

ORGAN FOR STATS-
OG PRIVATBANERNES
LOKOMOTIVMÆND.

UDGIVET AF
DANSK LOKOMOTIV-
MANDS FORENING.

16. AARGANG NR. 16

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

16. AUGUST 1916

AMERIKANSKE MALLET LEDDELTE LOKOMOTIVER.

Fra Engelsk af Otto Bendixen.

(Sluttet)

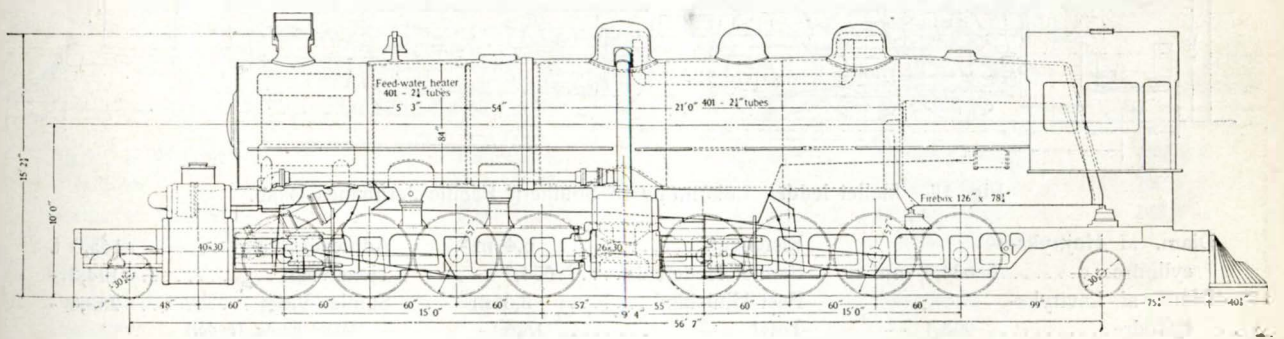
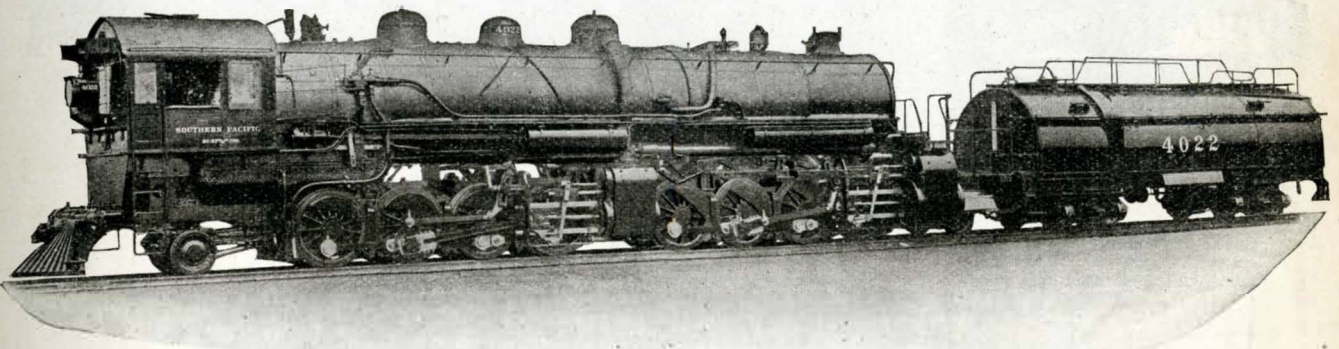


Fig. 16. Mallet leddelt Lokomotiv til Southern Pacific Jernbaneselskab.

Diam. af Højtrykscylindre..... 660,3 mm	Risteflade..... 6,2 m ²	Adhæsionsvægt..... 180,5 t.
Diam. af Lavtrykscylindre..... 1016,0 —	Lavtryksoverh.hedeflade 57,5 -	Tjenstvægt..... 195,9 -
Slaglængde..... 761,9 —	Samlet Hedeflade..... 588,1 -	Samlet Vægt..... 276,2 -
Drivhjulsdiameter... 1447,7 —	Fast Hjulstand..... 4,5 m	(Maskine og Tender)
Damptryk..... 14,0 kg/cm ²	Total —..... 17,1 -	Vandindhold..... 45,0 m ³
	(Maskine)	Olieindhold..... 14,4 -
	Samlet Længde..... 27,4 -	
	(Maskine og Tender)	

Lokomotivet, som er vist ovenfor, er i Godstogstjeneste paa Sacramento Linien paa Central Pacific Jernbanen. Paa denne Linie er der en samlet Stigning til 7000 Fod (2132,9 m) paa en Distance af 105 miles (168,9 km) med en Maksimums Stigning af 116 Fod (35,3 m) pr. mile (1,6 km) paa en Længde af ca. 40 miles (64,3 km). Det afbildede Lokomotiv har en Trækkraft paa 38731 kg eller ca. 38 t. Det er et af 29 Maskiner af lignende Konstruktion og Størrelse, og af hvilke de to første blev sat i Drift paa denne Linie i 1909. Disse

Lokomotiver er indrettede til Oliefyring, og med Undtagelse af de to første byggede er de konstrueret til at køre med Fyrkassen forrest, og saaledes give Lokomotivpersonalet uhindret Udsigt over Banegemet. Kedlen er af den specielle Type med Fødevandsforvarmer og Røggammeroverheder i den forreste Afdeling. Damp-rørene er anbragt som i Fig. 2. Injector-røret er saaledes indrettet, at Fødevandet gaar ind i Bunden af Forvarmeren og forlader den foroven, hvorved der faas Cirkulation gennem Forvarmerens fulde Dybde. Tender Tanken er halvrund i Formen.

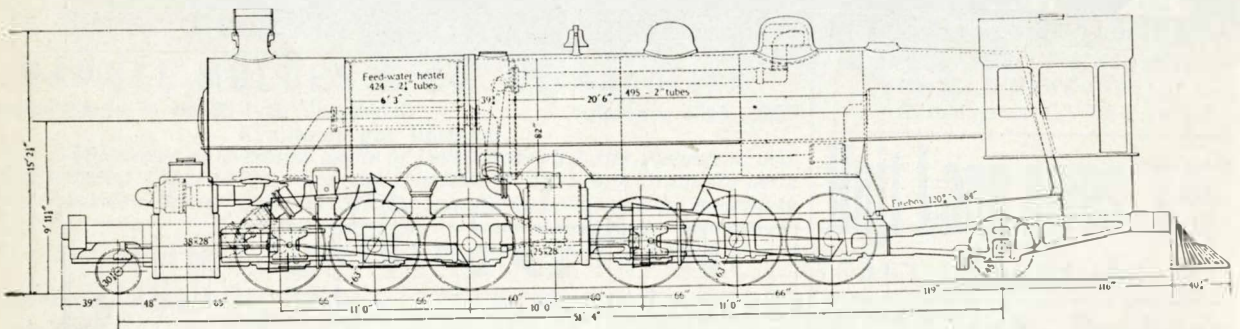
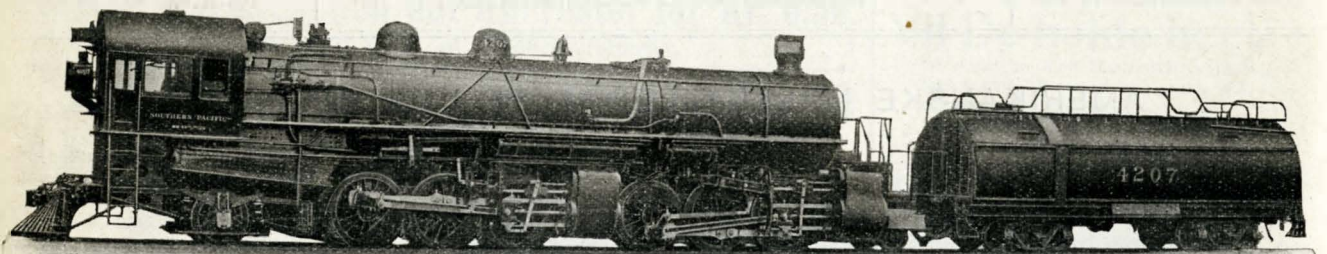


Fig. 17. Mallet leddet Lokomotiv til Southern Pacific Jernbaneselskab.

