



27. AARG. N^o 19.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Oktober 1927.

STATSBANERNE SPARER

Med et Pennestrøg blev Kullempningen i vore Tjenestetidsregler slettet og dermed blev det Arbejde atter paalagt Lokomotivfyrbøderen. Siden denne Regering har begyndt at regere, er der ikke blevet klattet med Pennestrøgene, men det er gaaet temmelig rask, og der har staaet meget Gny om alt, hvad der er sket, og de nuværende Magthavere benytter Reklamen i stor Malestok, thi det gælder om, at Vælgerne, Regeringspartiets Vælgere, i saa stor Udstrækning som det er muligt, bliver bekendt med hvilke kolossale Besparelser, der kan naas, naar de rette Mænd kommer til Magten.

Det er jo temmelig givet, at der kan naas nogle Resultater i økonomisk Henseende, naar man bryder sig Pokker om Personalets Mening, men reformere paa den Maade der passer bedst i Krammet, og Systemet, vi nu er inde i, har jo en forlærdende Lighed med det vi forlod for en 14—15 Aar siden paa Grund af, at Overanstrengelse af Personalet førte med sig Uheld og Ulykker med deraf følgende Udgifter og Ængstelse hos det Publikum, der benytter Banerne. Thi Systemet er nu Udnyttelse af Personalet uden Hensyn til, om Sikkerheden kan blive varetaget

paa den Maade de Rejsende tror og som de med Rette kan kræve.

De Kørselsfordelinger, der nu er satte i Kraft, er jo af den Beskaffenhed, at det med Sandhed kan siges, at de viser større Interesse for Sparsommelighed end for Hensynet til, hvorvidt den Tjeneste, der paalægges Lokomotivpersonalet, er forsvarlig, navnlig fordi det jo ikke kan lades ude af Betragtning at Lokomotivtjenesten i alt væsentlig er første Klasses Sikkerhedstjeneste. Men vi ved jo udmærket godt, at de Embedsmænd, der sidder oppe og skal skønne over, hvad der er forsvarligt eller ikke forsvarligt, selvfølgelig mener, at de er paa den rigtige Side, men for os som skal udføre Gerningen, for os stiller Situationen sig ikke saaledes, vi derimod mener, at man er kommen saa langt ud, og det er blevet sagt før og skal siges endnu en Gang, at Følgen er, at Sikkerheden er i Fare, hvorfor vi endnu en Gang vil advare og udtale Haabet om, at man, inden det er for sent, faar halet i Land og bragt Tingene i den rette forsvarlige Gænge.

For dem, der staar uden for og ser, hvorledes Forretningsgangen er inden for Statsbanerne, maa det forbavse, at man som forleden pludselig kan forsvare f. Eks. at afskaffe 2 Mands Betjeningen ved et Pennestrøg, som saa meget andet, naar

Rigsdagen en Gang har været inde paa det uforsvarlige i ikke at have 2 Mand bl. a. ved Færgeoverfarterne. Var man ikke rørende enige om dette den Gang, og var man ikke ogsaa enige om, at det, man havde før man fik 2 Mands Betjeningen ikke var Sikkerhed nok, men nu er det alt-saa blevet Sikkerhed nok. For os, som staar inden for Statsbanerne, er det lige saa uforstaaeligt; der er kun en Ting, der gør det begribeligt, og det er, at naar der skal spares, saa skal der spares, og saa er det ligemeget hvad det koster — thi det kan jo meget nemt blive en dyr Spar-sommelighed.

Men som sagt, det, det drejer sig om, er, at Ministeriet faar vist Bonderne, at der er sparet saa og saa mange Millioner, og at de samtidig faar at vide, at disse Millioner er taget ud af Tjenestemændenes Lomme.

Vi læste forleden i et Aarhus-Blad følgende:

»I Gaar Eftermiddags (Onsdag den 28. September. Red.) ved 3½ Tiden var et Godstog paa Vej fra Horsens til Løs-ning. Lokomotivet (en H-Maskine. Red.) havde svært ved at trække den store Tog-stamme op ad Bakken, og Lokomotivfører Kjør, der er hjemmehørende i Aarhus, gik derfor op i Tenderen for at lempe Kul ned til Fyrbøderen.

Ved Ussinggaard krydses Banen af en Bro for Fodgængere. Kort efter at To-get havde passeret denne Bro, opdagede Fyrbøderen, at Kjør var forsvundet, og da man søgte ham langs Banelinien, fandtes han liggende bevidstløs i den vandfyldte Grøft. Han havde et stort blødende Saar i Hovedet, og da han kort efter kom lidt til Bevidsthed, klagede han over Smerter i Siden.

Han kan intet fortælle om, hvorledes Ulykken er sket, men antagelig har han under sit Arbejde paa Tenderen ikke be-mærket, at Toget nærmede sig Broen, som saa har ramt ham og slynget ham ned fra Tenderen, til alt Held ved Siden af Sporet.

I stærkt lidende Tilstand blev han ført til Horsens.«

Det Tog, der her er Tale om, kaldes populært i Aarhus en Storsløber, der i Reglen er belastet med 70—80 Vognlad-ninger, og saa vidt vi har bragt i Erfar-ing er det normale Kulforbrug mellem 2 à 3 Tons; kan hænde det bliver lidt større, hvilket beror paa de forhaandenværende Omstændigheder.

Det er jo noget, der siger sig selv for dem der kender lidt til Lokomotivkørsel, at der er arbejde nok undervejs, der bliver ikke mange Stunder tilovers for Lokomo-tivfyrbøderen, naar Arbejdet skal udføres ordentligt. Med de nu ændrede Forberedel-sestider, der er knappede utilbørligt af, samtidig med at Kullempningen skal udfø-res af Lokomotivfyrbøderen, er den Mulig-hed til Stede, for saa vidt han ikke vil skæn-ke Statsbanerne noget af sin knapt tilmaal-te Fritid, at han ikke kan naa at faa lempet saa mange Kul frem, som det var ønske-ligt, maaske han slet ingen faar lempet og saa er Spillet gaaende.

Hvorvidt der var Kul fremme ved Ud-kørslen fra Aarhus skal vi ikke udtale os om, under alle Omstændigheder blev der lempet i Skanderborg, men i Horsens blev der ikke Tid, fordi Toget var forsinket og fordi der var saa megen Rangering.

Da de saa var mellem Hatting og Løs-ning var Kullene saa langt tilbage, at det var vanskeligt at naa dem, og da Lokomo-tivfyrbøderen havde Arbejde nok med Fy-ret, vilde Lokomotivfører Kjør hjælpe til med at skubbe nogle Kul frem — og saa gik det galt. Naar Situationen er saa-dan, som den sikkert har været ved den omhandlede Lejlighed, vilde det jo have været naturligt, om man inden Afgang fra Horsens havde faaet lempet Kul, derved vilde det forannævnte Ulykkestilfælde an-tagelig være undgaaet, fordi den farlige Lempning undervejs ikke havde været nødvendig. Det her passerede maa være et alvorligt Varsko om at iagttage nødven-dig Forsigtighed og om for Fremtiden at undlade Kullempning under Kørslen paa

Strækningen, men faa dette besørget mens Maskinen er i Ro, d. v. s. i dette Tilfælde ordnet Kullem্পningen inden Afgang fra Horsens og taget den hertil nødvendige Tid.

