



[16. AARGANG NR. 5

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

3. Marts 1916

## HVILKEN VARME FINDES PAA FØRERPLADSEN ?

Fra Tysk ved Otto Bendixen.

**V**i gengiver følgende fra „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“, 1914, S. 1270:

Paa Grund af Meddelelser i „Österreichischen Eisenbahnzeitung“ fra 1. Aug. 1914 blev der foretaget nøjagtige Undersøgelser angaaende den største Varme, der forekommer paa Førerpladsen. Herved viste flere Maalinger paa stillestaaende og kørende Lokomotiver, at Temperaturen paa de Steder af Lokomotivets Førerplads, hvor Lokomotivpersonalet maa opholde sig under Arbejdet med dets Pasning, beløb sig til højest 40—45° C ved en udvendig Temperatur af ca. 25° C. Paa enkelte Steder af Førerpladsen f. Eks. ved Armaturstutsene og umiddelbart over Kedlen under Taget er Temperaturen naturligvis betydelig højere, dog kommer denne Kendsgerning ikke i Betragtning ved Bedømmelsen af de Temperaturer, for hvilket Personalet er udsat. Det bliver særligt fremhævet, at de oven anførte Tal er fastslaaet ved Lokomotivtyper, hvor Forholdene maa betragtes som mest ugunstige. Ved andre Lokomotivtyper beløb de maalte Temperaturer med en noget mindre udvendig Temperatur sig kun

til 30—35° C. Selv om ogsaa saadanne Temperaturer endnu er udholdelige, saa er dog deres Formindskelse ønskelig. Der bliver da ogsaa gennem mange Ændringer og Forbedringer stadig forsøgt at skabe gunstigere Forhold. Navnlige søger man at bortlede den varme og daarlige Luft fra Lokomotivets Førerhus. Som Eksempel herpaa maa nævnes det i den nyere Tid hyppigt anvendte Dobbelttag med tilsvarende Luftkanaler. (Lok. Tid. Nr. 19, S. 303, 1911).

Saa vidt ovennævnte Kilde.

I Tilslutning hertil meddeles følgende i „Hanomag-Nachrichten“ Hefte 4, 1915.

Ved Konstruktionen af Førerhuset maa der tages Hensyn til to specielle Hovedpunkter:

- 1) om Sommeren beskytte Lokomotivpersonalet for stor Varme
- 2) om Vinteren værne dem mod stor Kulde.

Den preussiske Statsbanedirektion har med Henblik paa begge disse modstridende Krav specielt taget sig af Førerhusets Konstruktion. Først og fremmest er der, som ovennævnt, opnaaet en god Ventilation gennem Anvendelsen af Dobbelttaget. Men nu ved enhver, der har prøvet at køre paa Lokomotivet paa en Strækning, som hovedsagelig gaar fra Syd til Nord, hvor ubehagelig den paa Ryg og Nakke bestandigt brændende Sol er ved saadanne Kørsler.



De preussiske Statsbaner har allerede for flere Aar siden bestandig forlænget Bagenden af Førerhuset, saaledes at det nu allerede rager 1020 mm udover den bageste Kant af Sidevæggen. Fig. 1 viser tydeligt, hvor godt et saadant Tag beskytter, (Ang. dette Lokomotiv se Lok. Tid. Nr. 7 og 8, 1915).

Mod det kolde Klima er der i 90erne hyppigt blevet bygget Bagvægge i Førerhuset til Beskyttelse af Lokomotivpersonalets Ryg, men som dog lader saa megen Plads aaben i Midten, at det er muligt at betjene Fyret. Disse Bagvægge har i Almindelighed ikke vist sig hensigtsmæssige,

navnlig paa Tenderlokomotiver (se Lok. Tid. Nr. 13 og 14, 1914), stor Vægt paa Jalousier for Vinduerne, der med Sikkerhed værner mod de stærke Regnskyl. Med Hensyn til de omtrent lukkede Førerhuse henvises til de af Hanomag leverede Lokomotiver til Assam—Bengal Banen og Jodhpur-Bikaner Banen i Ostindien.

Lokomotivfabriken i Hannover har velvilligst tilstillet os nogle Clichéer, som illustrerer disse Lokomotiver, og efter et medfølgende Eksemplar af „Hanomag-Nachrichten“, Hefte 5, 1914, skal vi i det følgende i Korthed beskrive disse Maskiner, der specielt er bygget til at gøre Tjeneste i Tro-

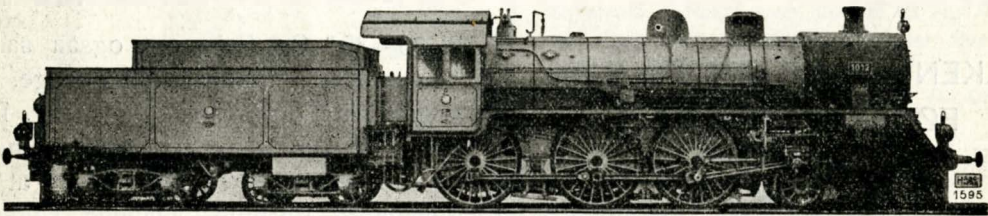


Fig. 1. De preussiske Statsbaners 2-C 4 Cyl. Compound 11togslokomotiv, Litra S<sub>10</sub>  
Bygget af Hanomag.

fordi de om Sommeren ikke tillader en tilstrækkelig Ventilation til Førerhuset. I Preussen er man som Følge heraf gaaet fuldstændig bort fra dem. I Stedet for har man mellem Lokomotiv og Tender indrettet halvhøje Døre, som forneden er forsynet med en Gummi- eller Sejldugsstrimmel, saaledes at det ubehagelige kolde Træk forneden ved Fødderne bliver undgaaet. For det tyske Klima synes denne Udførelse at yde en tilstrækkelig Beskyttelse mod Vinteren, uden tillige at hindre en fornøden Ventilation om Sommeren.

I de nordlige Lande, f. Eks. Norge og Sverrig, har man ogsaa hyppigt forsynet Forenden af Tenderen med en Førerhusvæg og et fremad rettet Tag, saa at Personalet arbejder i et temmelig lukket Rum.

Men denne Konstruktion har ogsaa vist sig meget hensigtsmæssig for tropiske og tropelignende Lande, fordi den beskytter Lokomotivpersonalet godt saavel mod den stærke Solvarme som ogsaa mod den heftige Troperegn. Paa Java lægger man

perne, og er i Besiddelse af visse interessante Enkeltheder.

I Ostindien begyndte Jernbanebygningen i Aaret 1850. Det rullende Materiel blev næsten udelukkende fremstillet i England, saaledes som det ikke kunde ventes anderledes til Englands Kronkoloni. Kun i Aarene 1867 og 1869 gik 10 Lokomotiver fra Schweiz og 20 fra Tyskland til Ostindien, alle til East-India Banen. Bortset fra maa ske af en eller anden leveret lille Arbejds- eller Industrilokomotiv, var disse 20 Maskiner indtil Slutningen af forrige Aarhundrede de eneste tyske Lokomotiver i Ostindien. I Aarene 1901 og 1902 opstod dog pludselig i Indien stor Efterspørgsel efter rullende Materiel, saa at de engelske Fabriker ikke var i Stand til at opfylde de indiske Krav. Som første Firma modtog Hanomag i Oktober 1910 en Bestilling paa 40 bredsporede C Godstogslokomotiver til East-India Banen og 10 1-C Godstogslokomotiver for 1 Meter Spor til Assam—Bengal Banen. Det førstnævnte Antal blev

snart forhøjet til 44, da i Mellemtiden 4 Lokomotiver, der var udskibet i England, var gaaet under. C Lokomotiverne til East-India Banen blev fuldstændig bygget efter foreliggende engelske Tegninger, hvorefter et engelsk Firma kort forinden havde leveret 58 Maskiner.

Lokomotivernes Konstruktion var efter den bekendte engelske Udførelse med indvendige Cylindre og lang Hjulstand. Disses Diam. er 1549 mm og Sporvidden 1676 mm.

Plads maatte de bygges meget flade. Midterafstanden mellem Gliderstængerne er kun 133 mm, Styringen er Stephensens, og Afstanden mellem Kulissemidterne er saaledes kun 178 mm. Hele Anordningen er derfor, trods den store Sporvidde, meget sammentrængt.

Aksellagerne bestaar fuldstændig af Bronze. Smøringen sker paa en Maade, der først senere er bleven indført i Tyskland, idet den foregaar fra Smørekopper anbragte

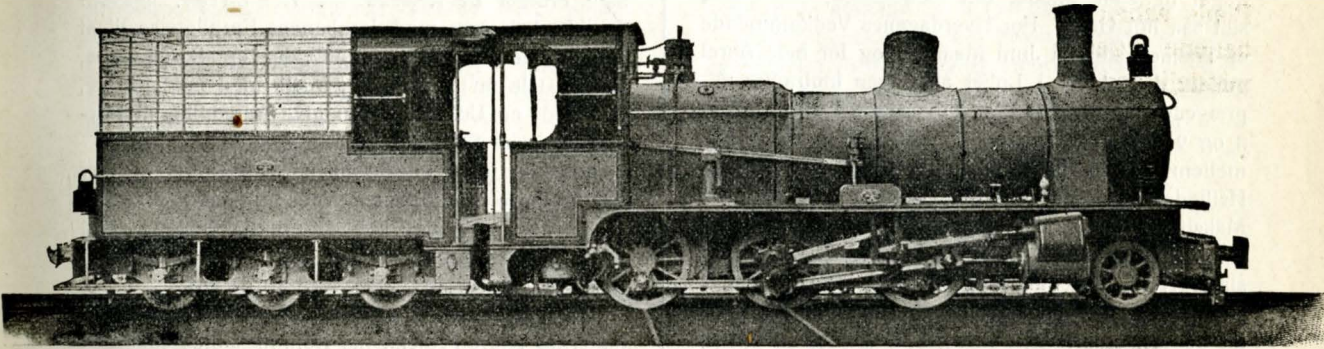


Fig. 2. 1-C Lokomotiv til Assam—Bengal-Banen,

Cylinderdiameter .....	336 mm	Hjulstand .....	5285 mm	Adhæsionsvægt .....	23210 kg.
Stempelslag .....	503 —	Kedeltryk .....	11,4 kg/cm <sup>2</sup>	Tom Vægt .....	24700 -
Drivhjulsdiam. ....	1080 —	Risteflade .....	1,3 m <sup>2</sup>	Tjenstvægt .....	27400 -
		Sporvidde .....	1000 mm		

Som Følge heraf er der 1499 mm mellem Rammerne, og Risten har en Bredde af 1292 mm. Kedelrørene er af Messing, og deres Vægtykkelse aftager fra Fyrkassen til Røgkammeret fra 3,0 til 2,3 mm.