Diam. af Højtryks-cylindre.....	634,9 mm	Risteflade	6,4 m ²	Adhæensionsvægt.....	145,0 t.
Diam. af Lavtryks-cylindre.....	965,1 —	Samlet Hødeflade.....	654,3 -	Tjenstvægt	174,3 -
Slaglængde.....	711,7 —	Fast Hjulstand	3,3 m	Samlet Vægt	253,3 -
Drivhjulsdiameter ...	1600,2 —	Total —	15,6 -	(Maskine og Tender)	
Damptryk.....	14,0 kg/cm ²	(Maskine)		Vandindhold	45,0 m ³
		Samlet Længde	25,1 -	Olieindhold.....	14,4 -
		(Maskine og Tender)			

12 Lokomotiver, som det her illustrerede, er i Persontjeneste paa Central Pacific Jernbanen. I mange Henseender er disse Lokomotiver tilsvarende Godstogslokomo-

tivet, afbildet i Fig. 16, og de arbejder paa samme Maade. Mallet Maskinerne har erstattet 5 koblede Lokomotiver, af hvilke to ellers var nødvendige for at fremføre et

Persontog paa Stigningen 116 Fod pr. mile (35,3 m paa 1,16 km i en Strækning af 64,3 km). Med Compoundvirkningen udvikler Mallet Lokomotiverne en Trækkraft paa 30215 kg eller ca. 30 t. Kedlen er af den specielle Type med Fødevandsforvarmer, men Lavtryksoverhederen, som er anvendt ved Godstogslokomotiverne er udeladt. Receiverrøret, der forbinder Høj- og Lavtrykscylindrene, passerer en Kanal, som gaar igennem Fødevandsforvarmeren, og

saaledes saa lidt som muligt er udsat for Atmosfærens kølende Virkning. Hovedarrangementet af Rørene er lig det, som er vist i Fig. 3. Ligesom Godstogslokomotiverne kører disse Maskiner med Førerhuset forrest. De er interessante Eksempler paa kraftige Mallet Lokomotiver, specielt konstruerede til at undlade dobbelt Overhedning og møde vanskelige Arbejdsforhold.

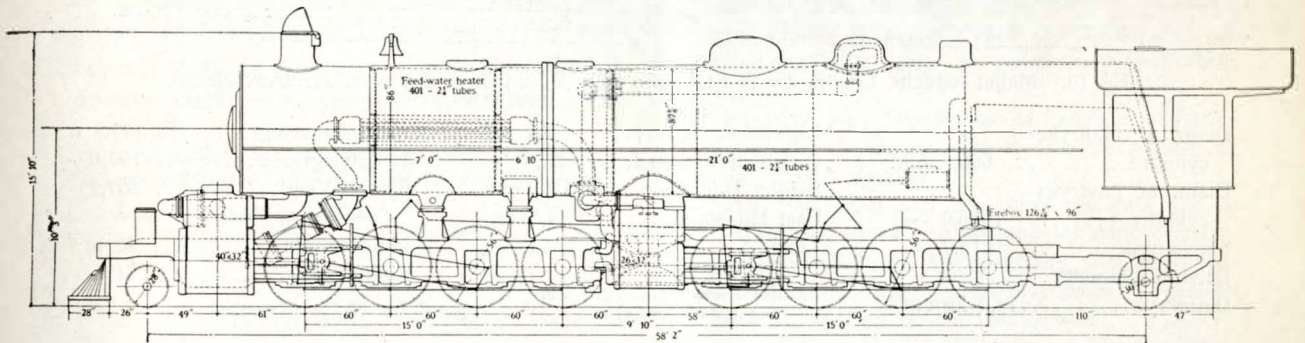
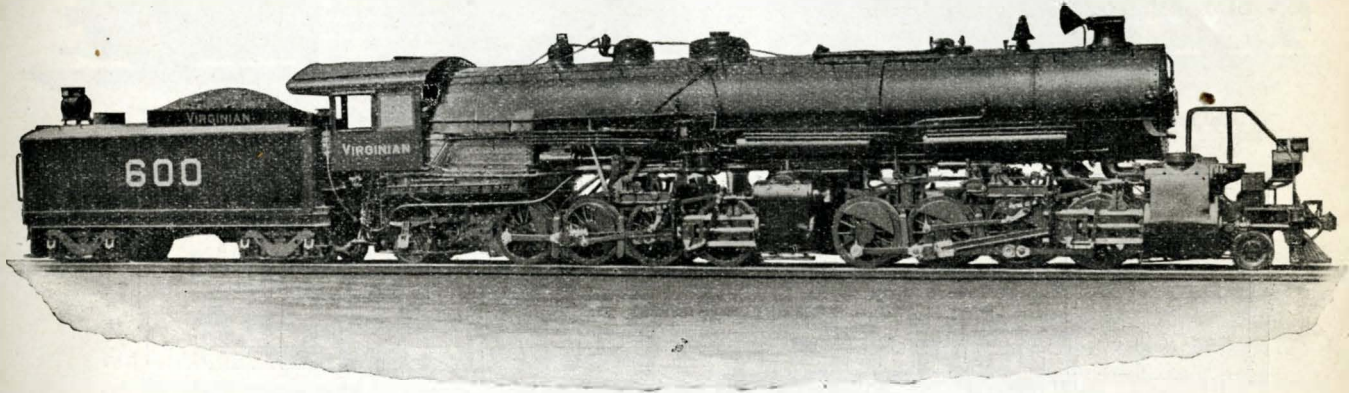


Fig. 15. Mallet leddet Lokomotiv til Virginian Jernbaneselskab.

Diam. af Højtrykscylindre	660,3 mm	Risteflade	7,7 m ²	Adhæsionsvægt	183,6 t.
Diam. af Lavtrykscylindre	1016,0 —	Samlet Hedeflade	636,1 —	Tjenstvægt	203,1 —
Slaglængde	812,7 —	Fast Hjulstand	4,5 m	Samlet Vægt	283,1 —
Drivhjulsdiameter	1422,3 —	Total —	17,6 —	(Maskine og Tender)	
Damptryk	14,7 kg/cm ²	(Maskine)		Vandindhold	42,7 m ³
		Samlet Længde	27,1 —	Kulindhold	16 t.
		(Maskine og Tender)			

Lokomotivet, som er illustreret ovenfor, udvikler en Trækkraft paa 44031 kg eller ca. 44 t, og er i Stand til at fremføre et Tog paa 20 Vogne, der hver vejer 70 t, samt en Pakvogn, op ad Stigning paa 1 : 225. Kedlen er af den specielle med

Fødevandsforvarmer i den forreste Afdeling. En Lavtryksoverheder er anvendt, og den bestaar af en Gruppe paa 31 Rør, 50,7 mm i Diam. De er anbragt i en Kanal paa 533 mm, som gaar igennem Fødevandsforvarmeren. Dampfordelingen til

alle Cylindrene reguleres af 380,9 mm Stempelglidere. Højtryksgliderne er indrettede til indvendig Indstrømning og Lavtrykkene til udvendig. Dette Lokomotiv

er i Stand til at passere Kurver paa 20°, og viser saaledes Bevægeligheden, som kan opnaas netop i meget skarpe Krumninger, ved at benytte Mallet Konstruktionen.

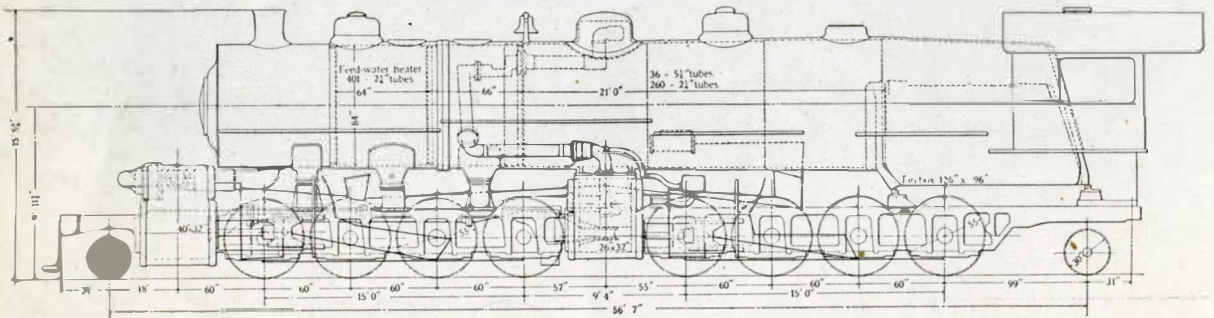
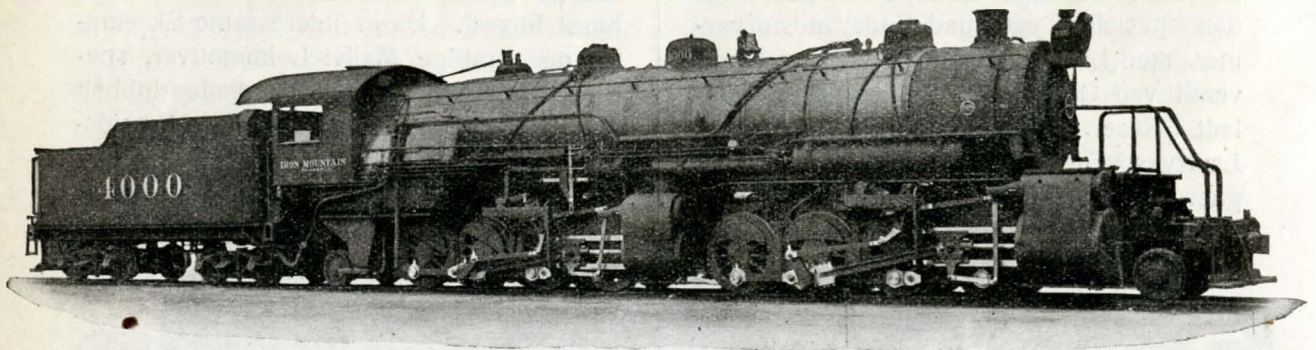


Fig. 19. Mallet leddelte Lokomotiv til St. Louis, Iron Mountain & Southern Jernbaneselskab.

