



**DANSK VACUUM- OG TRYKLUFF-
BREMSE**

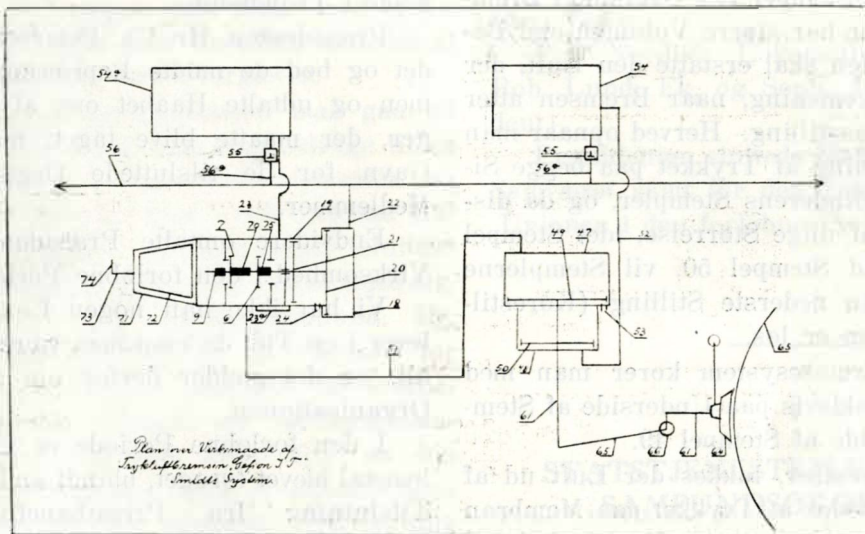
Fra Hr. Ingeniør Carl J. Smidt har vi modtaget en Beskrivelse af en dansk Opfindelse paa Bremseomraadet for saavel Vacuum- som Trykluffbremse. Bremsen kan anvendes saavel paa Automobiler som paa Jernbanevogne og har i et Aar været paamonteret en Rutebil og herigennem vist sin Brugbarhed. Endnu har man ikke haft Lejlighed til at faa Systemet, der har faaet Navnet »Gefion«, præ-

»Gefionbremsen« fremstilles baade som Vacuumbremse og som Trykluffbremse.

Vi bringer her Planen over Trykluffbremsen »Gefion« med Hr. Ingeniør Smidts Forklaring.

Til Trykluffbremsen anvendes af »Gefion« Konstruktion:

1) En Styringsventil, hvortil er kombineret en Reduktionsventil til Regulering af Bremsetrykket efter Vognens Belastning, henholdsvis Axeltrykket.



vet paa Jernbanevogne, men dette forsøger man at faa Lejlighed til. idet der er rettet Henvendelse til Trafikministeriet om at faa Systemet afprøvet. Naar dette eventuelt naas, faar man først Lejlighed til at konstatere, om det er brugbart eller ej.

2) En Bremscylinder, som med Lethed kan sættes i Forbindelse med eventuelt paa Vognen allerede værende Bremsedøj.

3) En Førerventil, til Anbringelse paa Maskinen, der betjenes paa samme Maade som ved almindelige Trykluffsystemer.

4) Til øvrige nødvendige Dele anvendes almindelig kendt Fabrikat.

Monteringen sker paa følgende Maade:

Der anbringes en Hovedledning 56 med en Sluthane for hver Ende af Vognen. Fra denne Hovedledning gaar der en Stikledning 56a, med indskudte Kontraventiler 55 til hver af de to Trykluftbeholdere 54 og 54a.

Fra Beholder 54 gaar der en Ledning 52 direkte til Undersiden af Stempel 50 i Bremsecylinder 48 og fra den anden Beholder 54a, en Ledning 23 gennem Styringsventil 6 og Ledning 51 til Oversiden af Stempel 49 i Bremsecylinder 47. En Ledning 23a, mellem Membran 21 og Rummet mellem Ventilerne 6 og 7 fungerer som Regulering, idet at, naar Trykket nedsættes i Cylinder 47 paa Stempel 49's Overside, gennem Ledning 51, Ventil 7 og Reguleringshane 72, nedsættes Trykket samtidigt paa Membran 21, hvorved Membran 20 faar Overtryk og forskyder Spindel 9 med Ventil 7 mod sit Sæde og lukker for videre Udstrømning af Tryklufften. Ved denne Anordning kan Føreren bremse med lige saa mange Trin som findes afsat paa Manometret.

En anden Ledning 22 gaar til Rummet foran den store Membran 20 i Styringsventilen, til Hovedledning 56, Beholder 54a, der gennem Ledning 23, Ventil 6 og Ledning 51 staar i Forbindelse med Stempel 49's Overside i Bremsecylinder 47, der har større Volumen end Beholder 54, idet den skal erstatte den Luft, der bortledes ved Bremsning, naar Bremsen atter skal bringes i Løsstilling. Herved opnaar man en hurtig Udligning af Trykket paa begge Sider af Bremsecylinderens Stempler, og da disse Stempler er af ulige Størrelse, idet Stempel 49 er større end Stempel 50, vil Stemplerne hurtigt gaa i sin nederste Stilling (Kørestilling) og Bremsen er løs.

Ved dette Bremsesystem kører man med fuld Tryk, henholdsvis paa Underside af Stempel 50 og Overside af Stempel 49.

Naar man bremses, lukkes der Luft ud af Ledning 56, saaledes at Trykket paa Membran 21 i Styringsventilen trykker Ventilspindel 9 med Ventil 6 til højre og lukker for Trykket fra Trykluftbeholder 54a. Samtidig aabnes Ventil 7, saaledes at Trykket, der staar paa Stempel 49's Overside, bortledes gennem Ledning 51, Ventil 7, Reguleringshane 72 og derfra ud i fri Luft, herved vil Trykket, som staar

paa Stempel 50's Underside, trykke Stemplerne 49 og 50 opad og derved trykke Bremseklodserne 64 til.

Førerventilen har 3 Stillinger. En Kørestilling, en Bremsestilling og en fuld Bremsstilling. Under Kørslen staar Haandtaget i Kørestilling. Naar der skal bremses, sættes det paa Bremsestilling, hvorved der er lukket for videre Tilførsel af Trykluft til Ledningen. Derefter sættes det til fuld Bremsning, indtil man har det Tryk, der ønskes, ved at reducere det, hvorefter det sættes i Bremsestilling. Derved bremses der med det Tryk, som Forskellen er mellem Overside og Underside af Stemplerne i Bremsecylinderne og paa denne Maade kan Bremsningen til enhver Tid reguleres. Naar Haandtaget skal sættes tilbage i Kørestilling, vil Trykket i Ledningen øjeblikkelig sætte Styringsventilen tilbage i Kørestilling, hvorved Trykforskellen udlignes og Bremsen er løs.

N. J. U.

Nordiske Jernbanemænds Union afholdt i Dagene 21.—22. August Repræsentantskabsmøde i Trondheim.

