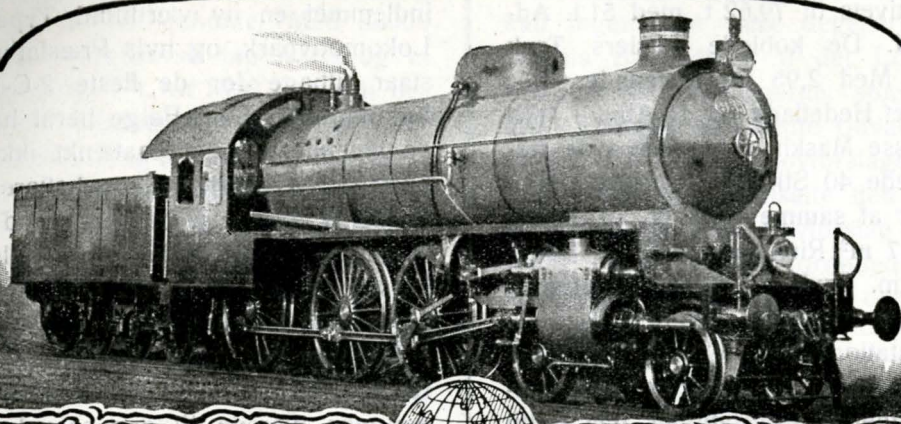


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR STATS- OG PRIVATBANERNES LOKOMOTIVPERSONALE — DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND
UDGIVET AF „DANSK LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIVFYRBØDERFORENING“.

15. AARGANG NR. 8.

Redigeret af C. M. Christensen.

16. APRIL 1915.

DE PREUSSISKE STATS BANERS 2-C, 4 CYLINDER COMPOUND ILTOGSLOKOMOTIV LITRA S₁₀

Fra Tysk af OTTO BENDIXEN.

(Fortsat).

Forskellen mellem denne Glider og Hochwald Glideren (Lok. Tid. No. 2, S. 20 1912), der har samme Egenskaber med Hensyn til Formindskelse af det skadelige Rum, bestaar deri, at ved Hochwald Glideren ligger Kammeret i selve Glideren, ved Henschel Glideren dannes dette udenfor det cylindriske Rum, hvori selve Glideren bevæger sig. —

Den bageste Drivaksel og Kobbelaaklen er med en Hjulstand paa 2600 mm. rykket saa langt fra hinanden, at enhver skadelig Overhængning af Fyrkassen er undgaaet. For at muliggøre en tvangfri Gennemkørsel af de snevre Sporskiftekurver er Sporkransene paa de midterste koblede Hjul drejet 15 mm. svagere. Trucken er af almindelig Model med fælles Bærefjedre og 40 mm. Sideforskydning. Den bremses ikke, og de koblede Hjul har

kun een Bremsklods i Modsætning til den tidligere Udførelse, hvor hvert Hjul bremsedes paa begge Sider. Dette betyder en antagelig Vægtbesparelse.

Af Maskinens særlige Udrustning maa nævnes de store Luftventiler, som er nødvendige for Stempelglidere, naar der køres uden Damp. Paa hver Side er der en saadan Ventil paa Lavtryksgliderne og een oven paa Røgkammeret. (se Fig. 1) Trykluf sandsprederen, Model Knorr, sprøjter Sand foran de 2 forreste Drivhjul. Akselagerne smøres let ved Hjælp af Oliekopper, der er anbragte oven paa Barrieren. Dampfløjten er for Profilens Skyld anbragt foran Førerhuset. Den overhedeede Damps Temperatur maales ved Hjælp af et termoelektrisk Termometer, (Lok. Tid. No. 18, S. 289, 1914), Model Siemens & Halske.

Den 4 akslede Tender, hviler paa 2 Trucker efter amerikansk Model. Dette giver en let og rolig Gang og er tillige lettere og billigere end den almindelige Konstruktion med Pladeramme. Tenderen

rummer 31,5 m³ Vand og 7 t. Kul, hvorved Lokomotivet uden Ophold formaa at tilbagelægge en Strækning paa 300 km. Tenderens Tjenstvægt beløber sig til 63,7 t. og Lokomotivets til 79,62 t. med 51 t. Adhæensionsvægt. De koblede Akslers Tryk er ca. 17 t. Med 2,95 m² Risteflade, 217,64 m² samlet Hedeflade og 15 Atm. I Tryk overgaar disse Maskiner betydeligt de tidligere leverede 40 Stk. 2-C Dobbelttvilling Lokomotiver af samme Litra S. 10. Disse have kun 2,7 m² Risteflade, 207 m² Hedeflade, 12 Atm. Tryk og 76 t. Tjenstvægt. Dette skulde selvfølgelig give den tilsigtede højere Præstationsevne. Ved de foretagne Prøvekørsler har denne Maskine ogsaa opnaaet ualmindelige Præstationer paa indtil 1900 H. K., hvilket ikke staar tilbage for, hvad der er opnaaet med de andre Steder byggede 6 akslede, sværere og dyrere 2-C-1 Pacific Lokomotiver. (Vi skal i en senere Art. komme ind paa disse). Paa Fladlandsstrækningen Berlin-Hannover (256 km.), hvor der daglig løber Eksprestog uden Standsning, befordredes uden Vanskelighed et Tog bestaaende af 69 Aksler med en Vægt af 593 t. Den gennemsnitlige Hastighed var 98 km. i Timen. Paa den bakkede Strækning Berlin-Mansfeld (190 km.) befordredes et Tog paa 57 Vogne-470 t. ad en 14 km. lang Stigning af 1:100 med en Gennemsnitshastighed af 58 km. i Timen, og uden at Kedlen udmattedes. Den indicerede konstante Maksimaltrækkekraft var ca. 1900 H. K. Paa Fladlandsstrækningen blev uden Standsning paa Ud- og Hjemturen i 335 Minutter gennemsnitlig ydet 1024 H. K. i Tendertrækkrogen. Man vil heraf forstaa, at Lokomotivet udmærket er i Stand til punktlig at befordre de sværeste Eksprestog og sikkert indvinde mulige Forsinkelser. Med dette Lokomotiv er det saaledes muligt at befordre saa lange og svære Tog, som Ekspeditionen paa Stationerne endnu tillader det. —

Det vilde kun være at ønske, om disse glimrende Resultater ogsaa vedblivende vilde vise sig økonomiske, idet de overgaar Kedlens dyrere Vedligeholdelsesom-

køstninger, grundet paa den højere Spænding, og Drivværket til 4 Cylinder. I hvert Fald har de preussiske Statsbaner med det her beskrevne nye Lokomotiv Litra S₁₀ indlemmet en ny værdifuld Type i deres Lokomotivpark, og hvis Præstationer ikke staar tilbage for de fleste 2-C-1 Pacific Lokomotiver. Som Følge heraf har man i de ledende Kredse paatænkt ikke at gaa bort fra 2-C Systemet, og hellere vil man tillade et Akseltryk paa 18 t. end gaa over til en bageste Løbeaksel og en bred Fyrkasse med de Ulemper, som herved maa tages med i Købet. —

