



28. Aargang N^o 6.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Marts 1928.

NORMERINGSLOVEN

Med Forventning har Tjenestemændene hidtil set hen mod det Tidspunkt, da Normeringsloven skulde forelægges, for at erfare om der var nogen Udsigt til Forbedringer eller Forfremmelser. Tager man nu Normeringsloven i sin Haand og gennemblader den, vil man, hvor man end kaster sit Øje, opdage, at der er Nedgang overalt, og dette staar jo ogsaa i nøje Overensstemmelse med Finansministerens Udtalelser ved Forelæggelsen af Loven, ved hvilken Lejlighed han oplyste, at den samlede Besparelse var 971 000 Kr.

For Lokomotivmændene er der ikke et eneste Lyspunkt at spore, idet det forelagte Forslag til Normeringslov ikke indeholder Spor af Forfremmelser — eller Forslag til Forfremmelser — endskønt det er en Kendsgerning, at Lokomotivfyrbødere i udstrakt Grad anvendes som Lokomotivførere. De af Foreningens Medlemmer, der har fulgt med i Arbejdet, vil kunne erindre, at der, medens Ministeriet Stauning sad ved Roret, blev sluttet en Overenskomst om Udnævnelse af 194 Lokomotivførere fordelt over 3 Finansaar med 74 første Aar og 60 hvert af de efterfølgende 2 Aar. De 74 blev rigtigt udnævnte, men paa Grund af det i December 1926 afholdte Valg fik vi jo et andet Ministerium, hvis Opgave, efter hvad der er passeret, var den, at tage saa meget fra Tjenestemændene som muligt, og som blandt andet, som de sagde, paa Grund af Omlægning af Tjenesten ved at forandre Tjenestetidsreglerne saa dem i Stand til at kunne faa anbragt Lokomotivførere

paa alle Lokomotiver naar de udnævnte 38 nye Lokomotivførere f. A. Dette har imidlertid vist sig at være ganske fejlagtig, det Maal kunde Trafikministeren ikke opnaa ved dette forholdsvise ringe Antal Udnævnelser. Imidlertid har Ministeriet som anført ikke fundet Anledning til at forøge det nuværende Antal Lokomotivførere, derimod vil man, som kort berørt i sidste Nummer, foreslaa udnævnt et Par og halvtreds Motorvognsførere, men dette kan selvfølgelig ingen Indflydelse have paa det andet Spørgsmaal saalænge der ingen Indskrænkning sker af den Grund i Damplokomotivernes Antal og Kørsel.

Foreningen har haft sin Opmærksomhed henvendt paa de omtalte Forhold og har i den Anledning indsendt følgende Skrivelse til Generaldirektoratet:

»Ved den Forhandling, som den 16. December 1925 førtes mellem Statsbanernes Generaldirektorat og Dansk Lokomotivmands Forening enedes man om en Ordning, ifølge hvilken der i Løbet af de kommende 3 Finansaar skulde udnævnes saa mange Lokomotivførere (194), at samtlige Statsbanernes Rangerlokomotiver kunde blive betjent af Lokomotivførere. Dansk Lokomotivmands Forening afgav under Forhandlingen Ækvivalent for den med Udnævnelsen af 179 af de 194 Lokomotivførere forbundne Udgift.

Den afsluttede Overenskomst, der godkendes af saavel Ministeren for offentlige Arbejder som af Lønningsraadet, optryktes i Forslaget til Normeringsloven for Finansaaet 1926—27, og efter at Rigsdagen ligeledes havde tiltraadt

Overenskomsten, udnævntes i 1926 de første 74 Lokomotivførere.

Ved Behandlingen af Normeringsloven for indeværende Finansaar oplyste den da udnævnte Trafikminister, at ogsaa han tiltraadte den afsluttede Overenskomsts Princip, men mente, at Udnævnelsen af yderligere 38 Lokomotivførere vilde være tilstrækkeligt til Overholdelse af samme. Foreningen, der havde afgivet Betaling for Udnævnelse af 179 Lokomotivførere, fremsatte sine Tvivl om, hvorvidt de af Administrationen og Organisationen i Forening foretagne saglige og lokale Undersøgelser var saa urigtige, som Ministerens Forslag lod formode.