Diam. af Højtryks-	Risteflade.....	7,7 m ²	Adhæsiionsvægt.....	177,9 t.
cylindre.....	Overhederhedeflade....	81,8 -	Tjenstvægt.....	197,0 -
660,3 mm	Samlet Hedeflade	530,1	Samlet Vægt.....	267,2 -
Diam. af Lavtryks-	Fast Hjulstand.....	4,5 m.	(Maskine og Tender)	
cylindre.....	Total -	17,1 -	Vandindhold.....	36 m ²
1016,0 —	(Maskine)		Kulindhold.....	14 t.
Slaglængde.....	Samlet Længde.....	25,9 -		
812,7 —	(Maskine og Tender)			
Drivhjulsdiameter... 1397 —				
Damptryk.....				
14,0 kg/cm ²				

Det ovenfor afbildede Lokomotiv er bestemt til svær Rangertjeneste paa Rangerpladsen, hvor Ruten er kort, og det er nødvendigt at udvikle en høj Trækraft ved ringe Hastigheder. Paa Grund af Tjenestens særlige Beskaffenhed er en automatisk Igangsætningsventil anbragt mellem Kraftdamprummet og Receiverørret. Denne Ventil tillader Lokomotivet at sætte i Gang med enkelt Ekspansion og senere skifte til Compoundvirkning. Dampfordelingen til alle Cylindrene reguleres af 380,9 mm Stempelglidere. Kedlen er af den specielle Type med en Fødevandsforvarmer i den forreste Afdeling. En Schmidt

Overheder i den bageste Hovedkedel overheder Dampen inden den gaar ind i Højtrykscylindrene. Ingen Lavtryksoverheder er anvendt ved denne Anordning. Konstruktionen at Rammer, Cylindre og Cylindersadler er hovedsagelig den samme som vist i Fig. 5 og 6. Trækraften ved Compoundvirkning er 42808 kg eller ca. 42 t.

Vi afslutter hermed Beskrivelsen af de amerikanske Mallet leddelte Lokomotiver, og haaber at Læserne herigennem har faaet et Indblik i disse kolossale Maskonstruktioner, som intet andet Land kan opvise Magen til med Hensyn til Størrelse og Trækraft. Det er dog ikke alene Ame-

rikanernes Forkærlighed for det kolossale og det hidtil ikke af andre opnaede, der har frembragt disse Kæmpelokomotiver, men en meget stor Trafik i Forbindelse med ofte meget vanskelige Terrainforhold har hovedsagelig været medvirkende til Fremkomsten af disse Lokomotiver. Man tænker blot paa et Godstog paa 20 Vogne, som hver vejer 70 t, eller en samlet Stigning der er 168,9 km lang, og naar til en Højde af 2132 m med en 64,3 km lang Maksimalstigning af 35,3 m pr. 1,6 km. I det amerikanske Tidsskrift „Railway and Locomotive Engineering“ fra Juni Maaned findes afbildet og beskrevet en aaben Truckgodsvogn af presset Staal til Pensylvania Jernbanen. Dens Bæreevne er 63,4 t, og dens egen Vægt er 22,4 t. Denne Vogn er en af 2000 saadanne nylig leveret af Pressestaal Vogn Compagniet. For at undgaa den uøkonomiske Anvendelse af flere Lokomotiver baade som Forspand og Skydelokomotiver, og for at kunde tage saa mange Vogne som muligt med i Togene, og derigennem begrænse deres Antal, er man da gaaet til Konstruktionen af de her beskrevne Kæmpelokomotiver.

Kommer Ulykken over Dig, da er det forsent at tænke paa Indmeldelse i Hjælpefonden.

RIMELIGE KRAV.

Fællesudvalget har under 1ste Aug. indsendt nedenstaaende Skrivelse til Ministeriet for offentlige Arbejder om 3 for Personalet meget vigtige Sager, nemlig Regulering af Tjenestetiden, Fastsættelse af en Normal- og en Maksimaltjenestetid samt Indførelse af en ugentlig Fridag. Endvidere rejstes Spørgsmaalet om Betaling for Overarbejde. Vi optrykker den indsendte Skrivelse:

JERNBANEORGANISATIONERNES
FÆLLESUDVALG.

Nyborg, 1. Aug. 1916.
Journ. Nr. 12.

I Skrivelse af 20. Decbr. f. A. androg Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg det høje Ministerium om, dels at der fra og med 1. April d. A. maatte

blive ydet Statsbanepersonalet Overarbejdsbetaling for Tjeneste udover de gældende Tjenestefordelings- og Turlister, dels at der maatte blive optaget Forhandlinger mellem Administrationen og Personalets Organisationer om en Regulering af Tjenestetiden, Fastsættelse af en Normal- og en Maksimaltjenestetid samt Indførelse af en ugentlig Fridag.

Ved Skrivelse af 17. Febr. d. A. — J. Nr. 414 — meddelte det høje Ministerium, at man under Hensyn til Rækkevidden af det rejste Spørgsmaal om Ydelse af Overarbejde under de nuværende Forhold ikke saa sig i Stand til at foretage videre, for saa vidt angik denne Side af Sagen, og at man ansaa Tidspunktet for lidet egnet til at optage Forhandlinger om de øvrige ovennævnte Spørgsmaal.

Organisationerne kan til en vis Grad være tilfredse med det modtagne Svar, idet det høje Ministerium ikke paa noget Punkt benægter Berettigelsen af de rejste Krav.

Afslaget paa Kravet om Overarbejdsbetaling er kun begrundet i „Hensyn til Rækkevidden af de rejste Spørgsmaal“, med andre Ord pekuniære Hensyn.

Organisationerne kan ikke erkende, at Staten ikke skulde have Raad til at betale for det store og samfundsnyttige Arbejde, Statsbanepersonalet udfører, eller at de for Tiden herskende ekstraordinære Forhold kan berettiggte til at paalægge dette Personale mere og mere Overarbejde uden Betaling.

Det er Personalets Pligt af al Evne at være Administrationen behjælpelig med at bestride den overordentlige Trafik, som de ekstraordinære Forhold medfører.

Ingen vil gøre Forsøg paa at benægte, at Personalet er sig sit Ansvar i saa Henseende bevidst, og at det handler derefter.

Men Personalet kan ikke finde det retfærdigt, at der ikke ydes det nogen Betaling for dette ekstraordinære Arbejde, saa meget mindre som Personalet i de Etater, hvormed Statsbanepersonalet er ligestillet i Lønning, faar en saadan Godtgørelse.

Jernbaneorganisationerne har med Glæde bemærket, at Statstelegrafisterne har faaet Overarbejdsbetalingen en Del forhøjet, men man forstaar ikke, at Statsbanepersonalet fremdeles skal udføre Overarbejde uden Betaling, skønt dets *ordinære* Tjenestetid er betydelig længere end de andre Etaters. En saadan Undervurdering af Statsbanepersonalets Arbejde maa Organisationerne tage bestemt Afstand fra, og maa derfor meget indtrængende gentage Andragendet om, at der *snarest* ydes Personalet Godtgørelse for Overarbejde, og at denne beregnes paa Basis af de nugældende Tjenestefordelings- og Turlister, indtil en Regulering af Arbejdstiden kan finde Sted.

Med Hensyn til det af Organisationerne fremsatte Ønske om Optagelse af Forhandlinger mellem Administrationen og Organisationerne angaaende de øvrige i Andragendet nævnte Spørgsmaal udtaler det høje Ministerium, „at man anser det nuværende Tidspunkt for lidet egnet dertil“.

Et lignende Svar har Organisationerne faaet, hver Gang de i Løbet af de sidste 10 Aar har indsendt Andragende om Indførelse af en ugentlig Fridag.

Organisationerne kan ikke vedblivende lade sig nøje med et saadant Svar, naar det drejer sig om et for Personalet saa vigtigt Spørgsmaal, som den daglige Arbejdstid og om et saadant Retfærdighedskrav, som Kravet om en ugentlig Fridag ubestrideligt er.