Aarhus Lokomotivfyrbøderafdeling har gentagne Gange rettet Henvendelse til 2. Distrikts Maskintjeneste om at faa Kul lempet frem i Horsens med visse Tog, og det omhandlede Tog (2938) var et af dem der var nævnt ved disse Henvendelser, men naturligvis uden noget Resultat. Afdelingen har bl. a. begrundet det fremsatte Ønske med, at Kulforbruget ved nævnte Tog var meget stort, hvorved der stilledes store Krav til Lokomotivfyrbøderens Arbejdskraft. Under Opholdet i Horsens kan der ikke blive Lejlighed til Kullem্পning, fordi den Tid der er, anvendes til Rangement, og under den er Lokomotivfyrbøderen nødt til at være med, og det vilde være ganske uforsvarligt at lempe Kul samtidig. Vi synes, det er et ganske rimeligt Ønske, der er fremsat af Lokomotivfyrbøderne i Aarhus, og vi antager, at det sidste Argument, der blev fremført den 28. September er af en saadan Karakter, at Distriktets Maskintjeneste tager det til alvorlig Overvejelse at imødekomme det fremsatte Ønske, saa meget mere fordi det kan gennemføres uden nogen Bekostning.

Distriktet har dog ellers i lignende Tilfælde forstaaet at indrette sig efter de Omstændigheder, der er til Stede.

Statsbanerne sparer, sparer paa Skillingen og lader Daleren gaa — hvor mange Gange kunde der ikke have været lempet Kul frem af en Remisearbejder i Horsens for de Penge, Ulykkestilfældet mellem Hatting og Løsning koster Statsbanerne.

Vi skrev i et foregaaende Nummer, at Lokomotivmændene viste deres Interesse for Tjenesten derved, at mange af disse benyttede deres Fritid for at faa deres Arbejde udført paa den Maade, de mener det bør udføres paa. Tror Statsbanernes Ledere, at dette Forhold vedblivende vil bestaa? Vi tror det ikke, dertil bliver der nu læsset for meget Arbejde paa dem, saa-

ledes at den Fritid, der nu levnes Personalet, er af en saa ringe Værdi, at der kun er til den nødtørftige Hvile, og der bliver saaledes ikke noget at forære Statsbanerne.

Der skal nok vise sig, at Buen er spændt saa haardt, at der er Fare for at den brister. Kan der ikke mere blive Tid til at udføre Arbejdet godt, ja saa maa det jo blive som det kan i den Tid, der er levnet til det.

I MODVIND

Det vil sikkert have undret mange, at der i Bladet ikke har lydt endnu flere Røster fra menige Medlemmer angaaende Forholdene for os Tjenestemænd. Ganske vist er Sommertiden vel ikke den Aars-tid, som Folk sætter mest Pris paa at skrive i, men den væsentligste Grund til, at der ikke er polemiseret mere mellem Menigmand om Nedskæringerne, maa vel nok alligevel være den, at »Ratificeringen« af de forskellige »Nedskæringstraktater« er trukket en Del i Langdrag (Lønnedskæringen dog undtaget), saaledes at det ikke har været muligt at se, hvorledes Landet vilde tage sig ud efter Kampen, den saare ulige Kamp mellem Bonderegimentet og dets Embedsmænd paa den ene Side og Landets Tjenestemænd (lavere) og øvrige arbejdende Befolkning paa den anden Side.

Nu begynder man jo imidlertid rigtigt at føle den haarde Haands Tryk, og der synes derfor ogsaa at være Anledning til at filosofere en Del over Tidens og Landets Daarlighed.

For os Tjenestemænd er det nemlig lidet lystelige Tider at leve i, paa alle Omraader bliver især vi lavere stillede trængt nedad, og man tænker uvilkaarligt, hvornaar naas Bunden, — og Utilfredsheden slaar naturligvis stadigt dybere Rod. Men jo mere og alvorligere man tænker over Tilstandenes Udvikling, jo mere fyldes til lige ens Sind med Harme og Bitterhed imod den Behandling, som Samfundets

øjeblikkelige Magthavere giver os. — Er det fornuftsmæssige Betragtninger, der ligger til Grund for de Spareforanstaltninger, der foretages, eller kan man i det hele taget karakterisere Regeringens og Etagens Handlemaader som Sparebestræbelser af sund og forsvarlig Art?

Lad os se lidt nærmere derpaa! —

For en god Løn kan der forlanges godt Arbejde; men den Lønnedskæring, vi sidst har faaet, har absolut skaaret det gode bort fra Lønnen, som i Forvejen langt fra var for stor, og dermed er da ogsaa Forudsætningen for at faa ordentligt Arbejde udført bortfaldet. Dette i Forbindelse med den svækkede Købeevne vil sikkert være en tvivlsom Vinding for Samfundet.

Den meningsløse Forringelse af vore Tjenestetidsregler, Ranet af den anden Mand paa Rangermaskinerne og øvrige tjenstlige Artigheder vil jo ganske naturligt have en stærk svækkende Indflydelse paa vor Interesse for Tjenesten; vil det ikke vise sig kraftigt straks, skal det nok senere komme til at bære Følger i den yngre Generation, som føler Besværlighederne mest, Tilbagerykningen gennem Turene, Kullempningen, haarde Ture, daarligere Fridage og Værkstedsarbejdet — det glemmer Lokofyrbøderne ikke i Hast, det maa man gøre sig klart.

Gennem Aarene og især i de vanskelige Krigsaar, hvor Maskinerne gennemgaaende var i en elendig Forfatning og Brændslet det uslest tænkelige, da udførte danske Lokomotivmænd et mægtigt og oftest meget opslidende Arbejde for at holde Trafikken nogenlunde regelmæssig; men hvorledes blev Paaskønnelsen? Den kommer nu, til den ældre veltjente Lokofører i Form af ringere Løn, mere Arbejde, mindre Frihed, skærpede Sygebestemmelser o. s. v., og til Lokofyrbøderne foruden forannævnte Kullempning, Overførelse til Værkstedsarbejde og eventuel Forflyttelse. Saaledes lønner det kombinerede Venstre—Højre Parti samt deres pligtstro og nidkære Haandlangere, Embedsmændene, Samfundets Tjenestemænd,

medens Biler og Selvbindere er ved at blive Hvermandseje i By og paa Land, vel at mærke udenfor Arbejder- og Tjenestemandskredse.

At der kan vindes noget positivt ved at flytte Folk fra Arbejde, som man selv har valgt, og over til Arbejde, som er en inderligt imod, kaste andre ud i Arbejdsløshedens Elendighed og paa alle Maader svække de arbejdendes Interesse for Gerningen, turde ogsaa være højst problematisk.