Generaldirektoratet var klar over, at de 38 nyudnævnte Lokomotivførere ikke var tilstrækkeligt til straks at kunne opfylde den afsluttede Overenskomst, men gjorde et Forsøg paa dog at overholde denne foretog Administrationen i afvigte Efteraar en Række Personalforskydninger, der havde som Maal, at Rangerlokomotiverne skulde betjenes af Lokomotivførere. Dette lykkedes dog ikke. Det har vist sig, at den i Sommeren 1927 stedfundne udstrakte Anvendelse af Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførertjeneste er fortsat Aaret ud, altsaa ogsaa efter de skete Personalforskydninger.

En af Foreningen foranstaltet Kontrol har da ogsaa vist, at fornævnte af Administrationen og Organisationen i Fællig foretagne saglige Undersøgelse ikke har givet noget helt forkert Billede, idet der i Maanederne November, December 1927 og Januar 1928 har været ca. 90 Lokomotivførere for lidt. I de nævnte Maaneder har der sammenlagt været anvendt henholdsvis 85, 87 og 80 Lokomotivfyrbødere til stadig Lokomotivførertjeneste.

Foreningen tillod sig derfor at gaa ud fra, at der ved Normeringslovforslaget for 1928—29 vilde blive søgt Hjemmel til Udnævnelse af de Lokomotivførere, der endnu refterer, for at Administrationen kan siges at have opfyldt sin Del af oftnævnte Overenskomst. (Foreningens Modydelse, der foruden de hidtil nævnte ækvalerer Udnævnelsen af endnu 67, er jo forlængst indkasseret). Foreningen mener imidlertid at have bragt i Erfaring, at der paa Normeringslovforslaget for det kommende Finansaar ikke findes Forslag til den nødvendige Forøgelse af Lokomotivførernes Antal.

For saa vidt dette er rigtigt, synes det altsaa

heller ikke i Aar at være Administrationens Hensigt at overholde den om dette Spørgsmaal afsluttede Overenskomst. Indtil nærmere høres fra Generaldirektoratet, stiller man sig dog tvivlende herom.

Idet Foreningen meddeler Generaldirektoratet dette, henstiller man samtidig, at Overenskomsten i Aar bringes til Virkelighed, og at det endnu manglende Antal Lokomotivførere udnævnes.

Man tillader sig at udbede Generaldirektoratets Svar i Løbet af de nærmeste Dage, eventuelt at der etableres en Forhandling.

Herpaa har Foreningen endnu intet Svar faaet.

Der er endvidere rettet Henvendelse til Folketingets Lønningsudvalg, og Fredag den 2. Marts havde Repræsentanter for Organisationen Lejlighed til overfor det omhandlede Udvalg at gøre Rede for Foreningens Synspunkter. Hvor vidt Normeringslovforslaget vil blive præget af de Kendsgerninger, der er blevet forelagt saa vel Generaldirektoratet som Rigsdagen, vides der endnu intet om, men for saa vidt der skulde ske Ændringer i Normeringslovforslaget, vil disse først komme til at foreligge henimod Slutningen af Maaneden.

ET FRIDAGSPØRGSMAAL

Vi omtalte i sidste Nummer af nærværende Blad en lille Sag angaaende Tilbagebetaling af indbetalte Pensionsbidrag til de ved Forholdenes Ugunst afskedigede Lokomotivfyrbøderaspiranter, i hvilken Sag 2. Distrikt havde truffet en Afgørelse, der vidnede om, at dette Distrikts Kendskab til gældende Love og Bestemmelser var af en saadan Karakter, at man maatte faa stærk Tvivl til alle af dette Distrikt truffne Afgørelser. I Slutningen af omtalte Artikel meddelte vi, at vi i dette Nummer vilde omtale et andet Eksempel paa, at omhandlede Distrikt handler uden at tænke, og efterfølgende vil paany vise, at vi har Ret i den Opfattelse.