Den her beskrevne Lokomotivtype svarer i enhver Henseende til de Forventninger man nærede til den saavel fra Modtagernes Side som fra Bygmesteren, Henschel & Søn i Cassel. Dette Firma har fra de preussiske Statsbaner modtaget Bestilling paa yderlige 129 Stk. af disse Lokomotiver, og som dels er afleverede, dels under Arbejde. —

Naar man, navnlig i de udenlandske Tidsskrifter, har kunnet læse, at de preussisk-hessiske Statsbaner efter de gode Resultater med det her beskrevne 2 C Compound Lokomotiv, S 10, skulde foretrække dette for 2 C Dobbelttvilling Lokomotivet, S 10, (4 ligestore Cylinder 430×630 mm. der alle virke paa forreste Drivaksel) (Lok. Tid. No. 19, 1911), saa er dette ikke rigtigt. Det fremgaar deraf, at den 30 Juni 1913 var der 147 Dobbelttvilling — men kun 81 Compound Lokomotiver, hvorved yderligere maa erindres, at 2 C Dobbelttvilling Lokomotivet stammer fra 1910. 2 C Compound Lokomotivet fra 1911. For Tiden anskaffes begge Typer i omtrentlig samme Antal; men de er selvfølgelig stadig Genstand for Forbedringer, efter de gennem stadiige Forsøg indhøstede Erfaringer. Vi skal i en følgende Artikel komme nærmere ind herpaa samt en videre Udvikling af de her omtalte 2-iltogs Lokomotivtyper, nemlig 2 C Lokomotivet med 3 ligestore Cylinder. —

Compound Lokomotivets Kulforbrug er gennemsnitlig 7-8 „ gunstigere end de nye-

ste Dobbelttvilling Lokomotivers, der ikke staar meget tilbage for de første i Præstationsevne. Compound Lokomotivet er imidlertid dyrere at anskaffe, og det viser sig ogsaa dyrere at vedligeholde. Med 80000 km. gennemsnitlig Kørsel om Aaret og et Kulforbrug af ca. 13 t. for 1000 Lok./km beløber den rene Kuludgift sig til 14000 M. for et Dobbelttvilling Lokomotiv. Den aarlige Besparelse beløber sig ved Compound Lokomotivet til ca. 1000 M. Forrentning og Afskrivning af den højere Anskaffelses-sum sammen med de større Vedligeholdelsesudgifter (forskellige og større Cylindre, sværere Glidere, større Kedeltryk) og det noget større Kulforbrug, vil omtrent stille sig ligesaa stor som den ovenanførte Kulbesparelse, saaledes at en nævneværdig Fordel for Compound Lokomotivet ikke er at vente her. — Men anderledes stiller Forholdet sig for de Trafikomraader, der ligger langt fra Kuldistrikterne, og hvor Fragtomkostningerne har en væsentlig Indflydelse paa Kulprisen. I Berlin maa man allerede regne med 20 M. for 1 t. Kul. Compound Lokomotivets Kulbesparelse vil altsaa her udgøre ca. 2000 M. om Aaret. Her er dette Lokomotiv paa sin Plads, og dets Økonomi vil yderligere stige med Anvendelsesomraadets Afstand fra Kuldistrikterne. De preussisk-hessiske Statsbaner anvender derfor 2 C Compound Iltogslokomotivet i de kgl. Jernbanedirektioners Omraade i Bromberg, Danzig, Hannover, Königsberg, Posen og Stettin. 2 C Dobbelttvilling Lokomotivet i Direktionerne Cassel, Elberfeld, Erfurt, Essen, Kattowitz, Münster og Saarbrücken. I de øvrige Jernbanedirektioner bliver begge Lokomotivtyper anvendt i Forening. Man ser endvidere af denne Opstilling, at Compound Lokomotivet i Almindelighed er det fremherskende der, hvor længere Strækninger skal køres uden Ophold. —

(Sluttet).

Glem ikke at sende nødvendige Meddelelser til Hovedbestyrelsen og Bladet.

FORSLAG TIL LOV OM STATSBANERNES STYRELSE.

Medlemmer af „Statsbaneudvalget af 1911“ kan ingenlunde være begejstret for Rigsdagens Behandling af det Lovforslag til Styrelse af Statsbanerne, som Ministeren paa Grundlag af nævnte Udvalgs Betænkning lod udarbejde Lovforslaget efter.

Som bekendt fremsatte den nuværende Trafikminister dette Lovforslag i Begyndelsen af 1914, og efter fornøden Udvalgsbehandling i Folketinget blev det — om end ikke med lutter Tilfredshed — vedtaget og oversendt til Landstinget. — Dette Ting sendte det naturligtvis ogsaa i Udvalg og der forblev det en rum Tid. —

Imidlertid blev Udvalget færdig, valgte Ordfører, og var saaledes færdig til anden Behandling, da der som bekendt skete Ting i dansk Politik, der standsede Sagen. Landstingets Stilling til Grundlovsforslaget kender alle, Landstingsopløsningen i Sommeren 1914 der var en Følge heraf, bevirkede, at Forslag til Lov om Styrelsen af Statsbanerne, ligesom flere andre af Folketinget vedtagne Forslag bortfaldt, og dermed var man ude i det uvisse.

Efter overstaaet Landstingsvalg, og efter at Rigsdagen igen var traadt sammen, forelagdes Forslaget paany af Trafikministeren ved Landstingets Møde den 2. Oktbr. 1914 i omtrent samme Skikkelse, som af Folketinget vedtaget. Nu skulde man tro, og med god Grund kunde man ogsaa vente, at Landstinget hurtig vilde fremme og behandle Forslaget. — Dette skete imidlertid ikke. — I flere Maaneder (fra Oktober—Marts) hørte man ikke noget til dette Udvalgs Arbejde, hvor Landstinget efter Forslagets 1ste Behandling havde henvist Lovforslaget til. Først omkring den 12. Marts 1915, fandt Udvalget Anledning til at give Betænkning, men desværre for Forslaget og Statsbanerne, var Betænkningen ikke enstemmig.

Udvalget havde stillet en Række Ændringsforslag, blandt disse var der i Udvalget en principiel Uoverensstemmelse med Hensyn til Distriktsinddelingen. —

Et Flertal, 8 af Udvalgets Medlemmer, stillede Forslag om, at Statsbanerne skulde deles i 3 Distrikter, og disse igen i Sektioner (Sektionernes Antal havde man tænkt sig til ca. 28) og Ministeren havde her stillet sig paa Flertallets Standpunkt. — Flertallet motiverede sin Stilling med, ved at indføre Sektions-Inddelingen, nærmede man sig netop det man ønskede, med Hensyn til Ledelsen, nemlig Decentralisation af Statsbanerne. — Mindretallet, 7 af Udvalgets Medlemmer, fandt at Sektions-Inddelingen kun vilde være Omsvøbsdepartementer, der medførte Skriverier og ret betydelige Merudgifter, der forøvrigt blev anslaaet til tæt op imod en $\frac{1}{3}$ Million Kr.; kunde derfor ikke gaa med hertil, men foreslog en Inddeling af indtil 6 Distrikter. Den 17. Marts kom Lovforslaget til anden Behandling i Landstinget, Ordføreren for Udvalgets Flertal, Konsul Hey, fremhævede i sin Tale Sektionsinddelingens Fortræffelighed, fremhævede at dette System ikke var noget nyt og ukendt, men støttede Udvalgets Standpunkt, dels paa Statsbaneudvalgets Stilling og dels paa Jernbanekyndiges Udtalelser, af hvilke han særlig fremhævede afdøde Direktør Rimestads Udtalelser om Fordelene ved denne Inddeling. Ordføreren for Mindretallet, Gaardejer Ejsing, fremhævede Personudvalgets Udtalelser, og anbefalede Mindretallets Stilling paa Grundlag af, at Distriktinddelingen vilde give færre Omsvøb, være billigere og simplificere Administrationen, hvilket man ved Sektionsinddelingen ikke naede.