Organisationerne er — som ogsaa i Andragendet af 20. Decbr. f. A. anført — klar over, at Gennemførelsen af omhandlede Krav vil kræve adskillige Overvejelser og Forhandlinger, og i Erkendelse heraf androg man kun om en snarlig Nedsættelse af en Kommission til Forhandling om disse Spørgsmaal.

Arbejdet for Indførelsen af en ugentlig Fridag har Gang paa Gang maattet indstilles, fordi nedadgaende Tider, Samfundskatastrofer m. m. har umuliggjort en Gennemførelse.

Organisationerne erkender, at Forholdene heller ikke *lige i Øjeblikket* tillader en gennemgribende Ændring af Personalets Tjenestetids- og Fridagsforhold, og man er klar over, at en Gennemførelse af Personalets Krav i saa Henseende maa ske gradvis i Løbet af et vist Antal Aar, om ikke af anden Grund, saa fordi det fornødne uddannede Personale ikke er til Stede; men man kan ikke erkende, at Forholdene skulde gøre det umuligt at paabegynde de Overvejelser og Forhandlinger, som skal gaa forud, at forbedre Sagen, saa at den er klar til Gennemførelse, naar normale Forhold igen indtræder.

Det høje Ministerium anfører da ogsaa i ovennævnte Skrivelse til Slut følgende:

„Man er derimod sindet at tage Spørgsmaalet om *Normeringen af Arbejdstiden* for det paagældende Personale op til Undersøgelse og eventuel Drøftelse i en nærmere Fremtid o. s. v.

Ved Udtrykket „Normering af Arbejdstiden“ kan formentlig kun forstås det, som Organisationerne i oftnævnte Skrivelse af 20. Decbr. f. A. betegner som „Regulering af Arbejdstiden, Fastsættelse af en Normal- og en Maksimaltjenestetid“.

Organisationerne tillader sig herefter at gaa ud fra, at det høje Ministerium ikke principielt har noget imod at optage *dette* Spørgsmaal til Drøftelse, men da Længden af den normale daglige Tjenestetid selvfølgelig bør fastsættes under Hensyn til, om Personalet har fri hver 8de eller kun hver 14de Dag, forekommer det Organisationerne mest hensigtsmæssigt, at Spørgsmaalet om en ugentlig Fridag inddrages i Forhandlingerne, saa meget mere som Organisationerne meget stærkt maa hævde, at Personalet har Krav paa en snarlig Løsning af denne Sag.

Fællesudvalget skal derfor, idet man iøvrigt tillader sig at henvise til det i Andragendet af 20. December f. A. anførte, paany andrage om

- 1) at der snarest indføres Bestemmelser om, at der ydes Personalet Overarbejdsbetaling for Tjeneste udover de gældende Tjenestefordelings- og Tur-

lister. (70 Øre i Timen for de Tjenestemænd i Gruppe B, som ikke i H. t. Lønningbestemmelserne erholder Overarbejdspenge, og for 1.—5. Lønningsklasse, 100 Øre i Timen for øvrige Lønningsklasser),

- 2) at den ordinære Tjenestetid — indtil en Normal-Tjenestetid er fastsat — ikke maa forlænges, uden at Forøgelsen betragtes som Overarbejde,
- 3) at der snarest optages Forhandlinger mellem Administrationen og Organisationerne om en Regulering af Tjenestetiden, Fastsættelse af en Normal- og en Maksimaltjenestetid samt Indførelse af en ugentlig Fridag.

Man tillader sig at bede det høje Ministerium tage dette Andragende under fornyet, velvillig Overvejelse og anmoder eventuelt om en mundtlig Forhandling.

Allerærbødigst

P. F. U. V.

Okkels.

Ch. Petersen.

Vi har det saadan, og vi antager, at mange af vore Læsere ogsaa har det paa den Maade, at man forbavset spørger sig selv: Lever vi i 1916 eller gør vi det ikke? Thi skal det virkelig vedblivende være nødvendigt at rende til Ministeriet, Rigsdag eller Administration for at faa et saadant naturligt Krav som en ugentlig Fridag indført. — Men det er altsaa nødvendigt! — Vi mindes fra Tidernes Morgen, at Søndagen blev Hviledag, og alle Mennesker i andre Livsstillinger holder da ogsaa Fridag paa Søndagen, det vil sige med Undtagelse af visse Erhverv, som har sin væsentlige Indtægt paa Søndage. Til Gengæld for — da Statsbanerne nu en Gang er en Institution, der ikke kan standses en saadan forud bestemt Dag i Ugen, for at Personalet kan holde fri, men tvertimod netop paa Søndage rigtig faar Kærligheden at føle, hvad det betyder at være ansat ved Banerne, — at Personalet saaledes ikke kan blive fri alle paa en bestemt Dag i Ugen, og til Gengæld for, at Driften af Banerne forlanger Personalets Tilstedeværelse saavel ved Nat som ved Dag, med andre Ord, en i mange Tilfælde højst uregelmæssig Arbejdstid, som Erstatning herfor fratog man Personalet den ugentlige Fridag og gav dem en hver fjortende Dag.

Det var den nemme Vej man gik den Gang, og Guderne skal vide, at til den Side er det gaaet saa mange Gange; men nu kommer Personalet altsaa med en Henvendelse, hvori blandt andet Kravet om en ugentlig Fridag findes, og nu venter Personalet, at dette Krav imødekommes snarest. Men det er saamænd højt rimeligt, at man endnu en Gang finder paa et meget diplomatisk Svar for at komme uden om dette; men det gaar ikke mere, Personalet forstaar nu selv tilfulde, hvad det kan forlange, og hvad Administrationen ikke kan komme uden om.

Saa er der Spørgsmaalet om Normal- og Maksimaltjenestetid. — Vi har hele Tiden ment og mener da ogsaa endnu, at Spørgsmaalet forsaavidt er i Orden, for vort Vedkommende, kun mangler der den afsluttende Forhandling for at bringes ud i Livet, men for det hele store Personale mangler endnu Opfyldelsen af dette Ønske, og vi har derfor ogsaa nemt ved at slutte os til dette Krav, som netop nu daglig henleder Opmærksomheden paa sig, fordi den stærke Trafik daglig kræver lang Tjeneste af meget af Personalet. — Kravet om Godtgørelse for Overarbejde slutter sig forsaavidt til de to andre Sager, idet alt det her omhandlede drejer sig om Regler for Personalets Tjeneste, Frihed og Ekstra Tjeneste. Altsaa 3 Spørgsmaal, der er nøje sammenknyttede og derfor ogsaa skal løses samlede. — Til Spørgsmaalet om Betaling for Overarbejde siger Ministeren altsaa, at „af Hensyn til Rækkevidden af de rejste Spørgsmaal“ kan man ikke imødekomme Personalet. Det er og har gennem mange Aar været saaledes, naar Personalet slillede Ønske om et eller andet, da har Rækkevidden o. s. v. altid stillet sig hindrende i Vejen. Det, som alle andre Mennesker faar, kan Statsbanerne ikke give sit Personale, fordi det koster Penge, men dette maa det nu blive vor Administrations Sag at klare, og en Gang skal de til det, saa lige saa godt springe i det som krybe i det, uden om de i Fællesudvalgets Skrivelse af 1ste August 1916 rej-

ste Krav kommer Regering og Rigsdag ikke, de trænger sig paa og skal løses.

Bag de af Fællesudvalget her fremsatte Krav staar Statsbanernes hele Personale og venter med Utaalmodighed paa en Løsning. Det er derfor at haabe, at Ministeriet nu vil overveje Sagen saa grundigt, at Resultatet bliver positivt, og at Forhandling optages med Repræsentanter for Personalet, saa disse rimelige Krav kan finde den bedste Løsning.



PRIVATBANEFUNKTIONÆRERNES FORHANDLINGSRET.

Privatbaneudvalget er nu færdig med sit Arbejde, idet Udvalget den 9. August efter en Forhandling fra Kl. 10 Formd. til Kl. 5 Eftermd., kun afbrudt af en Frokostpause, i al Væsentlighed blev enige om et Udcast til Forhandlingsregler for Privatbanefunktionærerne.

Reglerne, der meget ligner dem der er givet Stafens Tjenestemænd, indeholder dog Bestemmelse om Voldgift, hvilket med andre Ord vil sige, at Personalet praktisk talt har fraskrevet sig Strejkeretten, ligesom Banestyrelsen kun agter at forhandle med sine egne Funktionærer, og saaledes først naar dette ikke fører til Enighed kan Funktionærerne tilkalde deres Formand, eller anden Tillidsmand, som Mægler. Voldgiftskendelsen afsiges af et Udvalg paa 12 Mand med Formanden fra den faste Voldgiftsret. Ministeriets Approbation skal dog for visse Spørgsmaal først indhentes. Reglerne kan optages til Revision 3 Aar efter deres Ikrafttræden. Den 8. September vil Reglerne blive forelagt Privatbanernes Delegeretmøde, og ligeledes i September vil Privatbanefunktionærernes Organisationer faa Reglerne forelagt til Sanktion.