Naar man ser, hvorledes det forsøges at holde Haanden beskyttende over Embedsmændene og andre. — 7 Timers Arbejdsdagen i større Kontorer og 6 Timer ÷ Spise- og Avislæsningspause i f. Eks. Kassekontorer, at en stor Del Værkstedsof og Kontorfolk har fri hver Søn- og Helligdag, paa nogle Kontorer tillige Paaske- og Pinselørdag, Juleaftens- og Nytaarsaftensdag og eventuelt andre »Dage«, saa kommer man unægtelig til at se noget skeptisk paa vore 52 Stk. 30—33 Timers Fridage og paa, at en Lokofb. paa en Kulsluger af en 3 cyl. R. Mask. maa køre Turen f. Eks. Ar—Fa—Ar, ofte i et forceret og opslidende Tempo og uden større Ophold i Fa, end at han før i Tiden lige kunde faa Tid til at spise et Par Stk. Mad til en Taar Kaffe — midt i en skrap Tørn paa en 8—9 Timer.

Væsenet i Kontorstolen fra Kl. 9 til Kl. 15 faar Lov at nyde sin Frokost, Morgenavis og Cigar; men Manden paa Maskinen fra Kl. 22 til Kl. 6, ofte sveddryppende, træt og søvnig og trængende haardt til en Forfriskning og et Øjebliks Pust, han maa nu i Stedet hu hej fare rundt om Maskinen under Ophold i Fa, pøse Olie paa her og der paa de lettest tilgængelige Steder (skidt med Resten), for der skal ogsaa lempes Kul frem paa Tenderen — et Par Tons. — Tænk blot paa, at Manden med Skovlen øser 4 Tons i Fyret, men maa lempe 2 Tons frem; de sidste 2 Tons er et saa klækkeligt Tillæg til Arbejdet, en saa udsøgt Haan mod Lokofyrbøderne, at det kun kan betegnes som Brualitet, for

med Besparelse har det praktisk talt intet at gøre. Nej, den Slags Spareri bibringer Personalet Indtrykket af, at det mere drejer sig om at fortrædige og haane end om at spare noget virkeligt. Thi ved at inddrage Depoternes Kullempning spares der saa uendeligt lidt, og hvorfor saa frage Lokofyrb. et Gode, der er berettiget og forsvarligt, og som man værdsætter. Vi kunde med god Grund ønske, at vore Ingeniører fulgte Hr. Ingeniør Rosenørns Eksempel i »Værksteds-Tidende« ved at tage til Gemme og f. Eks. gennem dette Blads Spalter oplyste os om, hvad der spares paa Kullempningen — ikke paa Papiret, men i Realiteten; kun sidstnævnte interesserer os.

I samme Forbindelse kunde det være højst interessant at erfare, hvad f. Eks. den ny Kulbro ved Aarhus H. Remise har kostet, og hvor mange Tusinder der spares derved om Aaret, hvad den koster at forrente og amortisere, Strømforbrug og Vedligeholdelse, det hele sammenlignet med en almindelig gammeldags Kulkran. — Paa Papiret spares der sikkert 3 Mand i Døgnet ved Kulbroen; men hvilke Summer har ikke hele Arbejdet og de dertil hørende Specialvogne kostet. Spares *skal* der jo imidlertid — paa Papiret i det mindste; men bliver der overhovedet Tale om Besparelse, hvad der er meget tvivlsomt, maa i Realiteten Lokopersonalet og Remisearbejderne betale denne, for Kulbroanlægget kræver nemlig akkurat lige saa meget Mandskab som den gamle Kran, hvad aabenbart ikke var paatænkt. Der er taget 3 Mand fra Kulbroen (paa Papiret); men der er taget 3 Mand fra Askegraven og sat paa Kulbroen (udenom Papiret). Det virkelige Resultat er da dette, at medens der før var en Mand til at rense Røgekammer og en Mand til at give Vand og rense Aksekassen, er der nu kun en Mand til al Rensningen, og Lokopersonalet maa selv i Henhold til et meget uhøfligt Opslag betjene Vandkranen. Det ene med det andet har da ogsaa hver eneste Dag til Følge, at Vand-

tagning, Rensning og Kultagning samt Drejning baade før og efter tager en urimelig lang Tid (velsagtens i Overensstemmelse med de nye Afslutningstider) ja, det hænder ofte, at det tager 40—50 Minutter med at komme til Kulbroen, hvad man selvfølgelig er vildt begejstret for især efter en lang anstrængende Tur.

Lignende og andre »Besparelser« bibrager ikke til at højne Tjenestemænds Forstaaelse af Nedskaeringernes Berettigelse, og man føler da ogsaa tydeligt, at Utilfredsheden blandt Tjenestemændene stadigt breder sig og vokser, og man faar haabe og slaa sin Lid til, at den stærke Modgang maa styrke Enigheden og lære Masserne at gøre Front mod samme fælles Modstander, Reaktionen. Det gælder nu kun to Ting, for eller imod Reaktionen, og hvad den betyder for Tjenestemænd for den hele arbejdende Klasse, maa man være mindre intelligent for ikke at kunne se. Og for hvem der endnu har Forbindelse med konservativ Politik og Presse, da er det paa høje Tid at bryde af. Tiden kræver logisk Tankegang og konsekvent Handling. Har endnu ikke alle gjort Status, saa faa det gjort med Udgangen af dette Aar og begynd paa et friskt Blad den 1.—1.—28, og skriv øverst paa Siden og hav det stadigt for Øje, Mottoet: »Enighed, Kundskab og Hjælp«. Aldrig i Organisationens Historie har Mottoet haft dybere Betydning for os end i denne Modgangens og Prøvelsens Tid.

Skanderborger.

FRA EN REJSE I RUSLAND

(Fortsat).

Da Delegationen ankom, var der samlet en umaadelig stor Menneskemængde, der ventede paa Adgang til Mouselet, Passagen gennem dette gaar langsomt, men der blev straks gjort Plads for Delegationen, der med en vis Spænding ventede paa at se Liget af Ruslands »største Mand«. Mouselet er en ganske prunkløs brunmalet Træbygning, hvor man ad en Trappe føres ca. 2 Meter ned under Gadeniveau drejer til højre og staar ved Lenins Glaskiste. En Trappe fører langs Kistens Side op i Høj-

