



ORGAN FOR STATS-
OG PRIVATBANERNES
LOKOMOTIVMÆND.

UDGIVET AF
DANSK LOKOMOTIV-
MANDS FORENING.

16. AARGANG NR. 4

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

17. FEBRUAR 1916

BAYERSKE LOKOMOTIVER.

Fra Tysk ved Otto Bendixen.

(Fortsat)

2. München—
Nürnberg, 199 km,
det næsthurtigste
Tog i Tyskland
med 88,45 km
Gennemsnitshastighed i Timen.

Med en Belastning af 320—360 t, undertiden endog 400 t, kræver de første 90 km i Højlandet en konstant Kørehastighed af 95—105 km i Timen. Da følger en lang Stigning 1:200 med 80—90 km Hastighed, medens den tilsluttende Strækning med Fald til Treuchtlingen kun tillader en Fart af 60—80 km i Timen, paa Grund af skarpe Kurver ved Dollnstein, Solnhofen og Pap-

penheim. Derefter følger en Strækning, som tillader Hastigheder indtil 100 km i Timen. Strækningen München—Nürnberg

ligger jo i et samlet Fald med en Højdeforskel af 208 m; men Strækningsforholdene er langt fra gunstige, thi der findes Strækninger paa ialt 27 km Længde med en Stigning af 1:200.

Yderligere maa talrige Kurver i de horisontale og faldende Strækningsafsnit passes med betydelig nedsat Hastighed. Saaledes er der bl. a. mellem Stationerne Dollnstein og Treuchtlingen paa en ellers horisontal Strækning af næsten 20 km Længde, kun tilladt en Maksimalhastighed af 80 km i

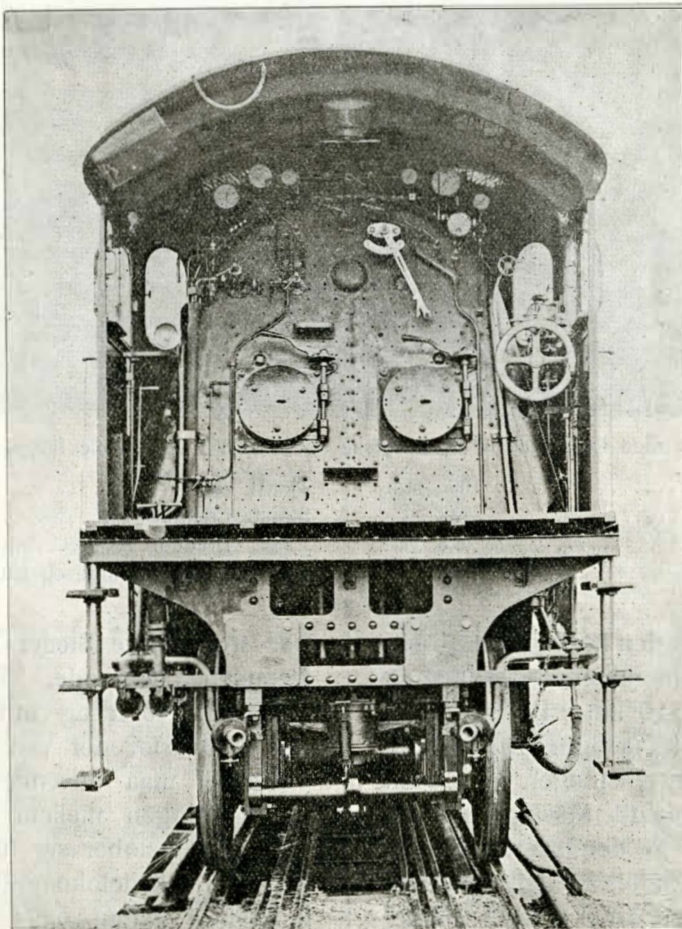


Fig. 5. Førerpladsen til de bayerske Statsbaners 2 C 1 Pacific Iltogslokomotiv Litra S $3/6$.
Bygget af J. A. Maffei i München.

Timen, der paa Steder maa bringes ned til 60 km, fordi der forekommer Kurver med ned til 300 m Radius.

Da den Tid, som tabes i disse ugunstige Strækningsafsnit maa indvindes igen, derved at Hastigheden atter bringes op saa hurtigt som muligt, saa er de Lokomotivpræstationer der kræves for at holde Køretiden, meget betydelige, og saa meget mere som nogle Stigninger passeres med 90 km.

3. Nürnberg—Halle 314 km., den længste Strækning uden planmæssigt Ophold, og afvekslende kørt af det her beskrevne bayerske $S\frac{3}{8}$ — og det preussiske 2 C 4 Cyl. Compound Iltogslokomotiv Litra S 10 (Lok. Tid. Nr. 7 og 8 1915). For at undgaa Omskiftningen af Lokomotivet paa Overgangsstationen Hof mellem de bayerske og preussiske Statsbaner er der truffet en Ordning, hvorefter Lokomotiverne saavel

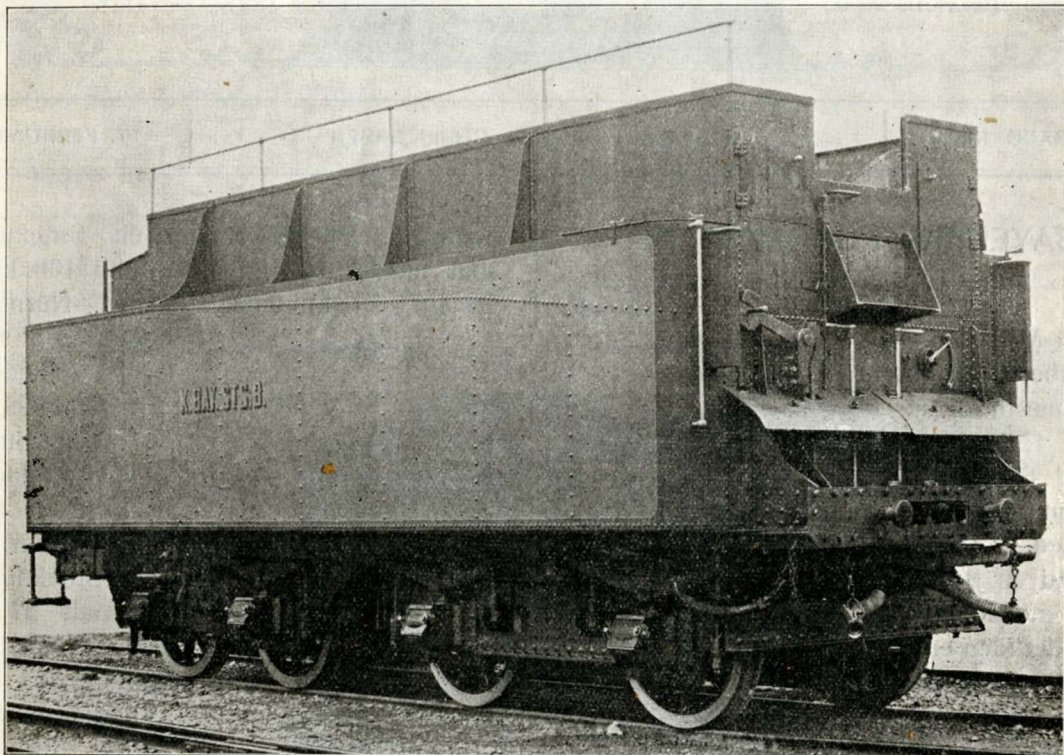


Fig. 6. 4-akslet Tender med Ledetruck til de bayerske Statsbaners 2 C 1 Pacific Iltogslokomotiv, Litra $S\frac{3}{8}$.