Reglerne kan ikke anses for lige saa værdifulde, som dem Statens Tjenestemænd besidder, og navnlig den Bestem-

melse, at Ministeriets Approbation skal indhentes trods Voldgiftskendelse, har, efter hvad vi har ladet os forlyde med, bevirket, at Lokomotivfyrbøder Rich. Lillie, der som bekendt var Medlem af Udvalget, ikke har kunnet tiltræde denne Paragraf i Reglerne.

Samtidig med, at dette skete, lykkedes det Formanden for Udvalget, Hr. Raadmand G. Philipsen, paa Grundlag af det af Hr. Rich. Lillie opstillede Mæglingsforslag, at tilvejebringe Enighed mellem „Forening af Funktionærer ved danske Privatbaner“ og „Foreningen for Kontorpersonale ved danske Privatbaner“, saaledes at Forhandlingsretten gives førstnævnte Forening og Foreninger i Forbund med denne. Kontorforeningen gaar i Forbund med Hovedforeningen ved et Udvalg og har afsluttet en Overenskomst, med denne Forenings Kontorafdeling til Udnyttelse, af Forhandlingsretten.

I 1919 foretages en Afstemning blandt Kontorpersonalet for at træffe endelig Afgørelse om, hvilken Forening Kontorpersonalet skal staa organiseret i.

*Hver Dag kan have Bud efter Dig!
Hjælpejonden kun een Gang om Aaret.*

DYRTID.

For hvert Nummer af „Statistiske Efterretninger“, der kommer os i Hænde, bemærker vi en stadig Stigning i alle Livsfornødenhedernes Priser. Det sidst udkomne Nr. fortæller os saaledes, som nedenstaaende Skema viser, at det samme Forbrug, der i Juli 1914 kostede 2000 Kr., kostede i Juli 1915 2316 Kr. og i Juli 1916 2718 Kr. — Vi skal tillade os at citere:

Efter de Indberetninger om Detailpriserne, som hver Maaned indgaar fra Landets forskellige Byer, og hvoraf de Gennemsnitspriser beregnes, som offentliggøres i Statistiske Efterretninger, har Det statistiske Departement fra Tid til anden søgt at give

et samlet Udtryk for Prisstigningen under Krigen, idet man gaar ud fra, hvad en københavnsk Husholdning med et Gennemsnitsbudget paa 2000 Kr. brugte paa de forskellige Poster umiddelbart før Krigens Udbrud, og undersøger, hvad det samme Forbrug vil koste efter de til hvert givet Tidspunkt gældende Priser. Der er altsaa ved Beregningen ganske set bort fra, at under en saa voldsom Prisstigning, som den, der nu har fundet Sted, maa der nødvendigvis ske en Omlægning af Forbruget, saaledes at det mindre nødvendige Forbrug opgives til Fordel for det mere nødvendige, og saaledes at man fra de dyrere Varer gaar over til de relativt billigere.

Efter en saadan Beregning vil Budgettet henholdsvis for Juli 1915, Februar og Juli 1916, sammenlignet med Normalbudgettet for Juli 1914 stille sig paa følgende Maade:

Udgifter til	Juli 1914	Juli 1915	Febr. 1916	Juli 1916
Fødevarer:	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Flæsk og Kød.....	234	328	336	420
Smør, Mælk, Ost, Æg	217	282	324	324
Margarine og Fedt ...	73	95	95	100
Fisk.....	30	30	42	38
Brød.....	153	199	190	194
Mel, Gryn o.l.....	33	56	56	59
Kartofler, Grøntsager, Frukt.....	54	65	58	65
Sukker, Urtekram, Øl m. v.	156	164	166	186
Tils. ...	950	1219	1267	1386
Klæder, Fodtøj, Vask..	270	297	360	432
Bolig og Vedligeholdelse	330	330	342	342
Brændsel og Belysning	100	130	140	175
Læge, Kontingenter, Skatter.....	210	210	210	210
Andre Udgifter.....	140	140	165	173
Tils. ...	1050	1107	1217	1332
I alt ...	2000	2326	2484	2718

Det samme Forbrug, som i Juli 1914 kostede 2000 Kr., kostede i Juli 1915 2326 Kr. og i Juli 1916 2718 Kr. Stigningen har altsaa fortsat sig i omtrent samme Tempo i det andet som i det første Krigsjaar, men medens Stigningen i det første Aar væsentligst ramte Fødevarerne, har den senere bredt sig ud over en Række andre Udgiftsposter. Den procentvise Stigning vil fremgaa af følgende:

	Udgifter til Fødevarer	Andre Udgifter	Samtlige Udgifter
Juli 1914.....	100	100	100
Juli 1915.....	128	106	116
Februar 1916....	134	116	124
Juli 1916.....	146	127	139

Stigningen paa samtlige Poster under eet er altsaa nu 36 pCt. i Forhold til Prisniveauet før Krigen,

Det sidste halve Aars Stigning i Udgiften til Fødevarer hidrører i Særdeleshed fra Kødpriserne, der kan regnes at være steget med henvend 50 pCt. Da Udgiften til Kød under normale Forhold har været lige saa stor som Udgiften til Flæsk, og da Flæskepriserne i det væsentlige er uforandrede som Følge af Maksimalpriserne, maa man ansætte en Stigning paa 25 pCt. for Posten: Flæsk og Kød. Priserne paa Smør, Mælk, Ost, Æg og Fedt har som Helhed holdt sig paa samme Niveau som i Februar Maaned; Margarinepriserne er derimod stegne med 5-10 pCt. De almindeligste Sorter Fisk er nu nærmest noget billigere end i Februar, Franskrød og de fleste Slags Mel og Gryn derimod noget dyrere. For Grøntsager o.l. er en Sammenligning af Priserne paa to forskellige Aarstider egentlig ikke til at foretage, men f. Eks. var Kartoffler snarest dyrere pr. 1. Juli end pr. 1. Februar, og som Helhed maa Udgiften til Grøntsager kunne sættes til samme Beløb som i Fjor paa samme Tid. Urtekramvarer, der hidtil ikke var stegne væsentligt i Pris, viser i det sidste Halvaar adskillige Fordyrelser; det gælder baade Sukker, Kaffe, tørret Frugt og Hvidtøl, der er regnet med til denne Gruppe. Alt i alt maa Prisstigningen for Fødevarer, der i Februar var 34 pCt. i Forhold til Priserne i Juli 1914, nu sættes til 46 pCt.

For de øvrige Poster paa Budgettet maa et samlet Udtryk for Prisstigningen paa et vist Tidspunkt blive mere skønmæssigt, idet man bl. a. herved maa forudsætte, at Udgifterne er jævnt fordelt over hele Aaret, hvad jo mange af dem (Husleje, Brændsel, Skatter osv.) ikke er. Men efter de Oplysninger, man har indhentet, mener man dog at kunne ansætte følgende Stigninger for de enkelte Poster fra Februar til Juli 1916: for Klæder, Fodtøj og Vask alt i alt 20 pCt., idet Klædevarer og Trikotage er fordyret med 15-20 pCt., Bomuldsvare 20-25 pCt., nyt Fodtøj 20 pCt. og Fodtøjsreparationer 25-30 pCt.; endvidere er jo Vask blevet dyrere som Følge af Soda- og Sæbepriseres Stigning. For „Bolig og Vedligeholdelse“ har man ikke regnet med nogen almindelig Forhøjelse; selv om en Del Lejligheder er blevet sat op i Leje fra Februar og til April Flyttedag, er det vanskeligt at afgøre, hvor meget Huslejeniveauet som Helhed er paavirket deraf. For Brændsel og Belysning maa der paa den ene Side tages Hensyn til den fortsatte store Stigning i Kul- og Kokspriserne, paa den anden Side til at Petroleum, Elektricitet og (i København) Gas kun er steget forholdsvis lidt, men Posten som Helhed maa dog sikkert forhøjes med 25 pCt. Endelig er „Andre Udgifter“, hvorunder bl. a. er henført: Spiritus, Tobak, Fortæring ude o.l., forhøjet med 5 pCt., medens Posten: Læge, Kontingenter, Skatter er ansat uforandret.“