de med dennes Overkant ved Fodenden, man har da Lenin liggende lige for sig, paaklædt, og delvis dækket af Revolutionsflaget. Man kender straks Manden efter Buster og Billeder, der er tilsyneladende ingen Forandring sket i Ansigtstrækkene. Hvis man ikke vidste, hvem Lenin er eller var, saa vilde man af Folkemængdens Besøg ved hans Baare faa Forstaaelsen af, at her ligger Liget af et ualmindeligt Menneske (naar et Krematorium er færdigbygget, skal Lenin efter egen Begæring brændes), samme Indtryk vil man modtage ved Besøg paa alle offentlige Steder, i Stationernes Vestibuler og Ventesale i Skoler og Lærestanstalter paa Kontorer og i Klublokaler, Sygehuse og Sanatorier, alle Steder vil man møde Buster og Billeder af Lenin anbragt paa de mest iøjnefaldende Steder. Buster i Legemsstørrelse med det røde Flag som Baggrund og flankeret af to Palmer eller Bladplanter. Om Personen Lenin kan der læses andet Steds, kun saa meget skal her anføres, at han som ung, og efter at have været Genstand for politisk Forfølgelse og Overlast fra Regeringens Side maatte flygte fra sit Hjemland (født i Ukraine) efterladende sig en Trudsel om blodig Hævn over Undertrykkerne. Sin meste Tid har han tilbragt i Sweitz, hvorfra han sammen med andre landflygtige Russere, stod i stadig Forbindelse med ligesindede Kammerater i Rusland. I 1917 lykkedes det Lenin sammen med nogle faa Russere at komme ind i Rusland. Rejsen blev foretaget over København og Stockholm til Finland. Passagen over den russiske Grænse skete i en plomberet Toldgodsvogn og lykkedes trods alle Vanskeligheder. Lenin var ikke længe i Rusland, før han blev Midtpunktet og Samlingsmærket for hele det revolutionære Parti, han besad ualmindelige Evner som Taler, Folkefører og Organisator, besjælet af et glødende Had til Regeringen og Kapitalistvældet i Landet, og hans engang givne Trusel blev til en bitter Virkelighed for den Del af Folket, som den gjaldt. Meningerne om Personen Lenin kan jo være meget delte, men hans Navn vil staa i Historien til alle Tider, og der er sikkert ingen Tvivl om, at hans Død paa den Tid, den indtraf, betød et uerstatteligt Tab for Sovjet-Rusland. Delegationen aflagde Besøg bl. a. paa Kasan-Banegaarden, hvorfra Linierne til Siberien og Turkestan udgaar, den er under Ombygning, men snart fuldført og helt igennem moderne i sit Anlæg, har 14 Hovedspor med tilsvarende Perroner, og der ekspederes daglig 104 Tog.

Alle Banegaarde og Tog bevogtes af Soldater. Jernbanerne raader over en Arme paa 6 000 Mand, der sorterer direkte under Jernbaneledelsen. Interiøret fra en stor russisk

Banegaard som denne er lidt anderledes end hos os. Gulvene i Vestibule og Ventesale er ofte næsten helt belagt med Rejsende, der kamper herinde medbringende en stor Bagage af fyldte Sække, Tæpper og Kufferter, tilberedende Mad og The paa medbragte Spritapparater, spisende, sovende og snakkende i et stort Virvar. Samme Scene gentager sig i Togene og paa Dampernes Dæk, saa det er vanskeligt at færdes og komme frem. Vi aflagde Besøg og overværede en Teaterforestilling i Kursk-Jernvejenes Klub, besaa de mange Undervisningsrum og Elevernes mange Frembringelser i højst forskellige Retninger lige til Kunst og Opfindelser. Vi besøgte Skolnikzparken ude i Forstæderne, hvor Handels- og Transportarbejderne har deres store Idrætsbaner omgivet af Park- og Skovpartier. Fra Skolnikzparken tog vi ud til Spurvehjerget, et Højdedrag paa den modsatte Side af Byen, hvorfra man har den herligste Udsigt over Moskva med sine 600 Kirker, der næsten alle har 4—5 forgyldte Kupler og Spir. Det er noget østerlandsk ved Moskva og særlig set fra dette Sted; der er historisk. Her fra Spurvehjerget betragtede i 1812 Napoleon og hans Stab Moskvas Brand, der blev den direkte Aarsag til det store Tilbagetog med saa skæbnesvangre Følger for den franske Hær.

Kreml har med sin høje Ringmur Karakter af en middelalderlig Fæstning, i denne havde under Revolutionen den sidste Rest af »Hviderusserne« søgt Tilflugt, men maatte efter 3 Dages Belejring og Beskydning overgive sig, idet en af Portene blev skudt ned, saa de Revolutionære gennem denne stormede ind i saa stort Tal, at al videre Forsvar var omsonst. Denne Port benævnes nu »den røde Port«. Inden for Kremls Mure ligger mange prægtige Paladser og Slotte, samt ikke mindre end 16 Kirker, hvoraf Marie-Himmelfartskirken og St. Micaelskirken er de vigtigste, mellem disse rager Ivan Vilikis Klokkeetaarn op, 82 Meter højt, ved Foden af dette Taarn paa en Cementsokkel staar en meget stor Malmklokke, som det var Ivans Mening skulde have hængt højt oppe i Taarnet, men under Arbejdet med at anbringe den der brast Hejseapparaterne og Klokken faldt ned, hvorved et Stykke sloges ud, saa der fremkom en trekantet Aabning, hvorigennem man oprejst kan gaa ind i Klokken, der nærmest fremtræder som et lille Hus og vejer 16 Tons. Dersom denne Klokke kunde være anbragt, hvor den skulde, og Taarnet virkelig kunde svare til en saa stor bevægelig Vægt, saa kunde Ivan nok have ringet 12 for en stor Del af sine Undersaatter. Kreml har rummet, og rummer da ogsaa endnu, en saadan Ophobning af Skatte, at man

mere end forbavses, og helt umuligt vilde det være her, og for mig, at give en Beskrivelse, der kan bibringe andre en rigtig Opfattelse af denne Overdaadighed. Her skal blot anføres en Ting, der giver et Begreb om, hvilken Luksus her er Tale om, nemlig St. Micaelskirken, der kun blev benyttet til Kroningshøjtideligheder og fyrstelig Barnedaab. Denne Kirke har kostet den nette Sum af 160 Millioner Rubler, (den er tillige Gravkapel for Moskvas Fyrster). Til yderligere Forklaring for Anvendelse af en saa fabelagtig Sum til blot én Bygning kan tjene, at Kirkens store løgformede Kupler med Spir er belagte med tynde Plader af rent Guld, al anden Udsmykning er i Stil hermed.

Vi aflagde Besøg i et af de store Paladser, der nu er Museum, alt hvad her er samlet skriver sig fra Czarernes og Storfyrsternes Slotte. Det er en Samling af mangeartede Ting, lige fra alle mulige Brugsgenstande til Kunstgenstande og Smykker af alt hvad nævnes kan, det flimrer for Øjnene medens Solens Straaler brydes i Kejser- og Fyrstekronernes Guld og Diamanter, i Damernes Diademer, i Glaskrystaller, Guld- og Sølvsager og juvelbesatte gamle Geværer, Kaarder og Pistoler. Et Hjørne er forbeholdt Peter den Stores Efterladenskaber, fra hans Kejserkrone ned til saa prosaiske Ting som et Par langskafte Støvler, Disse Støvler, fortæller Kataloget, har han selv forsaaret og bagflirket. Man ved fra Skolen af, at Peter den Store kunde og vilde en Mængde Ting, men lige saa heldig, eller lige saa dygtig har han ikke været i alle Retninger. Arbejdet paa sine Støvler vilde i hvert Fald aldrig have givet ham Adkomst til Svendebrev som Skomager.