Bortset fra Bufferplanken og Cylinder-godsstykket var Rammerne kun afstivede ved et kraftigt Tværstykke med Sporrømmere og en mindre Travers foran Sadelpladen, begge af Staalstøbegods, saavel som et stort Støbejernsstykke, der danner den bageste Trækkasse. Rammepladerne ere 27 mm tykke og i Følge de givne Forskrifter blev de høvlede paa begge Sider. Hertil var det den Gang nødvendigt at anskaffe en særlig Høvlemaskine.

Drivværket bestaar af 2 indvendige Cylindre, der er støbte i eet Stykke og har en Diam. af 457 mm og 660 mm Slaglængde. Mellem begge Cylindre ligger Gliderne i en fælles Gliderkasse. Paa Grund af den knebne

paa Rammen. Drivstangslagerne er stilbare med en Kile, medens Kobbeltangslagerne er erstattede af runde Broncebøsninger, der ikke kan stilles efter.

De 1-C Lokomotiver som efter *Hanomag's* Udkast byggedes til Assam-Bengal Banen (Fig. 2) ligner mere tysk Type. Kedlen har Belpaire Fyrkasse, der forneden maatte snevres meget ind, da det kun var muligt at give den 2007 mm lange Rist en Bredde af 648 mm, idet Lokomotivet er bygget til 1 m Sporvidde. Ramme og Drivværk viser ingen særlige Ejendommeligheder. Den forreste Aksel er fremstillet som Bisselaksel.

(Fortsættes).

---

*Den, der ønsker at styrke Sammenlutningen  
mellem Lokomotivmændene, er Medlem af  
— Hjelpefonden. —*

---



## RESULTATERNE

af

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

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

(Fortsat)

Hvad Trafiken paa Klampenborgbanen angaar, er den meget varierende saavel paa Dagens forskellige Timer som paa Aarets forskellige Dage, og noget lignende gælder om Holtebanen, dog ikke i slet saa høj Grad. For Hverdagens Vedkommende er Trafiken størst i Juni Maaned, og for hele Aaret gælder det, at der i Løbet af Dagen indtræffer udprægede Maksima for den indgaaende Trafik mellem 8 og 9 om Morgenen og for den udgaaende Trafik mellem 4 og 6 Eftermiddag. Paa Sommer-Søn- og Helligdage kan der indtræffe ganske overvældende Maksima, saa at der paa enkelte Timer befordres ca. 7000 Rejsende, og det er indlysende, at en saa stærk Trafik, der kun indtræffer paa ganske enkelte af Aarets Dage, ikke egner sig for elektrisk Drift, da den vil udkræve et meget betydeligt Materiel, som vil komme til at staa ubenyttet hen den allerstørste Del af Aaret, samtidig med at den vil kræve en betydelig Reserve baade paa Centralstationen og paa Omformerstationen.

Kommissionen anbefaler derfor, at der paa saadanne Dage benyttes Hjælpedamptog saavel paa Klampenborg- som paa Holtebanen.

Undersøgelsen af Jernbane- og Sporvejstrafiken har endvidere vist, at der foregaar en Forskydning af Trafiken fra Jernbane til Sporvej, saa at Trafiken paa Klampenborgbanen er i stadig Nedgang, uagtet den betydelige Forøgelse af Folkemængden, og for Gentofte Stations Vedkommende gør et lignende Forhold sig gældende.

Saaledes er Antallet af Rejser paa Klampenborgbanen inklusive Hellerup fra 1903/04 og til 1910/11 aftaget med 1 055 000 eller med 24,6 pCt., nemlig 26 pCt. Rejser paa Billetter og 23 pCt. paa Kort, og i de to Aar fra 1910/11 til 1912/13 er Antallet af Rejser yderligere formindsket med ca. 17 500, saa at der siden 1903/04 var en Nedgang af 28 pCt., nemlig 27 pCt. Rejser paa Billetter og 29 pCt. paa Kort. For Gentofte Stations Vedkommende var Nedgangen i 1910/11 ca. 24 400 eller 9 pCt., men en Del deraf er takket være Forøgelsen af Folkemængden atter indvunden, saa at Nedgangen i 1912/13 kun var ca. 3500 eller 1,3 pCt.

Samtidig er Sporvejstrafiken vokset stærkt. I 1913/14 er der saaledes paa Linie 14 solgt ialt 2 288 000 Billetter og paa Linie 15 ca. 1 320 000 Billetter eller ialt ca. 3 600 000 Rejser, hvoraf Størstedelen kan antages at være gaaet tabt for Statsbanerne.

Naar der derfor kan blive Spørgsmaal om at indføre elektrisk Drift paa Klampenborg- og Holtebanen, er det absolut ikke, fordi Trafiken paa disse Baner er bleven for stor til, at den kan besørges ved Dampdrift, men udelukkende for derved at søge at modvirke den forannævnte Forskydning af Trafiken. Skal dette kunne ske, vil det ikke alene være nødvendigt at forøge Togenes Antal, men Adgangen til Jernbanen maa ogsaa lattes ved Anlæg af flere Nærtrafikstationer, saaledes ved Aborrepareren, Nordre Frihavnsgade, Svane-møllen og ved Hyldegaardsvvej; men man kan ikke være blind for, at Sporvejene vedblivende vil have den store Fordel frem for Jernbanen, at de saa at sige bringer de Rejsende fra Dør til Dør, ligesom de ikke belemres med Jernbanens Forpligtelse til at skulle medføre Postvogne, Cykler og Barnevogne, ikke at tale om levende Dyr, Mælk med meget mere, hvis Ind- og Udlosning kan give Anledning til Forsinkelser paa Stationerne.

Ligesom for Boulevardbanens Vedkommende er det ogsaa for Nærtrafikens Vedkommende konstateret, at man vil kunne købe Strømmen billigere, end man selv kan producere den, saa at Anlægget af eget Elektricitetsværk kan undgaaes.

En saa intensiv Toggang, som paaregnet i Statsbanernes ældre Projekt, har Kommissionen med den nuværende Trafik for Øje ikke anset for paakrævet, og ved Samarbejde mellem Generaldirektionen og A. E. G. er der tilvejebragt Køreplaner, som kan gennemføres uden at det bliver nødvendigt at anlægge et nyt Dobbeltspor mellem Hellerup og Holte, og uden at Holtetogene behøver at føres over Nørrebro Station, samt som kan optages af Hellerup Station uden at denne behøver at ombygges for det første, naar Benyttelsen af Boulevardbanen ændres, som foran omtalt. Efter Køreplanerne torøges Togantallet:

paa	Klampenborgbanen		Holtebanen	
	fra	til	fra	til
Sommer-Hverdage og Vinter-Hverdage	24	57	19	34
Sommer-Helligdage	59	73 inkl. 4 Damptog	28	45 inkl. 11 Damptog
Vinter-Helligdage	23	50	17	28

Den elektriske Drift paaregnes besørget ved Hjælp af saakaldte Togenheder, der hver bestaar af en Motorvogn og en Bivogn, og saaledes, at Togene sammensættes af saa mange Togenheder, som Trafiken til enhver Tid kræver, hvorved Trækkekraften vokser proportionalt med Togstørrelsen.

Motorvognene faar hver 4 Motorer á 120 HK., der stedse arbejder parvis i Serie, medens de to Grupper til Regulering af Hastigheden kan forbindes i Serie eller i Parallel paa Ledningsnettet. Motorerne ophænges mellem Akslerne, som paavirkes gennem en Tandhjulsudveksling ganske som paa Sporvogne, og til Udvikling af Styre-, Pumpe- og Belysningsstrømmen anvendes en Dynamotor, medens

Opvarmningsledningerne er direkte forbundne med Ledningsnettet.

Ved Anvendelse af Centralstyring kan hele Toget, hvad enten det bestaar af en eller flere Togenheder, beherskes fra begge Førerpladser for hver Ende af Toget. Saavel Motor- som Bivogne er Gennemgangsvogne, og en Togenhed rummer 140 Pladser, hvoraf 18 Staa-pladser. I hver Bivogn findes en afskildret Kupé med opklappelige Sæder og Dobbeltfløjdøre, saa at den om fornødent kan bruges som Pakrum.

Som Arbejdsstrøm benyttes ligesom paa Boulevardbanen højspændt Jævnstrøm med 1500 Volt Middelspænding i Kontaktledningen, der bestaar af 2 Køretraade, hver 80 mm<sup>2</sup>. Der tænkes opført en ny Omformerstation i Hellerup med 3 Drejestrøms-Jævnstrøms-Motorgeneratorer á 1200 KW., hvoraf den ene er Reserve samt et Bufferbatteri, der maksimalt kan aflådes med 1400 Ampère i 1 Time, med Pirani-Aggregat. Den højeste Spids i Nettet udgør ca. 6000 KW.

Omformerstationen i København vil ved Indførelsen af elektrisk Drift af Klampenborg- og Holtebanen vel aflastes for Strømmen, der medgaar til Fremføring af disse Baners Damptog, men den belastes til Gengæld med Driften af Motorvognstogene, og da Togantallet forøges, maa der i Omformerstationen yderligere opstilles en Drejestrøms-Jævnstrøms Generator paa 750 KW. Den højeste Spids bliver ca. 4200 KW., idet det forudsættes, at Motorvognsdriftens og Lokomotivdriftens Maksima ikke indtræffer samtidig.