Lad os en Gang se lidt paa dette. Da Centralorganisationerne i Vinter frem-

sendte Andragende om et Løntillæg af 240 Kr. for alle Lønninger, var dette beregnet efter Stigningen i Udgifterne paa et 2000 Kr.s Budget for Tiden fra 1907 til Verdenskrigens Udbrud. Dette motiveredes i Andragendet og det fremhævedes, at den Stigning i Livsfornødenhedernes Pris, der havde fundet Sted efter den Tid og til Oktober 1915, stillede man intet Krav om Godtgørelse for, tiltrods for, at det paa den Tid var 371 Kr. Det var saaledes, at den Tjenestemand, der i 1907 stod med en Indtægt af 2000 Kr., i Oktober 1915 skulde have omtrent 2650 Kr. for at være stillet paa lignende Maade. Dette, af C. O., indsendte meget beskedne Andragende blev som bekendt ikke imødekommet, men Regering og Rigsdag gik med til et Dyrtidstillæg af 15 Kr. om Maaned. Dette er hverken Fugl eller Fisk, og Personalet sidder da ogsaa saa haardt i det nu, som det nogensinde har gjort. Den udbetalte Dyrtidshjælp har muligvis forhindret Katastrofer, men ikke paa nogen Maade kunnet fri Personalet for svære økonomiske Sorger. Men nu! Tager vi det samme Billede, som ovenfor nævnt, der benyttes i Andragendet, viser det os nu, at den Tjenestemand, der i 1907 stod med en Indtægt af 2000 Kr., i Juli 1916 skulde have ca. 2958 Kr. for at være stillet paa samme Maade. Og hvad vil dette ikke sige? Det vil med andre Ord sige, at for hver Gang han i 1907 kunde nøjes med at give 2 Kr. ud, maa han nu ud med ca. 3 Kr. Det vil igen sige, at en Tjenestemand, der i 1907 havde ca. 1350 Kr. i Indtægt, er nøjagtig lige saa godt stillet, som en Tjenestemand, der i Aaret 1916 har 2000 Kr. Saa langt er Tjenestemændene nede nu. Paa et 2000 Kr. Budget mangler der nu 958 Kr. aarlig for at være paa samme Sted i økonomisk Henseende som i 1907. Naar vi tænker paa dette, kommer man uvilkaarligt til at spørge: Ser det saaledes ud i alle de arbejdende Klasser? Vi kan næsten ikke tænke os det, fordi vi bemærker, at Trafiken er saa stor, som den ingensinde tidligere har været,

og dette maa nødvendigvis bringe Penge mellem Hænderne paa Folk — de eneste, der ikke faar nogle, er Statens Tjenestemænd. — De arbejder! Og for hver Dag der gaar, kommer de længere ned, og det hele ser saa haabløst ud. Men samtidig med at dette sker, at det økonomiske Tryk vokser, vokser Togene ogsaa. Saa store Persontog, som Personalet i denne Sommer kører med, har man ikke kendt tidligere, — det synes at bevise, at der er mange Penge blandt Folk — og samtidig bidrager dette til at gøre Tjenestemændenes Gærning sværere og mere ansvarsfuld, i hvert Fald for Lokomotivmændenes Vedkommende.

Vi kan tydeligt se, at Organisationerne, naar de nu henad Efteraaret skal til at beskæftige dem med Dyrtidshjælp eller Løntillæg — maaske begge Dele —, ikke kan lade Regering og Rigsdag slippe saa billigt som sidst, men at Kravet maa sættes meget, meget højere op.



GRATIALET. (Overarbejdspengene).

De 300,000 Kroner, som Rigsdagen paa Tillægsbevillingsloven bevilgede Statsbanetjenestemændene som en Godtgørelse for Tab af Frihed m. m. og som en Kommission, bestaaende af Fuldmægtig Runn fra Generaldirektionen, Fuldmægtig Mountzen fra Bogholderkontoret, Forretningsfører Ch. Petersen fra Dansk Jernbane Forbund, Assistent Høgsgaard fra Jernbaneforeningen og Lokfyrb. Rich. Lillie fra D. L. F., i Juni Maaned fordelte over ca. 7000 Tjenestemænd, hvilken Fordeling Generaldirektionen bifaldt. Beløbene der fordeler sig for Tjenestemænd, der ikke har erholdt Dyrtidstillæg, til 165 Kr., Tog- og Lokomotivpersonale 40 Kr., Søfartspersonale 35 Kr. og Stations- og Kredspersonale 25 Kr.

Efter en forholdsvis lang Ventetid er Pengene nu udbetalte. Ved Udbetalingen

har det vist sig, at flere, enten ved Forglemmelse paa Listerne eller som Følge af særlige Forhold, ikke har erholdt en saadan Godtgørelse.

Ovennævnte Kommission var i den Anledning Tirsdag den 15. ds. igen samlede for at tage Stilling til disse særlige Tilfælde, og under Mødet blev det oplyst, at der muligvis vilde blive ca. 3000 Kr. tilovers, der vil blive fordelt til de Tjenestemænd, som Kommissionen ikke i første Omgang har haft sin Opmærksomhed tilstrækkelig henvendt paa, trods deres Merarbejde kunde berettigt dem dertil.



NY FÆRGE.

Som bekendt har Helsingør Skibsværft for nogen Tid siden afleveret en ny Dampfærge til Statsbanerne.

Færgen, der blev døbt „Orehoved“, svarende til den Overfart, hvor den skal benyttes, er nogle faa Meter længere end de tilsvarende ældre Fartøjer, men adskiller sig i maskinteknisk Henseende ikke i nævneværdig Grad fra de allerede eksisterende enkeltsporede Færger. De Forbedringer, der er sket, er hovedsagelig kommet Publikum til Gode i Form af praktisk Indretning og gode Bekvemmeligheder, og der er i saa Henseende navnlig sket store Fremskridt for 3. Kl.s Passagerers Vedkommende.

Færgen gik i Fart den 28de f. M.



JUBILÆUMSFEST.

Til Ære for Jubilarerne, d'Hrr. Lokomotivførere C. H. Malling, C. J. H. Jantzen, C. I. H. Lehde, A. F. H. Christensen og J. C. H. Hammershøj afholdes der Mandagen den 4. September Kl. ca. 11 Fm. et Fest-

maaltid i Korups Have. — D'Hrr. Lokomotivførere, der ønsker at deltage bedes tegne sig paa de udsendte Lister.

JUBILÆUM.

Den 1ste September kan Lokomotivførerne *A. F. H. Christensen*, Ingerslevg. 128¹, Kbhvn. B., og *I. C. H. Hammershøj*, Ingerslevg. 122¹, do. fejre 25 Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd.

FRA DET DAGLIGE LIV.

Malkonduite?

Hr. Redaktør!

De bedes give mig Plads for følgende Linier:

At 5te Kreds konst. Maskinbestyrer er ved at samle en vis Popularitet om sin Person, ved jo alle som kender Manden; Maaderne hvorpaa han samler den, kender vi ogsaa og det er en af disse jeg nedenfor skal belyse.

Ved Tog 228 Afgang fra Kb. den 20. f. M. kom der en civil Herre løbende og sprang op paa Maskinens Fodtrin (efter at Toget var sat igang) og uden at mæle et Ord gør Forsøg paa at trænge ind paa Fyrpladsen. Lokomotivføreren, der tror det er en Rejsende, skal lige til at gøre Anstalter til at faa Herren fjernet, da han i det samme faar Øje paa den stedlige Lokomotivmd., der paa Afstand har overset Situationen, og nu kommer løbende og raaber: »*Det er Maskinbestyreren! det er Maskinbestyreren!*«. Efter disse forløsende Ord faar den endnu tavse men tilsyneladende yderst ophidsede Herre, der virkelig var 5te Kreds konst. Maskinbestyrer, Adgang til den eftertragtede Fyrplads. Istedet for, som den *fine og dannede* Mand, man skulde mene en Maskinbest. var, at give Lokomotivføreren en Undskyldning fordi han, civil og uden at legitimere sig, var sprungen op paa Maskinen efter Igangsætningen, fik Lokf. den Kompliment, at det var en høj Grad af Malkonduite han havde udvist, ved ikke straks at aabne Adgang til Lokomotivet. Lokomotivføreren protesterede naturligvis og sagde, at han kendte ikke Maskinbestyreren, og skulde han give Adgang til Maskinen i Dag, skulde han gøre dette hver Gang nogen kom og vilde køre med — var der Malkonduite tilstede maatte den søges hos Maskinbestyreren selv, fordi denne ikke straks havde legitimeret sig. Mab. var nu af den Mening at Lokf. burde kende ham og *kendte ham vistnok ogsaa!* (Mab. tillod sig altsaa straks at sige til Lokf. at han løj). Efter at have overbevist sig om at Røgbrænderen var paa sin — efter Ordre — befalede Plads, prøvede han Vandstandshænderne, der efter hans Mening gik for stramme. Lokf., der vidste at Hænderne var som de skulde være, forklarede at disse ikke kunde gaa lettere, hvis de

da skulde være nogenlunde tætte, og overbeviste Maskinb. om, at fordi denne nu havde prøvet Hænderne, var de allerede blevne meget utætte.