I en stor Sal har man samlet alle de Guld-kareter, der har været benyttet af de forskellige Hoffer, naar man har set disse Vogne, med alt det Guld- og Sølvbeslag paa de mægtige Karosser og svære Underdele, saa forstaar man, at det ikke alene var af repræsentative Hensyn, der skulde spændes 6 Heste for saadant et Køretøj.

Det er med blandede Følelser man standser og betragter den lille Barnekaret, hvormed den sidste Tronfølger, forspændt to Nordbagger, har kørt rundt i Parkerne ved Czarskoj-Zelo.

Den 3. Juni Kl. 20 afrejste Delegationen til Nisjni-Novgorod, hvor vi besøgte den før omtalte store Fabrik for Lokomotiver og Vogne. Byen, der er meget gammel, deles i to Dele af Floden Oka før denne løber ud i Volga, og ligger malerisk paa begge Flodbredder op ad Højderne, hvorfra man har en herlig Udsigt og med Øjet kan følge Volgas Løb langt ud

i Horisonten. Den Del af Byen, der er beliggende paa den sydøstre Side af Oka, bar lidt meget under Borgerkrigen, store Partier er skudt helt i Ruiner. Som før omtalt har Byen Traditioner som gammel Handelsplads, med store Markeder, som samler Folk fra hele Riget og fra Grænselandene, hvorfor det ogsaa er meget interessant at betragte Folkelivet mellem de mange Salgsboder og med de mange fremmedartede Mennesketyper fra Orienten og Turkestan, men mest interessant og gammeldags var den Maade, hvorpaa Folk, baade faglærte og ufaglærte, her søger Arbejde; dette foregaar ganske efter gammel østerlandsk Skik som paa Kristi Tid, man stiller sig op paa Torvet medbringende sine Arbejdsredskaber og venter til Mester eller Private kommer og tager Folk i Arbejde, og der var store Flokke af Arbejdssøgende paa Torvet.

Fra Nisjni-Novgorod gik Rejsen tilbage over Moskva til Charkov i Ukraine, hvortil vi ankom den 6. Kl. 12⁵⁰. Charkov er en By paa 500 000 Indvaanere og er Hovedstaden i Republiken Ukraine. Delegationen blev ogsaa her modtaget paa det hjerteligste af Medlemmer af Styrelsen med Kammerat Michailenko i Spidsen og blev indkvarteret paa Hotel Astoria. I denne By besøgte nogle gamle Lokomotivværksteder, der skal nedlægges og Virksomheden overføres til nymoderne Anlæg andet Steds; tillige besøgte en Godsstation med meget store Varehuse, men med Hensyn til Ekspedition af baade ankommende og afgaaende Stykgods gennem Varehusene, da er man i Rusland langt tilbage, saa godt som alt Gods bæres til og fra Vognene, hvilket kræver meget Mandskab og tager for lang Tid, man savner ganske Sækkevognene, hvis Anskaffelse atter vil kræve en Omlægning af Gulvene i Varehusene, der i deres nuværende Tilstand ikke tillader Anvendelse af saadanne. En Aften aflagde Delegationen Besøg paa et Nat-sanatorium beliggende i Byens Udkant i en stor Have, »en forhenværende Præstegaard«. Som et Led i alt det, der siden Revolutionen er gjort for Arbejderklassen, er Sanatoriesagen en meget vigtig Del, under de forhenværende Tilstande bredte Tuberkulosen sig uhindret i den fattige Befolkning, men som før er omtalt medførte Borgerkrigen, at en Mængde Slotte og Villaer kom til at staa tomme og ubeboede. Disse frembød jo ingen Vanskeligheder med Hensyn til at tage dem i Besiddelse, men forøvrigt har man nationaliseret alle saadanne, naar Værdien var over 10 000 Rubler. Der blev saaledes ingen Mangel paa Huse, der var anvendelige som Sanatorier og Hvilehjem, godt og sundt beliggende; og nu er Kampen mod Tuberkulosen sat i System. Som et Led

i dette System virker Natsanatorierne, paa hvilke der kan optages Mennesker, der befinder sig paa Sygdommens allerførste Stadium. Patienten tages ikke bort fra sit Arbejde, men dette indskrænkes efter Lægens Skøn til saa eller saa mange Timer daglig; efter Arbejdet møder Patienten paa Sanatoriet til Undersøgelse, faar sit Bad og anden Behandling, iføres Anstaltens Tøj, spiser og sover paa Sanatoriet.

Dersom Patienten ikke indenfor et bestemt Tidsrum tager paa i Vægt og bliver helt fri for Temperatur over Normalen, overflyttes han til et rigtigt Sanatorium. Disse Natsanatorier findes selvsagt ved de større Byer, kun undtagelsesvis paa Landet. Der aflagdes ogsaa Besøg paa nogle af deres kooperative Foretagenders store Varehuse, hvorfra Forsendelsen foregaar med Salgsvognene ud i Landet til Konsumentforeningerne, der for dette Distrikts Vedkommende omfatter 250 Stationer og 74 Landbutikker foruden Charkov Byomraade. Det er ikke Smaating, men ganske imponerende Varemængder, der gennem disse Foretagender undrages den private Fabrikation og Handel. Foruden de før omtalte kørende Butikker — til Landstationerne, udgaar der daglig 8 à 10 Vognladninger til dette Omraades faste Landbutikker. Man havde ogsaa her Lejlighed til at besøge enkelte af Jernbanefolkenes Boliger og Hjem, der særlig for nogle nyopførte Huses Vedkommende vare praktiske og saa nette ud, hvorimod Lejligheden i ældre Huse efter vore Begreber lader meget tilbage at ønske. Med Hensyn til Bohavet i Arbejderklassens Hjem i Rusland sammenlignet med et almindelig dansk Arbejderhjem er Forskellen iøjnefaldende, mange Forhold der har sin Rod i gamle Traditioner og Folkeejendommeligheder er medvirkende her til og behøver vel egentlig ikke at ændres, for at Russeren synes bedre om sit Hjem Interiør, end han vilde synes om vort.

DEN NYE KØREPLAN

Den 2. Oktober d. A. traadte Statsbanernes nye Køreplan i Kraft.

Af de vigtigere Ændringer skal vi særlig nævne følgende:

Nord- og Kystbanen.