Præsidenten, Hr. Ch. Petersen aabnede Mødet og bød de mødte Repræsentanter velkommen og udtalte Haabet om, at de Beslutninger, der maatte blive taget, maatte blive til Gavn for de tilsluttede Organisationer og Medlemmer.

Endvidere omtalte Præsidenten Unionens Virksomhed i den forløbne Periode:

Vi har ikke haft nogen Lønkamp, men vi lever i en Tid, da man maa være forberedt paa alt, og det gælder derfor om at konsolidere Organisationen.

I den forløbne Periode er Unionens Medlemstal blevet forøget, blandt andet har vi faaet Tilslutning fra Privatbanefunktionærernes Forbund i Danmark, saaledes at Unionens Medlemstal nu er paa 62 000.

Præsidenten omtalte ligeledes, at der var indledet Samarbejde med de finske Jernbanemænd og udtalte det Haab, at det ikke maatte vare længe, før ogsaa de var tilsluttet Unionen.

Jeg nævnte før, at vi ikke har haft nogen Lønkamp i den forløbne Periode; men vi kan ikke stole paa, at vi undgaar en saadan: vi ser, at Kampen mellem Arbejdere og Kapitalister skærpes overalt i Verden, efterhaanden som Arbejderklassen gaar mod sit Maal: Det socialistiske Samfund.

Her i Norge foregaar nu en af de største Arbejdskampe, vi i lange Tider har haft i Norden. Arbejdsgiverne har lukket Portene for Arbejderne, for derved at gennemtvinge Lønreduktioner af et saadant Omfang, at de norske Klassefæller ikke har ment at kunne akceptere.

I ikke mindre end 5 Maaneder har Kampen nu varet, og de norske Arbejdere har i denne Tid lidt Savn og Nød, men deres Solidaritet og Udholdenhed er ikke svækket.

Vi øvrige skandinaviske Repræsentanter paa dette Møde udtaler vor største Beundring for deres Modstandsevne og for den Kraftudfoldelse, de har udvist; vi ved, at den Kamp, de nu staar i, ikke blot har Adresse til den norske Arbejderklasse, vi ved, at Virkningen ogsaa vil blive at mærke i de øvrige skandinaviske Lande; derfor udtaler vi vor Beundring for den Solidaritet og Modstandskraft, de norske Arbejdere har vist i Kampen mod Arbejdsgivernes urimelige Krav, og udtaler Haabet om, at Kampen maa slutte med et for den norske Arbejder godt Resultat, saaledes at ydede Ofre ikke har været forgæves.

Den norske Fagorganisation maa gaa ud af Kampen uden Saar, som kan bidrage til en Splittelse, kun ved solidarisk Optræden og Sammenhold kan man med Kraft modstaa Kapitalismens Angreb. Forsamlingen sluttede sig til Præsidentens Udtalelser ved at rejse sig.

Sekretæren i finsk Jernbaneforbund, Hr. Savenius, bragte en Tak fra sit Forbund for Indbydelsen og omtalte nærmere de overordentlig vanskelige Forhold for Jernbanemændene i Finland i Aarene efter 1918, da den hvide Terror begyndte, samt Kommunismens og Lappobevægelsens uheldige Indvirkning blandt finske Jernbanemænd.

Forholdene har nu bedret sig betydeligt, men langt fra alle finske Jernbanemænd er organiserede. Hr. Savenius takkede hjerteligt for al den Hjælp, de øvrige skandinaviske Kolleger i disse Aar havde ydet paa forskellig Maade og udtalte Ønsket om, at finske

Jernbanemænd snart maatte blive tilsluttet Unionen.

Virksomheden og Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Om et Forslag angaaende Lovændringer udspandt sig en længere Diskussion, der sluttede med følgende Udtalelse:

Foreløbig Vedtagelse.

Repræsentantskabet beslutter at remittere de foreliggende Forslag til Ændring af § 9 til Sekretariatet til Behandling. I Tilfælde af, at der inden næste ordinære Repræsentantskabsmøde, og uden at Sekretariatet er blevet enige om en Affattelse af § 9 udbryder Konflikt, behøver Bidragspligtens Fordeling ikke at ske efter den nuværende § 9, men efter Sekretariatets, eventuelt efter Repræsentantskabets Beslutning.

Det vedtoges at bevilge de finske Organisationer 5000 Kr. i de kommende 2 Aar, under Forudsætning af, at de tilsluttede Organisationer godkender dette.

Til Sekretariatets Hovedsæde genvalgtes Danmark, og følgende valgtes til Sekretariatsmedlemmer: for Svensk Jernbaneforbund: Alb. Forslund og Lundin; for Norsk Jernbaneforbund Ødegaard og Buland og for Dansk Jernbaneforbund: Chr. Petersen (Præsident) og Chr. Vejre.

For Nordisk Lokomotivmands Forbund: Rob. Lund, Ek, og Soph. Jensen (Vicepræsident).

Præsidenten sluttede Mødet med en Tak for Samværet samt for den Interesse, der er vist Unionen i den forløbne Periode.

A. L.

STATSTJENESTEMÆNDENE OG SAMFUNDSØKONOMIEN

Den fra forskellige Samfundshold i Tide og Utide fremførte Kritik, at der snart her og snart der — ja, overalt — findes for mange Tjenestemænd, er ved at gaa os paa Nerverne. Administrationerne i de forskellige Styrelsesgrene lytter til Kritikken og benytter den til at presse Arbejdsydelsen mere og mere

op, saa den paa adskillige Omraader er naaet det urimelige.

Administrationerne forsøger paa denne Maade at feje for egen Dør og saa overlade Resten til Organisationerne. I Bevidstheden om, at vi udfører et Stykke samfundsnyttig Gerning, der til enhver Tid kan taale at blive beskuet baade fra kvantitativ og kvalitativ Side, burde Tjenestemændene vende det døve Øre til denne Kritik og tillige med den Overbevisning, at det ikke vil være muligt for en Mand, der bærer Tjenestemandsnævnet, at arbejde sig ud fra en saadan Opfattelse, fremsat som den er uden Kendskab til Forholdene og brydende sig fejl om, hvad Administrationen oplyser, eller hvad faktiske Forhold beviser.

At vende det døve Øre til er imidlertid lettere sagt end gjort. Det kan tirre en Tjenestemand til Marv og Sjæl, at han — til Trods for, at han er sig bevidst at udføre et intensivt og dygtigt Arbejde — alligevel i visse Kredse offentlig skal stemples som en Slags Snylter, og der skal gode menneskelige Egenskaber til for i Længden at kunne holde hertil.

Vi skal imidlertid ikke komme dybere ind paa Spørgsmaalet ved denne Lejlighed, men kun til Beroligelse for »Skatteborgeren« og andre ligesindede, der tidlig og silde ynder at fortælle de Læsere, hvis Viden om Tjenestemandforhold man anser for at være lig Nul, at Danmark har en uhyggelig stor Stab af Tjenestemænd, citere, hvad Det svenske statistiske Kontor offentliggør i Statistisk Aarvog for 1930 angaaende hvor stor Procent af Befolkningen der i forskellige Lande har sit Levebrød gennem Staten.