Hjuldiameter	1006 mm	Tjenst Vægt.....	65 t
Vandindhold.....	32 t	Største Længde.....	8572 mm
Kul.....	8,5 t	— Brede.....	3110 -
Tom Vægt.....	23,5 t	Længde incl. Maskine og Buffer ...	22095 -

Hastighed i Timen og den horisontale Strækning og den Del som falder, køres med en Hastighed af 100—110 km. De gentagne Forøgelse af Togets Hastighed paa Grund af de hyppige Begrænsninger af Farten stiller betydelige Krav til Maskinens Præstationsevne. I Følge den stærke Benyttelse er dette Tog nu blevet delt, saaledes at første Afdeling kun fører 1. og 2. Klasse, den anden, som bruger 15 Min. mere, 1-3.

her som andre Steder kører ind paa det fremmede Omraade. Togvægten er om Vinteren 240 t. og om Sommeren indtil 320 t., hvorfor der ved Thüringer Wald's Vandskel maa anvendes Skydelokomotiv, da Stigningen mellem Rothenkirchen og Steinbach beløber sig til 1:40. Til Optagelse af Skydelokomotivet er i Rothenkirchen 1 Minut og i modsat Retning i Probstzella 2 Minutters Ophold. De preus-

siske S_{10} Lokomotiver har Fordelen af større Adhæsionsvægt, 52 t. mod 49 t.; men den Ulempe at Ristefladen er mindre, 3,1 mod 4,5 m², hvorfor de bruger de allerbedste Kul og dygtige Fyrbødere, hvilket ikke kommer saa meget i Betragtning ved $S_{3/6}$ Lokomotiverne med de større Dimensioner. Disse Ophold medregnet giver for den 314 km lange Strækning Nürnberg—Halle en Gennemsnitshastighed af 69,5 km. i Timen.

4. Sommertoget Berlin—Lindau paa Strækningen Nürnberg—Augsburg—Lindau med en Togvægt af 460—480 t. og derover. Denne Strækning er 331 km. lang med mange Stigninger, hvoriblandt en 15 km. lang Stigning 1:100 mellem Bissenhofen—Günzach og med mange Kurver. I Augsburg fyldes der op med Vand. Denne Rute er foruden sin Længde bemærkelsesværdig derved, at de første $\frac{2}{3}$ af den samlede Strækning ligger i bestandig tiltagende Stigning, hvilket med de svære Tog er af stor Betydning med Hensyn til Fyrets Vedligeholdelse.

Med det her beskrevne nye Pacificlokomotiv $S_{3/6}$ med 2 m Hjuldiam., er der ikke foretaget flere særlige Prøvekørsler. Som det fremgaar af Præstationerne, er det bayerske $S_{3/6}$ et af de mest fremragende lltogslokomotiver, hvis Ydelser kan betragtes som mønstergyldige, medens dets konstruktive Bygning gør det til et af de smukkeste lltogslokomotiver paa Fastlandet.

[Sluttet].

For 1 Krone aarlig sikrer Du Dig Støtte og Hjælp, om Uheld eller Ulykke rammer Dig !

RESULTATERNE

af

Kommissionsundersøgelsen vedrørende
Spørgsmaalet om Elektrifikation af
Boulevardbanen og den københavnske
Nærtrafik.

Foredrag af Formand for Elektricitetskommissionen
Ingeniør J. B. BRUUN.

(Fortsat)

Det ses derfor ikke rettere, end at det bliver nødvendigt at stationere alle Persontogslokomotiver paa Personbanegaarden og lade elektriske For-

spandslokomotiver transportere dem over Boulevardbanerne sammen med de paagældende Togstammer.

En saadan Løsning af Opgaven er selvfølgelig alt andet end ideel — vel undgaar man herved Igangsætning af Damplokomotivet paa Frederiksborggades Station og den dermed eventuelt forbundne Røgdubblæsning, men det vil være umulig at undgaa, at der under Damplokomotivets Kørsel optræder en Sugevirkning fra Skorstenen gennem Fyret, som vil bevirke Udvikling af Kulos, dog vil denne maaske kunne fjernes ved en passende Ventilation.

En saadan Transport af Lokomotiverne som død Vægt vil tilmed betyde et ikke ringe Energitab, der yderligere forøges ved, at det ikke alene er Skinne- og Aksselfriktion samt Luftmodstanden, der skal overvindes. men desuden de Modstande, som hidrører fra Friktionen af de arbejdende Dele og fra Stempellers og Glideres Luftpumpevirkning. Ved Forsøg, der blev anstillet i Statsbanernes Værksteder, fandtes Modstandskoefficienten for et Lokomotiv, der incl. Tender vejede 70 t, ved Maksimalhastigheden 40 km/Time at være ca. 10 kg. pr. t, og for Middelhastigheden af 30 km/Time ca. 7,1 kg pr. t. — Da nu den samme Koefficient for et Persontog ved sidstnævnte Hastighed er 2,86 kg pr. t, vil der til Transporten af et Lokomotiv, der inkl. Tender vejer 70 t, med en Middelhastighed af 30 km/Time, behøves samme Energimængde som til Fremførelse af et Persontog, der vejer $\frac{7,1 \times 70}{2,86} = 175$ t. — Den

samlede aarlige Transport af Damplokomotiver vil repræsentere et Arbejde paa ca. 27,5 Millioner Tonkilometer svarende til et primært Strømforbrug paa ca. 1 400 000 K. W. T. og vil saaledes med en Strømpris paa ca. 4,74 Øre pr. K. W. T. medføre en aarlig Udgift paa over 66 000 Kr. alene til Strøm.

Foruden de nordgaaende Tog skal, som foran nævnt, ogsaa Vestbanens Fjerntog føres over Boulevardbanen til og fra Færgelejerne i Frihavnen, men for disse Togs Vedkommende stiller Forholdene sig gunstigere end for Nordbanetogene, idet deres Ophold paa Personbanegaarden bliver tilstrækkeligt langt til, at Damplokomotivet kan frakobles og erstattes med et elektrisk Lokomotiv, som saaledes kun skal fremføre selve Togstammen.