For disse Strækninger er der udarbejdet en særlig Køreplan for Søn- og Helligdage, hvorefter Toggangen paa disse Dage er lagt med Hensyn til Søndagens særlige Trafik. Den største Del af Dagen er der indført regelmæssige Togtider, saaledes at Klampenborgtoget af-

gaar paa fuld Klokket, Holtetog afaar 20 Min. over og Rungsted 25 Min. over fuldt Klokket. Helsingørtogene, der dog ikke afsendes hver Time, er for Togene ad Nordbanen planlagt med Afgang 35 Min. over og for Togene ad Kystbanen 15 eller 55 Min. over fuldt Klokket.

I Forhold til forrige Vinter nedbringes Befordringstiden saaledes gennemsnitlig:

	Fra København	Mod København
for Helsingørtog ad Nordbanen	7 Min.	10 Min.
„ Hillerødtoget	4 „	4 „
„ Holtetog	4 „	3 „
„ Helsingørtog ad Kystbanen	7 „	7 „
„ Rungstedtoget	2 „	1 „
„ Klampenborgtoget	3 1/2 „	2 1/2 „

Den største Nedsættelse af Befordringstiden bliver for Helsingørtog ad Nordbanen 15 Min., for Hillerød 9 Min., for Holtetog 8 Min., for Helsingørtog ad Kystbanen 17 Min., for Rungstedtoget 7 Min. og for Klampenborgtoget 8 Min.

Masnedsundbanen.

Der er indlagt et nyt Tog fra Masnedsund 6,51 Fm. til Næstved, An. 7,35, hvor det over Ringsted faar Tilslutning til Københavns med Ankomst 10,01. — Fremføres med Dieselmotorvogn.

Korsørbanen.

Toget, der nu kommer til København 10,25, vil mellem Ringsted og København kun standse i Roskilde og Valby, og Ankomsten til København bliver derfor 24 Min. tidligere. Til Bestridelse af Mellemstationstrafikken indlægges et nyt Tog, Ringsted Afgang 8,57, København An. 10,31.

Mellem København og Roskilde er der indlagt et nyt dagligt Tog i hver Retning, nemlig: København H. Af. 19,36—Roskilde An. 10,23 og Roskilde Af. 21,11—København An. 22,05.

Hvalsø—Ringsted—Næstved.

Der indlægges et nyt Tog i hver Retning nemlig: Ringsted Af. 11,26—Næstved An. 12,11 Næstved Af. 12,22—Ringsted An. 13,10, Ringsted Af. 11,30—Hvalsø An. 12,10, Hvalsø Af. 12,24—Ringsted An. 13,03. Alle lokale Tog Hvalsø—Ringsted—Næstved fremføres med Dieselmotorvogn.

Jydske Østbane.

Tog 926, der nu gaar fra Randers 6,05, vil fremtidig først blive afsendt 6,25 med samme Ankomsttid til Aarhus som nu.

Ligesom sidste Vinter afsendes paa Søndage og Torsdage et Tog fra Aarhus H. 0,03 til Skanderborg, An. 0,31.

Jydske Vestbane.

Den mellem Aalborg og Eshjerg løbende Spisevogn løber nu til og fra Struer.

Thybanen.

Der er foretaget en betydelig Omlægning af Køreplanen, hvilket medfører store Forbedringer for Personbefordringen med Afkortning af Rejsetiden.

Man skal særlig nævne følgende:

Tog 1103, nu Thisted An. 13,20, vil ankomme allerede 12,26.

Tog 1104, nu Struer An. 12,15, vil ankomme allerede 11,10.

Tog 1108, nu Thisted Af. 15,00, vil fremtidig gaa 15,24.

Tog 1112, nu Thisted Af. 19,05, vil fremtidig gaa 20,00.

Sidstnævnte Tog, der nu kommer til Struer 22,48 vil fremtidig komme allerede 23,10.

Der indlægges derhos et nyt dagligt Tog fra Struer 16,15 med Ankomst til Thisted 19,26.

Røde-Kro—Løgumkloster.

Den nye Banelinie fra Røde-Kro til Løgumkloster aabnes for Driften den 2. Oktober d. A. Paa Banelinien Røde-Kro—Bredebro indlægges 5 Tog i hver Retning, mellem Bredebro og Løgumkloster yderligere 3 Tog. Alle Tog paa Strækningen Aabenraa—Røde-Kro—Bredebro fremføres af Dieselmotorvogne.

Billigkørslen paa Søndage

fortsættes efter samme Regler som nu.

Der finder dog som hidtil ingen Billigkørsel Sted den 18. December, 1. Juledag, Nytaarsdag og 1. Paaskedag, hvorimod Billigkørsel kan ske Store Bededag.



LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND UDDELING AF UNDERSTØTTELSE

I Henhold til Hjælpefondens Vedtægter uddeles i December Maaned d. A. Understøttelser (i Portioner fra 50 til 100 Kr.), der kan søges:

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

Ansøgningsskemaer kan afhentes ef-

ter 1. Oktober og maa senest være tilbage-sendt den 15. November d. A. til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Ny Vestergade 7, 3. S., København K.

Repræsentantskabet.

LOKOMOTIVFYRBØDERKREDSEN

Afdelings-Kassererne bedes sammen med Kontingentet for Juli Kvartal at indsende Beløbet til Opholdsværelsernes Udsmykning (20 Øre pr. Medlem pr. 1. Juli).

Carl Petersen.

MEDDELELSE FRA INTERNATIONALT TRANSPORTARBEJDER FORBUND

Arbejderradiosammenslutningen i Holland disponerer en Aften om Ugen over den hollandske Senderstation i Hilversum (1060 m) og var under forrige Aars Transportarbejderstrejke i England saa elskværdig at stille Stationen til I. T. F.s Raadighed, saa det var muligt at meddele Lytterne om Kampen i England, og I. T. F.s Bestræbelser for at hjælpe de kæmpende Kammerater. Den nævnte Arbejderradioforening var af denne Aarsag Genstand for adskillige skarpe Angreb, og I. T. A. har nu som en Tak tilbudt Foreningen en I. T. F. Aften *Lørdag den 5. November*. Et af Hollands fineste Orkestre vil udføre nedenstaaende udsøgte kunstneriske Program og I. T. F.s Generalsekretær E. Fimmen vil paa forskellige europæiske Sprog tale om I. T. F. Udsendelsen transmitteres fra Teatersalen i det hollandske Jernbaneforbunds Ejendom i Utrecht.

Vi henleder vore Læseses Opmærksomhed herpaa, saa de den 5. November kan indstille paa Hilversum.

Programmet er følgende:

1. Internationale. Adolph de Geyter.
2. Suite Nr. 2 af Musikken til Alphonse Daudet's Drama »L'Arlésienne«. G. Bizet (1838—1875).
 - a) Pastorale.
 - b) Intermezzo.
 - c) Menuet.
 - d) Parandole.
3. »Eine kleine Nachtmusik«. W. A. Mozart (1756—1791).
Serenade for Strygeinstrumenter.
 - a) Allegro.
 - b) Romanze: Andante.
 - c) Menuetto: Allegretto.
 - d) Rondo: Allegro.
4. Suite Nr. 1 af Musikken til Henrik Ibsens »Peer Gynt«. E. Grieg (1843—1907).
 - a) Morgenstemning.