Statistikken ser saaledes ud:

Frankrig og Østrig	8,8 pCt.
England og Wales	6,5 —
Sverige og Ungarn	4,6 —
Island	4,3 —
Belgien og Argentina	3,3 —
Kanada	2,8 —
Tyskland	2,0 —
Irland, Tjekkoslaviet og Estland ..	1,09 —
Italien	1,05 —
Norge, Letland og Skotland	1,03 —
Schweiz og Forenede Stater	1,02 —
Holland og Rumænien	1,01 —
Finland og Polen	1,0 —
Danmark	0,8 —

Ægypten	0,7 —
Lithauen og Portugal	0,6 —

Se, her er dog et Materiale, som belyser, hvor urimelig Pastanden er om, at Danmark med Hensyn til Antallet af Tjenestemænd skal være saa langt fremme. Vi henstiller til »Skatteborgeren« og ligesindede, der stadig kører i Marken med de mange Tjenestemænd, at oplyse deres Læsekreds om, hvad Det svenske statistiske Kontor offentliggør. Men mon vi oplever dette?

(•Posthornet•).

REKREATIONSHJEMMET

Maa jeg have Lov at ulejlige Bladet med en lille Artikel om Rekreationshjemmet, hvor jeg har holdt Ferie nogle Dage nu sidst paa Sæsonen.

Jeg har nemlig nogen Samvittighedsnag, fordi jeg tidligere har set noget skeptisk paa Hjemmet og nærmest forundret mig over, at nogen kunde holde Ferie der hvert Aar. Nu har jeg imidlertid faaet et andet Syn derpaa; men da jeg ved, der er mange, der ser paa det, som jeg gjorde, vil jeg paa det varmeste anbefale dem at gøre et Forsøg, da de saa sikkert ogsaa vil blive Beundrere af Hjemmet og medvirke til, at det kan være fuldt optaget fra det aabner til det lukker; det fortjener det.

Jeg kan saaledes fuldt ud slutte mig til Artiklen i Bladet for 5. ds. og mener, at de Kolleger, der har realiseret Tanken — Rekreationshjem — og de, der stadig udfører et stort Arbejde for at gøre det til det, det er: et fredfyldt Sted, hvor Lokomotivmanden med Familie kan tilbringe sin Ferie under sunde og gode Forhold, fortjener en Tak.

Der er sørget for enhver Smag: Ro og Hvile for den, der ønsker det, og Adspredelse af forskellig Art finder den, der søger det; naar dertil kommer de udmærkede Badeforhold og en gennemført god Forplejning, maa selv en Skeptiker give op.

Ledelsen kommer muligvis til at dele noget af Æren for ovennævnte med Økonomaen Frk. Petersen, der efter min Mening røgter sit Hverv paa en tiltalende Maade.

Lad os, der er kommet til at holde af Feriehjemmet paa Refsnæs, i Vinterens Løb anbefale det for Venner og Bekendte, saa det næste Aar kan være fuldt optaget hele Sæsonen.

Fredericia, 9. September 1931.

Th. C. Jensen.

STUDIEREJSEN

Da det maaske kan interessere de Medlemmer, der ikke var med paa Studierejse, at faa et lille Indblik i, hvad man oplever paa en saadan Rejse, der samtidig kan give nogle af Deltagerne Lejlighed til at faa Oplevelserne sat rigtig paa Plads, skal jeg forsøge at give en lille Skildring af den nys afsluttede Studierejse.

Lad mig begynde med at fortælle, at det af Rejselederne forud lagte Program med Rejserute, Udflugter, Hotelophold, Spisning m. m. klappede fuldstændig, og at Rejsen gav Deltagerne Lejlighed til at berige sig med Indtryk, saavel af faglig Art som Naturskønheder, ligesom der var rig Lejlighed til at betragte det fra vort saa forskellige Folkeliv.

Naar undtages lidt rigelig Regn. der dog passende holdt sig borte paa de mest interessante Dage, var Turen saaledes yderst vellykket.

Fredag den 21. August rejste de 30 Deltagere og de 2 Rejseledere (E. Kuhn og K. Johansen) med Tog 73 til Berlin, hvor den egentlige Fællestur begyndte.

I Berlin overnattedes paa Hotel Nordischer Hof; om Morgenen kørte man i Biler til Anhalter Bane- gaarden, hvorfra Rejsen fortsattes til München.

Hidtil havde Terrænet ikke adskilt sig væsentlig fra vort hjemlige, først gennem Thüringerwald faar man en lille Forsmag paa, at Jorden ikke er helt flad. De prægtige Bjergskraaninger er et Vidne herom, men ogsaa paa anden Maade ser man — eller maaske rettere hører man det; thi saavel foran Toget som bag paa det findes et stort 5-koblet Lokomotiv, der begge arbejder haardt for at bringe Toget over Vejen.

Ankommet til München inkvarteredes Rejsedeltagerne i Hotel Baunberger Hof, et stort, gammelt Hotel, der ligger midt i den gamle interessante Bydel.

Om Aftenen havde vi Lejlighed til at se Livet i forskellige Bierhaller, Hofbrauhaus, Mathäuser Brau o. a. Det er mægtige Haller, der rummer Masser af Mennesker; der samles de øldrikkende Borgere i hele Familier med Kone og Børn, ja selv Spædbørn. Man faar Følelsen af, at Hjemmelivet her ikke spiller nogen synderlig Rolle, da der i disse Haller er stuvende fuldt af Folk.

Næste Dag aflagdes et Besøg i Deutsches Museum, hvis Lige næppe findes andre Steder i Verden. Dette Besøg var, hvad det faglige angaar, Turens mest interessante Oplevelse. Man vil forstaa, at det drejer sig om noget ualmindeligt, naar man hører, at Salene i dette Museum har en Udstrækning af 15 km, og at der behøves mindst 8 Dage for at komme nogenlunde igennem de forskellige Afdelinger. Som Følge deraf maatte vi nøjes med at bese den tekniske Afdeling, men dette var ogsaa mere end tilstrækkeligt til at imponere os fuldstændig. For at give et lille Indblik skal jeg anføre et Par Eksempler: Lokomotivafdelingen. Her ser man Jernbanens Udvikling lige fra Hestekraft og en ved Haandkraft drevne Maskine til

Stephensons første Damplokomotiv, og derefter de forskellige Udviklingstrin lige til de mest moderne Maskiner. Nu maa man forstaa det imponerende, naar man hører, at det ikke drejer sig om smaa Modeller, men Maskiner i fuld Størrelse, der alle efter Ønske kan sættes i Bevægelse ved Trykluft. Ogsaa gennemskaarne Lokomotiver findes her, saaledes at man kan se de forskellige Bevægelser i Regulator, Glider og Stemplers, følge Dampens Gang i Kedlen o. s. v. Paa lignende Maade fremstilles Skibe, lige fra de mest primitive udhulede Træstammer til de moderne Luksusdampere og Krigsskibe, alt gennemskaaret eller til at sætte i Bevægelse. Endvidere Flyveteknik fra Fuglens Flugt (mekanisk fremstillet), de forskellige Stadier af Balloner til Flyvemaskiner og Luftske.