A. E. G. har foreslaaet, at der som Arbejdsstrøm benyttes højspændt Jævnstrøm med 1500 Volts Gennemsnitsspænding paa Kontaktledningen. og her til har Kommissionen sluttet sig, særlig fordi der da i Forbindelse med Dynamomaskinerne kan anvendes Bufferbatterier med Piraniaggregater til Optagelse af Belastningsspidser. Strømmen tænkes produceret i en Omformerstation. idet der som primær Strøm benyttes højspændt Drejestrøm. For at kunne afgøre, hvorledes Primærstrømmen billigst kan tilvejebringes, har Kommissionen undersøgt dels til hvilken Pris, den kan produceres i eget Værk, og dels ved Forespørgsler til de bestaaende Centralstationer søgt oplyst, hvormeget den antagelig vil

koste leveret fra fremmed Værk paa Omformerstationens Primærskinner, og det synes derefter utvivlsomt, at det bliver billigst at købe Strømmen, saa at Udgiften til Anlæg af Elektricitetsværk kan spares.

Det aarlige Strømforbrug paa Drejestrømsskinnerne er kalkuleret til ca. 4 Millioner K. W. T., og den højeste Spids i Nettet til ca. 3800 K. W. Der paaregnes i Omformerstationen opstillet 3 Drejestrøms-Jævnstrøms-Motorgeneratorer hver paa 750 K. W., af hvilke den ene er Reserve, samt et Bufferbatteri, der i en Time maksimalt kan aflades med 960 Apm., og den dertil hørende Piranimaskine.

Efter de af Statsbanerne udarbejdede Køreplaner, der skal træde i Kraft samtidig med at Boulevardbanen aabnes for Driften, vil der til Befordring af Togene paa Søn- og Helligdage behøves 10 Lokomotiver, medens 2 holdes i Reserve og andre 2 forudsættes at være til Reparation, altsaa ialt 14 Lokomotiver. Af A. E. G. er forudsat anvendt elektriske Lokomotiver af Firmaets Type B + B, der vejer 50 t, og som angives at kunne fremføre en Togstamme paa 220 t samt et ikke arbejdende Lokomotiv med Tender paa 70 t (der efter det foran anførte repræsenterer en Forøgelse af Togvægten paa 175 t) med en Middelhastighed paa 30 km/Time og Accelerationen 0,21 m/sek.². Ved Igangsætningen paa Personbanegaarden og Østerbro Station, der ikke sker i Tunnel, kan Damplokomotiverne tage Del i Arbejdet.

Lokomotiverne bæres af to toakslede Drejestel, paa hvilke hver Aksel drives af en ventileret, indkapslet Seriemotor, og Drejestellets to Motorer er indbyrdes permanent forbundne i Serie, medens de to Drejestels Motorgrupper forbindes i Serie eller i Parallel efter Kørselshastigheden. Strømmen aftages ved to Sakseftagere, der ved Hjælp af Trykluft holdes mod Kontaktledningen, og denne bestaar over Hovedsporene af to Køretraade, hver 80 mm², medens der over Sidesporene, hvor der køres langsomt med serieforbundne Motorgrupper, kun er paaregnet enkelt Køretraad. Iøvrigt har Lokomotivet som sædvanligt en Førerplads i Midten, medens alle fornødne Apparater er anbragt i flade Kasser med skraa Dæksler for begge Ender af Lokomotivet.

Med de før Krigen gældende Priser er Anlægsudgiften, inkl. Maskinbygning, Lokomotivremise, Værkstedsudvidelse og Grunderhvervelse, anslaaet til 2 Millioner Kroner, og de aarlige Driftsudgifter til ca. 514 000 Kr., inkl. 5 pCt. til Forrentning og Amortisation af Anlægskapitalen.

Ifølge det ved Statsbanernes Foranstaltning i 1908 udarbejdede Projekt til elektrisk Drift af Boulevardbanen ved Hjælp af elektriske Lokomotiver skulde Anlægsudgiften kun udgøre ca. 600,000 Kr., eller mindre end en Trediedel af det Beløb, hvortil Kommissionen er kommen, men Aarsagen hertil er let at se. Med den Benyttelse af Boulevardbanens Spor, som den Gang paaregnedes, holdtes Nærtrafikken ad-

skilt fra Fjerntrafikken, og da Fjerntogene ikke standser ved Frederiksborggades Station, er det forudsat, at kun Nærtrafikogene fremføres af elektriske Lokomotiver, saa at det kun blev nødvendigt at indføre elektrisk Drift paa de to vestlige Spor. Af denne Grund har det altsaa kun været nødvendigt at skaffe Remiseplads paa Østerbro Station til Nærtrafikgenes Damplokomotiver, og dette maa altsaa have vist sig umuligt, saa at en Transport over Boulevardbanen af disse Maskiner som død Vægt ikke har været paakrævet. Endvidere er der som Driftsstrøm tænkt anvendt 3-faset Vekselstrøm med 2000 Volt Spænding, idet man har ment at kunne se bort fra de Ulemper, som de overordentlig store Belastningsvariationer vil medføre, og i Stedet for den forholdsvis kostbare Omformerstation har man da kunnet nøjes med et Par almindelige 3-fasede Transformatorer. Endelig maa der have været regnet med en betydelig mindre intensiv Køreplan end den nu foreliggende, idet der inkl. Reservehold og Værkstedreserve kun er paaregnet anskaffet tre elektriske Lokomotiver, og der foreligger ingen Redegørelse for, hvorledes den vanskelige Ombytning af Lokomotiverne paa Østerbro Station er tænkt udført.

Saaledes som Forholdene nu foreligger, vil det derfor være umuligt at gennemføre Elektrifikationen blot tilnærmelsesvis saa billigt som projekteret i 1908.

Den anden Del af den Opgave, der stilledes Kommissionen, var Undersøgelse af Spørgsmaalet om Elektrifikation af den københavnske Nærtrafik, og man foretog derfor først og fremmest en Undersøgelse af Folkemængden og Bebyggelsesforholdene i Københavns nordlige Nabokommuner, samt af Trafikken paa de paagældende Jernbane- og Sporvejslinier.

Antallet af faste Beboere i de 7 nærmeste nordlige Sogne udgjorde den 1. November 1913 ca. 46 000 Personer og var i de forudgaaende 12½ Aar bleven forøget med ca. 18 000 eller 65 pCt., men heraf falder rigtignok de 6000 alene paa Hellerup Sogn, der jo i de senere Aar er bleven købstadsmæssig bebygget. Uagtet denne stærke Tilvækst var der dog den Gang i Hellerup, Ordrup og Gentofte Sogne endnu kun bebygget ca. 22 pCt. af de Arealer, der egner sig til Bebyggelse, saa der er endnu Plads til mange Mennesker.

I Sommermaanederne forøges Folkemængden med 13 à 14 000 Landliggere eller med ca. 30 pCt. af den faste Befolkning.

Befolkningsintensiteten aftager selvfølgelig med Afstanden fra København, og det kan saaledes tilnærmelsesvis regnes, at der paa Klampenborgbanens Opland fandtes ca. 22 000 faste Beboere og ca. 3700 Sommerbeboere, paa Rungstedbanens Opland ca. 5500 faste og ca. 2800 midlertidige samt paa Holtebanens Opland henholdsvis ca. 18 000 og 7200.

