A. G. Olsen, Kbhavns Godsb. — J. R. Petersen, Fredericia — J. Jensen, Kbhvns Godsb. — K. K. Kristensen, Aarhus H. — A. T. Madsen, Korsør — C. S. Larsen, Assens — E. A. J. Jønson, Nyborg — P. N. Glambæk, Slagelse — T. H. Olsen, Korsør — H. E. Kunkel, Kbhavns Godsb. — S. A. Kunkel, Fredericia — P. J. Persson, Kbhavns Godsb. — E. P. S. Jensen, Kalundborg — H. R. Hansen, Kbhavns Godsb. — H. J. Löschenkohl, Gjedser — F. J. H. Svendsen, Østerbro — O. A. A. Olsen, Kbhavns Godsb. — A. P. Nielsen, Aarhus H. — O. G. G. Schou, Aarhus H. — A. P. Jensen, Kbhavns Godsb. — O. Birkelund, Aarhus H. — E. H. V. Hansen, Kbhavns Godsb. — H. V. Nielsen, Kbhavns Godsb. — L. K. Larsen, Kbhavns Godsb. — G. Rasmussen, Glyngøre — A. L. Jensen, Kbhavns Godsb. — H. H. E. Schæbel, Østerbro — A. S. Pedersen, Aarhus H. — S. T. Junker, Fredericia — V. C. M. N. Pedersen, Aalborg — O. P. Sørensen, Esbjerg — D. Vallentin, Kbhvns Godsb. — H. C. Mortensen, Aalborg — J. Christiansen, Kalundborg —

V. N. Bundgaard, Aalborg — H. M. Kristensen, Fredericia — S. J. Knudsen, Aarhus H. — I. Hojer, Struer — C. M. Bertelsen, Esbjerg — A. P. Petersen, Aarhus Ø. — A. Andersen, Aarhus H. — A. M. Christensen, Langaa — J. E. Christensen, Struer — C. C. Ø. Hansen, Skjelskør — I. P. Danielsen, Fredericia — T. T. Riberholdt, Aarhus H. — R. A. Møller, Vandrup — S. A. Pedersen, Nyborg — J. Jensen, Aarhus H. — S. M. Rasmussen, Vandrup — A. J. C. Skødt, Kbhavns Godsb. — N. F. Nielsen, Nyborg — R. B. Marcussen, Tønder — A. A. Rosenfeldt, Fredericia — A. M. Fuglsang, Roskilde — M. Christensen, Fredericia — A. M. Jørgensen, Viborg — C. F. C. Noltensmejer, Frederikshavn — K. E. Hansen, Randers — T. M. Rasmussen, Fredericia — J. P. V. Jørgensen, Aalborg — V. Christiansen, Kbhavns Godsb. — A. E. K. F. Z. Givskov, Ørehoved — J. S. P. Søndergaard, Langaa — K. E. Madsen, Nyborg — A. Knudsen, Kbhavns Godsb. — P. G. M. Olsen, Kbhavns Godsb. — N. C. Nielsen, Fredericia — O. K. Pedersen, Nyborg — J. A. Pedersen, Randers — T. F. M. Adamsen, Esbjerg — A. C. Nielsen, Skjelskør — N. J. Horup, Aarhus H. — H. C. C. L. Nielsen, Esbjerg — E. M. N. Markussen, Holstebro.

16 Lokomotivfyrbødere (eller 10,39 pCt.) fik Karakteren »ikke bestaaet«.



Hj. Kann.

pefonden. Ogsaa paa anden Maade har Jubilaren gjort sig kendt, han har saaledes været Censor ved Lokomotivførerprøven og deltaget flere Gange i Signalkommissionsmøder. Det vil heraf fremgaa, at Kann er en meget optaget Lokomotivmand, og det skal siges, at K. altid er villig til at give en Haandsrækning hvor hans Kolleger har Brug for en saadan.