Man ser Brobygning fra de vilde Folkeslags primitive Bambusbroer til Brooklynbroen, Rhinbroerne o. m. a. Det vil føre for vidt at give en udtømmende Skildring af dette Museum, og jeg skal derfor nøjes med at anføre, at her findes alt, hvad der har med Maskiner og Bevægelse at gøre, og man kan her følge Udviklingen gennem Tiderne.

Paa en Rundfart med Turistbil fik vi derefter Lejlighed til at bese de mange smukke Bygninger, Kirker, Museer m. m. Særlig maa fremhæves Raadhuset med det interessante Klokkespil og Urets mange bevægelige Figurer, der udfører en hel Forestilling. Endvidere det tekniske Raadhus i 11 Etager, National-Monumentet Bavaria, Krigermonumentet for 13 000 faldne Münchere.

Afrejsen fra München Mandag den 24. var fastsat til Kl. 8,45, men den i den tyske Nøforordning indsatte Bestemmelse om, at alle tyske Turister ved Udrejse fra Tyskland skulde betale 100 Mark havde bevirket, at der ingen Rejsende fandtes over Strækningen Mittenwald-Innsbruck, og som Følge heraf havde de østrigske Baner aflyst bl. a. det Tog, hvormed vi skulde rejse, men heldigvis blev Rejselederne i Tide opmærksom herpaa, og Planen ændredes, saa vi maatte afrejse fra München allerede Kl. 4,50 Morgen.

Rejsen forbi Starnbergersøen over Mittenwald til Innsbruck var, hvad Naturskønhed angaar, noget af det mest storslaaede. Toget kører her gennem Tunneller og over Broer, byggede over svimlende Afgrunde i indtil 1172 Meters Højde, og man havde her en glimrende Udsigt over de omliggende Bjerge og Dale med Floden i Bunden, og man fik en lille Forestilling om, hvad Anlægget af en Bane i saadanne Egne maa frembyde af Vanskeligheder. Efter et kort Ophold i det dejlige Innsbruck fortsattes gennem Inndalen, der flankeres af Kitzbühler Alperne og Tennengebirge. Her ses flere skinnende hvide Bjergtoppe, f. Eks. Grossglockner (3800 m) bedækkede af evig Sne. Kl. 18 Ankomst til Salzburg. Denne smukke By, der fuldstændig beherskes af den højtliggende gamle Fæstning Hohensalzburg, og de modsatliggende Højder, til hvilke man kommer op med en Elevator, gennemskæres af Floden Saalzach. Man har heroppe fra en vidun-

derlig Udsigt over Byen med de mange smukke Kirker, Slotte og det berømte Festspielhaus og de omliggende Bjerge.

Næste Morgen gaar det videre med en lille, smalsporet Privatbane gennem Salzkammergut til Bad Ischl. Toget snor sig af Sted højt oppe paa den ene Klippeside, gennem Tunneller og over Afgrunde, forbi de smukke Søer Mondsee og St. Wolfgang See. Desværre var det Regnvej, og tunge Skyer dækkede Bjergtoppene, og vi gik Glip af noget af den vidunderligste Skønhed, som ogsaa denne Rute rummer, men der var god Tid til at anstille faglige Betragtninger, thi Toget fremførtes, ligesom de fleste Tog i Danmark, af Damplokomotiv.

I Bad Ischl skulde vi skifte Tog, og under det korte Ophold paa 6 Minutter benyttede en af Deltagerne Tiden til en lille Afstikker. Han naaede lige at komme frem og vinke til det bortkørende Tog. Efter mange Bekymringer hos de bortdragende om hans Skæbne endte dog alt i Fryd og Gammen, idet en Sejl tur over den idylliske Trauensee paa Grund af Regnvejret maatte afbrydes, hvorved det lykkedes den uheldige Deltager at indhente Selskabet med et senere Tog i Attnang—Puckheim, hvor vi skulde skifte. Nu gik det videre med Ekspressen langs Donau til Wien, hvortil vi ankom Kl. 18.

Næste Dag Kl. 9 startedes til en Rundfart gennem Wien og Omegn. Paa den brede Boulevard, Ringen, hvor den tidligere Fæstningsmur har ligget, findes nu en Række pragtfulde Bygninger som Operaen, Teatret, Museer. Slottet Hofburg og Rigsdagsbygningen, der er bygget af den danske Arki-

tekt Theophilus Hansen. Der aflagdes Besøg i den mægtige Stefans Dom med det 137 m høje Taarn. Videre til Prateren med et Terræn paa 7 Mill. Kvadratmeter og en 8 km lang Allé. Her findes en Masse Forlystelsessteder, bl. a. det 64 m høje Hjul, endvidere Udstillingsbygninger med Plads til 35 000 Besøgende, Stadion, hvis Trapper har en Længde af 30 km, og 60 000 Siddepladser. Vi aflægger et Besøg i den kommunale Svømmehal »Amalienbad« med det store Fællesbassin i forskellige Dybder. Vandet har her en Temperatur paa 24 Gr. C. og fornyes stadig. Vi faar gaa Lov til en Rundgang i denne Pragtbygningens Maskinrum, der findes under Bassinets Bund. Her kan man aflæse Temperaturen i alle Bygningens forskellige Rum.

Efter at Middagsmaden er indtaget i Ottakninger Bräuhaus aflægges Besøg i det tidligere Kejserslot Schönbrunn med de prægtige Sale og Malerier. Derefter i Biler til det tidligere Slot, nu Restauration Kobenzl, med den pragtfulde Spisesal og Musikhalle med omliggende Terrasse. Slottet ligger 333 m højt, og man har her fra en herlig Udsigt over Wien med den brede, men alt andet end blaa Donau. Desværre lægger Regnen ogsaa her et Slør over Skønheden.

Kl. 18 bryder vi op og fortsætter i Bilen til Forstaden Grinzing, hvor der i en lille Vinrestauration »Henkel« efter Forslag af vore østrigske Kolleger er arrangeret en munter Aften, saaledes som Wiens Befolkning af Middelstanden forstaar at arrangere sig. Maden bringes med hjemme fra, og ved et godt Glas Vin bliver der snart den rette Stemning. Saaledes ogsaa med vort Selskab. Maden bestaar af Gaasesteg, — 7 Gæs er skaffet til Veje; de er stegt inde i Byen, og nu parteres de paa Stedet; der spises uden Brug af Værktøj, idet man ganske simpelt benytter Fingre og Tænder. Til Stegen spises Brød og Paprika. Arrangementet var vellykket, og det blev Aftenen ogsaa; Taler og Sange baade paa Tysk og Dansk vekslede, indtil vi ved 9-Tiden brød op for at nyde Kaffen i en Kafé. Her sluttede en østrigsk Kollega, nu Borgmester i en af Wiens Forstæder, sig til Selskabet. Borgmester Franz Ruzicka var en imponerende Skikkelse, der ved sin Røst og sine Fagter næsten tog Vejret fra Forsamlingen. At han ogsaa var i Besiddelse af Humør, viste han ved at foredrage flere gemytlige Sange. Skønt Borgmesteren mente, at vi ikke var kommet til Wien for at sove, men sagtens kunde vente til Morgenens første Sporvogn. foretrak Selskabet dog at tage de halvanden Mil hjem med Aftenens sidste Vogn. —