Ved Afstemningen i Landstinget samme Dag, fik Mindretalsindstillingen Flertal i Salen, idet 28 stemte imod Sektionsinddelingen, 26 for den. — Forslaget gik derpaa til 3dje Behandling d. 24. Marts, og efter at Ordføreren havde fremsat forskellige Udtalelser om Lovforslaget, blev dette vedtaget med 54 Stemmer.

Landstinget vedtog saaledes Forslaget i en anden Skikkelse end det af Folketinget vedtagne. Stridspunktet er Sektionsinddelingen. — Folketinget vedtog Forslaget med 3 Distrikter og de fornødne Sektioner, Lands-

tinget vedtog Forslaget med 6 Distrikter og ingen Sektioner. —

Forslaget gaar nu igen tilbage til Folketinget, og der er næppe noget Haab om, at dette Ting væsentlig vil forandre sit Forslag. Lovforslaget har saaledes megen ringe Udsigt til at blive Lov i indeværende Samling, og det synes som Rigsdagen i høj Grad har svært ved at lovgive paa Jernbaneomraader. —

Vi skal ikke her komme ind paa en længere Omtale af Forslaget, men dog anføre, at det af Landstinget vedtagne Forslag med Distriktsinddelingen sikkert vil være det heldigste og tillige den billigste Administrationsform. — Hvad der har bevirket, at Ministeren, der ellers i mange Forhold har vist sig som en praktisk Mand er blevet Tilhænger af Sektionsinddelingen, maa staa hen; men at alle praktiske Jernbanemænd, vil kunne indse, at Sektionsinddelingen absolut maa blive Omsvøbsdepartementer, er aldeles givet. — Bliver den endelige Lov alligevel med Sektionsinddelingen, vil den ogsaa med det samme bære Kim i sig til en anden Ordning før eller senere.

Dick.

*Betal Dit Kontingent punktlig,
Restance gavner ingen.*

DELEGERETMØDET

Det stunder nu atter mod vor aarlige Sammenkomst „Delegeretmødet“. Aaret, der er afsluttet, har været rigt paa Begivenheder, den store Krig brød ind og standsede en Tid Organisationens Arbejde; men efter som Tiden gik, maatte vi have fat igen. Resultaterne der er opnaaede skal jeg ikke her omtale, det vil fremgaa af Formandens Beretning, derimod kunde jeg ønske at omtale et Forslag, som jeg har stillet paa Dagsordenen. Men først vil jeg bede Medlemmerne af Lokf. afdelingerne undskylde, at jeg ikke i Aar har besøgt dem; Grunden hertil har været den, at jeg

ikke syntes det var rigtigt, at søge Tjenestefrihed paa en Tid, hvor alle Kræfter var saa stærkt optagne. Mine Fridage har været optaget paa anden Vis, saa det har i Virkeligheden været yderst vanskeligt for ikke at sige umuligt, at foretage en Rundrejse til Afdelingerne. Jeg haaber at Medlemmerne er enige med mig i disse Betragtninger og forventer derefter, at vi kan mødes fuldtallig den 23. April.

Blandt Forslagene paa Dagsordenen er der et, der sikkert vil vække en Del Forundring blandt vore Medlemmer, jeg tænker paa Forslaget om Opførelse af Boliger. Mange vil sikkert mene, at det er en Opgave, som ligger udenfor vor Organisations Virkefelt. Jeg maa tilstaa, at alle Fagforeninger — desværre — hidtil har betragtet baade denne og lignende Opgaver som sig uvedkommende, eller som Sager, hvis Løsning ligger udenfor Mulighedernes Grænse, eller ogsaa har man slet ikke tænkt paa, at saadanne Opgaver kan vedkomme en Fagorg. Og dog ligger det lige for. Hvad er en Fagorg.s Opgave? Svaret maa blive: „Først og fremmest at varetage og værne Medlemmernes Interesser, derunder særlig økonomiske“. Dette er Hovedformalet, ved Siden af kommer alt det øvrige.

Altsaa er Formalet, at virke for bedre økonomiske Kaar. Hvad forstaa man herved? Vil det sige, flere Penge i aarlig Løn, eller kunde det ikke ogsaa betyde Arbejde for Indførelse af saadanne Forhold, at vi ogsaa kunne købe mere for de Penge vi faar, med andre Ord, imødegaa Stigning af Varepriser, eller endnu bedre begge Dele tilsammen.

Dersom man vil indrømme Rigtigheden af den Paastand, at det, for at naa fremad, er ligesaa nødvendigt at imødegaa stigende Varepriser, som det er at søge Indtægterne forøgede, saa maa man ogsaa indrømme Rigtigheden af, at navnlig Fagorg. slaar ind paa den cooperative Vej.

Der er i Tiden en Bevægelse oppe, i hele den arbejdende Befolkning Verden over, for at komme frem til bedre og lysere Vilkaar, for at opnaa at tjene saa meget

ved vort Arbejde, at vi ikke alene kan faa det aller nødvendigste til Livets Ophold; men ogsaa faa noget tilovers for andre Livsværdier. Denne Bevægelse giver sig Udslag i Dannelsen af faglige, politiske og, i mindre Grad, cooperative Organisationer.

Ved at studere de tre Retninger, vil man snart opdage, at den faglige Org. altid arbejder for Dagen og Nuet; den tilhører altsaa Nutiden. Den politiske dels Nutiden og dels Fremtiden. Den cooperative Organisations Maal tilhører helt og fuldt Fremtiden.

Medens den faglige Organisations Arbejde gaar ud paa, at skaffe forøget Indtægt, er den cooperative Bevægelses Maal, at organisere Produktionen og Forbruget af Livsfornødenhederne. Men paa Vejen hen mod dette Maal, medtages de øjeblikkelige Fordele, der bydes i Form af gode Varer til billigere Priser end der ellers naas.

Her i Danmark har den cooperative Bevægelse egentlig kun haft direkte Betydning for Landboerne; medens den indirekte har gavnet Byarbejderne, ved at virke som Prisregulator.

Blandt Bybefolkningen er det særlig Brugsforeningerne, der har gjort ikke særlig vellykkede Forsøg paa at slaa igennem; medens andre, for det daglige Livs Behov, ligesaa nødvendige Spørgsmaal, har været og er endnu nærmest ganske urørte.