Vi, der her i Afdelingen til daglig er i Forbindelse med Jubilaren, har ogsaa lært at kende hans gode Humør, og K. er altid parat med en passende Vits. Jubilaren er en god Lokomotivmand og en god Kammerat, hvilket han i rigt Maal fik Bevis for paa Jubilæumsdagen.

Afdelingen bringer Jubilaren sin bedste Hilsen med Ønsket om Held og Lykke i Fremtiden.

G. O. F. Lund.



25 AARSJUBILÆUM.

Den 1. Juni fejrede vor kendte Hovedkasserer, Lokomotivfører Hj. Kann, 25 Aarsdagen som Lokomotivmand. Den 1. Oktober 1894 blev K. antaget som Maskinarbejder i Kh. og ansat som Lokfb. 1. Juni 1897 med Station samme Sted. Den 1. November 1899 forflyttedes K. til Næstved som Rangerfører, hvor han forblev indtil 1. Februar 1907, da K. vendte tilbage til Kh., hvor han to Maaneder senere forfremmedes til Lokomotivfører.

Jubilaren hører med til de mange kendte Skikkelser blandt Lokomotivmændene, han har haft flere forskellige Tillidshverv, bl. a. var Jubilaren en Overgang Formand for Gb. Afd., er Hovedkasserer for D. L. F., Kasserer for Hjæl-

Lokomotivfører V. P. Hansen, Sønderborg, fejrede den 1. Juni 25-Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. V. P. Hansen ansattes som Haandværker i Aarhus den 15. Juni 1896 og blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Nykøbing Falster den 1. Juni 1897. Var senere i Aarhus som 1. Kl. Lokfb. og blev forfremmet til Lokf. i Gedser den 1. December 1907. Senere er Jubilaren forflyttet til Sønderborg.

V. P. Hansen er en af de rolige, støtte Lokomotivmænd, paapasselig i sin Gerning og agtet af alle som en god og trofast Kammerat. Jubilaren har paa forskellig Maade interesseret sig for Lokomotivmændenes Kaar, han var saaledes i en Aarrække Afdelingsformand i Gedser og er en varm Tilhænger og Talsmand for Lokomotivmændenes Rekreatiionshjem. V. P. H. er



V. P. Hansen.

altid vaagen, altid parat til at yde sin Medvirkning, hvor der er Tale om Forbedring af Lokomotivmændenes Stilling enten det er paa den ene eller den anden Maade. — Saavel i Gødser som i Sønderborg, iøvrigt de Steder, hvor Jubilaren har været, har han vundet sig mange Venner."

Jubilaren bedes modtage vor hjerteligste Lykønskning.



V. G. Kruuse.

Lokomotivfører V. G. Kruuse, Nyborg, fejrede ogsaa 25 Aars Jubilæum den 1. Juni.

Jubilaren er en rolig, bramfri og fredelskende Mand, en god Kammerat, som sætter

særdeles Pris paa et fordrageligt og venskabeligt Forhold til sine Kolleger og Medansatte, han har ogsaa, som den redelige og gode Mand han er, opnaaet at kunne regne alle sine Kolleger som sine Venner.

Vi sender ham vore hjerteligste Ønsker paa Jubilæumsdagen.

T.

NOTITSER

UNIFORMSLEVERINGEN.

Vi er nu inde i Juni Maaned, og endnu er der en Mængde Lokomotivmænd, som ikke har faaet udleveret Uniformen. Det er en mærkelig Skæbne, der altid hviler over Statsbanernes Levering af de reglementerede Beklædningsgenstande, og der er tilsyneladende heller ingen der viser nogen Interesse for at faa Leveringen frem i rette Tid.

Man kan vel ikke skyde sig ind under manglende Arbejdskraft, den er der formentlig for Tiden nok af, men saa er der heldigvis andet i Vejen. Nu har Klædefabriken svigtet, Skræderen har staaet og manglet Klædet — og naar han endelig har faaet Klædet har Katten spist de første Centimeter af Maalebaandet, saaledes at alle Jakkerne blev af Længde som Garderekrutfrakkerne! — Der er snart Grund til at spørge: »Hvad er Meningen?»