Torsdag den 27. aflagdes et Besøg i Raadhusets historiske Museum. Dette indeholder Bymuseum, Komponistminder, forskellige Tidens Modedragter, Malerier m. m. I Raadhuskælderen fandtes en stor, smuk Hvælving med Restauration. Dagens Middag indtoges i Jernbaneorganisationens store Bygning Eisenbahnerheim, hvor vi besaa samtlige Lokaler. Eisenbahnerheim ligger ved en Bydel, hvor Kommunen har opført en Række store Bygningskomplekser, og vi benyttede Lejligheden til, ved vore østrigske

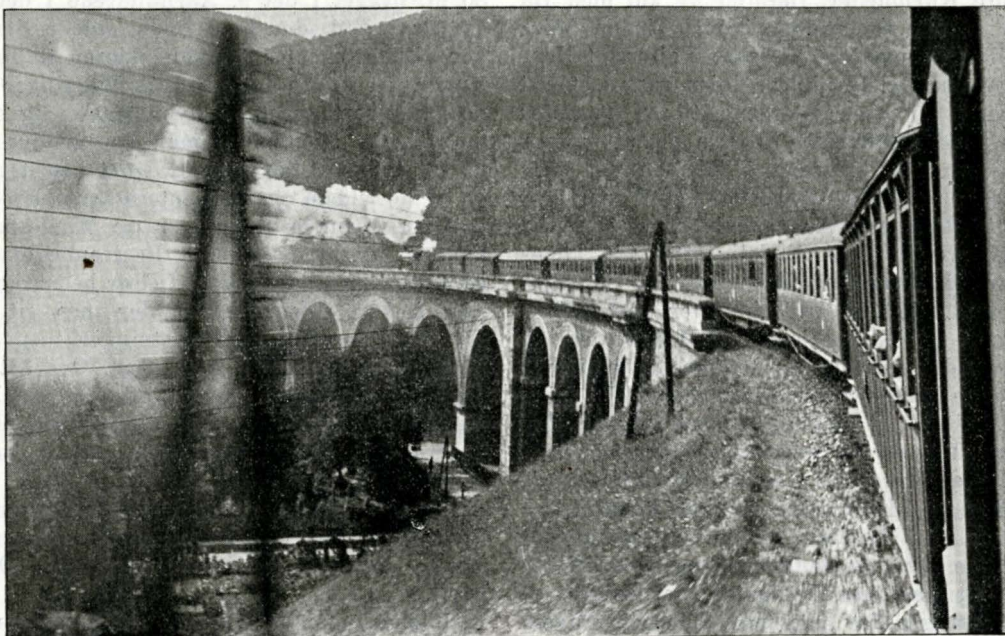


Rejsens Deltagere og nogle østrigske Kolleger foran Maria Theresia Monumentet i Wien.

Kollegers Hjælp, at bese disse. Kommunen, der har rent socialistisk Styre, har siden Krigen opført en Mængde af disse Bygninger med moderne indrettede Lejligheder. En Opgang har i hver Etage indtil 6 Lejligheder, der er nummererede. Disse, der bestaar af 1 til 4 Værelser med Køkken, er praktisk indrettede og ligger alle saaledes, at Sol og Lys har rigelig Adgang.

et mindre Vederlag, alt efter Forældrenes økonomiske Forhold.

Den før omtalte 2 Værelses Lejlighed kostede pr. Maaned 25 Schilling (ca. 13 Kr.) indbefattet Boligskatten. I Wien betales Boligskat efter Lejlighedernes Størrelse; for store Lejligheder kan Boligskatten andrage indtil 1000 Schilling pr. Maaned. Boligskatten anvendes til Opførelse af nye Huse.



Toget med Rejsedeltagerne passerer en Viadukt mellem Gloggnitz og Semmering.

Vi besaa en 2 Værelses Lejlighed med Forstue og Køkken. Det var gode rummelige Værelser, som Beboerne med synlig Stolthed viste frem. I en Bygning i Gaarden var indrettet et fuldt moderne Vaskeri med dertil hørende Maskiner, hvortil Husmødrene havde Adgang en hel eller 2 halve Dage om Maaneden. Hver Husmoder havde sit Vaskebord med Kar og Haner med varmt og koldt Vand.

Naar Tøjet var vasket tørres det ved 60° Varme i særlige dertil indrettede Tørreskabe, og efter 20 Minutters Forløb var det tørt. Derefter gik Tøjet til Ruller eller Strygemaskiner efter først at være fugtet ved en fin Straalehane. Det hvide Tøj vaskedes af en Vaskemester. I dette Kompleks boede 1200 Familier, og der var daglig Plads til 48 Husmødre i Vaskeriet. Over Vaskeriet var indrettet en Badeanstalt med Kar og Brusebade. I Komplekset fandtes ogsaa Børnehaven, hvor Mødrene kunde anbringe de ikke skolepligtige Børn om Dagen. Alt var her skinnende rent som paa et Hospital, og Børnene, der havde et lille Tremmebur til Fodtøj og Overtøj, legede til Musik med Sang og Dans, og det saas tydeligt af den Glæde, hvormed de deltog, at de befandt sig godt. I et Værelse fandtes Dukkehuse med Møbler, men saa store, at Børnene selv kunde gaa ind og sætte Møblerne paa Plads.

Adgangen til Børnehaven er dels gratis, dels mod

Hvert Kompleks har Navn efter en socialistisk Fører som Karl Marx, Lasalle, Matteotti o. s. v.

Næste Dag foretoges en Udflugt med Jernbane



Østrigske Kolleger vinker Farvel til Rejseselskabet ved Afrejsen fra Wien.

til Semmering, 128 km Syd for Wien. Paa en Strækning saas her Rødderne af 60 000 Træer, der var væltede under en Storm. Fra Gloggnitz faar vi en 5-koblet Skydemaskine bag paa, og denne følger os de 53 km til Semmering. Banen snor sig langs Bjergsiden, over de talrige Broer og gennem Tunneler, og Udsigten er vidunderlig med de mange Dale og Kløfter, og mange Slotte og Villaer rundt paa Højderne. Fra Semmering foretoges en Spadseretur forbi de store Kurhoteller. Derefter 44 km med Bil gennem det grønne Steiermark, langs Floden Mürz gennem Höllenthal med det tidligere Kejserslot Neuberger, der nu bebos af Invalidere. Vejen gaar i stærkt stigende Sving op over Bjergene til vi passerer Grænsen til Niederösterreich, hvorfra det atter gaar ned mod Dalen med Husene i Bunden og sorte Skyer svævende over Bjergtoppene. Ved Preyn har en Flok ægte Zigøjnere slaaet Lejr og er i Færd med at stege over et Baal. Endelig efter 1½ Times Kørsel naar vi Foden af Rax, hvorfra vi med Svævebane skal 1600 m til Vejrs. Der var sikkert flere, der følte sig lidt beklemmt ved Tanken om at skulle puttes ind i Gondolen og trækkes op ad Tovet i den svimlende Højde, men der var ingen Vej uden om; vi var sultne, og Middagen ventede paa Hotellet deroppe. Det var en meget nervepirrende Tur, og flere Deltagere turde ikke se ud over Afgrunden. Oppe fra Toppen, hvor der var ret koldt (man fyrede i Ovnen paa Hotellet), havde man en milevid Udsigt over de omliggende Bjerge og Dale. Efter en god Middag foretoges Nedfarten, der varede 10 Minutter, og nu gik det igen med Bil til Payerback, hvorfra vi tog med Toget til Wien. Om Aftenen Tur til Prateren med de mange Forlystelser.