Det saaledes aarlige Strømforbrug er kalkuleret til ca. 8 600 000 KWT. paa Omformerstationernes Primærside, og heraf medgaar ca. 2 600 000 KWT. til den efter Nærtrafikens Elektrifikation endnu resterende Fremføring af Damptog over Boulevardbanen.

Der paaregnes anskaffet 40 Motor- og 40 Bivogne, hvis samlede Værdi er ca. 4 Millioner Kroner, men da de Vogne, der frigøres i Nærtrafikken ved Elektrifikationen, allerede nu er 35—45 Aar gamle og saaledes alligevel snart maa udrangeres, er kun Udgiften til Materiellets elektriske Udrustning medregnet i Anlægskapitalen, der samtidig er godskrevet den kalkulerede Værdi af de frigjorte Lokomotiver. Den samlede Anlægskapital bliver derefter cirka 3 620 000 Kr.

Den elektriske Drift forudsætter imidlertid en Forøgelse af Togantallet, der for Klampenborgbanens Vedkommende udgør ca. 140 pCt. af det nuværende Togantal paa Sommer-Hverdage og ca. 40 pCt. paa Sommer-Helligdage, men en saadan Forøgelse kan Dobbeltsporet mellem Hellerup og Klampenborg absolut ikke optage, da disse Spor tillige befares af Rungsted- og Kystbanetogene. Der er da ogsaa allerede af Hensyn til den nuværende Trafik og i Henhold til Lov Nr. 82 af 15. Maj 1903 § 2 foretaget Ekspropriation af de Grunde og Ejendomme, der kræves til Gennemføring af et 2det

Dobbeltspor Hellerup-Klampenborg i Forbindelse med en Udvidelse af Charlottenlund Station, men til Udførelsen af disse Arbejder udkræves en Bevilling paa 2 500 000 Kr., og forinden denne Bevilling gives, saa at Anlægget af Dobbeltsporet kan bringes til Udførelse, vil Elektrifikationen af Banelinien ikke kunne paabegyndes.

Skal der være nogen Udsigt til, at den elektriske Drift kan blive rentabel, maa der, som nævnt, anlægges en Del Nærtrafikstationer, ligesom ogsaa den hyppigere Toggang efter Generaldirektoratets Angivelse vil nødvendiggøre en Del Arbejder ved faste Anlæg, og som er opgivet at ville medføre en Udgift paa 1 872 000 Kr., saa at de samlede Anlægsudgifter vil andrage ca. 5 492 000 Kr.

De aarlige Driftsudgifter bliver derefter incl. Vedligeholdelse, Forrentning og Amortisation ca. 1 258 000 Kr. for de to Baneliniers Vedkommende, medens Driftsudgifterne ved den elektriske Fremføring af Damptog over Boulevardbanerne formindskes til ca. 242 000 Kr. aarlig.

De Udgifter ved Dampdrift af Klampenborg- og Holtebanerne, der bortfalder ved Banernes Elektrifikation udgør ca. 608 000 Kr. aarlig, saa at den elektriske Drift bliver ca. 650 000 Kr. aarlig dyrere end Dampdriften. Da nu Indtægterne ved denne i 1912—13 for de to Baners Vedkommende har været tilsammen 1 096 000 Kr., maa den elektriske Drift bevirke en gennemsnitlig Trafikforøgelse for saavel Hverdage som Helligdage paa ca. 60 pCt., forinden der vil indtræde Balance mellem Indtægts- og Udgiftsforøgelsen.

A. E. G. har paaregnet, at den elektriske Drift vil medføre en Trafikforøgelse af 15 pCt. af Helligdagstrafiken og 60 pCt. af Hverdagstrafiken, hvilket beregnet efter Antallet af Rejser i 1913—14 vil svare til en gennemsnitlig Forøgelse af 47 pCt. af den samlede Trafik.

Det maa imidlertid bemærkes, at da de af Generaldirektionen opgivne Udgifter til faste Anlæg for største Delen foranlediges ved den Forøgelse af Togantallet, som følger med Elektrifikationen, og da denne ikke kan bringes til Udførelse, forinden det nye Dobbeltspor mellem Hellerup og Klampenborg er anlagt, er det ikke udelukket, at den stigende Trafik vil nødvendiggøre, at nogle af de omhandlede Anlæg maa bringes til Udførelse forinden eller samtidig med Anlægget af det nye Dobbeltspor. Regnes derfor Udgifterne ved det elektriske Anlæg kun forøgede med de Udgifter til faste Anlæg, der direkte foranlediges ved Elektrifikationen, nemlig til Anlæg af Stationer ved Aborrepareren og Nordre Frihavsgade samt til en Perron paa Østerbro Station, bliver de samlede Anlægsudgifter 4 129 000 Kr. og de aarlige Driftsudgifter 1 149 000 Kr. I saa Fald vil der kun kræves en Trafikforøgelse paa 50 pCt. for at skaffe Balance mellem Indtægts- og Udgiftsforøgelsen.



Resultatet af Kommissionens Undersøgelse er derfor blevet, at man har ment at kunne anbefale Ministeriet at søge den fornødne Bevilling til Indførelse af elektrisk Lokomotivdrift af Boulevardbanen, om muligt samtidig med, at denne aabnes for Driften for derved at formindske den ved Røgdudvikling i Tunnelerne og særlig paa Frederiksborggades Station forbundne Ulempe saa meget som muligt, og uagtet Elektrifikation kun synes at kunne gennemføres ved den uheldige Medslæben af Damplokomotiverne over Banestrækningen.

Da det endvidere er konstateret, at der ikke vil kunne indføres elektrisk Drift paa Strækningen Hellerup—Klampenborg, forinden der paa denne er anlagt et nyt Dobbeltspor, maa nødvendigvis Spørgsmaalet om Indførelse af elektrisk Drift paa Klampenborgbanen udsættes indtil det nævnte Dobbeltspor skal anlægges, uagtet der herved muligvis vil bevirkes en yderligere Forskyden af Trafiken fra Jernbane til Sporvej. Da Elektrifikationen af Holtebanen alene vil blive for kostbar i Forhold til Trafiken, som indtil videre uden Vanskelighed kan bestrides tilfredsstillende med Dampdrift, anbefales det, at ogsaa Spørgsmaalet om Indførelse af elektrisk Drift af denne Bane udsættes.

Endelig har det vist sig, at saavel Trafiken paa Rungstedbanen, som Folkemængden i dennes Opland er for ringe til, at der før Øjeblikket er Anledning til at komme nærmere ind paa Spørgsmaalet om denne Banes Elektrifikation.

Disse Resultater er jo ret negative, men der er dog ogsaa gennem Kommissionens Undersøgelser tilvejebragt en Del positive Oplysninger, saaledes:

at en rationel Elektrifikation af Boulevardbanen kun kan opnaas, hvis der i Nærheden af Østerbro Banegaard skaffes Plads til en Lokomotivremise med Kulgaard.

at Benyttelsen af Klampenborgbanen aftager, uagtet Folkemængden vokser, saa at Spørgsmaalet om Elektrifikation af Nærtrafiken til en vis Grad afhænger af, om Staten finder Anledning til at optage en Konkurrence med Sporvejene.

at den ændrede Benyttelse af Boulevardbanens Spor muliggør en Forøgelse af Antallet af Nærtrafiktog, saa at Dampdriften ikke savner Udvidelsesmuligheder.

Endelig er paavist:

at Elektrifikationen af Nærtrafiken kan foretages væsentlig billigere end tidligere antaget.

[„Elektroteknikeren“].




---

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

---

## TJENESTEMÆNDENE VENTER.

### Finansministeren er syg.

Endnu har man ikke hørt noget om Regeringens Lovforslag. Endnu ved man intet om hvad der kan ventes. Endnu sidder Regeringen tavs og spejder ud over den store Hær af Tjenestemænd, og tæller efter paa de store Summer som der vil medgaa til at imødekomme vore Krav. Tjenestemændene spørger, hvad ventes der efter? Vi kan svare: vistnok efter at Finansministeren skal blive rask igen. Finansministeren er syg, og har været syg i længere Tid. Sygdom er hver Mands Herre; men har man været syg en vis Tid, maa der en anden i Pladsen. Paa et Møde forleden i Helsingør udtalte en Taler „Finansministeren er fremdeles syg, men nu maa han ikke være syg længere“. Det er rigtigt, er Hr. Brandes fremdeles ude af Stand til at varetage sit Hverv, maa der en anden træde til; vi kan ikke vedblivende vente, der maa gøres en Ende paa denne Stilstand. Tjenestemændene maa have et Svar, og Svaret maa være imødekommende, Prisstigningen tvinger os til at sige „maa være imødekommende“, dersom vore Hjem ikke helt skal gaa til Grunde under Dyrtidens knugende Favntag.

Det af Centralorganisationerne indsendte Andragende er baseret paa Oplysninger fra Statens statistiske Departement, hvorefter Prisstigningen, for en Indtægt af 2000 Kr., for en Familie med 2 Børn, var fra 1908 til 1914 240 Kr. Fra August 1914 til Oktober 1915 er Prisstigningen, under samme Forhold, vokset yderligere med 361 Kr. Men siden den Tid er Priserne bl. a paa Fisk og Kød steget uhyre, saaledes at medens det var meget vanskeligt før Oktober at købe Kød eller Fisk, saa er det nu helt umuligt. Naar Torskene koster op imod  $\frac{1}{2}$  Kr. pr.  $\frac{1}{2}$  Kilo, Oksekød langt over  $1\frac{1}{4}$  Kr. pr.  $\frac{1}{2}$  Kilo, saa maa de smaa Husholdninger melde Pas, saa maa vi erklære os ude af Stand til at faa disse vigtige Næringsmidler.

Naar man har fulgt Diskussionen om

Tjenestemændenes Krav, saa har man hidtil ikke hørt en eneste, hverken Aviser el. Rigsdagsmænd, som har turdet paastaa, at Kravet er uberettiget; man nærer kun Betæneligheder ved de store Summer, som der vil gaa med. — Hvem skal Pengene komme fra, spørges der.