Lad der blive sat lidt Pres paa Skræderen og paa de forskellige Væsner der har med Arbejdet at gøre, og lad os faa Tøjet udleveret!

Det kunde samtidig være paa sin Plads at minde om, at til Efteraaret skal en Del Lokomotivmænd have Frakker udleveret, og af den Grund kunde der være Plan i, at Maaltagningen skete nu, og at Arbejdet blev udført saa tidligt at Kapperne kunde leveres til Terminen, d. v. s. Vinterens Begyndelse, og ikke efter dens Slutning. —

Kan det nytte at bede om Gang i Sagerne?

SYGEKASSEN.

Jernbanelæge Gunnar Thamsen er bortrejst fra 22. Maj til 2. Juli d. A. og hans Praksis i nævnte Tidsrum varetages af Læge V. Balslev, Frederiksberg Allé 52. Konsultationstid 12—1.

JYSK-FYNSKE STATSBA NEPERSONALES BIBLIOTEK.

Lørdag den 17. Juni 1922 Kl. 8 Aften afholdes ordinær Generalforsamling i Bibliotekslokalet med følgende Dagsorden:

1. Fremlæggelse af Regnskab.
2. Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for Stationsforstander Nielsen og Regnskabsfører Lund, der afgaar efter Tur.
3. Valg af en Revisor og en Revisor-supplæcant i Stedet for de efter Tur afgaaende, Kontrolør, Kaptajn Krogh og Kontrolør Laursen.
4. Eventuelt.

Regnskab 1. April 1921—31. Marts 1922.

Indtægt.	Kr. Ø.
Kassebeholdning fra forrige Aar	4954. 73
Ord. Bidrag fra Interessenter . .	20254. 95
Gøltgørelse for bortkomne Bøger	65. 00
Indvundne Renter	95. 49
	25370. 17

Udgift.	
Indkøbte nye Bøger	5388. 55
Indbinding af nye Bøger	2555. 05
Indkøbt Bøger til Erstatning for udrangerede	2614. 96
Indbinding af Erstatninger for udrangerede Bøger samt Vedligeholdelse af Bøger	3946. 95
Tryksager og Katalogtillæg : . .	542. 25
Inventar	367. 89
Porto, Kontorhold	238. 12
Ulykkesforsikring	53. 40
Brandforsikring	75. 10
Bekendtgørelser i Jernbanebladene	6. 00
Brændsel	84. 00
Lønninger til Bibliotekar med 3 Medhjælpere, Bud. Regnskabsfører og for Rengøring	5531. 00
Kassebeholdning	3966. 90
	25370. 17

Antallet af Interessenter udgør 2150.
Biblioteket indeholder nu ca. 17000 Bind.

DØDSFALD.



A. J. Drøjdahl.

I en Alder af 45 Aar afgik efter en Operation paa Herning Sygehus den i nordjyske Kredse kendte Lokomotivfører Drøjdahl ved Døden. Enhver der kendte denne høje, kraftige Mand, hvis største Glæde det var at færdes i den frie Natur, hvis friske Syn og glade Sind ikke tydede paa, at han snart skulde forlade os, modtog Meddelelsen om hans Død med smertelig Overraskelse.

Den afdøde deltog med Lyst i Organisationsarbejdet, hvorfor han ved flere Delegeretmøder repræsenterede Struer Afdeling og bidrog ved et godt og sundt Arbejde sit til Fremme af Lokomotivmændenes Interesser.

Den 17. Maj foregik Lokomotivfører Drøjdahls Jordfæstelse fra Struer Kirke under meget stor Deltagelse. De sønderjyske Afdelingers smukke nye Fane paraderede ved Kisten, ligesom ogsaa Jernbaneforeningens Fane fra Struer var til Stede. Mange Repræsentanter fra udenbys Afdelinger var mødt frem.

Ved Graven bragte Organisationens Formand den afdøde Kammeraternes sidste Hilsen og mindede i smukke Ord om Drøjdahl som den gode Kollega og Kammerat, den altid ligevægtige og altid hjælpsomme, der efter bedste Evne vilde være med at gøre det rette.