Onsdag den 29. var arrangeret et Besøg i de østrigske Jernbaners Lokomotivværksted i Floridsdorf, et meget stort, men ret gammelt Værksted, men vi lagde Mærke til, at man var stærkt i Gang med at modernisere; de ældre Maskiner maa der so mandre Steder give Plads for moderne nye — Menneskebesparende Maskiner.

Besøget var overordentlig interessant, bl. a. fik vi Lejlighed til at se Ventil-Styrings-Systemet, som alle østrigske Lokomotiver efterhaanden forsynes med.

— Søndag Morgen afrejste vi fra Wien. Adskillige østrigske Kolleger med Formanden, Baldrich, og Sekretæren, Hartenthaler, i Spidsen, havde givet Møde, og Kl. 7,55 præcis gled Toget under Hurraraab ud fra Franz Josephs Banegaard Nord paa mod Prag.

Efter Ankomsten til Prag besteg vi straks den ventende Bil og foretog en Rundfart i Byen. Der aflagdes Besøg paa den gamle Jødekirkegaard med de interessante hebraiske Gravstene, hvoraf den ældste var 800 Aar gammel; Synagogen fra det 12. Aarhundrede med Høre og Kighullerne for Kvinderne, der ikke maatte betræde Synagogen.

Endvidere besaas Raadhuset med det astronomiske Ur, Teinkirken med Tycho Brahes Grav, og en Mængde andre interessante Bygninger i den gamle Bydel. Derefter over den gamle Karlsbro med Sta-

tuerne, Krusifikset og andre Mærkværdigheder, hvorom der fortælles mange Historier om minderige historiske Begivenheder, ad de stejle Gader til det gamle berømte Hradschin. Under en Rundgang i Slottet kom vi til den mægtige og meget smukke, spanske Sal med de 3600 Lamper. Her har fornylig været afholdt en Fest, ved hvilken Lejlighed Salen rummede 6000 Menesker. I den ældste Del af Slottet fandtes en endnu større Sal, 69 m × 17 m × 30 m, bygget i det 9. Aarhundrede i den saakaldte Vatslava Stil, der ikke findes andre Steder i Verden. Salen brugtes i Middelalderen til Ridderturneringer. Af andre interessante Bygninger maa nævnes: Hungertaarnet, Alchymistgaden og endelig mægtige St. Veitskirke med den hellige Nepomuks og St. Wenzels Sarkofager. I det hele taget er Prag en af de ældste og mest interessante Byer i Europa med en Mængde Bygninger og Mindesmærker, der knytter sig til de største Begivenheder i Europas Historie. Ogsaa den nyere Del er bemærkelsesværdig, som f. Eks. Wenzelsplatz, der med sit myldrende Liv og store oplyste Forretninger næppe overgaas af nogen anden Gade i Europa. Om Aftenen lagde man særlig Mærke til, at alle de gamle, smukke Kirker og Bytaarne var oplyste ved Projektører, hvorved man rigtig kunde betragte de smukke Enkeltheder.

Mandag Morgen paabegyndtes Hjemrejsen over Bodenbach, gennem det sachsiske Schweiz med de mange smukke Klippepartier, over Dresden til Berlin.

Paa denne sidste Del af Rejsen som paa hele den øvrige foregik Rejsen i reserveret Vogn.

I Berlin var et Ophold paa 3 Timer, hvorunder Aftensmaaltidet indtoges i Hotel Nordisches Hof, og flere af Deltagerne beryttede her Lejligheden til at give Udtryk for deres Tak ikke alene for den udmærkede vel tilrettelagte Tur, under hvilken vi Lokomotivmænd Gang paa Gang havde Anledning til at se Udlandets store moderne Lokomotiver og til at anstille Betragtninger over deres Ydeevne, men ogsaa for den gode kammeratlige Tone, som havde været til Stede under hele Samværet.

Kl. 18,45 fandt Afrejsen Sted fra Stettiner Banegaard, og Tirsdag Morgen, da Deltagerne skiltes i København, var man enige om at have deltaget i en ikke alene fornøjelig med tillige meget lærerig Tur.

L. C. Christensen.

TYSKE MOTORLOKOMOTIVER TIL SIAM

De Siamesiske Statsbaner har i 1900 hos Firmaet *Sulzer, Winterthur*, bestilt 6 Stkr. Diesel-elektriske Lokomotiver paa 450 HK., hvoraf der med det ene fornylig er afholdt Prøvekørsel. Lokomotiverne er bygget til Meterspor og beregnet til at løbe paa de siamesiske Hovedbaner. De er konstrueret af

nævnte Firma, som ogsaa har bygget Motorerne, hvorimod den elektriske Del er bygget af Fabrikken *Orkilon* og det øvrige af *Henschel u. Sohn*.

Lokomotivet er udrustet med en ottecyllindret firtakt Sulzer-Dieselmotor, der er anbragt i Lokomotivets Overbygning og bestaar af to sammenboltede Cylinderblokke med 4 Cylindre hver. Den arbejder med direkte Indsprøjtning efter Forkammerprincippet. Det for en fuldstændig Forstøvning nødvendige Tryk opnaas ved delvis Forbrænding i Forkammeret. Hver Cylinder har sin Brændstofpumpe, der drives direkte af en Styreaksel og presser Brændstoffet ind i Forkammeret. Brændstoffmængden reguleres af en Centrifugalregulator og tilpasses automatisk efter den forlangte Ydelse. For at Dieselmotoren kan opfylde de Krav, der stilles i Driften, er den bygget for tre forskellige Omdrejningstal, og kan manøvreres fra Førerpladsen i Vognens Ender. Motorens Kølevand luftkøles i Kølere, som er anbragt een paa hver Side af Lokomotivet, ved at to af Elektromotorer drevne Ventilatorer suger Luft ind fra Siden og gennem Kølerne op gennem en Aabning i Taget. Kølerne for Smøreolien er bygget sammen med Vandkølerne. Generatoren er koblet direkte til Dieselmotoren og ligeledes Hjælpegeneratoren, der leverer Strøm til Hjælpemaskineriet og assisterer Hovedgeneratoren.