Naar Staten trænger til vor Arbejdskraft, saa spørger man ikke, har I Kræfter til at arbejde nogle Timer over. Nej, man beordrer og vi parerer Ordren trods det, at vi udmærket godt ved, at der ikke ydes nogensomhelst Erstatning. Der er Jernbanemænd, som i det forløbne Aar har haft indtil 1100 Timers Arbejde udover hvad der var fastsat i Tjenestefordelingen. Der er maaske ikke noget at sige hertil, Staten har haft Brug for os, men saa maa Staten heller ikke krympe sig ved at erstatte os en mindre Del af den Lønforringelse, der har fundet Sted.

Lad os tænke os Forholdet overført paa private Arbejdere. Arbejdsgiveren møder en Dag paa Arbejdspladsen og meddeler, at han har faaet en stor Ordre. Han har ikke Plads nok til at beskæffige det hertil fornødne Antal Folk, og kan heller ikke faa det ønskede Antal, og saa siger han til Arbejderne, jeg har faaet et stort Arbejde som skal være færdigt ekspres og I kommer til at arbejde over et Par Timer hver Dag. I faar ikke noget for det, thi I er saa mange, saa det vil blive en uhyre Sum, jeg i saa Fald skulde af med, og det er jeg selvfølgelig ikke tjent med; men jeg kan forsikre Dem for, at jeg skal paa-skønne Dem og sige Dem Tak for vel udført Arbejde. Hvad vilde Arbejderne svare en saadan Arbejdsgiver. De vilde le ham ud, rigtig overbegrine ham. Og havde han ikke fortjent det? Jo absolut! Men netop det er det Staten — ihvertfald Statsbanerne — har forlangt af sine Folk. Vi ler ikke, vi gaar heller ikke fra vort Arbejde. Nej, vi nøjes med at indsende et ærbødigt Andragende. Regeringen har hidtil svaret med at melde Finansministeren syg. Men nu maa det snart være forbi. Finansministeren maa hurtigst meldes til Tjeneste.

I Følge Dagspressen er Finansminister Brandes, der efter nogen Tids Sygdom var i Bedring, blevet angrebet af Bronchitis og maa atter holde Sengen. — Skal Tjenestemændenes berettigede Krav nu atter skydes ud? eller kan Ministeriet ikke fremme denne meget paatrængende Sag forinden Finansministeren atter er rask?



## PRISNIVEAUETS STIGNING SIDEN KRIGENS UDBRUD.

Efter „Statistiske Efterretninger“ skal vi til Belysning af Tjenestemændenes rimelige Krav til Regeringen citere en Artikel, der konstaterer Stigning paa alle Livsfornødheder og viser i grelleste Lys, hvorfor Tjenestemændene maa have de beskedne Fordringer, de stiller, honorerede.

„Foruden de maanedlige Bevægelser i Detailpriserne har Departementet med visse Mellemrum søgt at give Oversigter over Prisbevægelserne for længere Perioder. Den sidste af denne Art Oversigter findes i Statistiske Efterretninger Nr. 18, for 21. August 1915, og omhandler Prisbevægelserne fra Juli 1914 til Juli 1915. I det følgende skal man som en Fortsættelse heraf dels give en Oversigt over Prisforskydningerne inden for det sidst forløbne Aar, Februar 1915—Februar 1916, og dels give en Maalestok for Prisstigningens Virkning paa et Husholdningsbudget for Tidsrummet Juli 1914 til Februar 1916. Disse Undersøgelser er grundet alene paa Hovedstadens Prisforhold, men Bevægelserne i Priserne har været saa nær den samme for Provinsbyernes Vedkommende, at de fundne Resultater kan betragtes som gyldige ogsaa for Provinsbyerne, selv om der er en absolut Forskel i Prisniveauet mellem Hovedstad og Provins.

For en Række af de vigtigste Varer viser nedenstaaende Oversigt Prisforskydningerne i det sidst forløbne Aar.

Prisbevægelser fra Febr. 1915 til Febr. 1916  
(Hovedstaden)

	Stigning
Brød.....	÷ 2—3 0/0
Mel og Gryn.....	6—7 —
Sukker.....	0 —
Kaffe og The.....	3 —
Tørret Frugt.....	13 —
Øl.....	0 —
Smør.....	10 —
Margarine.....	7 —
Æg, nylagte.....	÷ 7 —
— præserverede.....	8 —



Sødmælk . . . . .	14 0/0
Skummetmælk . . . . .	22 —
Oksekød . . . . .	60 —
Kalvekød . . . . .	53 —
Fersk Svinelever . . . . .	÷ 10 —
Flæsk . . . . .	÷ 5 —
Mørbrad . . . . .	50 —
Røget Skinke . . . . .	16 —
Svinefedt . . . . .	9 —
Ferske Sild . . . . .	117 —
Torsk . . . . .	43 —
Rødspætter . . . . .	16 —
Klipfisk . . . . .	44 —
Hvidkaal og Gulerødder . . . . .	20 —
Kartofler . . . . .	÷ 20 —
Petroleum . . . . .	0 —
Kul . . . . .	51 —
Koks . . . . .	55 —

Kun faa Varer er blevet billigere, saaledes Brød, hvad der skyldes offentlige Reguleringer, nylagte Æg, Fersk Svinebov og Flæsk (Maksimalpriser) og Kartofler. Betydelig Prisstigning har der været paa Kødvarer, (over 50 pCt.), fersk og tørret Fisk og Kul og Koks (ca. 50 pCt.). For Kødvarer havde der før Februar 1915 ikke været nogen synderlig Stigning i Prisen, medens f. Eks. Koks fra Krigens Begyndelse til Februar 1915 allerede var steget med ca. 50 pCt.; tilsammen giver dette saaledes en Prisstigning for Koks paa ca. 125 pCt. Brød var fra Juli 1914 til Februar 1915 steget med ca. 50 pCt., men siden har der altsaa været en Nedgang paa 2—3 pCt. Mel og Gryn, der ligesom Brød, viste en stærk Prisstigning umiddelbart efter Krigens Begyndelse, har siden haft en fortsat, men dog forholdsvis svagere Prisstigning.

Undersøger man Prisstigningens Virkning paa et Husholdningsbudget med en aarlig Udgift paa 2000 Kr., faar man følgende Resultat for Tiden siden Juli 1914:

Udgifter til:	Juli 1914	Juli 1915	Okto. 1915	Febr. 1916
<b>Fødevarer:</b>	<b>Kr.</b>	<b>Kr.</b>	<b>Kr.</b>	<b>Kr.</b>
Flæsk og Kød . . . . .	234	328	324	336
Smør, Mælk, Ost, Æg . . . . .	217	282	341	324
Margarine og Fedt . . . . .	73	95	92	95
Fisk . . . . .	30	30	33	42
Brød . . . . .	153	199	192	190
Mel, Gryn o. lign. . . . .	33	56	53	56
Kartofler, Grønts, Frugt . . . . .	54	65	55	58
Sukker, Urtekram, Øl m. v . . . . .	156	164	164	166
Tils. . . . .	950	1219	1254	1267
Klæder, Fodtøj, Vask . . . . .	270	297	320	360
Bolig og Vedligeholdelse . . . . .	330	330	330	342
Kul, Koks, Brænde, Petrol . . . . .	60	90	95	100
Gas og Elektricitet . . . . .	40	40	40	40
Læge, Kontingent, Skatter . . . . .	210	210	210	210
Andre Udgifter . . . . .	140	140	150	165
Tils. . . . .	1050	1107	1145	1217
Ialt. . . . .	2000	2326	2399	2484

Udgifterne i en Husholdning, som efter Julipriserne 1914 anvendte 2000 Kr., vil — med samme Forbrug — være steget til 2326 Kr. i Juli 1915, til 2399 Kr. i Oktober 1915 og til 2484 Kr. i Februar 1916.

Sætter man de 2000 Kr.s Udgift lig 100 og beregner den procentvise Stigning, faar man følgende Resultat:

	Udgifter til Fødevarer	Andre Udgifter	Samtlige Udgifter
Juli 1914 . . . . .	100	100	100
Juli 1915 . . . . .	128	106	116
Oktober 1915 . . . . .	132	109	120
Februar 1916 . . . . .	134	116	124

Fra Krigens Begyndelse til Februar 1916 er Udgifterne til Fødevarer altsaa steget med ca. 34 pCt., Udgifterne til andre Varer med ca. 16 pCt. og de samlede Udgifter med ca. 24 pCt.



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

## SPILD.

Hvert Aar udsendes som bekendt en Sammenstilling af de forskellige Lokomotivføreres Forbrug af Kul og Olie i Aarets Løb.

Gennemser man den sidst udsendte, vil det være særligt iøjenspringende, at i en Godstogstur i Nyborg, har de to sidst opførte Førere (der køres med dobbelt Betjening paa hver Maskine) forbrugt 19,2 kg pr. km, hvorimod de andre i Turen værende Førere kun har brugt gennemsnitlig 16,5 kg pr. km.

Nu kunne dette Forhold jo være fremkommet ved, at de to Førere med det store Forbrug ikke var saa økonomiske som de andre, men det er der ingen Grund til at mene; thi for det første viser Statistiken fra foregaaende Aar, f. Eks. 1912—13, at disse to Førere ikke har været særlig dyre, tværtimod blandt den billigste Halvdal, for det andet har Maskinbestyreren, for et Par Aar tilbage, ladet foretagne Prøver paa Forskellen af Vandfor-



bruget mellem den af de to Førere kørte Maskine, Loko 852, og en af de andre i Turen værende Maskiner, Loko 815; men ved disse Prøver skiftedes der ikke Betjening paa Maskinerne, hvilket beviser, at man var klar over, at den eventuelle Forskel i Forbruget ikke vilde bero paa, hvem der betjente Maskinerne, men derimod paa Maskinernes Konstruktion.

Det bemærkes at Loko 852 er forsynet med Stempelglider, de andre Maskiner i Turen med Kasseglider, alle uden Overhedere.