Da der endelig ikke var noget virkeligt positivt at udsætte paa Maskinen, og Maskinbestyreren mulig har ment, at noget maatte han da kunne finde, der ikke var ordremæssig — for ikke helt at tabe sin Position — henvendte han sin Opmærksomhed ved Fyringen, der — *naturligvis* — heller ikke var til *hans* Tilfredshed, idet der nemlig blev fyret under Afspærringen ind til Stationerne, efter Maskinb.s Ide skulde der fyres for aaben Regulator, ellers maatte det absolut ryge for meget.

Lokf. gjorde opmærksom paa, at den Fyringsmaade han brugte, var den Instruktøren havde meddelt og tillige den Maade den udsendte Vejledning i Kokesfyring anviste, en Fyringsmaade, der i det lange Løb havde vist sig at være den bedste for smaa Maskiner, og den eneste Maade, hvorpaa man kunde faa den tilstrækkelige Dampmængde til Togets Fremførelse; skulde der fyres naar Regulatoren var aaben faldt Damptrykket straks og var i mange Tilfælde ikke til at arbejde op igen før ved en Afspærring. „Ja“, siger Maskinb., „falder Damptrykket, saa maa De tage nogle rene Kul og fyre med til det stiger igen“. Alene dette viser den *store og praktiske* Mand vedkommende Maskinbestyrer er. Tror han virkelig, at Personalet har Tid og Lejlighed til at staa og sortere Ildebrændslet. Ved Maskinbestyreren da ikke, naar 2 Kasser Kokes og 1 Kasse Kul er styrtet ned i Tenderen paa en „S“ Maskine, saa er denne fyldt op med Top, og Brændslet saaledes blandet, at en Sortering baade *før og under* Kørselen er en *Umulighed*. Fakta er, at Lokomotivpersonalet gør sig store Anstrengelser for, med de smaa gamle Maskiner de har at køre med, det daarlige Brændsel, de store Tog samt den stadige Skiften Fyrbødere (eller rettere sagt Arbejdsmand), at fremføre Togene rettidige, og naar dette alligevel til Dels lader sig gøre, skulde Maskinbestyreren hellere paaskønne Lokomotivføreren Arbejde og Erfaring end paatvinge ham *nye taabelige Ideer*. —

Da Lokomotivføreren ikke fandt Anledning til at forandre Fyringsmaaden og „*Røgen*“ stadig udeblev har det mulig irriteret vor praktiske Maskinbestyrer, idet han nemlig udbrød: „*Ja, nu kan De jo vente, til jeg en Dag ser en „Ryger“, og jeg faar at vide det er Dem, saa skal jeg nok huske Dem!*“ — Kommentarer hertil er vist overflødige. — Maa jeg slutte med at citere et Vers af H. V. Kaalund, som jeg stadig kommer til at tænke paa, naar jeg ser den konst.s Gerninger.

Naar du er dum,
da vær blot stum,
men med en kritisk Mine —
straks gyser hver,
som paa dig ser,
og tænker: Død og Pine!

Nemesis.

Sommertiden.

Det har moret mig, at se de forskellige Opslag i Remiserne i Anledning af Sommertidens Indførelse. I Esbjerg staar der, at det selvfølgelig ikke har nogen Indflydelse paa Beregningen af Nattimerne, men i Struer, altsaa i 4. Kreds, kunde de ikke faa mere end 5 Nattimer til Betaling, men til Gengæld kunde de saa faa 7 Nattimer ved Vintertidens Indførelse. Da det synes, som om d'Hrr. Assistenten ikke er klar over, hvorledes det skal beregnes, kunde det mere mig at høre, om De, Hr. Redaktør, kan fortolke det rigtigt. *A. E. J.*

Det synes som d'Hrr. Assistenten er noget i Vildrede med hvorledes denne Beregning skal finde Sted. Iøvrigt er det vel næppe Assistenten, der træffer Beslutning herom, i Tvivlstilfælde bliver det formentlig Maskinbestyreren, der afgør Sagen. Eventuelt en højere Instans. I 1ste Maskinkreds har man fundet sig foranlediget til at rette Henvendelse derom, og Svar er derfor indløbet fra Generaldirektøren, og dette gik ud paa, at Personalet kun kunde beregne sig 5 Nattimer for Natten ved Sommertidens Indførelse, men derimod 7 Nattimer ved Sommertidens Ophør. Dette synes da ogsaa at være den eneste fornuftige Beregningsmaade, fordi man simpelthen ikke kan beregne sig Betaling for en Time, der ikke findes, medens man paa den anden Side har fuld Ret til en Nattime mere end ellers, naar der faktisk ved Sommertidens Ophør, den Nat, er 7 Timer mellem 11 Em. og 5 Fm. Det der staar paa Opslaget i Esbjerg, er *selvfølgelig Red.*



ROSKILDE AFDELING PAA UDFLUGT.

Roskilde Lokomotivfyrbøderafdeling — med Indbydelse til Lokomotivførerne — afholdt en fælles Skovtur til Herthadalen pr. Lejre Fredag d. 4. August.

Bestemmelsen var, hvis Vejret tillod det, at foretage en Sejltur til Bognæs Skove med Lokfyrb. H. Petersens Motorbaad „Hvalrossen“ og Lokfyrb. N. Hammers Lystkutter „Flaneur“, men Vejret tillod det ikke.

Turen til Herthadalen forløb udmærket, og efter en Spadseretur paa ca. $\frac{3}{4}$ Time gennem Slotsparken og Herthadalen naaede man Herthadalens Restauration, hvor Madkurven kom frem, og man nød med Velbehag de medbragte gode Sager i den dejlige friske Luft. Ved Bordet herskede en munter Stemning og der blev afsunget en i Dagens Anledning forfattet Sang, der gjorde fortjent Lykke. Efter Bordet foretog Selskabet Roture. Hjemturen forløb

udmærket, og et afsluttende lille Gilde afholdtes i Lejre Krohave, hvor alle udtrykte deres Glæde over den vellykkede Tur.



LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND.

Paa given Foranledning henledes Opmærksomheden paa, at Lokomotivpersonalets Hjælpfond ifølge sidste Generalforsamlingsbeslutning optager saavel Lokomotivførere som Lokomotivfyrbødere — *uden Indskud.*

Med denne Beslutning er imødekommet et længe næret Ønske, og forventer Repræsentantskabet da inden dette Aars Udgang at se samtlige Dansk Lokomotivmands Forenings Medlemmer som Medlem af Lokomotivpersonalets Hjælpfond.

Thi for 1 Kr. aarlig sikrer De Dem mod tjenstlige Uhelds økonomiske Følger m. m.

Med et saa lille Bidrag maa det være alle Lokomotivmænds Pligt at indmelde sig, saaledes at alle er med til at støtte den, hvem Uheld eller Ulykke rammer.

Alle Oplysninger gives ved Henvendelse til under tegnede Medlemmer af Repræsentantskabet.

<i>K. Johansen,</i> Formand.	<i>H. Kann,</i> Kasserer.	<i>L. Christiansen,</i> Vejlegade 13. Fredericia.
Sommerstedsg. 22. ³ Kjøbenhavn B.	Dybbølsg. 26. ² Kjøbenhavn B.	

<i>R. Hvüd,</i> Odensegade 45 ³ Aarhus.	<i>Rich. Lillie,</i> Classensgade 49 ⁸ Kjøbenhavn Ø.
--	---

Struer Lokomotivfører Afdeling.

Fredag den 7. Juli afholdt Struer Lokomotivfører Afdeling sin sædvanlige Sommerudflugt til de naturskønne Humlum Bakker, hvor et smukt arrangeret Kaffebord ventede dem paa Badehotellet. Efter nogen Tids behagelig Samvær begav Foreningen sig til Humlum Kro, hvor et veldækket Aftensbord ventede. Vi fik os derefter en Svingom til Kl. ca. 11. At der overhovedet kunde deltage saa mange som der gjorde skyldtes vore Overordnedes Elskværdighed, hvorfor vi siger dem Tak.

A. E. Jensen,
p. 1. Formand.

Hjertelig Tak.

For den smukke Opmærksomhed fra Lokomotivførerne paa Østerbro i Anledning af mit Jubilæum takker jeg paa det hjerteligste.

C. H. Malling.

Sjælland-Falsters og Jylland-Fyns Statsbanepersonalers Bibliothek.

Nye Bøger.