De Vanskeligheder man støder paa i Arbejdet for den cooperative Bevægelse er, dels Mangel paa Kapital, dels Mangel paa Tro og Forstaaelse af Sagens Betydning.

Et af de Spørgsmaal, som jeg mener burde være cooperativt, er Boligspørgsmaalet.

Det har stor økonomisk Betydning for os, om vi skal give 300 eller 500 Kr. aarlig i Husleje, om vi for det samme Beløb kan faa 3 eller 4 Værelser, om disse Værelser er gode eller ikke, om de ligger nær ved vor Arbejdsplads eller ikke, og endelig om alle de Penge vi betaler ud i Husleje er tabte, eller om vi efterhaanden kan faa dem tilbage igen. Det var heller ikke uden Interesse for os at vide, at hvor vi end søger

hen, der har vor Org. Boliger til os, til en Pris, som er uafhængig af den private Spekulations Prisstigninger; og fremdeles var det en ikke ubehagelig Bevidsthed, at man ved at betale sin Husleje til Foreningen, — en Husleje, der ikke var større end ellers — kunde sammenspare i Løbet af den Tid, vi er i Banernes Tjeneste — et Beløb, der svarer til den Lejligheds Værdi, som vi bebor. Alt dette kan man opnaa, ved at gøre Boligspørgsmaalet til et Fællesspørgsmaal.

Lad os tænke os, at mit Forslag vedtages: at der opkræves 2 Kr. hver Maaned af hvert Medlem. Disse Penge godskrives de enkelte Medlemmer, og virker saaledes som Sparekasse. 2 Kr. pr. Medlem pr. Maaned vil, naar vi regner med 1100 Medlemmer, give 26.000 Kr. aarlig. Dersom vi anvender disse Penge til at erhverve Boliger for, saa kan der laanes i 1. Prioritet lige saa meget, ja, der kan laanes mere; men lad os holde os til 26.000, det er 52.000 aarlig. Regner vi nu, at en Lejligheds Gennemsnitsværdi for hele Landet er 4500 Kr., saa vil den gennemsnitlige Husleje, dersom vi beregner alle Pengene til $5\frac{0}{10} +$ Skatter, blive 300 Kr. Naar vi nu husker paa, at de 26000 Kr. er vore egne Pegne, saa vil vi der tjene det første Aar 1320 Kr. i Rente, et Beløb der vokser efterhaanden. Prøv selv at opstille dette Regnestykke. Der opkræves 26000 Kr. om Aaret læg dem med Renter og Rentes Rente, saaledes som jeg har opstillet, saa bliver det efter 20 Aars Forløb en Sum af 994,974 Kr. Det enkelte Medlem vilde da have indbetalt 480 Kr., men hver have en Konto paa 904 Kr. 50 Øre og Foreningen vil eje 444 Lejligheder. Men hertil kommer Afdragene af det laante Beløb, der til samme Tidspunkt vil andrage ca. 90.000 Kr., altsaa en ganske god Fortjeneste.

Nu ved jeg meget vel, at man vil komme med en hel Masse Indvendinger baade af praktisk og teoretisk Natur; men alle disse vil jeg vente med at besvare til jeg har hørt dem fremsatte paa Delegeretmødet, trods det, at jeg paa Forhaand kender dem.

Til Slut beder jeg Medlemmerne tænke paa Forslaget med Velvillie, saaledes at det kan faa en saglig Drøftelse.

Esbjerg, i April.

M. Mortensen.

*Besøg altid Din Afdelings Møder
naar Du har fri.*

D. L. & L. F.

Delegeretmødet og Hovedgeneralforsamlingen

afholdes i Dagene 23. og 24. April, „Harmonien“, Nørrevold 23. Begge Dage Kl. 10 Fm.

Vi skal af Hensyn til vore Medlemmer fra Provinserne meddele hvilke Sporvejslinier, der fører til Mødelokalet.

Fra Personbanegaarden (Holdeplads ved Frihedsstøtten) med Linie 1, 2 eller 8 til Raadhushuspladsen. Forlang Omstigning til Linie 4, 5, 14 eller 15, derefter Kørsel med en af disse Linier til Frederiksborggade, ved Eftersyn af Billetten forlanges Omstigning Linie 7. — Man kører ad Frederiksborggade i Retning mod Byen og stiger af ved Nørreboulevard. Mødelokalet er beliggende mellem Frederiksborggade og Gothersgade.

I Tilslutning til Meddelse i Nr. 7, om den af de københavnske Afdelinger arrangerede Festlighed, meddeler Festudvalget, at Prisen for Deltagelse i Middagen er 2 Kr. 50 Øre pr. Kuvert — Liste fremlægges om Formiddagen paa Mødedagen — Besøgende indførte ved et Medlem kan deltage. Efter Middagen er der Bal.

Til Underretning for de Delegerede meddeles, at Værelser kan faas i „Harmonien“ til rimelig Pris. —

Lokomotivførerprøve.

I Følge modtagen Meddelelse afholdes Lokomotivførerprøve i Aarhus den 23 ds. —

Vi beklager at denne Prøve falder sammen med vort aarlige Delegeretmøde, muligvis kan Prøven af

Hensyn til Tjenestens Tarv ikke udsættes et Par Dage, men vi forudsæ, at det vil blive vanskeligere at erholde Permission i 3. Kreds paa Grund heraf, idet at det Personale der skal op til Prøven maa frigøres for Tjeneste i den Anledning.

Forhaabentlig kan Maskinbestyreren i 3. Kreds alligevel skaffe fornøden Afløsning til vore Delegerede. — I modsat Fald har vor Henvendelse til Direktøren den 23/2 om Fastsættelse af Delegeretmødedagen ingen Betydning haft. —

DYRTIDSTILLÆGET.

Hr. Redaktør!

Jeg tillader mig endnu engang at henvende mig til Dem, angaaende Dyrtidstillæget. Var det ikke i August eller September, at Personalet opgav at stille Krav desangaaende, men da var der vist ingen, der tænkte sig Muligheden af en saa voldsom og vedholdende Trafik, thi med den Trafik som nu er, kan det jo ikke være andet, end at D. S. B. har meget større Indtægter, og saa synes jeg, at det var rimeligt, at det ogsaa kom os til Gode, thi vi er dog alle med til at indbringe den Merfortjeneste det giver, da alt jo er stærkt forceret, baade Rangeringen og Strækningskørselen, og det maa jo dog give et større Udbytte end D. S. B. ellers giver, og Tantiemen er vel heller ikke afskaffet i Anledning af Krigen, saa jo større Udbytte des større Tantieme, saa den øverste Ledelse vil jo paa den Maade alene høste Udbyttet, og man kan vel ikke godt paastaa, at de, som har 4000 Kr. og derover, bør have op til et Par Tusind i Tantieme og vi andre intet, for saa passer Sætningen: „De, som meget have, osv.“, men jeg tror da nok, at naar Tantiemen skal udbetales, vil der opstaa en Utilfredshed blandt det underordnede Personale, som vist ikke er helt uberettiget, thi vel kan Ledelsen under disse Forhold have meget brydsomt Arbejde, men vi andre har jo da ogsaa vor Del deraf, og vi vilde dog vist alle tage fat med langt bedre Humør, naar vi fik en lille Paaskønnelse derfor, saaledes at vi ikke blev trykkede af alt for store økonomiske Sorger.