Ved at foretage en simpel Udregning med ovennævnte Statistik som Grundlag, vil man komme til det Resultat, at Loko 852's Forbrug har været ca. 144 Tons Kul større, end de andre Maskiners Gennemsnitsforbrug, med samme Kilometerantal, og regner man en Ton Kul til 25 Kr. (for Tiden er Prisen jo meget større), vil man naa til den forbavsende store Sum af 3 Tusinde og 6 Hundrede Kr., som denne Maskine er dyrere i Forbrug pr. Aar, end en anden af samme Ltr. og i samme Trækklasse. Nu vilde det være en Trøst, om denne Maskines Arbejdsevne stod i nogenlunde Forhold til Forbruget, men tvertimod kan dens Trækkeevne og Letløbenhed langt fra staa Maal med de andres — selvfølgelig — med dens daarlige Dampfordeling. Der er flere Gange taget Diagrammer af den, og det skal efter Sigende være nogle frygtelige Karrikaturer.

A propos Diagrammer; det vilde i høj Grad interessere Lokomotivpersonalet at se Diagrammer af de forskellige Maskiner. — Regner man Renten af Anskaffessummen for en D-Maskine til ca. 1800 Kr., vil man se, at ved at lade 852 forsvinde fra Jordens Overflade og købe en Maskine af samme Slags som dens i Turen værende Staldrødre, vilde der tjenes eller spares, hvilket man nu vil kalde det, ca. 1800 Kr. pr. Aar. Nu er det imidlertid en Selvfølge, at en endog radikal Omforandring af Maskinen jo ikke kan løbe nær saa højt op, som Anskaffelsen af en ny, og ved en saadan Omforandring vilde da paa denne ene

Maskine spares mindst 3000 Kr. pr. Aar. — Man kan ikke forstaa, at det kan forsvares at lade en saadan Maskine vedblive at løbe, og man kan ikke undgaa at stille sig selv de to Spørgsmaal: „Vil vore Teknikere ikke forbedre en saadan Maskine eller kan de ikke?“ Hvorfor skulde de ikke ville? At det skulde være af Frygt for at støde Konstruktøren, hvad nogle vil mene, er sikkert en absurd Paastand. Eller skulde de ikke kunne? Jo sikkert. Hvad da?

Nu bliver der ganske vist efterhaanden sat Overhedere paa disse „Kulslugere“ (der er nemlig flere af samme Kaliber, alle med Stempelglidere), som skal bøde paa det enorme Forbrug, men Dampfordelingen kan den Anordning ikke bøde paa, og Forbruget vil stadig blive saa meget større, end hvis Dampfordelingen var som den burde være.

For Lokomotivpersonalet, som er saa uheldig at faa tildelt et saadant Monstrum, er det meget ærgerligt, og lidet ansporende til Sparsommelighed, at skulde være Vidne og paa en Maade medvirkende til et saadant Spild af store Værdier.

Her er en Anvisning til Besparelse.

Vil den blive paaagtet eller vil Forholdet blive bortforklaret. — Krigen kan da ikke faa Skylden, da 852 har været i Drift i 7 Aar.

— s —



## REFERAT

fra

### Hovedbestyrelsesmødet

25. Februar 1916 i „Café du Parc“.

Samtlige Hovedbestyrelsesmedlemmer var tilstede.

#### DAGSORDEN:

- Punkt 1. Meddelelse fra Forretningsudvalget.
- 2. Skrivelser, Svar paa Andragender.
- 3. Oversigt over Organisationens Regnskab 1915.

- Punkt 4. Forslag til Budget for Organisationen 1916.
- 5. Oversigt over „Dansk Lokomotiv Tidende“s Regnskab 1915.
  - 6. Forslag til Budget for „D. L. T.“
  - 7. Lønningssagen.
  - 8. Beretning fra Tjenestetidsudvalget.
  - 9. Anvendelse af et Beløb til Kontorinventar.
  - 10. Eventuelt.

Til Hovedbestyrelsesmødet var ankommen en Deputation fra Privatbaneforeningen i hvilken Anledning H. B. afholdt et Møde Kl. 11.15 Fm.

Hr. Stationsforstander Hansen gjorde Rede for Aarsagen til Deputationens Tilstedeværelse, hvorefter Hr. Lokomotivfører Brix, Aalborg, nærmere præciserede, hvad d'Hr. ønskede.

Det meddeltes, at Privatbanernes Lokomotivmænd agtede at opsigte Pladserne ved en eller anden Privatbane, og at den Grund ønskede man at erfare D. L. F.s Standpunkt hertil.

Efter en kort Diskussion herom *vedtoges* det, at tilsige Privatbanernes Lokomotivmænd Organisationens kraftigste Støtte saavel i moralsk som pekuniær Henseende. — Mødet sluttet Kl. 12 Middag.

Formanden aabnede paany Mødet Kl. 4 Em.

C. A. Vording fraværende paa Grund af Møde i Ligningskommissionen i Helsingør.

**Punkt 1.** Mortensen redegjorde for Forretningsudvalgets Arbejde, og omtalte Henvendelse til Generaldirektøren ang. Tjenestetidssagen, til Maskindirektøren om forskellige Sager, bl. a. ang. Lokomotivformandspladserne, Rangerturen i Thisted o. s. v.

Alfr. Olsen fremsatte derefter et Forslag ang. Indskrænkning af de Delegeredes Antal.

Efter nogen Diskussion *vedtoges* at H. B. stiller Forslag til kommende Delegeretmøde om at Repræsentationen bliver saaledes:

Der vælges 2 Delegerede for indtil 50 Medlemmer ved et Depot, og for hver 50 Medlemmer derover yderligere 2 Delegerede.

**Punkt 2.** Formanden oplæste Skrivelse fra Min. for off. Arbejder ang. Brandesagen. Det ønskede Tillæg var bevilget. Endvidere en Skrivelse fra Generaldirektøren i Anledning af Henvendelse fra Org. ang. nogle 9. Novbr. 1912 indsendte Sager.

Toges til Efterretning.

**Punkt 3.** Hovedkassereren gennemgik Regnskabet.

Regnskabsoversigten toges til Efterretning.

**Punkt 4.** Hovedkassereren fremlagde Budgetforslaget, og omtalte Fordelingen af Forretningsudvalgets Udgifter.

Der udspandt sig en livlig Diskussion om forskellige Sager, bl. a. stillede Mortensen For-

slag om, at de Delegerede til Kongressen i Bergen valgtes paa Delegeretmødet, og at dette bestemte Antallet af Delegerede.

Det vedtoges at fremsætte som Forslag til Delegeretmødet, at dette vælger de Delegerede.

Det vedtoges at foreslaa at sende 10 Delegerede.

Endvidere rejstes Spørgsmaalet om Fordelingen af Tilskudet til „Nordisk Lokomotivmands Forbund“.

Det vedtoges at henstille til Sekretariatet at beskæftige sig med dette Spørgsmaal paa næste Møde.

Budgettet vedtoges derpaa med en Ændring.

**Punkt 5.** Redaktøren aflagde Beretning. Toges til Efterretning.

**Punkt 6.** Redaktøren foretog Bladets Budget. Budgettet vedtoges med et Par Ændringer.

**Punkt 7.** Mortensen omtalte Møderne Landet over. Mente at Sagen stod godt. Kom derefter ind paa Spørgsmaalet hvad Stilling man burde tage, forsaavidt det kommende Forslag ikke tilfredsstillede os. Kom derefter ind paa Tanken om Afholdelse af en stor Fælleskongres.

Efter nogen Diskussion vedtoges en af Mortensen stillet saalydende Resolution:

*„Hovedbestyrelsen giver sin Tilslutning til Tanken om en fælles Kongres for alle Tjenestemænd, for at drøfte hvad der kan gøres i Anledning af Lønsagen.“*

**Punkt 8.** Lillie gennemgik det udarbejdede Forslag Punkt for Punkt.

Hovedbestyrelsen gav Forslaget sin Tilslutning og dette toges til Efterretning.

**Punkt 9.** Det vedtoges at anføre paa H. B. Budget et Beløb af 150 Kr. til Anskaffelse af Kontorinventar.

**Punkt 10.** En Skrivelse fra Struer Lokf. Aid. behandledes og Sagen henvistes til Forretningsudvalget.

Derefter behandledes Organisationens Stilling til Privatbanerne.

Følgende Resolution vedtoges:

*„Hovedbestyrelsen tilsiger, i Anledning af derom sket Henvendelse, Privatbanernes Lokomotivmænd vor kraftigste Støtte i saavel moralsk som pekuniær Henseende forsaavidt disse opsigter deres Pladser, samt paalægger vore Medlemmer ikke under nogen Form at træde ind i de saaledes ledigblevne Pladser.“*

En Skrivelse fra Fængselsvæsenet ang. Maaltagning til Kapper diskuteredes. Man fandt at Formen, Anførelse af Tjenestenumrene alene, var uforskammet.



## REFERAT

af

### Kredsbestyrelsesmødet (Lokomotivførerne)

25. Februar 1916 i „Café du Parc“.

*Alle Medlemmer var tilstede.*

#### DAGSORDEN:

Punkt 1. Meddelelser fra Formanden.

- 2. Kassererens Beretning for 1915.
- 3. Forslag til Budget for 1916.
- 4. Indkomne Skrivelser og løbende Sager.
- 5. Eventuelt.

Punkt 1. Formanden gennemgik de foreliggende Tjenestetidsregler. Omtalte derefter de paatænkte Møder med Afdelingsformændene, der var et nødvendigt Led i Lønbevægelsen.

I den paafølgende Diskussion drøftedes bl. a. 111 Tur i Kø. Formanden bemyndigedes til at afholde de paatænkte Møder og det bevilligedes, at Kredsen lod grafiske Skemaer trykke til Brug ved Opstilling af Tjenesten i Turene.

Punkt 2. Kredsens Formue var 1. Januar 1915 529 Kr. 82 Øre, 31. Decbr. 1915 2849 Kr. 81 Ø. Hovedkassens Tilskud til Kredsen var 2788 Kr. 74 Øre. Vore Udgifter i det forløbne Aar var 396 Kr. 50 Øre. Indtægterne og Udgifterne balancerer med 3346 Kr. 31 Øre.