Der var sendt en Masse Kranse fra forskellige Afdelinger og private, saa Kirken var et helt Væld af Blomster og Kranse, hvilket talte tydeligt om, hvor afholdt Drøjdahl havde været.

Afdøde Lokf. Th. Larsen, Sønderborg, begravdes den 25. ds. fra Zions Kirken i Esbjerg under stor Deltagelse. Faner fra Sønderborg og Esbjerg Afdelinger paraderede ved Kisten, der dækkedes af et Væld af signerede Kranse. Kranse bemærkedes fra Hovedbestyrelsen, Sønderborg Fællesafdeling, Lokomotivpersonalet i Sønderborg, Tdr, Vm, Lk, Sd, Ar, Es, Vg, Str, Bh, Ab, Fa og mange flere Afdelinger. Ved Graven bragte Medlem af Hovedbestyrelsen Hr. Sophus Jensen, Fa, afdøde et sidste Farvel. I Følget bemærkedes bl. a. Maskiningeniør Herzom i Gala, samt flere Lokf. og Lokfb. fra de sønderjydske Afdelinger.

H. C.

Min og min Søns hjerteligste Tak for den store Opmærksomhed og Deltagelse under vor kære Mand og Faders Sygdom og Begravelse.

Marie og Niels Drøjdahl.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivfyrbøderafdelingen:

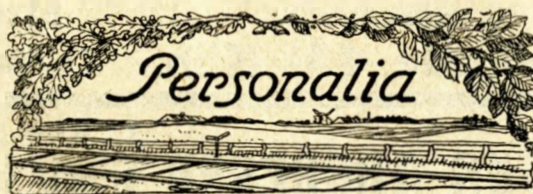
København Ø.: Formandens Navn og Adresse rettes til P. P. Jensen, Nyborggade 16^a, Str.

TAKSIGELSE.

Struer Lokomotivfører Afdeling sender hermed sin bedste Tak til de Afdelinger, som udviste Opmærksomhed ved vor afdøde Kollega Drøjdahls Baare. En særlig Tak til de sønderjydske Afdelinger, fordi de mødte med deres Fane, og til vor Forenings Formand og Hovedbestyrelse.

Struer, i Maj 1922.

C. C. Nielsen, Afd. Fmd.



Afgaaet ved Døden.

Lokomotivfører A. J. Drøjdahl, Struer, den 11. Maj d. A.



Nærværende Nummer er afleveret
paa Avispostkontoret den 1. Juni

Hjalmar Hansen, 1. Kl. Kolonialforretning
Istedgade 32.
(Fotoartikler)
Specialitet: Java Mocca Kaffe.

HATTE
SKJORTER
SLIPS

MAGASIN OSBORNE
Jagtvej 57 — Telf. Taga 1809 x.
(ved Folkets Hus).

Egen Import
derfor billigst

H. J. HANSEN

Skrædermester

38, Sønder Boulevard 38.

Anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd
Telefon Vester 1574 y.
Leverandør til Varelotteriet.

Herrernes Magasin

Istedgade 64. Telf. Vester 220 x.
Største Udvalg i **Hatte, Huer og Manchetskjorter.**
5 pCt. til Jernbanefunktionærer.
Største Udvalg paa Vesterbro i alle Slags **Strækhatte.**

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

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Expedition:

Vodroffsvej 3 b. København V.
Telefon Vester 8113 eller Vester 4011.
Kontortid Kl. 10—4.

Marie Petersens Eftfl.

V. Sørensen.

Gl. Kongevej 150. Telef. Vest. 5056 y.

Børnekonfektion og

Baby-Udstyr.

Elis Mogensens Eftf.

Tlf. Nora 2267 x. — Nørrebrogade 57. — Etabl. 1895.

Specialitet: Brillor og Pincenez.

Brillor efter Recept

ekspederes hurtigt og billigt.

LEVERANDØR TIL SYGEEKASSEN

Gør Deres Indkøb hos vore Annoncører.