Halvdelen af Beboerne i Klampenborgbanens Op-

land — nemlig over 11 000 — hører hjemme i Hellerup Sogn, der som bekendt har en aldeles fortrinlig Forbindelse med København, idet alle Nærtrafik og Kystbanens Lokaltog standser ved Hellerup Station, hvorhos Hellerup passerer af Sporvejslinierne 14 og 15 og berøres af Linierne 1 og 4. For Oplandets nordlige Del synes Forbindelsen med København heller ikke at være daarlig, idet den tilvebringes ved Hjælp af Klampenborg-, Rungsted- og de lokale Kystbanetog foruden af Sporvejslinierne 14 og 15, men Adgangen til Benyttelsen af Jernbanen vil for Ordrups Vedkommende selvfølgelig lettes betydeligt, naar der kan etableres Holdeplads ved Hyldegaardsvej.

Ugunstigere stillet er Holtebanens Opland og særlig Lyngby Sogn, der ikke som Gentofte Sogn passerer af nogen Sporvej og kun har Forbindelse med København ved de lokale Holtetog. Noget lignende gælder om Kystbanens Stationer, hvor Forbindelsen med København foregaar ved Hjælp af Rungstedtogene, men da denne Banes Opland er ret svagt bebygget og Banen, selv om Sommeren, kun har ringe Trafik, har Kommissionen foreslaaet, at Spørgsmaalet om dens Elektrifikation udsættes, indtil Bebyggelsen i dens Opland og Benyttelsen af Banen giver Anledning til paany at optage det.

(Fortsættes).

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

LØNKRAVET.

Tjenestemandsmøderne fortsættes.

Mødet i Koncertpalæet var Optakten til den Lønkampagne, som nu er i fuld Gang. Allerede Dagen efter Mødet modtog Centralorganisationerne Opfordring fra Afdelingerne om at fortsætte med Møder ude i Landet. Overalt var Tjenestemændene utaalmodige efter at høre Talerne, efter at være med i Demonstrationen for vort Krav,

I Odense, Aarhus, Esbjerg, Fredericia, Kjøge, Næstved, Nykøbing F., Aalborg og flere Steder har der været afholdt særdeles vellykkede Møder, hvor Talerne er blevne modtagne med stor Tilslutning, og hvor Forsamlingen har lovet sin Medvirkning til Sagens Løsning.

Det kan ikke nægtes, at disse Møder har en stor Betydning, ikke alene som Agitation blandt Tjenestemændene, thi hvor saa

mange kommer sammen og forener sig i et bestemt Krav, vil netop dette øve et stærkt og varende Indtryk paa Medlemmerne. Man faar Følelsen af, at vore Organisationer er ved at blive en Magt, som man i nogen Maade maa regne med. Men Møderne har ogsaa en vis politisk Betydning. Tænk en Gang hvad det vil sige, at i Odense, hvor der tilsyneladende ikke findes mange Tjenestemænd, var der samlet 500. I Esbjerg, der heller ikke er nogen udpræget Tjenestemandsbys, var der samlet 700. Disse Tal viser — særlig for os der ved, at Tjenestemændene almindeligvis ikke er nemme at faa ud til Møder — at Situationen er alvorlig, at Tjenestemændene nu ikke længere kan bære det store Tryk, Dyrtiden øver paa os, at de nu er enige om, at der for enhver Pris maa ske en Forbedring. Tallene i sig selv betyder noget. Paa Valgdagen vil disse Talstørrelser blive til endnu langt flere Stemmer, som kan lægges i Vægtskaalen til Fordel for vor Sag. —

Naar der har været 700 paa Mødet i Esbjerg, vil det langtfra sige at alle Tjenestemændene har været tilstede. Foruden de som var mødte, gik endnu flere hjemme i Tjeneste. Tager man nu i Betragtning, at ogsaa vore Hustruer har Stemmeret, saa kommer man uden Overdrivelse, for Esbjergs Vedkommende, op over 2000 Stemmer, et ganske anseeligt Tal som der maa regnes med. Vi tror derfor det kan være af nogen Betydning, at hver af os, foruden at være klar til at følge vor Organisation, ogsaa nøje følger Begivenhederne paa Rigsdagen; thi vel tilhører de fleste af os et politisk Parti hvis Parole vi ønsker at følge, men vi bør ogsaa huske, at det er de forskellige Partier der tilsammen danner Rigsdagen, og at det er Rigsdagen, som er vor Arbejdsgiver, det er den som hidtil alene har bestemt vore Lønninger. I Fremtiden burde det være anderledes. Vi maa ogsaa være berettigede til at tale med, om denne for os allervigtigste Sag.

Tjenestemændene spørger nu utaalmodige, hvad Resultat kan der ventes? Kan vi vente

at faa vort Krav gennemført i den Skikkelse, som det nu er forebragt? Vi kan her kun oplyse at Udvalget, som har behandlet Sagen, har henvendt sig til de forskellige Partiers Formænd, for at understrege vort Kravs Berettigelse.

Formanden for det konservative Folkeparti, Hr. Landstingsmand Piper, udtalte sig med stor Forstaaelse og særdeles imødekommende. Formanden for det socialdemokratiske Parti, Hr. Folketingsmand Stauning, udtalte sig ogsaa velvillig, han sagde: Socialdemokratiet er af Naturen velvillig stemt for en Forbedring af Tjenestemændenes Krav; men han gjorde tillige opmærksom paa de mange og store Krav, der stadig stilles til Statskassen.

Formanden for det radikale Parti, Hr. Folketingsmand Poulsen, var ikke enig med os i Andragendets Form, han ønskede Loven om Dyrtdishjælpen fornyet, men var villig til at forbedre denne; han mente ikke at kunne gaa med til et Lønningstillæg paa nærværende Tidspunkt.

Formanden for Venstrepartiet, Hr. Folketingsmand J. C. Christensen, sagde: „Det har altid været Venstres Princip, at Tjenestemændene skal lønnes godt og yde godt Arbejde“. men kunde iøvrigt ikke, forinden Regeringens Forslag forelaa, udtale sig nærmere.

Vi maa nu fortsætte vor Agitation og afvente Regeringens Forslag og haabe, at man vil forstaa, at det ikke er det blotte Mundsvejr, naar Personalet bestemt kræver Løntillæg i Stedet for Understøttelse.



FRA TJENESTETIDSUDVALGET.

(Fyrrensning og Kullempning ved Gb. Depot.)

For ca. 3 Uger siden blev Lokomotivpersonalet — i Særdeleshed Lokomotivfyrbøderne — ved Ankomsten til Rensekasserne paa Gb. glædelig overraskede ved at faa Besked paa, efter endt Vand- og Kulforsyning, at køre Maskinen i Hus, da Depotet selv agtede at foretage Fyrrensningen.