Regnskabet toges til Efterretning.

Punkt 3. Budgettet balancerer med 7020 Kr. 21 Ø. Indtægten er budgetteret til 4070 Kr. 40 Ø., Udgiften til 3786 Kr. Aarets Overskud til 284 Kr. 40 Ø.

Der udspandt sig en Diskussion om flere Poster paa Budgettet, bl. a. ang. Kongressens Afholdelse.

Derefter vedtoges Budgettet.

Punkt 4 og 5. Formanden omtalte en Henvendelse til Direktøren og nogle Smaasager.

*C. M. C.*

## REFERAT

af

### Lokomotivfyrbøderkredsens Bestyrelsesmøde

d. 25. Febr. 1916.

#### DAGSORDEN:

Punkt 1. Meddelelser fra Formanden.

- 2. Kassererens Beretning for 1915.
- 3. Forslag til Budget for 1916.
- 4. Indkomne Skrivelser og løbende Sager.

Punkt 5. Forslag om at søge hele og halve Dagpenge forhøjet med 1 Kr. og Timepenge forhøjet med 5 Øre.

- 6. Oprettelse af et Reservefond for Kredsen.
- 7. Eventuelt.

Punkt 1. Formanden aabnede Mødet med en Omtale af Søndergaards Forfremmelse til Lokf. og anmodede om Kredsbestyrelsens Billigelse af, at Hr. Søndergaard deltager som Hovedbestyrelsesmedlem paa den kommende Generalforsamling.

Omtalte derefter at Privatbanernes Hovedbestyrelse havde anmodet „D. L. F.“ om en Konference, som skulde afholdes i Løbet af Dagen; gav derefter Oplysninger om Resultatet af Sygekassevalget paa Sjælland-Falster, og gennemgik derpaa forskellige Sager fra Esbjerg, Struer, Varde, Skern, København, Aarhus og Vamdrup, som der var taget Stilling til.

Oplæste en Resolution fra Aar. Lokfrb. Afd., hvori Afd.s Medlemmer tilkendegav deres Sympati og Støtte overfor Hovedbestyrelsens Arbejde i Lønkravet; oplæste endvidere en Skrivelse fra D. S. & M. F. Oplyste til Slut at der af Lokomotivfyrbødere var forrettet Førertjeneste 6633 Dage i 1915.

Punkt 2. Kredskassereren, Alfr. Olsen, forelagde Beretning og gennemgik Regnskabet der godkendtes.

Punkt 3. Alfr. Olsen forelagde Budgetforslag for 1916, som blev gennemgaaet Punkt for Punkt og efter forskellige mindre Ændringer og Tilføjelser vedtoges.

Punkt 4. Formanden oplæste en Skrivelse fra Gedser angaaende Haandværkernes Brug af Lokomotivfyrbødernes Opholdsstue; oplæste Svar fra Forretningsudvalget til Es. Lokfrb. Afd. angaaende Afdelingens Forhøjelse af Kontingentet, samt en til Min. f. off. Arbejder tilsendt Skrivelse. Oplyste om flere til Direktøren sendte Skrivelser.

Punkt 5. Henvistes til Forretningsudvalget.

Punkt 6. Det vedtoges at henlægge 2000 Kr. til Reservefond.

Punkt 7. Alfr. Olsen foreslog en ny Ordning af Medlemsfortegnelsen, i Lighed med større Organisationers. Foreslog og motiverede en ny Ordning af Valg af Delegerede samt af Diæter til samme.

Toges til Efterretning.

Forslag angaaende Ændring i Beregning af Tillægsbilletter blev udsat til Generalforsamlingen.

*P. A. Jensen,*  
Sekretær.



## FRA DET DAGLIGE LIV.

De københavnske Lokomotivførerafdelinger afholdt Generalforsamling Lørdagen d. 12. ds. i „Cafe du Parc“ Gyldenløvsgade.

Af Dagsordenens mange Punkter refereres følgende:

Punkt 9. „Caspar Røgrænders“ Artikler. —

Foranlediget ved, at man kunne antage, at der, efter den af Maskinbestyreren udsendte Skrivelse i Januar, kunde blive rejst Tvivl om de under ovennævnte Mærke indsendte Artiklers Rigtighed, var disse sat paa Dagsordenen for at konstatere Medlemmernes Stilling hertil.

Af Diskussionen fremgik det, at Medlemmerne var enige i, at det var godt at „Casper Røgrænder“ en Gang imellem fremsatte sine Meninger, saaledes at de Overordnede kunne se, kunne faa at vide, hvor Skoen trykker og hvor Skabet bør staa.

Det konstateredes, at *alle* de med Mærket „Casper Røgrænder“ underskrevne Artikler var *ganske udmærkede og træffende*, og ingen behøvede at frygte for, at han kom for langt ud; thi da vilde Redaktøren øjeblikkelig bremse ham.

Det var Alles Ønske, at vi jævnlig maatte høre lidt Nyt fra „Caspar Røgrænder“, fordi hans Artikler hidtil havde baaret gode Frugter. —

*Referent.*

Vi glæder os over den Tilslutning, Afdelingerne har givet „Casper Røgrænder“s Artikler og beklager, at vi ikke havde Lejlighed til at deltage i paa-gældende Møde.

*Red.*



## MEDDELELSER FRA AFD.

### Brande Lokfyrb. Afd.

Onsdagen den 19. Januar afholdt Lokomotivfyrbøderne deres aarlige Generalforsamling.

Formanden aflagde Beretning som godkendtes. Kassererens Beretning godkendtes ligeledes. Til Bestyrelse valgtes følgende: Som Formand: Funder Larsen, Kasserer: J. P. Jakobsen, Repræsentant V. Givskov. Revisorer: M. Vilhelmsen og M. Nielsen.

Det vedtoges at rette en Tak til Hovedbestyrelsen for det Arbejde der er gjort for vor Oprykning i en anden Lønsats.

*C. Nielsen.*

### Fredericia Lokfyrb. Afd.

afholdt den 22. Januar 1916 den aarlige Generalforsamling. Afdelingsbestyrelsen bestaar af følgende: Formand: M. Rasmussen, Kasserer: F. C. Jensen, Sekretær: F. Møller, Repræsentanter: J. Gronemann og E. Kroner, Revisorer: A. Christensen og O. Hanson. Delegerede til Hovedgeneralforsamlingen: M. Rasmussen og F. Møller, Suppleant: E. Kroner.

### Østerbro Afd. 6.

Ved Afdelingens Generalforsamling den 24. Jan. blev valgt følgende Bestyrelse for 1916 og 1917:

M. E. Jensen, Formand, H. Kaster, Kasserer, S. Sørensen, Repræsentant, L. O. Jensen og K. Kristiansen Revisorer, N. K. Andersen Fanebærer, C. Frølich Festudvalget. M. E. Jensen og E. Hansen Delegerede til Hovedgeneralforsamlingen 1916.

*M. E. Jensen,*  
i. t. Formand.

### Roskilde Lokfyrb. Afd.

afholdt sin aarlige Generalforsamling den 28. Jan.

Til Bestyrelse er ved skriftlig Afstemning valgt: Formand: F. Petersen, Kasserer: O. C. Christensen, Repræsentant: J. F. Madsen, Sekretær: Hammer, Revisorer: Th. Holst og H. C. Petersen, Revisorsuppleant: A. Jensen, Repræsentant for Ms.: Leth Nissen. Til Delegeret for Roskilde: F. Petersen, for Masnedsund: Treu.

*F. Petersen.*

### Korsør Lokfyrb. Afd.

afholdt d. 31. Jan. 1916 sin aarlige Generalforsamling med følgende Dagsorden: 1. Forhandlingsprotokollen. 2. Regnskabet Fremlæggelse. 3. En tilstillet Regning. 4. Valg af Formand. 5. Valg af Kasserer. 6. Valg af Repræsentant og Revisor. 7. Valg af Sekretær. 8. Valg af 2 Delegerede. 9. Forenøjelseskassen. 10. Eventuelt.

Punkt 1 og 2 godkendtes enstemmigt. Punkt 3, Regningen blev ikke godkendt til Betaling. Bestyrelsen kom ifølge den af os foretagne skriftlige Afstemning til at bestaa af følgende: Formand: V. Petersen genvalgtes, Kasserer: V. Hansen genvalgtes. Repræsentant: H. Nielsen genvalgtes, Revisorer M. Jensen og Chr. Hansen, Revisorsuppleant Flem. Raabæk, Sekretær. A. Gustafsen. Delegerede: V. Petersen og V. Hansen. Punkt 9 godkendtes enstemmigt Under „Eventuelt“ drøftedes forskellige Spørgsmaal af lokal Natur.

Kredsformanden bærede os paa Gennemrejse med et lille Ophold, hvorved han deltog i en Del af Generalforsamlingen.

*A. Gustafsen.*

### Falster Lokf. Afd.

afholdt sin ordinære Generalforsamling Mandagen den 31. Jan. i Gedser.

Til Bestyrelse valgtes: Formand: V. P. Hansen, Kasserer: Fr. Nielsen, Repræsentant: H. Glerup, Revisorer: Chr. Madsen og Chr. Soele.

*V. P. Hansen,*  
p. t. Afdelingsformand.

### Falster Lokfyrb. Afd.

afholdt Torsdag den 3. Februar 1916 Generalforsamling i Gedser med følgende Dagsorden: 1. Foreningens Virksomhed, Forhandlingsprotokollen. 2. Regn-



skabet. 3. Indkomne Forslag. 4. Valg af Bestyrelse. 5. Valg af Delegeret. 6. Eventuelt.