- b) Aases Død.
c) Anitras Dans.
d) I Bjergkongens Haller.
Pause.
5. Symfoni Nr. 3 («Eroica» Op. 55 in Es gr. t.).
L. von Beethoven (1770—1827).
a) Allegro con brio.
b) Marcia funebres: Adagio assai.
c) Scherzo: Allegro vivace.
d) Finale: Allegro molto.

E. K.

WORTHINGTON FØDEVANDSFORVARMER

Idet vi henleder Opmærksomheden paa Annoncen paa Bladets Forside om Worthington Fødevandsforvarmer, i hvilken Lokomotivpersonalet gøres opmærksom paa, at de ved Indsendelsen af Annoncen i udfyldt Stand kan erholde en lille Bog indeholdende en instruktiv Vejledning i Benyttelse af Forvarmeren.

Bogen, der er paa 54 Sider, indeholder en udførlig Beskrivelse af Fødevandsforvarmeren ledsaget af mange Illustrationer, hvoraf en er farvelagt, saaledes at man kan følge Dampen paa dens Vej gennem Forvarmeren saavel som det kolde henholdsvis det varme Vands Vandring.

Endvidere er der bag i Bogen et Par store Planer med Forklaring om de enkelte Dele.

Vi henstiller til Lokomotivmændene at gøre Brug af Firmaets Tilbud, og med det samme indsende Annoncen i udfyldt Stand.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEK

Si.- Følst.	Jyl.- Fyn	NYE BØGER
13620c	12076c	Løkken, Thomas Olesen: Povl Dam, Sejren.
14200	12673	Fitzgerald, Scott F.: Den gule Bil.
14201	12667	Grey, Zane: Langt mod Vest.
14202	12665	Flechter, J. C.: Sikkerhedsnaalen.
14203	12668	Hamilton, Cosmo: En Evadatter,
14204	12660	Ayres, Ruby M.: Sally.
14205	12682	Jørgensen, Gunnar: Paa Kostskole.
14206	12670	Lawrence, Margery H.: Pigen fra Paris.
14207	12666	Geisler, Inge: Lille Ninna.
14208	12662	Beskow, Elisabeth: Ols Barbro.
14209	12681	Johansen, Ludvig: Brændende Hjerter.
14210	12688	Williamson, C. N. & A. M.: Mary i Monte Carlo.
14211	12687	Wadsley, Oliver: Højt Spil.
14212	12686	Orczy, Baronesse: Ad bugtede Stier.
14213	12684	Lykke Anne: Cowboy-Prinsessen.
14214	9112	Curwood: Kazans Søn.
14215	12679	Burroughs, Edgar H.: Flugten til Mars.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivfyrbøder-Kredsen.

Østerbro: Formandens Navn og Adr. rettes til K. F. Olsen, Østersøgade 104 A, 1.

Lokomotivførererkredsen.

Gedser: Formandens Navn og Adresse rettes til: C. J. Andersen, Kildegaards Allé 5.



Udnævnelse fra 1.—10.—27.

Værkmester II H. F. E. Hansen, Centralværkstedet, København, e. Ans. iflg. Opdrag til Lokomotivmester I i Aarhus H. (kgl. Udn.).

Lokomotivfyrbøder F. T. L. Toft, Østerbro, til Lokomotivfører i Tønder (min. Udn.).

Forflyttelse e. Ans. fra 1.—10.—27 af følgende Lokomotivførere:

N. P. K. Frederiksen, Assens—Nyborg, A. P. Andersen, Gjedsler—Nyborg, G. P. C. Nielsen, Gjedsler—Kjøbenhavns Godsbanegaard, J. E. Bredahl, Nykjøbing F.—Kjøbenhavns Godsbanegaard, J. K. Nielsen, Gjedsler—Kjøbenhavns Godsbanegaard, S. T. Hansen, Gjedsler—Kjøbenhavns Godsbanegaard, H. P. Nissen, Brande—Kjøbenhavns Godsbanegaard, R. S. Rasmussen, Gjedsler—Kjøbenhavns Godsbanegaard, T. D. H. Frandsen, Orehoved—Kjøbenhavns Godsbanegaard, R. M. J. Jensen, Tønder—Kjøbenhavns Godsbanegaard, E. F. H. H. Reitzel-Nielsen, Fredericia—Kjøbenhavns Godsbanegaard, N. M. Hammer, Gjedsler—Køge, H. V. Pedersen, Korsør—Slagelse, P. Sessing, Gjedsler—Østerbro, J. J. Jensen, Brande—Aarhus H., S. A. M. Nielsen, Struer—Randers, K. Knudsen, Glyngøre—Assens, L. J. Berg, Thisted—Horsens, C. Andersen, Brande—Vejle H., A. Sibbensen, Nykjøbing M.—Herning, T. Thomasen, Skern—Skive, H. C. M. Bojsen, Sønderborg—Kolding, A. A. Schrøder, Tønder—Sønderborg, N. J. P. N. Kvist (Depotforstander) Løgumkloster—Randers med Ophør af Funktion som Depotforstander, S. V. Christiansen, Brande—Vejle H., og H. P. Pedersen, Skanderborg—Aarhus H.

Forflyttelse, der betragtes som Stationering i Anl. af Forfremmelse, fra 1.—10.—27 af fly. Lokomotivførere:

N. P. C. M. A. Remming, Helsingør—Gjedsler, C. M. Madsen, Magsø—Orehoved, H. P. Petersen, Kjøge—Gjedsler, P. K. Andreasen, Kjøben-

havns Godsbanegaard—Gjedser, L. P. Frandsen, Kjøbenhavns Godsbanegaard—Ringsted, K. O. Pedersen, Østerbro—Gjedser, A. P. B. Sørensen, Østerbro—Gjedser, C. Olsen, Kjøbenhavns Godsbanegaard—Nykjøbing F., V. Nielsen, Kjøbenhavns Godsbanegaard—Gjedser, M. Villhelmsen, Nyborg—Lunderskov, S. Petersen, Nyborg—Lunderskov, V. P. A. Pedersen, Vejle H.—Brandt, J. C. P. Olsson, Fredericia—Tønder, P. M. Jensen, Fredericia—Skjern, F. F. Jensen, Aalborg—Thisted, I. J. Andreasen, Aarhus H.—Horsens, L. T. Lund, Aarhus H.—Brandt, P. Pedersen, Hobro—Nykjøbing M., S. O. Jensen, Aarhus H.—Lunderskov, G. J. N. Bisgaard, Aarhus H.—Haderslev, N. R. M. Nielsen, Aarhus H.—Glyngøre, G. Lofgreen, Aarhus H.—Bramminge, G. N. C. Jensen, Aarhus H.—Varde, og T. A. A. Christiansen, Vejle H.—Brandt.

Forflyttelse fra 1.—10.—27:

Lokomotivfører H. J. Høj, Holstebro—Randers.