Sagen drejer sig om, at 2 Lokomotivfyrbødere i Vamdrup i November Maaned hver kun havde faaet 2 Fridage, i hvilken Anledning de gjorde Krav paa — fordi Fridagsbestemmelserne var overtraadt — at der som Følge deraf blev ydet dem Erstatning. Den paa Stedet væ-

rende Lokomotivmester, en som saadan fungerende Maskinarbejder, afviste dem, vel ud fra den Forudsætning, at de havde haft Fridage nok, eller paa Grund af manglende Kendskab til de herom gældende Bestemmelser klare Ordlyd. Der er vel næppe Tvivl om, at den paagældende Maskinarbejder, naar han arbejder paa Værkstedet, er fuldt klar over, hvornaar han skal have Fridag, og vel ogsaa, hvor meget han skal have for den, hvis han maa arbejde, men nu, da han fungerede i denne høje Stilling, maatte han ogsaa vise sin Myndighed, uanset om han traadte i Spinaten, ved at afvise de to Lokomotivfyrbøderes Krav. Det var naturligvis ikke ham, der havde Myndighed til at afvise dem; saa megen Myndighed er der nu ikke tillagt disse Mænd, men da de paagældende indsendte Regningskrav for Afsavn af en Fridag til Distriktet, afviste samme dem. Distriktet vilde som sædvanlig ud at træde i det.

Saa havde Lokomotivfyrbøderne ikke andet at gøre end at henvende sig til Organisationens, der ogsaa straks satte sig i Bevægelse, og den 26. Januar 1928 indsendte følgende Skrivelse om Sagen til Generaldirektoratet:

»Paa Grund af Personalemangel havde 2 Lokomotivfyrbødere i Vamdrup, nemlig P. K. Storm, Tj. Nr. 767, og A. J. Lassen, Tj. Nr. 141, hver kun 2 Fridage i November Maaned f. A. til Trods for, at Depotforstanderen var blevet gjort opmærksom herpaa. En i den Anledning fremsendt Regning for Afsavn af en Fridag er af Distriktet afvist.

I den Anledning skal Dansk Lokomotivmands Forening under Henvisning til Foreningens Skrivelser af 27. Januar og 29. Marts 1926, Journ. Nr. 1400 og 1415 samt under Henvisning til Generaldirektoratets Svarskrivelser, Journ. Nr. L. 566 og L. 1102 af henholdsvis 6. Marts og 5. Maj 1926 tillade sig at anmode Generaldirektoratet om, at de to nævnte Lokomotivfyrbødere faar anvist Godtgørelse for en mistet Fridag. Samtidig skal man tillade sig at pege paa, at den i Generaldirektoratets førnævnte Skrivelse Nr. L. 566 omtalte Indskærpelse af Reglerne for Fridagstildeling ikke synes at have haft den forønskede Virkning, idet man allerede nu har 2 Gentagelser.

Man anmoder derfor paany om, at Distrikterne maa blive instrueret paa saadan Maade, at Bestemmelsen om ingen Sinde mindre end 3 Fridage i en Maaned ikke tilsidesættes.

Forventende Generaldirektoratets Svar snarest belejligt. —

Generaldirektoratet brugte ikke saa lang Tid til at behandle denne Sag, idet Foreningen den 25. Februar fik følgende Svar:

I Anledning af, at Dansk Lokomotivmands Forening i Skrivelse af 26. f. M., J. Nr. 1654, har anmodet om, at der maa blive udbetalt Lokomotivfyrbøderne i Vamdrup Nr. 767 P. K. Storm og Nr. 141 A. J. Jensen, der kun har erholdt 2 Fridage hver i November Maaned f. A., Godtgørelse for Afsavn af den dem i Henhold til Bestemmelsen i Ordre A 19, 1. Stk., tilkommende 3. Fridag i bemeldte Maaned, skal man herover meddele, at man har foranlediget, at det omhandlede Vederlag vil blive udbetalt de paagældende en af de nærmeste Dage.

De paagældende Lokomotivfyrbødere har vel nu forlængst faaet udbetalt deres Tilgodehavende, og for saa vidt er Sagen i Orden for deres Vedkommende, omend man skulde mene, at det ikke var nødvendigt, at Distriktet Gang paa Gang satte de Ansattes Taalmodighed paa Prøve, naar de skal have et Par Skilling ud over det ordinære.