L.

Den ærede Indsender forveksler i sin lille Notits Dyrtidstillæget med det af os omtalte Vederlag for det forøgede Arbejde i de sidste 3/4 Aar, der har sin Aarsag i Verdenskrigen, idet det jo ikke er den forøgede Trafik, der betinger Dyrtidstillæget, men derimod den stærke Stigning i Livsfornødhedernes Pris. Det er Hr. L. sikkert ogsaa paa det Rene med. Naar der saa spørges, var det ikke i August eller i September f. A., at Personalet opgav at stille Krav om Dyrtidstillæg, skal vi dertil sige, at det var ved

en Henvendelse fra Centralorganisationerne den 30. Januar i Aar, at man frafaldt Tanken derom, idet Konsejlspræsidenten erklærede, at Regeringen ikke kunde støtte et saadant Krav. — Vi skal citere den Redegørelse Centralorganisationerne har udsendt i den Anledning:

„Krigssituationen traf de fire Etaters Tjenestemænd, just som de stod overfor Optagelsen af et effektivt Arbejde for at søge tilvejebragt en Grundforbedring af deres Lønninger, der paa Grund af de senere Aars betydelige Prisstigninger nødvendigt maatte sættes op for at genoprette de Livsvilkaar, der fastsattes for Personalet i 1908.

Centralorganisationerne nødtes til i den alvorlige Situation, hvor Resignation maatte vises af alle Landets Borgere, som Tjenestemændenes Offer at opgive at søge denne Lønningsrevision gennemført, saa længe Tiderne vare saa usikre.

Efterhaanden som Tiden skred frem, uden at der var Udsigt til en Bedring af Tilstandene, har den yderligere kolossale Prisfordyrelse, der er Krigen følger, lagt saa store Byrder paa de lavtlønnede Tjenestemænd, at Kravet om et *midlertidigt Dyrtidstillæg* med ikke ringe Styrke er rejst fra Medlemmernes Side overfor Etatsorganisationerne og Centralorganisationerne.

Hvorvel C. O. er fuldt paa det rene med, i hvor høj Grad der er Nødstilstand tilstede, fandt man det dog — for Tjenestemændene og deres fremtidige Krav — overmaade betænkeligt at ville forsøge Fremsettelse af et saadant Krav, uden at have Visshed for, hvorledes det af de bevilligende Myndigheder vilde blive modtaget.

C. O. har derfor i et Møde besluttet ved en Deputation at henvende sig til Konsejlspræsident Zahle for at erfare Regeringens Stilling til et eventuelt Krav om et Dyrtidstillæg.

Konsejlspræsidenten erklærede, at man fuldt ud forstod, at Tjenestemændene var daarligt stillede, men at Regeringen dog ikke vilde være i Stand til under de nuværende Forhold at fremsætte eller støtte et saadant Krav overfor Rigsdagen; det var uomtvisteligt, at den alvorlige Situation lagde Byrder af mange Arter paa Befolkningen, Byrder, som ofte ramte ret tilfældigt paa de enkelte Samfundslag, baade Landbrug, Handel og Industri, saavelsom Arbejderstanden maatte bære deres Del, og det vilde sikkert være ugørligt at overbevise den øvrige Befolkning eller Rigsdagen om, at Tjenestemændene, der under alle Omstændigheder havde deres sikre — omend ringe — Indtægter, i særlig Grad trængte til Hjælp. Man maatte ogsaa regne med, at Statens finansielle Situation paa Grund af Forholdene var yderst ugunstig og at en Udskrivning af nye Skatter var forestaaende, hvorfor der maatte vises den yderste Forsigtighed med at stille yderligere Krav til Statskassen.

Regeringen vilde — om Krigen ikke var kommet — have mødt Tjenestemændenes Krav om en alminde-

lig Lønrevision ikke alene med Forstaaelse af Kravets Berettigelse, men ved reel Støtte — det laa indenfor Regeringens daværende Planer, og den kunde tilsige sin Støtte til en saadan virkelig Revision, saasnart Forholdene blot paa nogen Maade tillod dette.

Under disse Omstændigheder stod det Centralorganisationen klart, at det vilde være ugørligt at opnaa et Dyrtidstillæg i indeværende Rigidagssamling, idet det ikke kan antages, at et Forslag i saa Henseende vil kunne gennemføres i Rigsdagen, naar Regeringen ikke ser sig i Stand til at forelægge det.

Centralorganisationen maatte da bøje sig for de anførte Grunde og atter resignere, og det vedtoges derefter *ikke* at fremsætte noget Forslag om Dyrtidstillæg.

Under Forhandlingen med Konsejlspræsidenten fremsattes Tanken om at give Tjenestemændene, der paa Grund af de ekstraordinære Forhold ved alle Eterterne har maattet udrette en betydelig Ekstratjeneste, et Vederlag herfor; dette havde Regeringens Sympati, og Centralorganisationen besluttede derefter at indgive et hertil sigtende Andragende til Regeringen“.

Paa Grundlag af denne Redegørelse, der var vor H. B. bekendt, enedes man da om fra vor Side, at bøje os derfor, og vi afventer nu, at der snart fremsættes Forslag om det saa ofte omtalte Vederlag for forøget og forceret Tjeneste i den forløbne Periode.

Det er sikkert rigtigt, at Statsbanernes Indtægter er vokset meget stærkt under denne voldsomme Trafik, men ligesaa sikkert er det jo, at ogsaa Udgifterne er steget uforholdsmæssigt meget, saaledes er blandt andet Priserne paa Brændslet til Statsbanernes Lokomotiver steget til ca. det dobbelte — Dette vil sikkert have en betydelig Indflydelse paa Aarsregnskabet.

Men hvad der ikke er steget i nogen betydelig Grad, er Udgifterne til Personalehold, idet man ganske simpelt har ladet det tilstedeværende Personale udføre den fornødne Tjeneste. — Der er hertil intet synderligt at bemærke, forsaavidt Tjenestetidens Længde ikke er bleven for lang og at Beskaffenheden af Tjenesten ikke er af en saadan Art, at det eventuelt kommer til at medføre Fare for Sikkerheden. Vi er nu ikke helt sikre paa, at denne Grænse altid er holdt, men det har paa anden Side maaske været vanskeligt for Administrationen at skaffe fornødent Personale, og dels har man heller ikke været ivrig efter at skaffe den fornødne Arbejdskraft, forinden Organisationerne fandt, at denne ekstraordinære Periode blev for lang og paatalte dette Forhold. Først da har det hjulpet noget i den Henseende. — Men al den extra Tjeneste har forsaavidt været gratis, idet Personalet er nødt til, indenfor Rimelighedens Grænser, at udføre paalagt Extratjeneste. —