At Lokomotivfyrbøderne blev fritaget for dette ubehagelige Arbejde, navnlig efter en anstrengende Tur, maatte sikkert have en særlig Aarsag.

Vi mente da, gennem vore Repræsentanter i det nedsatte Tjenestetidsudvalg, at kunne faa noget nærmere at vide herom, hvorfor vi henvendte os til d'Hrr. Mortensen og Lillie, der ogsaa beredvillig gav os de ønskede Oplysninger.

Under Forhandlingerne i Udvalget blev Opmærksomheden hurtigt henvendt paa de store Eftersynstider, der, navnlig for de større Maskintyper, virkede ret dominerende i Forhold til den Tid, der medgik til Kørslen.

Da de af vore Repræsentanter anførte Tider imidlertid maatte anses for meget rimelige, for virkelig at medgaa til Forberedelses- og Afslutningstjenesten hæftede Udvalget sin Opmærksomhed paa de enkelte Arbejder der henhører herunder og fandt da, at Kullempning og Fyrrensning var Arbejde, der tog en Del Tid, men meget godt kunne skydes ud fra Lokomotivfyrbødernes Tjeneste, og derved bringe Før- og Efter-tjenestetiden ned.

Efter flere lange og til sine Tider haarde Forhandlinger med Udvalgets Formand om disse Spørgsmaal, tog Formanden resolut til Jylland, for ved Selvsyn at overbevise sig om, at Fyrrensning i Remiserne kunne lade sig gøre, uden at medføre Støvplage for det i Remisen tjenestegørende Personale. — (Fyrrensning har som bekendt gennem mange Aar fundet Sted i Remiserne i Jylland.) Det fortjener da at anføres, at Formanden — som Maskinbestyrer i 1ste Kreds — med ligesaa stor Resolutthed besluttede *forsøgsvis* at lade Depotet udføre de Arbejder, som Udvalget ansaa for ønskeligt og praktisk, for at bringe Eftersynstiderne ned. — Det maa dog bemærkes, at Kullempning kun finder Sted paa de større Maskintyper — Lokomotiver med 3-akslede Tendere.

Arbejdet, der ledes paa Gb. af en fung. Lokomotivformand, Lokomotivf. N. P. Jørgensen, synes at være sat godt i System

og virker meget tilfredsstillende paa dette Landets største Depot, og den Støvplage, man befrygtede vilde virke generende, er egentlig ikke tilstede.

D'Hrr. Mortensen og Lillie sluttede endelig med at meddele, at Formanden for Udvalget kunne glæde Personalet, der kommer til Gb. Depot, med, at hans gentagne og alvorlige Henstillinger om forbedrede Sporforhold ved Remiserne nu var blevne taget til Følge, idet der var stillet et Beløb paa 14 000 Kr. til Raadighed, for at de fornødne og praktiske Sporomlægninger kunne finde Sted.

Naar dette er udført, og Fyrrensningen finder Sted i Remiserne ved Depotets Foranstaltning, kan Personalet glæde sig til at komme hurtigt i Hus efter mangan en lang og anstrengende Tjeneste.

Man har saaledes mere at glæde sig til, men vi mener dog at have bemærket, at det nu, efter at Rensning af Fyr finder Sted i Remisen, altid er let at komme til ved saavel Rensekasser som Kulkran, naar lige undtages de Tider, der henstaa Vogne til Paalæsning fra Skidtkasserne. Det er jo meget glædeligt, at den ene gode Foranstaltning — Fyrrensning — har aflastet Sporene saaledes, at det nu gaar forholdsvis let med at komme i Hus. Vi vil da haabe, at den Forandring i Sporanlægget, der skal ske, vil skabe ideelle Tilstande, og vi finder Anledning til at sige Maskinbestyreren Tak for sine Anstrengelser i saa Henseende.

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

ET FREMSKRIDT.

Den nu trufne Ordning af Fyrrensning i Remisen paa Gb. er et Fremskridt, som hele Lokomotivpersonalet paa Sjælland—Falster vil være Maskinbestyreren i 1. Kreds taknemlig for, idet man forudsætter, naar det gennemføres paa Danmarks største

Depot, vil det snarest følge efter paa de mindre, selv om der ravnekrogsagtigt strittes imod Fremskridt.

Hermed er den Særstilling, Sjælland—Falster havde overfor Jylland—Fyn, hvor Rensning af Fyr alt i mange Aar er foretaget i Remisen, ophævet. —

Dette Fremskridt betyder ikke alene en betydelig Lettelse af Lokfyrb. Arbejde, men vil sikkert ogsaa vise sig økonomisk, idet man, i Særdeleshed med det nu anvendte Brændsel, vanskelig kan have helt udbændt Fyr ved Ankomst til Rensestederne, men Maskinen kan nu, under saadanne Forhold henstaa en kortere Tid i Remisen og udnytte den ikke udbændte Ild, forinden Rensningen finder Sted.

Ligeledes vil Kontoen „utætte Rør“ synke betydeligt, thi det er en Kendsgerning, at en Kedel med svage Rør daarlig taalet Rensning ude en Vinterdag, naar Vinden svøber stærkt, og det under Rensningen er nødvendigt, for i det hele taget at kunne udføre denne, at have Blæseren en Del til, og dette bevirker at en ikke ringe Mængde kold Luft suges ind gennem Rørene, disse begynder da straks at „sive“, og holder sig da som Regel utætte, indtil Maskinen atter har kraftigt klart Fyr, med andre Ord, i Almindelighed indtil næste Togtjeneste.

Det er nu kun at ønske, at denne Foranstaltning snarest føres ud i Livet paa øvrige sjælland-falsterske Depoter, idet man forventer samme Imødekommenhed overfor disse. —

Jeg skal med det samme tillade mig at slaa til Lyd for en anden Reform, nemlig Brændslets Ituslagning (Kul eller Bri-ketter) i Kulgaardene. Det er jo en bekendt Sag at Brændslet skal være ituslaaet fra Kulgaardene; men naar man modtager Bri-ketter, som oprindeligt vejer 11 kg. og disse kun knækkes 1 a 2 Gange, saa hvert Stykke vejer mindst 3 ½ kg., er dette en Parodi paa at slaa Brændsel itu.

Da der haves Ordre for, at Brændselet skal „sønderdeles“ i Kulgaarden, bør det paases at dette udføres, men det synes som om de forskellige Depotforstandere

ikke interesserer sig for denne Ordres Efterlevelse.

Naar Brændslet fra Kulgaardene er i en saadan Tilstand, at det kan benyttes uden yderligere Behandling med Hammer, vil det kunne forventes, at det kan vandes igennem med varmt Vand, saaledes at den værste Støvplage fra Briketterne undgaas og hermed mange af de *Hud- og Øjenbetændelser*, som Lokomotivpersonalet nu lider under, ligeledes undgaas.

Under Fremførelse af større Tog under ugunstige Vejrforhold, er det af største Betydning, at den store Mængde af Brændsel er i Orden, da der ikke kan blive Tid til baade at „lempe frem“ og slaa itu, uden at Fyret og dermed god Togfremførelse lider derved.