Lokomotivfører C. L. Christiansen, Vojens (Depotforstander)—Haderslev.

Lokomotivfører C. F. Olsen, Helsingør—Kjøbenhavns—Godsbanegaard.

Lokomotivfyrbøder F. Mogensen, Ringsted—Kjøbenhavns Godsbanegaard.

Overgang til anden Stilling fra 1.—10.—27:

Lokomotivfyrbøder K. E. Madsen, Nyborg, e. Ans. til Haandværker i Nyborg (Remise).

Afsked:

Lokomotivfører M. Martens, Kjøbenhavns Godsbanegaard, e. Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—27 (min. Afsked).

Lokomotivfører H. P. Hansen, Randers, e. Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—27 (min. Afsked).

Lokomotivfyrbøder H. E. C. Olsen, Kjøbenhavns Godsbanegaard, fra 31.—1.—28.



KØBENHAVNS LIGKISTEFABRIK

TELEFON 69 66

BLEGDAMSVEJ 50

TLF. VESTR. 43 57

GRUNDLAGT 1888

GRUNDLAGT 1888

Kyndig og samvittighedsfuld Vejledning samt Besørgelse af alt vedrørende Begravelse og Ligbrænding.

Bifortjeneste

Tjenestemænd, som kunde ønske at formere Deres Indtægt, kan faa godt Agentur for herværende Forsikringsselskab. — Speciel Afdeling for Brand og Indbrudstyveri for Tjenestemænd.

Billet mrkt. „Bifortjeneste I“ modt. Bladets Kontor.



Amk. Gummivare

Indst. Vestergade 3 1. etage.
Vordersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prististe mod 30 Bre i Primk.
DISKRET EKSPEDITION ♦ Telf. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

STØT VORE ANNONCØRER

Bifortjeneste.

Tjenestemænd søges til mod Provision (10 %) at forhandle Cigarer og Tobakker blandt Private (Medarbejdere etc.)

Billet mrkt. »Bifortjeneste« mod tager Bladets Ekspedition.

VAREHUS „SCHULTZ“, Istedgade 134. Telefon 11 372.

ALT I MANUFAKTUR TIL BILLIGSTE PRISER

SPECIALITET: Maskintøj, Skjorter, Underbeklædning, Drengetøj, Linned, Forklæder Sengendstyr.

Gevinstsedler modtages.

Statsbanefunktionærer 5 pCt. Rabat

STØT DANSK INDUSTRI

KØB DANSKE VARER

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 6. Oktober.

Redaktion: Vesterbrogade 98 A², København V.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Ekspedition

Ny Vestergade 7², København K.

Telefon Central 14,613.

Kontortid Kl. 10—4.

Postkonto: 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri, Falkonerallé 11.

Albani Bryggeri

Afdeling:
Slotsbryggeriet - Odense

Maltøl, Maltextraktøl og
Dobbeltøl

Slots-Apollinaris.

Slots Citronvand og Slots A. B. C. Sportsvand

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

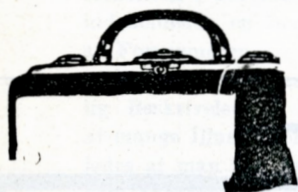
Hovedkontor:

15 Njalsgade 15

København

Telefon 4015.

Telefon 4015



Reparationer
udføres.

Lædervare-Forretningen

Sdr. Boulevard 44-46
Tlf. Vester 1494 v.

anbefales.

Rejsekufferter, Citytasker, Portemonnæer
Skoletasker, Tegnebøger m. m.
i stort Udvalg.

Engelsk-Dansk Beklædnings-Magasin

Langgade 61. VALBY. Telef. 51.

Største, billigste og bedste
Herre- og Drengeskæpings-
Forretning og -Skræderi,
Underbeklædning, Hatte og Huer.

Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.

Købmagergade 43. — København K.
Telefoner: Central 768 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler i stort Udvalg.

Specialitet:
Bandager til vanskelige Tilfælde.

A. Larsens Eftfl., Skotøjsmagasin, Istedgade 57.

Prima dansk Fodtøj til smaa Priser.

Reparationer udføres paa eget Værksted. — Telf. Vester 483 y.

Tilbud til Tjenestemænd.

De kan for Fremtiden faa aabnet en Konto paa 1. Klasses Herre- og Dameskræderi samt Herre- og Damekonfektion, Kjoler og Drengtøj. Stort Lager af Vinterfrakker og Ulsters. Konfektions-Bestillinger til Lagerpris. Alt paa Ratebetaling til absolut kontante Priser.

Med Højaftelse

J. V. Jensen, Skræddermester. Gl. Kongevej 135 B. Vstr. 4610.
Uden Udbetaling

Uden Udbetaling

CHR. V. HANSEN, Istedgade 95.

Isenkram - Porcellæn - Udstyr - Gasovne paa Ratebetaling uden Udbetaling.

Leverandør til Forbrugsforeningen for Embeds- og Bestillingsmænd samt Læger. —
Telefon Vester 49 22

Telefon Vester 49 22

Vesterbros Frugtlager

Enghave Plads II

Enghave Plads II

Frugt og Grøntsager. - Tørrede Frugter samt Conserves. - Billige Priser.

Jensen og Nielsen

Stort Udvalg i
i moderne Gravmonumenter
Kirkegaardsvej 1. Tlf. 1379. Aarhus

Kolonial — Vin — Spirituosa
Delikatesser.

Carl Sørensen,

Valdemarsgade 54. Telf. 4593.

— Varerne bringes overalt. —

Kunstige Tænder

indsættes. — Hele Tandset 60 Kr.
Omstilling af ældre Tandstykker samt
Reparationer hurtig og billigt.

W. Knoke, Søndergade 51²

Bageri og Conditori

Hjørnet af Vinkelvej og Sonnesgade
anbefales Lokomotivpersonalet.
Leverandør til Marketeriet. Morgenbrød bringes
Telf. 2053. E. Rosholm Olesen.

Møbler

Specielt til 2 og 3 Vær. Lejligheder
Altid ca. 35 kompl. Møbl. paa Lager
Afbetal. mod almindelig Bankrente
— Forsendes over hele Landet. —

R. P. PEDERSEN

Frederiksgade 29

Aarhus. Tlf. 1009

SPIS! Magdalene Møllens SPIS!

Telefon 3363

velsmagende Brødsorter.

Telefon 3363

Husk - Jydsk Ladestation

henter og bringer Deres
Akkumulator overalt.

Medens Deres Akkumulator oplades, laaner jeg Dem en i Stedet.
Telefon 4624

A. Hansen

Vestergade 46

J. Jensen Skorup, Sct. Pauls Kirkeplads 4 Skræderforretning Aarhus - Tlf. 4275 - 4792

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

B. N. RANSBY Jægergaardsgade 87. Aarhus. Telefon 5093.

Alle kendte Mærker i Cigarer føres. — Vine — Hygiejniske Artikler.