Punkt 1 og 2 godkendtes enstemmig. Bestyrelsen havde stillet Forslag om at udvide Bestyrelsen med 2 Mand til 5, vedtoges. Til Bestyrelsen valgtes: Formand: Th. Frandsen, Ge., Kasserer: A. Endersen, Ge., Repræsentanter: A. Tørngren, Ni., O. Beng, Ge., og Aspirant V. Hansen, Ge. Frandsen, Endersen og Tørngren var Genvalg, O. Beng og V. Hansen Nyvalg. Til Suppleant valgtes J. Christiansen, Ge. til Revisorer: A. Heldt og A. Bonde, begge af Ge., til Delegeret blev Formanden enstemmig valgt.  
*Th. Frandsen.*

### Viborg Lokfyrb. Afd.

afholdt sin aarlige Generalforsamling Lørdag den 5. Februar med følgende Dagsorden:

1. Forhandlingsprotokollen. Beretninger. 2. Regnskabet. 3. Bestyrelsesvalg. 4. Valg af Delegerede. 5. Eventuelle Forslag der indkommer. 6. Eventuelt.

Punkt 1. Forskellige Beretninger der var indkommet i Aarets Løb oplæstes, ligeledes Forhandlingsprotokollen, der godkendtes. Punkt 2. Regnskabet godkendtes. Punkt 3. Til Bestyrelse valgtes: Formand, V. Jensen, Kasserer, M. Jakobsen, Revisor, J. C. Jensen, Revisorsuppleanter, Bojsen og G. Sørensen. Punkt 4. Som Delegerede valgtes Lokfyrb. V. Jensen og Lokfyrb. M. Jacobsen. Punkt 5. Forskellige Sager behandledes og toges til Efterretning.

*V. Jensen,*  
p. 1. Formand.

### Kalundborg Lokf. Afd.

afholdt Lørdag den 12. Februar Generalforsamling.

Dagsorden: 1. Bestyrelsesvalg. 2. Regnskabet fremlægges. 3. Eventuelt.

Formanden, Lokf. R. Petersen, aabnede Mødet og omtalte bl. a. det glædelige i, at alle Lokomotivførerne nu vare samlede i en Forening og haabede, at dette maatte blive til Gavn for vort Foreningsarbejde, og at Lokomotivførerne aldrig mere skiltes. Da Formanden og Kassereren bestemt frabad sig at blive genvalgt, foretog Medlemmerne Valg af ny Bestyrelse, som fik følgende S sammensætning:

Formand: Lokf. Høegh, Kasserer: Lokf. Rasmusen, Repræsentant: Lokf. Jul. Nielsen, Revisorer: Lokf. Lehde og Lokf. Jessen, Revisorsuppleant: Lokf. Carlsen.

*Chr. F. Hansen,*  
Sekretær.

### Gb. Lokfyrb. Afd.

afholdt den 17. Februar sin aarlige Generalforsamling. Valgt til Bestyrelse blev K. Johansen, Formand, J. Junge Sekretær. F. Nielsen Kasserer. Repræsentanter: E. Bredahl, P. Hansen og E. Christensen. Revisorer: P. Hansen og I. A. Jakobsen Delegerede: F. Nielsen, J. Junge, E. Christensen, P. Hansen, C. Olsen og L. Christensen.

Formanden oplyste under Beretningen, at alle Lokfyrb. paa Gb. Depot var Medlemmer af Afdelingen paa 2 Mand nær, d'Hrr. *I. C. Jacobsen* og *C. Christoffersen.*

*J. Junge,*  
Sekretær.

### Roskilde Lokf. Afd.

afholdt Generalforsamling 20. Februar 1916. Følgende Bestyrelse er valgt: Formand: Lokf. Alfred Petersen, Kasserer: Lokf. Knudsen, Repræsentant: Lokf. Klem, Revisorer: Lokf. N. Christensen og Lokf. Chr. Larsen, Revisorsuppleant: Lokf. Nielsen. Til Delegerede er valgt: Lokf. Alfred Petersen og Lokf. J. Knudsen.

### Helsingør Lokf. Afd.

Ved det foretagne Valg af Bestyrelsen for 1916—17 er følgende valgte ved Listefastemming:

Formand, Lokf. Vald. Petersen, Kasserer, Lokf. L. Nielsen, Repræsentant A. F. Møller, Revisorer O. Christensen og C. Jensen.

### Korsør Lokf. Afd.

har paa sin ord. Generalforsamling valgt:

Formand: V. Lund, Kasserer: C. Børgesen, Repræsentant: C. Lillelund, Revisorer: C. Lorenzen og L. Nielsen, Revisorsuppleant: L. Schmidt, Festkomité: V. Lund og V. Hansen. Delegerede: V. Hansen og V. Lund, Suppleant: C. Lorenzen.

### Kjøbenhavn H., Afd. 3.

Den nyvalgte Afdelingsbestyrelse er: Formand A. C. Petersen, Kasserer P. Johansen, Repræsentant J. F. J. Jensen, Revisorer J. P. Pedersen og A. V. Jahnsen, Delegerede A. C. Petersen og A. S. Carstensen.

*Erik Pedersen.*

### Struer Lokomotivf. Afd.

Afdelingen har foretaget følgende Valg af Bestyrelse: Formand: A. E. Jensen, Kasserer: N. F. Schophaus, Repræsentanter: A. Møller og R. Hviid, Revisorer: A. Drøjdal og H. Lorenzen, Suppleant: H. K. Gjelbo.

### Rettelse.

Valg af Delegerede. („D. L. T.“ Nr. 4 Side 43).

Under Roskilde Afdelinger staar anført:

34	Medlemmer	og	2	Delegerede,	skal	være
43	do.		4	do.		

---

*Glem ikke at sende nødvendige Meddelelser til Hovedbestyrelsen og Bladet*

---

## JUBILÆUM.

Til Lokf. Knud Petersens Jubilæum  $\frac{8}{2}$ , mødte bl. a. en Deputation fra Es. Afd. og overrakte Jubilaren en Gulduhrkæde med Medaillon med Inskription fra D. L. F. Es. Afd. Formanden for Lokf. Afd. bragte Jubilaren Afd's. Lykønskninger, medens Lokfyrb. Afd. Fmd. senere paa Dagen bragte Jubilaren en Tak fra de Unge.

Om Aftenen havde Ribe Underafd. arrangeret en festlig Sammenkomst for Jubilaren og Hustru. — Her overrakte der Knud Petersen et Gulduhr fra „Medansatte paa Ribebanen“. — Jubilaren modtog i Dagens Løb en Masse Telegrammer.

Hc.



### TAK!

Min hjerteligste Tak til alle Kolleger og Medansatte i Ribe og Esbjerg, samt Bramminge, Gredstedbro og Vedsted for den smukke Gave og store Opmærksomhed, der blev vist min Familie og mig i Anledning af mit 40 Aars Jubilæum.

*K. Petersen,*  
Lokomotivfører.

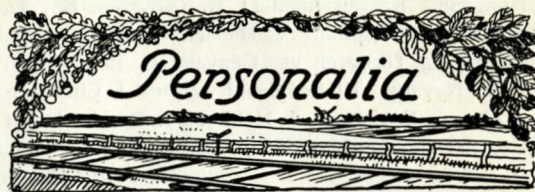


### Jydsk-fyenske Statsbanepersonales Bibliothek.

#### Nye Bøger.

- 7134 Nini Anker: Lil-Anna og andre.  
7135 — Benedicte Stendal.  
7136 Nini Roll Anker: Per Haukeberg.  
7137 — De Vaabenløse.  
7138 Francis Beckett: Verdenskunstens Historie i Grundtræk.  
7139 Holger Begtrup: Christen Kold.  
7140 Rosa Berg: En Tjenestepiges Erindringer.  
7141 Harald Bergstedt: Hans og Else.  
7142 Charitas Bischoff: Amalie Dietrich. En Livsskæbne.  
7143 Karen Bramson: Mennesker af vor Tid. Roman.  
7144 Edith Cavell: En Redegørelse for hendes Liv og Domfældelse.  
7145 Severin Christensen, Axel Dam og C. Lambek: Retsmoral i Privatliv og Statsstyre.  
7146 Fenimore Cooper: Den røde Fribytter.  
7147 Carl Drachmann: Fortid og Fremtid. Tanker om Danmark.  
7148 J. Einrem: Trækfugl.  
7149 Chr. Engelstoft: Eventyr og Historier. Fortalt for Voxne.  
7150 Børge Janssen: Montenegros Himmel.  
7151 William Locke: Den elskelige Landstryger.

- 7152 Karin Michaëlis Stangeland: En Mo's Øjne. Skuespil i fire Akter.  
7153 Eliza Orzeszka: Han gav sit Ord.  
7154 Baronesse Orczy: Napoleons Tilbagekomst. En Roman fra de hundrede Dage.

 $\frac{1}{3}$  16.

#### Forfremmet til Lokomotivførere er Lokomotivfyrbøderne:

- |                               |                |
|-------------------------------|----------------|
| H. A. M. J. Lind, Fredericia, | i Langaa 3.    |
| A. F. E. Schærfing, Kh. G. 1, | i Kbhvn. G. 1. |

#### Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er Haandværkerne:

- |                                |                |
|--------------------------------|----------------|
| A. C. Henriksso, Vk. Kh.,      | i Kbhvn. G. 1. |
| O. P. Flensborg, Vk. Kh.,      | i Struer.      |
| N. P. T. Nielsen, Gjedser.     | i Gjedser.     |
| A. H. Sørensen, Kb. G. 1,      | i Struer.      |
| M. Thomassen, Gjedser,         | i Gjedser.     |
| V. Jørgensen, Slagelse,        | i Slagelse.    |
| P. K. Storm, Vk. Ng.,          | i Esbjerg.     |
| E. C. L. Pedersen, Fredericia, | i Fredericia.  |

#### Ansæt som Lokomotivfyrbødere er Ekstrahaandværkerne:

- |                           |                |
|---------------------------|----------------|
| N. P. Nielsen, Korsør,    | i Korsør.      |
| A. P. M. Olesen, Vk. Kh., | i Masned Sund. |
| J. M. Andersen, Vk. Kh.,  | i Struer.      |

#### Forflyttede er:

##### Lokomotivfyrbøderne:

- |                                    |                |
|------------------------------------|----------------|
| T. Holm, Esbjerg,                  | til Aarhus H.  |
| I. J. Andreassen, Struer,          | - Aarhus H.    |
| S. O. Jensen, Struer,              | - Aarhus H.    |
| S. P. C. Molbech-Petersen, Struer, | - Fredericia.  |
| O. T. J. Jørgensen, Masned Sund,   | - Kbhvn. G. 1. |
| L. J. Overballe, Aarhus H.,        | - Aarhus Ø.    |
| C. M. Larsen, Langaa 3,            | - Aarhus H.    |

 $\frac{1}{5}$  16.