Til Slut skal jeg kun paapege, at Arbejdet ved at sønderdele Brændslet i Kulgaarden, kun er en Brøkdæl mod det Arbejde det koster, at grave de enkelte Stykker ud af Tenderbeholdningen, behandle og blande dem der, hvilket under fortsat Kørsel i Mørke er saa godt som udelukket selv med en aldrig saa god Villie.

Zero.

Naar Forhandlingerne om Tjenestetidsspørgsmaalet er afsluttet — forhaabentlig om kort Tid — er det givet, at de samme Foranstaltninger, der nu *forsøgsvis* er indført ved Gb. Depot, ogsaa kommer til at gælde alle andre Depoter.

Red.



FREMSKUDTE SIGNALER.

Ved anden Behandling af Finansloven er der fremsat Forslag om Tilvejebringelse af fremskudte Signaler paa Strækningen Nyborg—Strib.

Hermed synes man at være inde paa den Vej, Organisationen gennem mange Aar har ønsket at Administrationen skulde gaa. — I August Maaned 1912 indsendtes et Andragende herom, paa hvilket der alle-

rede i November Maaned samme Aar forelaa Svar, der gik ud paa, „at en almindelig Gennemførelse af denne Foranstaltning vil medføre saa store Udgifter i Anlæg og Drift, at den allerede af den Grund ikke i mange Aar vil være mulig.“ —

Vi skal efter Rigsdagstidende citere Motiverne til Forslaget:

„Efter at det 2. Spor paa Strækningen Nyborg—Strib er taget i Brug, har denne Banes Signalordning været Genstand for nærmere Overvejelse med det Resultat, at man maa anse det for særdeles ønskeligt, at Strækningens samtlige Stationer forsynes med fremskudte Signaler, 3: lave, enarmede Mastesignaler, der virker som Advarselssignaler, idet de er satte i Afhængighed af og anbragte saaledes foran Hovedsignalerne, at de er synlige i Bremseafstand fra disse.

Navnlig af Hensyn til Stationernes nære indbyrdes Beliggenhed og den intensive Toggang paa den omhandlede Banelinie vil en saadan Signalordning betyde en væsentlig Fordel.

Tilvejebringelsen af de nævnte Signaler vil derhos yderligere bevirke, at der kan skaffes en betryggende Erstatning for den almindelige Knaldsignalordning, der for den paagældende Banestrækningens Vedkommende som Følge af den i Forbindelse med Dobbeltsporanlægget foretagne Nedlægning af en stor Del af de tidligere bevogtede Overkørsler maa anses for særlig vanskelig.

Man har tidligere næret nogen Betænkelighed ved at undlade Knaldsignaludlægningen paa de Steder, hvor der findes fremskudte Signaler anbragt i tilstrækkelig Afstand, men efter at der ved Fremkomsten af Blinklyssignaler er tilvejebragt et optisk Signal, der formaar at paatvinge sig Personalets Opmærksomhed lige saa stærkt som det akustiske Knaldsignal, maa man anse det for hensigtsmæssigt, at Forholdene ordnes saaledes, at der overalt paa de fynske Stationer anbringes fremskudte Signaler, forsynede med Blinklys, og at Knaldsignaludlægningen foran Stationerne derefter bortfalder.

Udgifterne til de omhandlede Foranstaltninger kan anslaaes til ialt 75 000 Kr., nemlig 61 000 Kr. til Anbringelse af de fremskudte Signaler og 14 000 Kr. til Tilvejebringelse af Blinklys, idet Opmærksomheden samtidig maa henledes paa, at Gennemførelsen af en sædvanlig Knaldsignalordning vilde medføre en Anlægsudgift af ca. 16 000 Kr.“

Man vil af Forslaget se, at Administrationen nu ikke viger tilbage for de store Udgifter, der i Henhold til Administrationens Svar i 1912, var en væsentlig Hindring for Gennemførelsen af vort Ønske. — Vi har kun Anledning til at hilse denne

Foranstaltning med Glæde, ligesom vi føler os overbeviste om, at Resultaterne af Indførelsen af de fremskudte Signaler paa Fyen — større Sikkerhed, præcis Kørsel under alle Vejrforhold — vil være en medvirkende Aarsag til, at Gennemførelsen for de øvrige af Statsbanernes Strækninger snart vil følge efter. —

Vi har i Anledning af denne Sag modtaget følgende:

„Hvor det glædede mig at læse om de fremskudte Signaler og Blinklys, som søges bragt i Anvendelse paa Strækningen Nyborg—Strib, men desværre vil der hengaa lang Tid inden dette Arbejde bliver fuldført og endnu længere Tid inden denne gode Foranstaltning kan blive gennemført paa hele Jernbanenættet.

Da det saaledes erkendes, at her er et Led i Bestræbelserne for Publikums Sikkerhed, som det er værd at ofre Tusinder af Kroner paa, vilde jeg gerne slaa til Lyd for en hurtig Anbringelse af Bremsemærker foran Stationer og Blokposter, som midlertidig Foranstaltning, indtil fremskudte Signaler og Blinklys kan gennemføres. Forsøgenes Tid turde have varet længe nok, og Udgiften, ja den er det vist ikke værd at tale om. Den nuværende Parodi paa et Signal (den lille Pind paa Telegrafpælen), burde snarest muligt havne i Jernbanemusæet, naar det, som mange Steder, er anbragt paa venstre Side af en dobbeltsporet Bane, er det som bekendt ikke til at opdage i taaget Vejr, undertiden heller ikke, naar man har det paa højre Side, saa det turde være undskyldeligt, om en Lokomotivfører, trods al Agtpaagivenhed, kom til at køre forbi et Signal, derfor: et tydeligt Bremsemærke og snarest muligt!“

K.



40 AARS JUBILÆUM.



Knud Petersen.

Den 8. Februar fejrede Lokomotivfører Knud Petersen 40 Aarsdagen for sin Ansættelse ved Banerne.

Knud Petersen begyndte sin Løbebane ved Grenaa-Randersbanen 8. Febr. 1876, blev forflyttet til Ribe 1882, hvor han siden har gjort Tjeneste. K. P. fremmedes til Lokomotivfører 1886.

Knud Petersen har gennem Aarene erhvervet sig mange Venner, blandt saavel Lokomotivmænd som øvrige Medansatte, ved sin stillfærdige, jævne og rolige Omgangsform, hvorfor han ogsaa modtog mange Lykønskninger paa Festdagen.

Lokomotivfører Severin Pedersen fejrede den 13. ds. 40 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

S. P. ansattes 13. Febr. 1876 i Frederikshavn som Fyrbøderlærling, indtil han 1. April 1878 ansattes som Lokomotivfyrbøder, stadig med Station i Frederikshavn. Den 1. September 1886 blev Severin Pedersen forfremmet til Lokomotivfører og samtidig forflyttet til Ribe. Ved Oprykning i de daværende Lønningsklasser, fra 4de til 3die Lønningsklasse, blev Pedersen forflyttet til Kjøbenhavn 1. April 1894, hvor han siden har gjort Tjeneste.