Forsøgene faldt ud til alles Tilfredshed og viste, at Lokomotivet har en særlig god Manøvreringsevne. Der blev foretaget flere Akcelerationsprøver, ved at Forsøgstoget paa Stigninger af 2,7 Promille foretog Igangsætning og naaede i 30—35 Sekunder en Hastighed af 30 Kilometer i Timen. Paa Provestrækningen fandtes mange paa hinanden følgende Kurver af 120 m Radius.

Lokomotivernes Hovedmaal er følgende:

Sporvidde	1 000 mm
Længde over Pufferne	13 590 mm
Afstand mellem Truckernes Drejetappe	7 400 mm
Truckernes Hjulafstand	3 000 mm
Antal Drivaksler	4
Antal Løbeaksler	2
Tjenestevægt	60 t
Mindste Adhæsiionsvægt	43 t
Drivhjulsdiameter	914 mm
Løbehjulsdiameter	762 mm
Sulzer-Dieselmotor	450 HK.

Motorens varige Ydelse:

ved 700 Omdr./Min.	450 HK.
ved 620 »	400 »
ved 530 »	340 »
ved 20,5 Km./Tim.	4 150 kg
Største Igangsætningskraft	9 400 kg
Maksimalhastighed	60 Km./Tim.

crese.



BEMÆRK!

Opmærksomheden henledes paa, at der fremtidig ved Indsendelse af Ansøgning om Laan gennem Organisationen i Statsfunktionærernes Laaneforening maa vedlægges 1 Krone i Frimærker til Bestridelse af Portoomkostninger.

Hovedbestyrelsen.

LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND
Uddeling af Understøttelse.

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

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

Ansøgningsskemaer udleveres fra 15. Oktober og maa senest være tilbagesendte den 15. November d. A. til Lokomotivmændenes Hjælpefond, Reventlowsgade 28.

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

Repræsentantskabet.

25 AARS JUBILÆUM



Den 1. Oktober kan Lokomotivfører *H. C. Fejring*, Kronprinsensgade 137, Eshjerg, fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand, idet han 1. Oktober 1906 ansattes som Lokfb. i Eshjerg, blev forfremmet til Lokofører 1. Februar 1919 med St. i Brande, men allerede Aaret efter blev Jubilaren forflyttet tilbage til Eshjerg, hvor han har slaaet sig til Ro.

Jubilaren er godt kendt indenfor Lokomotivmændenes Rækker, og er altid meget interesseret for, hvad der vedrører Lokomotivmændene, saavel faglig som social Position, var en længere Aarrække Afdelingsformand i Eshjerg, har bl. a. skrevet flere Artikler i »Dansk Lokomotiv Tidende« og deltaget i mange Kongresser.

Jubilaren er en dygtig Lokomotivmand, afholdt og agtet ikke alene som Lokomotivmand men ogsaa som Privatmand.

Esbjerg Lokofører Afd. sender ham de bedste Ønsker paa Jubilæumsdagen og haaber, at han endnu i mange Aar maa bevare sit Helbred og altid gode, friske Humør. Tak for godt Samarbejde gennem Aarene.

P. R.

Lokomotivfører H. P. Nissen fejrede den 1. September 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand, idet han den 1. September 1906 blev forfremmet til Lokomotivfyrbøder med Station i Fredericia. Fra Fredericia blev Nissen forflyttet til Vamdrup, men da han stadigvæk spekulerede paa at begynde for sig selv, søgte han Rangerplads i Vejle. Naturligvis fik Nissen Pladsen og blev der, indtil han blev forfremmet til Lokomotivfører og kom til Brande. Dette Depot var imidlertid Nissen for lille, han søgte til København og kom der. Men Nissen længtes efter den jyske Hede, denne Gang søgte han Viborg og kom der, hvor der er rolige Forhold, som synes at passe for Nissen.

Nissen er en støt og rolig Lokomotivmand, god Kollega og Organisationsfælle, hvorfor Viborg Afdelingen ønskede ham til Lykke med Dagen.

J. J.

SPØRGSMÅL OG SVAR

Jeg vilde gerne spørge: Om der kan anordnes en anden Vognladningstabel, end der staar i Politi- og Togreglementet? Naar et Hurtigtog paa 90 Km i Timen er paa 40,1 Vognladning og derover, saa skal Hastigheden nedsættes til 65 Km i Timen, det er efter Ordre og Bestemmelser; men saa kommer der et Tjenestetelegram med følgende Ordlyd: Lokof. og Togf. Tog 5. Tog 5's Belastning bliver paa 40,1 Vognladning. Hastighedsnedsættelse ikke nødvendig. Insp. 4.

Et andet Tilfælde med Tog 23.

Lokof. fik Underretning om, at Tog 23 bliver paa 11 Vogne med 40,4 Vognladning. Hastigheden skal ikke nedsættes. Lokof. spurgte den vagthavende Assistent, hvorledes dette forholdt sig, hvortil der blev svaret, at *Togt maatte belastes med $\frac{1}{10}$ mere, uden at Hastigheden skulde nedsættes.*

Nu spørges der: Er der kommen noget fra Generaldirektoratet desangaaende? Eller skulde det være Særbestemmelser, som Trafiksektionen selv anordner uden om Sikkerhedsreglementet?

Lokofører.

Efter vort Skøn er det ganske ulilladeligt, det Trafiksektionen tillader sig, og det, Assistenten har sagt, er ligeledes urigtigt.

Det er fastslaaet, at de omtalte Tog, naar Belastningen overstiger 40 Vgl. skal nedsættes til 65 km Hastighed, og denne Bestemmelse kan ikke annulleres af en eller anden Trafiksektion eller Assistent.

Red.



Trækul Automobilmotorer.

Efter Meddelelse fra russisk Kilde skal det være lykkedes Professor Naumou i Leningrad at konstruere en Automobilmotor med Trækulgas som Drivkraft. I Vognen er indbygget en Gasgenerator, hvori Gassen indvindes, og man stiller efter de opnaaede Resultater store Forventninger til Opfindelsen, navnligt med Henblik paa det nordlige Rusland med de udstrakte Skovarealer, hvor der er store Mængder Træaffald og man til Tractorer og Biler maa købe Olien fra de 4000 Kilometer mod Syd liggende Olie-distrikter. Om Prøvefarten meddeles, at man paa Strækningen Leningrad—Petrosawodsk (1012 Kilometer) brugte 10 Liter Benzin og 193 kg Trækul, og at et almindeligt Automobil til samme Vejlængde bruger 260 Liter Benzin.

Kopi af »The Rocket«.

Den kendte Automobilfabrikant Henry Ford har til sit Musæum i Detroit hos Lokomotivfabrikken R. Stephenson i Darlington ladet udføre en Kopi af det i sin Tid sejrige Lokomotiv »The Rocket«. Det er i alle Enkeltheder bygget som sit Forbillede, saa det i enhver Henseende repræsenterer sin værdige Forgænger. »The Rocket« havde 3,5 Atm. Damptryk og vejede 4,25 Tons og Tenderen indeholdt 500 Pund Koks og 1,3 Tons Vand. Trækkekraften var 435 Kilogram.