Vi vil i denne Forbindelse henpege paa, at det af H. B. forelagte Forslag til Tjenestetidsbestemmelser

for Lokomotivpersonalet, indeholder en Bestemmelse sigtende til at regulere dette Forhold, idet der derefter skulde udbetales Personalet en lige saa stor Del af Maanedslønnen, som det har haft Tjenestetimer udover det normale. — Havde vi i sin Tid faaet dette Forslag gennemført, da havde Sagen været ligetil og Vederlaget vilde da have været ganske regnskabsmæssigt. Vi har da den Opfattelse af denne Bestemmelse, at man ikke fra Organisationens Side bør give Afkald paa at faa denne gennemført. Organisationens har da ogsaa igen begyndt at røre paa sig, med Hensyn til Tjenestetidssagen. —

Det er jo ganske rigtigt som Hr. L. bemærker, at Tantiemen ikke er afskaffet i Anledning af Krigen, vi er paa den anden Side ogsaa overbevist om, at de højerestaaende Embedsmænd, der er delagtig i Fordelingen heraf, aldeles ikke vil føle dem ilde berørt af at hente en betydelig større Sum Penge paa Grund af forøget Udbytte af Banens Drift under Krigsperioden, selv om ogsaa Udbyttet for en Del er skabt paa Grund af Personalets forøgede Arbejde, Arbejde for hvilket Personalet endnu intet har faaet, og som den ærede Indsender meget rigtigt bemærker, at vi alle bør være delagtig i den Merfortjeneste Statsbanerne giver under disse Forhold. Det er jo klart, at Tantiemen bliver mindre, den Dag det besluttes at udbetale Personalet et Vederlag.

Der er jo det mærkelige ved hele denne Sag, at Personalet muligvis ikke vilde have krævet noget Vederlag for denne Ekstratjeneste, forsaavidt at Regeringen havde stillet sig velvilligt overfor Tjenestemændenes Krav om Dyrtidstillæg, men dette voksede frem, da Vejen var spærret for Dyrtidstillæget, og det er vokset frem af en Stemning blandt Tjenestemændene, der kræver Hjælp for at kunne bestride de stadig voksende Udgifte, thi uden Hjælp ser det sort ud for mange af vore daarligst stillede Medlemmer. — Vi vil da slutte med at udtale et Haab om, at det haardt tiltrængte Vederlag snart maa komme, thi Tjenestemændene venter utaalmodige paa at blive befriet for de værste økonomiske Sorger.

Red.

LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND.

Generalforsamling afholdes i
„Harmonien“, Nørrevold 23
Lørdag den 24. April 1915 Kl. 9 Fm. pr.

DAGSORDEN:

- Punkt 1. Valg af Mødets Tillidsmænd.
- 2. Hjælpefondens Virksomhed.
- 3. Regnskabet for 1914.
- 4. Forslaget fra Repræsentantskabet om Ændring af Vedtægtens § 2 samt Dispensation for § 3 a og b.

§ 2 foreslaas ændret saaledes:

Hjælpefonden administreres af et Repræsentantskab, bestaaende af 3 Medlemmer, der vælges paa 2 Aar, — — der suppleres med 2 Medlemmer, (1 Medlem fra hver Hovedafdelingsbestyrelse) — —.

Nævnte 5 Medl. o. s. v.

Angaaende § 3 a og b foreslaas:

At den midlertidig sættes ud af Kraft saaledes at den atter faar Gyldighed fra 1. Januar 1916 —, og at der træffes Bestemmelse om, „at alle, som indtræde som Medlem af Hjælpefonden senest den 31. December 1915, betale Kontingent for 1914 og 1915, men *intet* Indskud“.

Herfra dog undtaget de, der indtræder som Medlem af D. L. & L. F. i nævnte Tidsrum i F. § 1 b).

- 5. Eventuelt Valg af Repræsentanter. Valg af 2 Revisorer.
- 6. Eventuelt

P. R. V.

K. Johansen,

p. t. Formand.

TIL MEDLEMMERNE AF Gb. AFD. Nr. 2

Paa given Foranledning henledes d'Hrr. Medlemmers Opmærksomhed paa, at Hr. Lokomotivfyrbøder N. C. Jensen, der den 1/1. 1914 forflyttedes til Gb. fra Gjedser, *ikke* er Medlem af D. L. & L. F. og maa man tilraade d'Hrr. Medlemmer, i egen Interesse, at holde bemeldte paa Afstand og ikke give Anledning til Konflikt.

Behandl Hr. Jensen med den kolde Foragt han og hans Færd fortjener.

P. B. V.

K. Johansen,

p. t. Form.

Falster Lokf. Afd.

afholdt sin aarlige Generalforsamling Fredag den 26. Marts d. A.

Til Bestyrelse valgtes

V. P. Hansen Formand. F. Nielsen Kasserer. H. C. Glerup Repræsentant. C. Madsen Suppleant. F. Schøtte og V. Jensen Revisorer.

Dyrtidstillæg indenfor Telefonselskabet.

Paa et den 7. April afholdt Bestyrelsesmøde i Københavns Telefon-Aktieselskab vedtog man at yde Selskabets Funktionærer et Dyrtidstillæg (Krigstillæg), beregnet efter en Maanedes Løn, dog saaledes, at

ingen af Personalet modtager Beløb over 250 Kr., og at de ugifte *mandlige* Funktionærer kun faar en halv Maanedes Løn.

Tillægget vil blive udbetalt i to halvaarlige Rater den ene medio April, den anden medio Oktober.

Støt vor Organisation i Ord og Gerning.

NYT FRA ALLE LANDE.

Det har vakt en svag Sensation i Bygningskredse —

siger Shipping illustrated —, at den amerikanske Marine har planlagt elektrisk Fremdrivningsmaskineri for Slagskibet „California“, som skal bygges paa Orlogsværftet ved New York; Udførelsen af det elektriske Maskineri er overdraget General Elektrik Co.

Det sammenstillede Maskineri bliver Damp turbine, der driver Dynamoer, hvis Strøm sendes til Elektromotorer, som er direkte koblet paa Skrueakserne, og Grunden til, at dette System nu for første Gang skal anvendes i et stort Krigsskib, hvad der unægtelig tyder paa Udsyn fra de ledende Teknikeres Side, skal være de ganske udmærkede Resultater. man har naaet med dette Fremdrivningssystem i den amerikanske Marines Kulydningsfartøj „Jupiter“.

Et Reflex Vandstandsglas

er fremkommet i Amerika, rimeligvis paavirket af det herhjemme kendte Klingers Reflexglas. Det bestaar af en flad Glasplade paa 3/4 Tommes Tykkelse, som er fastgjort mellem to Støbninger af Sømetal, med en Vand- og Dampkanal bag sig. Paa Vandsiden — Glassets Bagside — er det riflet, saaledes at Lyset ikke kan kastes tilbage, men Vandet som fylder Fordybningerne, kommer til at se ud som om det var sort, paa samme Tid som Glasset over Vandlinien faar et hvidt, metalagtig Udseende. Forskellen bliver paa denne Maade stærkt iøjnefaldende, og Vandstanden kan derfor aflæses selv paa ret stor Afstand. Glasset er tykt nok til at modstaa et højt Kedeltryk, og der kan ingen Sprængning finde Sted, som ved den hyppigst anvendte runde Type. En sjælden Gang hænder det, at Glasset pletvis bliver skørt, saaledes at der opstaaer smaa Lækager som Knappenaalshuler. I saa Tilfælde maa Glasset skiftes; men disse Tilfælde skal forekomme yderst sjældent.