Salg direkte fra Lager,

Glas, Porcelæn og Køkkenudstyr.

FJELLANDER & LARSEN

Kontor og Prøvelager

Telf. Vest. 3858. Vesterbrogade 36, Bagbygningen. Telf. Vest. 3858.

Statsbanefunktionærer 10 pCt. Rabat.

Meddelelse til alle Jernbanefunktionærer.

Paa Grund af de vanskelige Tider, anbefaler vi vort 1. Kl. Herre- og Dameskræderi efter Maal til billigste Priser i Byen. En fin blaa engelsk Serges Habit 95 Kr. Altid billigst da vi selv forarbejder.

Pasning garanteres. :: Kredit indrømmes.

Adelgade 43¹ Kbh. Telefon Palæ 1779 y.

Sofus Andersen

1. Kl.^s Bageri & Konditori. Hillerødgade 26
Tlf. Taga 547 v.

Etablissementet

Telef. „Ny Ravnsborg“ Vst. 43

Vesterfælledvej 80—82. København

anbefales ærede Fagforeninger til
Møder og Baller.

Erb. I. C. Christoffersen.

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

Stort Udvalg.

Underbeklædning — Strømper — Sokker

1ste Kl.s Kolonial,

I. P. Madsen, Arkonagade 21.

BILLIGSTE PRISER

VESTERBROS FRUGTLAGER ENGHAVE PLADS II.

Frugt og Grøntsager.

Tørrede Frugter samt Conserves.

Billigste Priser.

W. Schabraham

forh. mangeaarig Tilskærer hos
C. P. Lauritzen & Co.

1. Klasses Herre- og Dameskræderi

Telefon Vester 1165 v.

VESTERBROGADE 104.

Skotøjsreparations Værkstedet Borups Allé 24

anbefaler sig med 1 Klasses Arbejde til nedestaaende billige Priser: Herre Saaler og Hæle Kr. 8,75, Herre Saaler Kr. 7,00, Herre Flækker Kr. 1,75, Dame Saaler og Hæle Kr. 6,75, Dame Saaler Kr. 5,50, Dame Flækker Kr. 1,25, For samvittigt hedsfuld Forarbejdning garanteres.

C. PETERSEN, Skomager.

Alfred Petersen

Cigar — Tobak — Papir

Vin — Øl — Spirituosa.

Stefansgade 36. Tlf. Taga 2049.

Istedgades Legetøjshus

(A. M. Thunby)

66, Istedgade 66

Specialitet: Dukker og Dukke:eparat.

Stort Udvalg i Legetøj — Billige Priser

Tandlæge Frk. Sørensen

69, Istedgade 69.

Konsultation fra 10-7. Tlf. Vest. 905 x.

Ældre Tænder omsættes billigt, Plom-

bering og Tandudtrækning. Moderate

Priser. — Bedøvelse hver Dag Kl. 2.

Reparation udføres paa faa Timer.

Jernbanefunktionærer indrømmes 50/0

HUSK!

Frode Frandsens

Bageri og Konditori,

Enghavevej 244.

Husmødre

køb billigt i

Smørlageret

Colbjørnsensgade 20, e. G.

Fineste Vegetabil Margarine

Nr. 1. 79 Øre pr. 1/2 kg.

Fin Vegetal Margarine. Nr. 2.

74 Øre pr. 1/2 kg.

Fineste dansk lurmærket Smør

og nylagte friske Æg sælges

altid billigst fra Lager.

Aaben fra 9—4.

Ryg

CREMO
Tobak.

Udsalg

Hatte 3,85

Kjoler 16,85

Bluser 6,15

Nørrebrogade 63,

Hj. af Kapelvej.

HERREKLÆDER PAA AFBETALING

Smukt Udvalg i færdige Habitter og
Overfrakker.

Maalarbejde udføres smukt og billigt.
Prima engl. Stoffer. Garanti for Pasning.

Herreskræderiet Valdemarsgade 49.

Telefon Vester 1692 x

A/s Det danske Mælkekompagni, København.