Af dette Eksempel vil man paany kunne se, at 2. Distrikt ikke er i Besiddelse af det Kendskab til Love og Bestemmelser, som det burde være.

Generaldirektoratet finder vel Anledning til at give Distriktet et Kursus i »Reglements lære« for at undgaa dette unødige Skriverseri, men faar Distriktet ikke et saadant Kursus hvad det i høj Grad trænger til, synes vi, at det for Skams Skyld baade skulde sætte sig hen og læse over paa Ordre og Bestemmelser, men allerførst bringe disse uundværlige Sager à jour.

SKRIVELSER OG SVAR

7. Februar 1928.

Paa Forslag af Foreningen blev Stemplet i Lokomotivernes Oliesprøjte for nogle Aar siden forandret. Den nye Form har vakt almindelig Tilfredshed. saalænge Stemplets Lædermanchet er ny; men den anvendte Lædersort synes imidlertid at blive opslidt for hurtigt, hvorved Oliesprøjstens Forbedring bortelimineres noget.

Foreningen tillader sig derfor at henstille, at der

til Manchetten i førnævnte Stempel anvendes en holdbarere Lædersort.

Forventende Herr Maskinchefens imødekommede Svar.

Ærbødigst
P. F. V.
Rich. Lillie.

Kjøbenhavn, den 10. Marts 1928.

I Besvarelse af Foreningens Skrivelse af 7. f. M. (Nr. 1664) angaaende Lædermanchetterne i Lokomotivernes Oliesprøjter skal man meddele, at de omhandlede Manchetter fremstilles af kromgarvet Læder, og da man næppe vil kunne fremskaffe en bedre eller mere egnet Lædersort, maa man henvise Maskindepoterne til, efterhaanden som det viser sig paa krævet, at udveksle Manchetterne med nye, som vil kunne rekvireres fra Centralværkstederne.

Herom er Distrikterne underrettede.

Ove Munch.

H. Mamsen.

7. Februar 1928.

Foreningen tillader sig herved at anmode Herr Maskinchefen om, at Mundstykket i de paa Maskinerne anbragte Spuleslanger fremtidigt gøres lidt smallere end hidtil, og at sammes Aabning udvides til 2 mm, herved opnaas bedre end hidtil at kunne »vande« og ikke »dampe« Kullene, saaledes at Epuleslangen kommer til at virke efter sin egentlige Hensigt.

Ærbødigst
P. F. V.
Rich. Lillie.

Kjøbenhavn 12. Marts 1928.

Under Henvisning til Foreningens Skrivelse af 7. f. M. (Nr. 1663) angaaende Mundstykkerne til de paa Lokomotiverne anbragte Spuleslanger meddeles, at man har ændret Tegningen af de omhandlede Mundstykker i den af Foreningen ønskede Retning.

Ove Munch.

H. Mamsen.

FRA MEDLEMSKREDSEN

EN RASENDE »GRIS«

Ved i vort Organ at læse C. O. Jørgensens Artikel om den mærkelige Maskinskade og Redaktionens Opfordring til Medlemmerne om Meddelelse af andre Maskinskader, det kan være til Nytte, at andre faar Del i, tillader jeg mig at nedskrive om et ret enestaaende Uheld, der uhyre let kunde være bleven til en Ulykke.

Det var Loko. 676, Havnemaskinen i Od, dette Uheld skete i, og hvad der passerende var følgende: Paa Stationspladsens Havnespor Nr. 9, hvor vi havde gjort Holdt i Arbejdet for at spise til Aften, holdt

jeg med Loko. 676, hvor der heldigvis var frit Spor et Stykke fremad mod den ubevogtede Vejoverskæring, der forbinder Byen med Alykkekvarteret. Efter endt Maaltid smurte jeg Gangtøjet, Dampbremsen og tilrettelagde et godt Fyr, fordi vi, saasnart vi kom ned til Havnen, skulde trække 15—16 læssede Godsvogne op. Rangerpersonalet vendte fra deres Spisestue tilbage til Maskinen; der blev fløjet frem, og jeg satte Loko. 676 i Gang med nogle faa Vogne Bag.