Det er ikke lykkedes

de senere Generationer at opdage, hvorledes de gamle Romere fremstillede Glas, der ikke kunde slaas itu, og udsættes for den største Varme, uden at smelte. Hemmeligheden gik imidlertid tabt; efter den historiske Overlevering, fordi Kejser Tiberius, efter at have ladet Opfinderen forfærdige en Mængde Glasskaale af forskellige Form, myrdede ham, for at andre ikke skulde komme i Besiddelse af Hemmeligheden. En Kendsgerning er det, at det aldrig siden den Tid er lykkedes at kende Hemmeligheden ved Fabrikationen,

Prøver med friktionsfri Broncelejer.

Med et Lejemetal, der er sammensat af 65 pCt. Kobber, 30 pCt. Bly og 5 pCt. Tin, behandlet i Digel, har der ved et større udenlandsk Laboratorium været afholdt en Række Prøver for at undersøge, om Metallene kunde benyttes som fast Broncestøbning uden Foring med hvidt Metal. Ved en Prøve anbragtes et Leje af dette Metal under Tenderen paa et af de store Lastlokomotiver, og undersøgtes først efter at have løbet 51000 engelske Mil. Det viste sig da, at Panderen kun var slidt $\frac{1}{32}$ Tomme uden noget Tidspunkt at have været udsat for Varme ved Friktion i Modsætning til de andre Lejer, som var bleven forsynet med nyt hvidt Metal seks Gange i samme Tidsrum. En anden Prøve fandt Sted paa et Valseværk, hvor to Lejer anbragtes paa hver sin Side af en 108 Tommers Pladevalser, hvis Minimums Belastning var 10,000 lbs. De to Lejer gjorde her vedvarende Tjenester i fire Uger, eller to Gange saa lang Tid, som de tidligere Fosforbroncelejer. Paa Grund af Lejernes særegne Stilling var det under Prøven umuligt at smøre Slidfladerne paa anden Maade end ved Grafit.

Under Bygning af en Færgestation

i den australske By Sydney anvendtes en stor Ponton af Jernbeton; dens Længde var hundrede Fod og dens øvrige Dimensioner tilsvarende med et Fribord paa 32 Tommer. Bunden var flad, og Sider og Ender hældede ca. 70 Grader; den var delt i 48 vandtætte Rum, som alle var omhyggeligt forstærket indvendig med Jernfletværk, for at faa saa megen Styrke som muligt for Sidetryk, naar andre Fartøjer laa opimod den. Selve Pontonen vejede 650 Tons. med en Belastningsevne paa 150. Det amerikanske Blad, som bringer denne Meddelelse, tror, at her foreligger en ny Anvendelse af Jernbeton, men dette er dog ikke ganske i Overensstemmelse med Virkeligheden, da man for flere Aar siden har bygget store Pramme, bl. a. i Italien, af dette Materiale. Ogsaa her hjemme er Pontoner af Jernbeton kendt og har længe været i Brug.

Bemærk.

Paa Anledning meddeles det, at Red. ikke optager Artikler under Mærke, forsaavidt disse ikke til Underretning for Red. er ledsaget af Forfatterens Navn og Adr.

Statsbanepersonalets Ulykkesforsikring.

Foreningens ordinære Generalforsamling afholdtes i „National“ den 25. Marts.

Formanden, Stationsforstander Ulsøe-Bruhn aflagde Beretning om Foreningens Virksomhed i det foreløbne Aar og forelagde Regnskabet, som godkendtes.

Til Bestyrelsen genvalgte de 5 efter Tur fratrædende Medlemmer, hvorefter Bestyrelsen bestaar af Stationsforstander Ulsøe-Bruhn (Formand), Fuldmægtig Pøckel (Næstformand), Assistent A. Ohmeyer (Kasserer), Overbanemester Folkenberg, Lokomotivfører Sibbernens, Haandværker Haastrup, Værkmeister Mathiesen, Assistent Stoumann, Portør H. O. V. Petersen og Togfører Lautrup. Til Suppleanter genvalgte Forstander Fabricius og Haandværker Henriksen, til Revisorer Stationsforstanderne Grunnet og Schack og til Revisor-Suppleant Overassistent Mogens Nielsen, Korsør.

Jydsk-fyenske Statsbanepersonales Bibliothek.

Nye Bøger.

- 6144 ab B. Thorlacius Ussing: Ragna Sparra I-II.
- 6579 b Olfert Ricard: II. Ungdom og Kristendom.
- 6701 N. C. Andersen: Slægten Hovgaards Roman.
- 6702 Jacob B. Bull, Blaaifjeld.
- 6703 G. og N. Cohn: Moderne Krigsret.
- 6704 Robert Hausen: Den hvide Fest.
- 6705 Dr. Armgaard Karl Grave: En tysk Spions Afsløringer
- 6706 Viggo Julius von Holstein Rathlou: Dansk Renaissance-Digtning.
- 6707 Blasco Ibanez: Tyrefægteren.
- 6708 Carl Jacobi: Under Guds Aag. En Barndom.
- 6709 O. C. Molbech: Kampen om Prærien.
- 6710 Johan Skjoldborg: Dynæs Digte.
- 6711 Verdenskrigen: Forskellige Afhandlinger og Piecer.
- 6712 Friederich von Bernhardt, General: Tyskland og den næste Krig.
- 6713 R. K. Bertelsen: Anders Nielsen. Nogle Bidrag til en Levnedsskildring.
- 6714 Johannes Buchholtz: Egholms Gud. Roman
- 6715 Einar Christiansen: Manden paa Højriis.
- 6716 Agnes Clausen: Koranens Aag.
- 6717 Chr. Richardt Gandrup: Tomme Steder.
- 6718 Karl Gjellerup: Richard Wagner, hans Hovedværker.

- 6719 Christian Houmark: Veje, der skilles. Roman.
 6720 ab Sven Hedin: Från fronten i väster.
 6721 Jack London: Vagabondliv.
 6722 Thit Jensen: Stærkere end Tro. Roman.
 6723 Alice Müller: Vore Slotte. Historisk-topografiske Efterretninger.
 6724 Robert Neiiendam: Scenen drager. Historiske Billeder fra Teatret.
 6725 Carl Sørensen: Guden Hansen og andre Skipperhistorier.



PERSONALIA.

$\frac{1}{5}$ 15.

25-Aars Jubilæum:

Lokomotivfører Albert Hansen, Marselisborg Alle 8 B, Aarhus.

$\frac{1}{4}$ 15.

Forfremmede er:

Lokfb. N. A. B. Løgstrup, Odense, til Lokfører i Gjedser.

Efternævnte Haandværkere til Lokfb.