TAK

Maa jeg paa denne Maade bede de mange Lokomotivmænd, Afdelingerne og D. L. F.s Hovedbestyrelse om at modtage min hjerteligste Tak for de mange Breve, Telegrammer, Blomsterhilsener og Gaven, som jeg i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum modtog.

De mange Beviser paa Kammeratskabsfølelse, Trofasthed og Hengivenhed vil blive bevaret i taknemmelig Erindring.

Richard Lillie.

Samtlige ansatte ved Maskindepotet i Tønder bedes modtage min hjerteligste Tak for den smukke Erindringsgave, som overrakte ved min Bortrejse fra Tønder.

C. Sørensen, Lokomotivmester.

JERNBANELÆGER

Jernbanelæge Friderichsen, Gl. Kongevej 140, er bortrejst fra den 21. September—5. Oktober d. A., og hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Dr. med. Volmond, der afholder Konsultation paa Jernbanelægens Bopæl Kl. 14—15.

I Forbindelse med Meddelelse i forrige Nr. angaaende Jernbanelæge Vald. Petersens Bortrejse skal vi meddele, at Jernbanelægens Vikar, Læge Wasmann, bor Nørrebrogade 160 og ikke som i nævnte Meddelelse anført Nr. 168.

Medlemslisten

Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F.:

Den 1. Juni 31. Lokfb. A. Andersen, Herning.

Genoptaget i D. L. F.:

Den 1. Juli 31: Lokf. V. L. Nielsen, Lunderskov.

●ptaget som ekstraordinært Medlem:

Lokomotivmester J. C. Nielsen, Langaa.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførererkredsen.

Underafdelingen Næstved: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: C. J. L. Larsen, Skyttemarksvej 25, St.

Motorførererkredsen.

Midt- og Vedstjylland: Kassererens Navn og Adresse

rettes til: J. Ulstrup, Brovej 8, Viborg. Repræsentanten for Feriehjemmet rettes til: J. Ulstrup, Brovej 8, Viborg.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Struer: Repræsentanten for Feriehjemmet: Adressen rettes til A. M. Kristiansen, Nygade 2.

Persønalia

Forflyttelse fra 1.—9.—31:

Lokomotivfører V. Stephensen, Skanderborg, til Esbjerg.

Afsked:

Lokomotivfører V. F. K. E. Falck, Kbhavns Godsbgd., paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—11.—31 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfører C. L. Jensen, Korsør, den 7.—9.—31.

KALKULATORISK OPGØRELSE

af Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i Juli Maaned 1931 samt i Tidsrummet April—Juli 1931 og en Sammenligning med de regnskabsmæssige Beløb i de tilsvarende Tidsrum i 1930 i runde Summer.

	Juli Maaned		1931	
	1931*)	1930	Foregølse	Formindskelse
Personbefordring	6 270 000	6 610 000		340 000
Gods- og Kreaturbefordring	4 340 000	4 660 000		320 000
Postbefordring	520 000	520 000		
Andre Indtægter	330 000	350 000		20 000
Drifts-Indtægter ialt	11 460 000	12 140 000		680 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	9 730 000	9 740 000		10 000
Drifts-Overskud	1 730 000	2 400 000		670 000

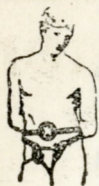
	April—Juli		1930—31	
	1930—31*)	1929—30	Foregølse	Formindskelse
Personbefordring	19 100 000	19 910 000		810 000
Gods- og Kreaturbefordring	17 280 000	17 760 000		480 000
Postbefordring	2 040 000	2 030 000	10 000	
Andre Indtægter	1 380 000	1 290 000	90 000	
Drifts-Indtægter ialt	39 800 000	40 990 000		1 190 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	36 350 000	37 090 000		740 000
Drifts-Overskud	3 450 000	3 900 000		450 000

*) Anm. For hele Finansaaret udgør Afskrivningen 9 700 000 Kr. og Forrentningen til 19 800 000 Kr.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 21. September.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14613.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien

ANNONCE-EKSPEDITION:
Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 14613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20 541.



Brokbandager

Underlivsbælter

Gummistrømper

Sagkyndig og omhyggelig Tilpasning.

Specialitet: Vanskelige Broktilfælde.

Bandagist S. Vogel, Vestergade 3, København K.

Fredericia

Ekvipér Dem i London-Magasinet

Gothersgade 17. Fredericia.

Fredericia Kul- og Brændehandel A/S

Telefon 955.

Telefon 955.

Alle Sorter Brændsel i prima Kvaliteter.

Fredericia Dampvaskeri,

Tøjet hentes og bringes overalt.

kemisk Tøjrensingsanstalt, Vendersgade 68 A. Telefon 141.

Filial: Danmarksgade 21. Ærb. M. Brodersen

DEN FOLKELIGE FORSAMLINGSBYGNING

(lige overfor Landsoldaten)

Store Bal- og Selskabslokaler.

Telefon 85.

VALD. PETERSEN

Telefon 85

S. Bastiansen & Søn

Vendersgade 9 — Telf. 227

Uhrmager & Guldsmed

Fest- & Jubilæumsgaver

Avertér her i Bladet.

DEN NY LAANEBANK A/S

Vestre Boulevard 9 og 11.

Telefon 438 og 9708.

Anerkendt af Staten, Københavns Magistrat og Frederiksberg Kommune

som berettiget til at modtage Lønfor skrivinger fra Tjenestemænd.

LOVE MARGARINE



FINESTE KVALITET TIL BORDBRUG

Brug Svendborg Eksport Mi-Co.

ERMOL

fin, flot og fyldig!

Drøjere i Brug og mere velmagende.

HARALD HANSEN

A K T I E S E L S K A B

NYGADE 7 "

Damekonfektion,

færdige og efter Maal. * * *

* * * Imprægnerede Frakker.

Kun mod Rekvisition.

Tlf. Byen 3537.

Lagertid 9—5 1/2.

Aalborg

La France

Boulevarden 1. Aalborg. Tlf. 1305.

Forsender smukke Kranse Dekorationer og fikse Buketter overalt. — Leverandør til D. L. F.

Det er hos mig,

De faar Kolonialvarer, Tobakker og Cigarer i absolut prima Kvaliteter.

Købmand J. C. Pedersen, Dannebrogsgade 28, Tlf. 3618



En 1. Kl.s Cykle til billig Pris køber De altid ved

L. C. Eriksen

Telefon 4918. Kastetvej 18.

Ratebefaling indrømmes.

Marthinus Christensen, Holberghus.

1. Kl. Skræderi & Herrelingeri. — Tlf. 2864.

Avertér her i Bladet.

Kompagnihusets

Selskabslokaler anbefales

Godt Køkken. Moderate Priser Bestillinger paa indtil 250 Kuverter modtages

Telf. 210

Telf. 210

STØT VORE ANNONCØRER!