- Sj.-F. J.-F.
- 8841 — Monrad, S: Underens Bog.
- 8842 7179 Ralph Walde Trine:Hvad Alverden søger.
- 8844 7197 Ibsen, Gerda: Fra det hinsidige.
- 8845 — Jacobsen, P. L.: Boksning.
- 8846 7202 Kædt, A. Petchcke: Skandinavismen.
- 8847 7193 Himmelstrup, G: Dansk Sorgløshed.
- 8848 7216 Reventlow, C.: Rusland og Russerne.
- 8849 — Anthon. V.: Lov om Indkomst- og Formueskat.
- 8850a 7217 Rolland, Romain: Jean Christophe.
- 8851 7187 Erichsen, Erich.: Det røde Automobil.
- 8852 8182 Bojer, Johan: Sigurd Braa.
- 8853 — Hansen-Skovmose: I ulige Aag.
- 8854 7196 Hyne, Cutcliffe: Donna Delicias Friere.
- 8855 7209 Moren, S.: Arvingerne.
- 8856 7220 Simplex: Grønby i Billeder.
- 8858 7202 Levin, Poul: Taarnet.
- 8859 7221 Frich, Øvre: De knyttede Næver.
- 8860 7186 Torgius, C. S.: Schumanns Sten.
- 8862 7178 Doyle, Conan: Mysteriet paa Birlstone Herregaard.
- 8863 7222 E. T. Thurston: Det sene Foraar.
- 6864 6976 White, S. E.: Guldgravere.
- 8865 — Kinck, H. E.: Renæssance Mennesker.
- 8866 7211 Muusmann, Carl: Sedan-Verdun.
- 8867 7214 Poole, Ernst: Havnen.
- 8868 7223 Vogel-Jørgensen: Lyset fra Rundetaarn.
- 8870 — Skrifter om Verdenskrigen.
- 8869 { 7181 Bang, J. P.: „Hurra og Halleluja“.
- 7201 Kipling: Fra Flaadens Overdrev.
- 7175 O. Rothe: Hvorfor vi ikke er Katholiker.
- 7177 Skjerve, Kristiane: Sundhedslære for unge Kvinder.
- 7180 Wad, G. L.: Fra Fyens Fortid.
- 8885 7183 Bokkenheuser, K.: Den gamle Herre fortæller.
- 7184 Brandes, G.: Henrik Ibsen.
- 7185 Christensen, J. Carl: Kakkelovnssjov III.
- 8884 7188 Fraenkel, A.: Verden med dansk Maal.
- 8883 7189 Garde, Axel: Preussens Tyskland.
- 7190 Glyn, Elinor: Hvorfor?
- 8871 7208 Meyn. Nielsen: En ung Piges Breve til Hjemmet.
- 8872 — Locke, W. J.: Sir. Marcus Kjærlighed.
- 8873 — Barr, R.: Unge Lord Stranleigh.
- 8874 7199 London, Jack: Sydlhavet.
- 8875 7192 Gunnarsson, G.: Smaa Historier.
- 8876 — Haukland, A.: Nordlands Fortællinger.
- 8877 7016 Frich, Øvre: Kontøren.
- 8878 7241 Stevenson, B. E.:
- 8879 7230 Conrad, J.: Forlie.
- 7480c 6124c Jensen, N. P.: Kampen om Sønderjylland. III.

- 5433b 7237a-d Lauridsen, P.: Da Sønderjylland vaagnede. III.
- 8880 7231 Glyn, Elinor: Breve til en ung Pige.
- 8881 7203 Langager, L.: Jorden rundt uden Penge.
- 8882 — Nielsen, J.: N. J. Termansen.
- 8886 — Kretz, F.: Retsplejereformen.
- 8887 7232 Graves, K. A.: Hohenzollernes Hemmeligheder.
- 8888 6752c Bobé og Dumreicher: Gemt og Glemmt. III.
- 8889a-b — ” ” Betænkning afgiven af Forsvarskommissionen af 1902.
- 8890 7250 Winding, Andreas: Ærens Land.
- 8891 7247 Frich, Øvre: Guldaaren.
- 8892 — do. Donna Franceska.
- 8893 7233 Heidam, A.: Det lykkelige Fald.
- 8894 7242 Stone, W.: Spioner
- 8895 7236 Langsted, A.: Fransk Heltemod under Verdenskrigen.
- 8896 7225 Christensen, F.: Ungdommens Svømmebog.
- 8897 — Strindberg, Aug.: Gustav III.
- 8898 7227 Eggers, Olga: De, derhjemme.
- 8899 7249 I Bojer. II Larsen, Karl: I Den franske Fane. II Krig, Kultur og Danmark.
- 8900 — Seeliger, E. G.: Milliontyven Peter Voss.
- 8901 — Stratton-Porter: Lykkeljæren.
- 8902 — Chesterton, G. K.: Fader Brown.
- 8903 — Sfinx: Sjales og andre.
- 8904 7248 London, Jack: Paa Langfart med Snarken.
- 8905 7246 Franzos, K. E.: Jøden og hans Datter.
- 8906 — Erichsen, Erich: Den tavse Dansker.
- 8907 7245 Bordeaux, Henry: Den lille Heltinde.



Kransekasse.

Da det viser sig vanskeligt at faa Besked om, *hvornaar afdøde Medlemmer skal begraves*, tillader man sig at anmode om, at saadanne Meddelelser i betimelig Tid sendes til Formanden for Kransekassen.

Adr.: Lokomotivfører *L. Larsen*, Købmagergade, Fredericia.

Efterlysning.

Da det er oplyst, at 2 Personer, hvoraf den ene er svensk, der for Tiden er arresteret i Køge for falsk Spil, den 17. Maj dette Aar mellem Kl. 7 og 11 Aften har været sammen med en Jernbanemand (formentlig fra Maskinafdelingen) i Jernbanehotellets Kælderrestauration i Roskilde, anmodes paagældende Jernbanemand herved indtrængende om at henvende sig enten til Kjøge Politi eller til Statspolitibetjent Bremholm, Roskilde. Sidstnævnte har Telefon 667.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Struer ønsker at bytte med en Kollega paa Godsbanegaarden. Henvendelse til Lokomotivfyrbøder C. Olsen, Struer.

AALBORG og A. BRØNDUM & SØN'S
AKVAVITTEER.

Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

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

Vesterbros Skotejshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres **FODTØJ**
Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

Samtlige Næringsmidler for

= **Sukkersyge.** =

„SANA“ Skindergade 28,
København.
Tlf. 3650. Forsendes overalt.



Pelsvarer

i stort moderne
Udvalg til Lagerpriser.
Lev. Varel. Telf. Nora 1605

Bundtmagerforretningen,
35, Nørrebrogade 35
ved **ANDREAS PALSHOLM.**

V. Holst, Tandlæge,
Istedgade 86, 2. Tlf. V. 4233

Træffes Kl. 9—3 og 7—9.
Søndag Kl. 11—1.

Højt Laan gives paa alle gode Panter
Kingosgade 1.

C. M. Eilertsen,
Manufaktur & Trikotage
II, Classensgade II.

CHR. JACOBSEN, Telf. Valby 130 x
Bageri og Conditøri

Enghavevej 200. x
Bestillinger modtages -- Morgenbrød bringes

Chr. W. Nielsen,
Istedgade 122, Telf. Vester 4296

Cigar-, Vin- og Papirhandel
Fører alle kendte Mærker af Cigarer fra
HORWITZ & KATTENTID,
P. WULFF og C. W. KEIL. x

Johannes Nielsen

Sdr. Boulevard 59,
fører altid det bedste i
Trikotage- og
Manufaktur.

Autoriseret Leverandør
til Vareløtteri.
Telefon Vester 1175 v.



CHR. HELMBÆK
Nørrebrogade 206,
Cigar- og Vinhandel
T *Telefon Taga 297 y.*



HAFNIA

Samlet Forsikringsbestand
over 257 Mill. Kr.
Samlede Garantimidler
over 71 Mill. Kr.

J. C. Andreasen & Søns Skræderforretning, Frederiksborggade 29 2.
Regnfrakker for Damer og Herrer. Telf. Byen 5010 y.

Café YRSA Ingerslevsgade 104. — Telf. Central 10.172
A la carte hele Dagen. :: Billige Priser. :: 1. Kl. Varer.
Specialitet: Bixemad. - - Musik hver Aften.

Laurits Olsen

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

Announce-Ekspeditioner: { For København: C. Hansen, Sommerstedgade 22 2, Telefon Vester 4 011.
For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.

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.

12 Fotografier 50 Ø.

AMERICAN PHOTO Co. T
47, Nørrebrogade 47, E. Nielsen.
(NB. Billeder kan leveres paa 1 Time)

Tandlæge Frk. Sørensen,
69, Istedgade 69,

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

Hele Tandset fra 20 Kr.

Ældre Tænder omsættes billigt. Plom-
bering og Tandudtrækning. Moderate
Priser. Bedøvelse hver Dag Kl. 2.

Reparationer udføres paa laa Timer
Jernbanefunktionærer indrømmes 50/0

CIGAR - Forretningen
CIGAR Nørrebrogade 92

Telf. Nora 2864 y. *Stor Rabat*
til d'Hrr. Jernbanemænd.

A. O. OLSEN.

Mejeriet „Cooperative“
25, P. Knudsenegade 25.
Smør — Æg — Margarine
1ste Kl.s Brødudsalg.
Ærbødigt A. OVERGAARD

VILH. PETERSEN,
Englavevej 200 anbefaler sit
1. Kl. Kødudsalg.