Saa godt som hele den Tid Pedersen har gjort

Glem ikke at sende nødvendige Meddelelser til Hovedbestyrelsen og Bladet

Tjeneste i København, har han kørt i Iltogeturene, og er som Følge heraf meget godt kendt paa Sjælland.

Alle Lokomotivmænd paa Sjælland kender Severin Pedersen, og hans Navn har en god Klang; thi han har vundet sig mange Venner blandt Personalet ved sin djærve, joviale og brave Optræden. — —



Severin Pedersen.

Severin Pedersen er for Tiden sygemeldt, han har gennemgaaet en meget alvorlig Sygdom, saa han er forhindret i at vise sig i Remisen; men derfor glemtes han ikke paa sin Jubilæumsdag, hvad de mange Lykønskninger, der strømmede ind i hans Hjem, var et talende Bevis for. Til de mange Lykønskninger vil vi gerne føje vor, med Tak for godt Kammeratskab forbundet med Haabet om, at vi snart maa se Severin Pedersen i de aktive Lokomotivmænds Rækker igen.

Severin Pedersen beder os bringe alle de Lokomotivmænd, der paa forskellig Maade har vist ham Opmærksomhed, under hans lange Sygeleje, hans hjerteligste Tak.

Det var med inderlig Glæde han saa, at man stadig huskede ham.



Til Afdelingerne.

Forslag der ønskes behandlede paa Delegeretmødet eller Kredsgeneralforsamlingerne maa være indsendt til Hovedbestyrelsens henholdsvis Kredsenes Formænd senest 1. Marts.



VALG AF DELEGEREDE.

Til de forestaaende Kredsgeneralforsamlinger og Delegeretmødet vælger Afdelingerne følgende Antal Delegerede:

Kjøbenhavn G. Afd. Nr. 1 og 2 tils.	250 Medl.	12 Del.
— H.	— 3 - 4	— 55 — 4 —
— Ø.	— 5 - 6	— 52 — 4 —
Helsingør	— 7 - 8	— 28 — 2 —
Roskilde	— 9 - 10	— 34 — 2 —
Gedser	— 11 - 12	— 31 — 2 —
Kallundborg	— 13 - 14	— 25 — 2 —
Slagelse	— 15 - 16	— 48 — 4 —
Korsør	— 17 - 18	— 57 — 4 —
Nyborg	— 19 - 20	— 106 — 4 —
Fredericia	— 21 - 22	— 88 — 4 —
Esbjerg	— 23 - 24	— 80 — 4 —
Thisted	— 25 - 26	— 15 — 2 —
Struer	— 27 - 28	— 99 — 4 —
Viborg	— 29 - 30	— 52 — 4 —
Frederikshavn	— 31 - 32	— 25 — 2 —
Aalborg	— 33 - 34	— 38 — 2 —
Randers	— 35 - 36	— 20 — 2 —
Aarhus	— 37 - 38	— 174 — 8 —
Skanderborg	— 39 - 40	— 38 — 2 —
Vamdrup	— 41 - 42	— 15 — 2 —
Brande	— 43 - 44	— 20 — 2 —
Langaa	— 45 - 46	— 17 — 2 —

Ialt 1367 Medl. 80 Del.

Der vælges lige mange fra Lokfører- som Lokfb. Afdelingerne. Af Hensyn til Permission til de Delegerede, maa Afdelingsformændene senest den 15. Marts tilstille Sekretæren Meddelelse om hvilke Medlemmer der er valgt, forsaavidt Meddelelse herom ikke allerede er modtaget.

MAN LÆSER

ofte i Lokomotiv Tidende: „Besøg din Afdelings Møder naar du er fri.“ Ord som beviser, at det er saa som saa med Tilslutning til Afdelingsmøderne. I den Anledning tillader jeg mig at sige til d'Hrr. Medlemmer: „Hvor vil du forlange, at din Afdelingsbestyrelse skal være interesseret og optaget af sit Arbejde og sine Pligter; Pligter som for det meste bestaar i at høre paa Utilfredse, at tage mod knubbede Ord af saavel Overordnede som af Medlemmerne i Anledning af opstaaede Divergenser. Var det ikke det mindste du kunde yde, at du mødte, naar Afdelingsbestyrelsen vel højst 4 Gange om Aaret indvarslede til Møde, selv om du i den Anledning skal ofre 8 a 10 Timer om Aaret af din Frihed paa Afdelingsbestyrelsens Alter, tænk paa hvor mange Timer den maa ofre af sin.

Maatte disse Linier Landet over bevirke en større Tilslutning, var Hensigten naaet.

L. Christiansen.

Boulevardbaneanlægene.

Fredag d. 18. Februar, er det tilstaaet os Tilladelse til at bese Boulevardanlægene.

Man tilraader ikke at være for godt paaklædt. Mødested udenfor den nye Hovedbanegaard Kl. 1. Em. præcis.

Man bedes møde talrigt.

BESØGSUDVALGET.

Sikkerhedskommissionen.

Ministeren for offentlige Arbejder har udnævnt Maskindirektør A. Floor til Medlem af Statsbanernes Sikkerhedskommission i Stedet for afdøde Ingeniør I. B. Bruun.

Hjertelig Tak!

Min hjerteligste Tak til Alle, der viste mig Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum og en særlig Tak til Afd. 19 og 20, for det smukke Guldhuur med Kæde, jeg fik overrakt paa Jubilæumsdagen.

Aug. Larsen.

Lokf. Ng.



MEDDELELSER FRA AFD.

Kallundborg Lokomotivfyrbøder Afd.

afholdt den 15. Jan. sin aarlige Generalforsamling. Beretning og Regnskab godkendtes enstemmigt. Af Bestyrelsen afgik efter Tur Kassereren, P. Bungaard og Repræsentant E. Kuhn, som begge genvalgtes Til Revisorer valgtes C. Uhrskov og J. Petersen, og til Revisorsuppleant E. Sivertsen. Under „Eventuelt“ drøftedes forskellige Spørgsmaal af lokal Natur, bl. a. bevilgedes 15 Kr. til Skolebørns Bospisning.

P. A. V.

M. Johansen,
Formand.

Brande Lokomotivfører Afdeling.

Bestyrelsen kom, ifølge den af os foretagne skriftlige Afstemning, til at bestaa af følgende:

S. Larsen Formand og Delegeret, R. H. Rasmussen Kasserer, P. E. Nielsen Sekretær, N. P. Nielsen og K. M. Jensen Revisorer, A. L. Holman, Suppleant.

P. E. Nielsen,
Sekretær.

Thisted Lokfører Afd.

Thisted Lokfører Afd. afholdt Generalforsamling Mandag den 24. Jan. 1916. Til Bestyrelse blev valgt: Formand: Schilling, Kasserer: Gehlsen, Repræsentant: H. Christensen, Revisorer: Lokf. L. Hansen og Chr. Kaa. Til Delegeret valgtes Lokf. Schilling.