V. Larsen,	3. Kreds, Ar.	Fredericia
L. B. Rasmussen,	3. — —	Kbh. G I
E. J. Jensen,	3. — —	Esbjerg
A. A. Jensen,	5. — Ro.	Kbh. G I
A. A. Olsen,	5. — Kø.	Korsør
O. P. Petersen,	3. — Ar.	Kbh. G I
B. Rejnhardt	3. — Ar.	—
R. N. Rasmussen,	3. — Ar.	—
K. G. Madsen,	3. — Lg.	—
F. Mogensen,	Vk., Ar.	Fredericia
S. P. L. Jensen,	—	Kbh. G I
T. C. Steffensen	—	—
C. Petersen,	—	—
S. E. Boye	—	Gjedser
N. K. Hansen	—	Kbh. G I

Forflyttede er:

Lokfb. J. E. Jacobsen, Fredericia til Nyborg
 — H. A. Greisen, Kbh. G I - Nykjøbing F.

- Lokfb. M. Henriksen, Kbh. G V - Kbh. G I
 — T. Christensen, Kbh. G I - Kbh. G V
 — R. Lyngkilde, Odense - Skive

$\frac{10}{4}$ 15.

- Lokfb. C. Petersen, Kbh. G I til Gjedser
 — S. E. Boye, Gjedser - Kbh. G I

$\frac{1}{5}$ 15.

- Lokfb. E. K. H. V. Jensen, Kbh. G I til Østerbro

Endvidere har Generaldirektionen udtalt sin Paa-skønnelse overfor Lokfører G. L. M. Sørensen-Høgh, Kalundborg, for udvist god Konduite og Agtpaagivenhed under Tjenestens Udførelse.



En Lokomotivfyrbøder

i Esbjerg, ønsker snarest at bytte med en Kollega i København.

Bladets Redaktion anviser.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder ved et af Jyllands nordligste Depoter ønsker Bytning.

Bladets Redaktion anviser.

Bytning.

En Lokomotivfører i Nyborg ønsker at bytte med en Kollega i København (Godsbanegaarden) eller eventuelt en sjællandsk Provins. Billet mrk. „Bytning Nyborg“, modtages af Redaktionen.



Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

Den mest økonomiske og letteste Maade at bruge Husholdningssæbe paa. Faas overalt!

Fabriksudsalget

af CIGARER og TOBAKKER
 Istedgade 48, anbefales.
 Ved Køb af for mindst 5 Kr. 5 pCt. Rabat.

Køb kun ——— Svend Lassens FRØ

-- Det giver det største Udbytte. --
 Forlang Katalog over alt til Havebrug.

Svend Lassens Frøhandel,
 Frederiksborggade 40. Kbhvn.

Man bør
 lade sig livsforsikre i

„Danmark“

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion og Ekspedition: Vesterbrogade 98 a². Kjøbenhavn B. Tlf. Vester 2895 v.
 Abonnementspris: 2 Kr. 50 Øre aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Ekspeditioner: { For Kjøbenhavn: C. Hansen, Hartmannsgade 22², Telefon Vester 4011.
 { For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.

Tandlæge Frk. Sørensen,

69, Istedgade 69,

Konsultation fra 10-7. Tlf. Vester 905 x,

Hele Tandsæt fra 20 Kr.

Ældre Tænder omsættes billigt. Plombering og Tandudtrækning. Moderate

Priser. Bedøvelse hver Dag Kl. 2.

Reparationer udføres paa faa Timer

Jernbanefunktionærer indrømmes 5%

Telefon
9 375.



Telefon
5708.

Arbejdernes Ligkistemagasiner
Saxogade 4 Blaagaardsgade 3
Begravelser besørges.

STØT DE AVERTERENDE!

Til gensidig Fordel og Støtte anbefales d'Herrer

Medlemmer udelukkende at anvende

D. D. P. A.'s PETROLEUM

der ubestridt er den bedste der findes.

OVE C. BJERREGAARD

Tlf. 10127 **Reventlowsgade 14,** Tlf. 10127

v. Centralbanegaarden.

Spisestel — Kaffe — Servantestel.

Vinservicer — Toiletbordsgarniturer — Krystal.

Statsbanernes Personale 10% Rabat.

HØJESTE LAAN

paa Klasse- og Koloniallodder.

Gevinster udbetales billigst.

R. Jensen, Nansengade 32.

Telefon 3279.

M. Brodthagen,

Classensgade 27. — Telf. Øbro 121 x.

Specialforretning i Herre- og

- Dameunderbeklædning.

Ved Aflevering af denne Annonce gives 5%

J. C. Andreasen & Søns Skræderforretning,

Regnfrakker for Damer og Herrer.

Telf. Byen 5010 y.

Frederikshøjsgade 29

Brande.

Peter Grarup

Tapet- og Malervarer.

Papirhandel. — Sæbehus.

Linoleum. Voksdug. Rullegardiner etc.

Brande Materialhandel

(CHRISTIAN JØRGENSEN)

anbefaler prima

Kolonial og Materialvarer.

Børne- og Sygeplejeartikler.

Rimelige Priser. Reel Behandling

H. MADSEN,

Brande ny Blikkenslager-

Telf. 70, Forretning. Telf. 70

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende.

Gjedser.

Ludvig Sønderup,

Slagter- og Paalægsforretning

bringes i Lokomotivpersonalets Erinding

Stort Udvalg i Konserves & Ost.

Telefon 3.

R. Christensens

Colonial-, Fedevare-

& Brændselsforretning

anbefales. — Telf. 15.

R. TRANØ, Skræder &

Herreekvipering,

anbefaler sig med 1. Kl.s Arbejde til billige Priser.

Skanderborg.

Telefon 198 Telegr.-Adr. „Elektro“

Buch & Sørensen

Indehaver: Alfred Sørensen

Elektrisk Etablissement

SKANDERBORG

N. Chr. Pedersen

Sadelmager og Tapetserer

Banegaardsgade

Alt henhørende til

Skræderi og Herreekvipering

køber De absolut bedst hos

JENS OVERGAARD.

** Støt de Averterende. **

Frederikshavn.

Alfred Højberg's

Læderhandel,

Danmarksgade 35, Frederikshavn,

anbefales d'Hrr. Jernbanemænd.

C. M. Thomsen,

Handelsgartner,

anbefaler Udplanningsplanter,

Potteplanter og Kranse.

Køb Fodtøj hos

J. Hanssons Skotøjsforretning.

Danmarksgade 23.

P. N. Hangaard's

Tapet- og Papirhandel

bringes i velvillig Erinding.

Moderne Rullegardiner.

Kul. Kokes, Briketter,

Brænde, Kartoffler

købes bedst og billigst hos

N. RIBE CHRISTENSEN.

CHR. NIELSEN'S

Bageri & Conditori.

SØNDERGADE 54. Telf. 353

Brød bringes overalt.

Ekviper Dem i

Engelsk

Beklædnings Magasin

Zephyr Kravetøj

Husk Møbelmagasinet

Søndergade 35.

1. Kl. Arbejde. — Billige Priser.

J. F. LARSEN.

E. J. Rosleff,

Isenkram, Glas, Porcelten

- - Udstyr - -

Fest- og Brudegaver.