- |                            |             |
|----------------------------|-------------|
| K. G. Madsen, Østerbro,    | - Aarhus H. |
| L. M. Sørensen, Aarhus H., | - Østerbro. |

#### Navneforandring.

- Lokf. C. M. Hansen, Fa., hedder fremtidig C. M. Holmtoft.  
Lokfyrb. C. Laursen, Hk., hedder fremtidig C. L. Faldborg.  
Lokfyrb. W. V. W. Christoffersen, Kh. G. 1, hedder fremtidig W. V. W. Wedler.





### Statsbanepersonalets Ulykkesforsikring

afholder ordinær Generalforsamling i „National“, Jernbanegade 11, København, den 24. Marts 1916 Kl. 8 Em. med

Dagsorden:

- 1) Beretning for 1914—15.
- 2) Forelæggelse af Regnskab for 1914—15.
- 3) Valg af 5 Medlemmer til Bestyrelsen og 2 Suppleanter.
- 4) Eventuelt.

Bestyrelsen.

Bladet afleveret til Postvæsenet den 4. Marts.



Godt økonomisk Nyt!

### Klingry Sæbespaaner.

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

卐
Carlsberg Skattefri
卐

卐
Lys og mørk. Sundeste Afholdsøl.
卐

### \* Sygepleje Gummivarer \*

Medlemmer af Foreningen **10 %** Rb. **Vesterbrogade 67.** Material- og Sygeplejeforr.

## Brobergs kolossale Udsalg fortsætt. til 3. Marts

Trods Krigen og de dyre Tider er det dog lykkedes os at frem-

skaffe *store Partier Varer til meget rimelige Priser*, hvoraf særlig fremhæves

Hjemmevævede  
**danske Drejler**  
meget smuk Kvalitet  
250 Stk., sribet, 72 Ø. pr. m  
255 Stk., sribet, 79 Ø. pr. m  
Værdi 1.00—1.10 pr. m

Et Parti jernstærkt  
**ublg. Lagenstout**  
142 Stk. sælges for 1.28 m  
Værdi 1.65.

Denne Vare bliver blændende hvid ved Vask og ligner fuldstændig Lærred.

200 Stk. danske 125 cm bred  
**Lagendowlas**  
smuk, svær Kvalitet,  
Værdi 1.50 pr. m  
sælges for 1.15 pr. m =  
72 Øre pr. Alen

## Husk Adrs. Amagertorv 16.

Leverandør til Vare- og Landbrugslotteriet.

### Vesterbros Skotøjshus

**15, Absalonsgade 15,**

bør være Deres **FODTØJ**

Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

### HØJESTE LAAN

paa Klasse- og Koloniallodder.

Gevinster udbetales billigst.

R. Jensen, Nansengade 32.

Telefon 3279.

### Køkkenudstyr.

Glødenæt. Wotanlamper.  
Besparende Gasapparater.  
Haveredskaber. Gryder.  
*Sønder Boulevard 53.*

Godsbanekvarterets ældste

### Skotøjsforretning,

Dybbølsgade 39.

Reparationer hurtigt solidt og billigt

Telefon Vester 694 x.



Telf. 1899.

Telf. 1899.

Haslund & Larsen. Vinhandler  
Nørrevoldgade 92. Arbejderforeninger  
Prima vellagr. Vine og Spirituosa

### En gratis Kop Kaffee

kan alle lave sig — for dobbelt Vægt  
faar Enhver, som køber i

### Kaffeforretningen „Kronen“

saaledes at ved Køb af 1/8 kg faar D  
1/4 kg (li. 1/2 Pd.) af vore fine Kval  
teter, scm sælges til almindelig Bu  
tikspris à 37 og 40 Øre pr. 1/8 kg, o  
saaledes dobbelt Kvantum til hver Væg  
som købes.

**Husk!** **Husk!**

## Kaffeforretningen Kronen

50, Oehlenschlägersgade 50

Hj. af Istedgade.

### FROKOSTPAKKER

Kbhvn.s Smørrebrødsfabrik,  
Vesterbrog. 8, [skraas for Frihedsstøtten]

8 Stk. smukt belagt Mad 30 Ø.

Ekstra belagt 4 Stk. 30 Ø.

Sendes overalt for 5 Ø. pr. Ordre.

Forretningen aaben Kl. 5. Tlf. B. 863.

Støt de Averterende

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion og Ekspedition: Vesterbrogade 98 a. 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 3, Telefon Vester 4011.  
For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausengade 14, Odense. Telefon 2288.



**EMANUEL MØLLER & Co. Vinhandlere.**  
St. Pederstræde 34 og 36 (ved Vestervold) Telefoner 4519—2897

Kvaliteten gør Udslaget.  
Ved nye Etableringer og eventuelt Skifte af Leverandør vil d'Hrr. Købmænd ikke blive skuffede ved at træde i Forretningsforbindelse med os. Som Grund for dette anføres, at vi siden Etableringsaaret 1895 har opnaaet meget betydelig Omsætning

**Johanne Petersen, Blomsterforretning**

Specialitet: Smukke og billige Kranse.

Grundlagt 1885. **Vesterbrogade 16.** Tlf. Vester 2520.

**Billigste Tandklinik for kunstige Tænder**

**Helgolandsgade 2<sup>1</sup>.** (Hj. af Vesterbrogade v. Hovedbanegaarden. Telefon Vester 5720 x.)

leverer fineste Tænder, elegant og naturlig Udførelse,  
med 5—10 Aars skriftlig Garanti fra 14 Helsæt.

T Frk. A. ERIKSENS KLINIK.

**P. Albrechtsen & Co., Vesterbrogade 10**

(ved Hovedbanegaarden) Telefon 7292.

1. Kl. Skrædderi til moderate Priser.

T Stort Lager af færdige Habitter og Paletot.

**Møbler**

med enhver Garanti leveres i By og paa Land.  
Billig Kontant eller Kredit.

Sortedamsgade 1, ved Dr. Louises Bro  
i København.

(forh. Griffenfeldtsgade 8 og 3) **CARL ANDERSEN**

**BRYGGERIET PHØNIX'S PRISLISTE**

Porter .....	16 Ø.	Fineste Maltekstrakt 18 Ø.	1 Dus. Hvidtøl II....	84 Ø.
Pilsner en gros .....	11 "	Kraftøl .....	1 Dus. Skibsøl I.....	96 "
Lagerøl " .....	11 "	12½ Dobbeløl.....	1 " " II.....	84 "
Dansk Sodavand....	4 "	1 Dus. Prima.....	12½ Skibsøl .....	60 "
Citron " .....	5 "	1 " Hvidtøl I.....	12½ Hvidtøl .....	60 "

Valby Langade 75. Best. modt. v. Vognene, af Bryggeriets Agenter og paa Bryggeriet. Telf. 3968 og Lyngby 235

**Bengtsons Vinstue, Bagerstræde 5.**

**3 Billards.** Telefon 2446. **Separat L'hombre Værelse.**

Frankfurter Pølse m. Salat 40 Øre. Smør-Ost 25 Øre.

**CARL FRISENETTE.**

Frøhandel.

Forlang Katalog  
Telef. Vester 32.

Værnedamsvej 11.

Alle Sorter Urte- og Blomsterfrø.



er Urte- og Blomsterfrø,  
Løg og Knoldvækster, Havebrugsredskaber,  
Planteskoleartikler fra

**M. JØRGENSEN'S Frøhandel & Planteskole,**

Grundlagt 1884,  
Grejsdalen, Vejle, Telf. 731-822-887,

anerkendt som en altid **Ima Kvalitet.**

Ordresamlere antages mod stor Provision.

Store illustrerede Kataloger gratis og franko. - 1) Frø-, Løg- og Knoldvækster.  
2) Hollandske Blomsterløg. 3) Planteskoleartikler. 4) Havebrugsredskaber.



**Zephyr- & Gummi-Kravetøj & Flipper.**

Føres i alle Façons og flere Farver. Praktisk, billigt. Enhver kan afvaske det selv. Paas i „FLIPPEN“.

Istedgade 128. K. HINTZ.

**Hotel „Isted“**  
86, Istedgade 86.

Bedste Madsted paa Vesterbro.

**Elektrisk Skotøjs-Reparation,**

30, Absalonsgade 30.

1. Kl. Materiale. — Rimelige Priser.  
X MARIUS ANDERSEN.

**Fiskehallen „Esbjerg“**  
11, Ny Carlsbergvej 11.

Aldtid friske 1ste Kl. Varer.  
Rødspætter fra 40 Ø., Torsk fra 35 Ø. og Aal fra 50 Ø. Pd. — Sild fra 60 Øre Snesen.  
X CHR. STRAUSS.

**Vil De holde her!**

for vi skal op i Café **København's** hyggelige Lokaler **Vesterbrogade 13**, hvor man spiser og drikker godt til rimelige Priser. Stort Bladhold. --- 2 nye 1ste Kl.s Billards.  
X **Kolling Møller.**

**HUSK**  
**H. C. KALLERUP**  
**UHRMAGER**  
42 DYBBØLSGADE 42

**CARL OLSEN**  
SKRÆDER-ETABLISSEMENT  
ENGHAVEPLADS 8  
TELEFON: VESTER 1081 u  
Anbefaler sig til d'Hr. Lokomotivmænd

**O. GREGERSENS**  
BLOMSTERFORRETNING  
BLAAGAARDSGADE 25.

Telf. Nora 1979

Leverandør til Jernbanen i 25 Aar.

**Frederiksberg Kaffe-, The- og Konfektremagasin**  
STEEN JENSENS EFTF.

**Gl. Kongevej 135.**  
Tlf. Vester 3507. Varerne bringes overalt