Aalborg Afd.

Ved Generalforsamlingen i Aalborg Afdeling den 20. Januar valgtes til Bestyrelse: Formand Lokf. Wendelboe, Kasserer Lokf. Hougaard, Repræsentant Lokf. J. Jensen, Suppleant Lokf. Steffensen. Til Delegeret valgtes Lokf. Wendelboe, Suppleant Lokf. Hougaard.

P. N. Wendelboe.

Paa den den 1. Februar afholdte Generalforsamling vedtoges det at udvide Bestyrelsen med 2 til 5 Medlemmer. Ved Urafstemning genvalgtes M. P. Røgilds, Formand, V. Heftholm, Kasserer, V. Rasmussen, Repræsentant, og nyvalgtes E. Lennø og A. Haarboe.

Røgilds.

Nyborg Lokfører Afd.

Ved Lokf. Generalforsamling i Ng. den 26. Jan. 1916 valgtes til Bestyrelse Lokf. H. M. Petersen Genvalg til Formand, Lokf. Iversen Genvalg til Kasserer, Lokf. Voigt Genvalg til Repræsentant, til Revisorer valgtes Lokf. C. F. Petersen og Lokf. E. Larsen.

H. M. Petersen,

p. 1. Afd. Formand.

Struer Lokomotivfyrbøder Afd.

afholdt den 5. Febr. 1916 Generalforsamling. Den nyvalgte Bestyrelse bestaar af O. G. Olsen, Formand. Krag, Kasserer, H. Jørgensen, Sekretær, C. K. Kristensen og Mortensen, Repræsentanter, Revisorer Kristiansen og Olsen. Delegerede: O. G. Olsen, H. Jørgensen, Suppleant Krag.

H. Jørgensen.

Esbjerg Lokfører Afd.

Følgende Bestyrelse valgtes paa Generalforsamlingen ^{24/1} 16:

Formand: Tang Petersen, Kasserer: Harder Petersen, Repræsentanter: Chr. Christensen og Th. Larsen, Revisorer: M. Nielsen og N. P. Nielsen.

Frederikshavn Lokfører Afd.

Følgende Bestyrelse valgtes paa Generalforsamlingen ^{26/1} 16:

Formand: J. Beck, Kasserer: S. A. Sørensen, Repræsentant: C. Mauritzen, Revisorer: A. M. Petersen og C. Beich.

Vamdrup Lokfyrb. Afd.

Vamdrup Afdeling Nr. 42 afholdt 27. Jan. sin aarlige Generalforsamling. Regnskabet blev godkendt og til Bestyrelsen genvalgtes H. J. Fournaise, L. P. Bramsen og J. M. Jensen, sidstnævnte Kasserer. N. A. West og A. Hansen genvalgtes som Revisorer. Til Suppleanter valgtes N. M. Eriksen, og A. C. Madsen. Til at varetage Lokomotivfyrbødernes Interesser

i 48. Tur ved eventuelle Turomlægninger, genvalgte Eriksen og Jensen. Som sidste Punkt paa Dagsordenen var opført „Kassen deles“. Det vakte stor Munterhed da Kassereren præsenterede Kassens Indhold, der bestod af Cigarer, som fordeltes mellem de tilstedeværende. Senere paa Aftenen var en Tyveknægt saa elskværdig at hugge Restbeholdningen af Kassen.

Fournaise.

Slagelse Lokfyrb. Afd.

afholdt sin aarlige Generalforsamling Mandag den 31. Januar 1916.

Dagsorden: 1. Beretning fra Formanden. 2. Regnskabet. 3. Brug af Afd. Midler. 4. Valg af Bestyrelse: a. Formand, b. Kasserer, c. Repræsentanter. 5. Revisor og Suppleant. 6. Eventuelt.

Valgt til Formand blev P. A. Jensen, Kasserer J. Petersen, Repræsentanter blev C. Sørensen og H. P. Rasmussen.

Det vedtoges at afholde en selskabelig Sammenkomst for Afdelingens Midler.

C. Sørensen.

Nyborg Lokfyrb. Afd.

Tirsdag den 1. Februar afholdt Nyborg Lokfb. Afdeling (20) sin aarlige Generalforsamling med følgende Dagsorden: 1. Forhandlingsprotokollen. 2. Beretning om Virksomheden. 3. Regnskabets Fremlæggelse. 4. Valg af Afdelingsbestyrelse samt Revisorer. 5. Valg af Delegerede til Hovedgeneralforsamlingen. 6. Valg af 3 Festudvalgsmedlemmer. 7. Valg af Kørselsfordelingsudvalg, 1 af hver Tur. 8. Eventuelt.

Punkt 1, 2 og 3 godkendtes. Til Formand valgtes A. P. Andersen, til Kasserer A. Storm og som Repræsentant H. C. Hansen, alle Genvalg. Til Revisorer valgtes P. Petersen, N. H. Jacobsen, Suppleant C. Larsen. Til Delegerede valgtes A. P. Andersen og A. Storm. Til Festudvalgsmedlemmer genvalgtes P. Petersen og P. Mortensen, nyvalgt blev N. H. Jacobsen. For 41 Tur valgtes A. P. Andersen, Suppleant H. C. Hansen, for 42 Tur C. Larsen, Suppleant J. Rasmussen, og for 43 Tur K. M. Petersen. Suppleant P. Petersen. Under Eventuelt behandledes forskellige Forslag.

A. P. Andersen.

Adressefortegnelse:

Hoved- og Kredsbestyrelse:

Formand: Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg.
Hovedkasserer: Chr. Larsen, Vesterbrogade 128^a, Kjøbenhavn V.
Sekretær: C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a². — B. Telf. Vester 2895 v.

Lokfører Kredsens Formand: M. Mortensen, Rosenvænget, Esbjerg
Lokfyrb. Kredsens Formand: Rich. Lillie, Classensgade 49^a, Kjøbenhavn Ø. Telefon Øbro 3219 x.
Lokfører Kredsens Kasserer: H. Kann, Dybbølgsgade 26^a, — B.
Lokfyrb. Kredsens Kasserer: Alf. Olsen, „Siesta“, Solvej, Helsingør.

TIL MEDLEMSLISTEN.

Indmeldt: Lokf. K. C. Bømter, Aarhus.

Udmeldt: Lokf. F. Arum, Nyborg.

Overgaaet fra D. S. og M. F. —

Lokf. asp. C. Petersen. A. I. F. Sandberg. A. K. Kleis.
 C. L. Preisler. K. F. Hansen. A. H. Lund. E. F. O. Frederiksen Kh. Gb. V. Hansen Gedser.

Bladet afleveret til Postvæsenet den 17. Februar.



Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

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

J. C. Andreasen & Søn's Skræderforretning, Frederiksborggade 29
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: Biscemad. - - Musik hver Aften.

Laurits Olsen