Ligesom jeg havde aabnet for Regulatoren begyndte Maskinen at sætte Fart paa, jeg lukkede for Regulatoren; men Farten forøges — jeg sætter Dampbremsen paa fuld Bremsning — det regner den ikke meget med, men pruster afsted ved voldsomme Dampslag, der trækker en høj Ildsjøle med sig gennem Skorstenen. Damptrykket stiger til 14 Atmosfære, jeg forsøger at rive i Styringsarmen, for at faa den i Midten, men den ligger som en Mur derude og kan ikke rokkes paa Grund af det voldsomme Tryk af Damp og Vand paa Gliderne. Først da Maskinen havde arbejdet voldsomt og havde forbrugt ca. 4 Atmosfære lykkedes det mig ved Brug af alle mine Kræfter at faa Styringsarmen i Midten, hvorved Loko. 676 blev bragt til Standsning, men da havde Maskinen løbet mindst 400 Meter fremad.

Var dette sket paa aaben Gade nede ved Havnen, havde jeg i allerhøjeste Grad haft Brug for Assistance af den Lokomotivfyrbøder, der er fraranet os paa Havnebaner — for at faa Styringsarmen i Midten paa et tidligere Tidspunkt, og derved hurtigere faaet Maskinen standset, og for at formindske Rækkevidden af, hvad der paa en stærkt trafikeret Havnegade uundgaeligt vilde være sket af Ulykker. To Mand tager jo et dobbelt Snuftag, og den Mand fødes aldrig, der *alene* kunde tage Styringsarmen saalænge Damptrykket var højt. — I dette Tilfælde, hvor Kraftdampprøret i *Kedelen* paa Grund af Slid var saa tyndt som Papir, trykket fuldstændigt sammen og *sprængt ud af Flangen paa Røggammervægen*. — Igennem dette *store Hul* strømmede Damp og Vand direkte ned til begge Cylindre. — Fyret maatte hurtigst muligt smides ud, da alt Vandet var borte af Glassene.

En Røst fra 2. Maskinsektion, der har naaet mit Øre, om, at jeg straks kunde have standset Maskinen ved at trække Styringsarmen i Midten, er jeg inderlig enig med 2. Maskinsektion i, men *straks* at faa den derop —, *ja, det er Sagen*. Havde jeg haft min Lokomotivfyrbøder til Hjælp, saa havde Muligheden ligget der. Jeg ser i Tanken Maskinen arbejde sig gennem Hestekøretøjer, Biler og Mennesker, der vælter ned af Bukken, Stilladser, der styrter ned, lemlæstede Mennesker og Dyr, og er ude af Stand til at forhindre Ulykkerne blot for den meningsløse Sparemanis Skyld, der gør Sikkerheden ligesaa spinkel, som Kraftdampprøret var det i *Kedelen*, for en Gang, ligesom dette, før eller senere at briste.

Med Tak for Optagelsen.

Odense, i Februar 1928.

Johan D. Hubert,
Lokomotivfører.

FRA KONTROLSTATIONEN PAA Gb.

Det hænder at man modtager en Skrivelse saalydende: »Tog «n»s Maskine igaar passerede Post L. X Minutter for sent«.

Underskriften ulæselig.

Den »ulæselige«s Ur trænger vist til at blive omreguleret, da det sjældent stemmer med den virkelige Tid. Jeg har bemærket en Forskel paa 7 Minutter. Til Tider staar der paa Skrivelsen: Maskinen til Tog »n« passerede Post L. uden Ophold X Min. forsent, skønt der ved Telefonhytten har holdt 3 Maskiner foran. Naar nu den »ulæselige« er saa ivrig i at notere Tiderne for *udkørende* Maskiner, hvor det drejer sig om enkelte Minutter, som sjældent har Indflydelse paa Togets Afgangstid, skulde han til en Forandring tage Tiderne for Maskiner *til* Remisen, han vilde da opnaa ganske anderledes Forsinkelser, til Tider 30 Min. Saadanne Forsinkelser er ofte Skyld i, at Maskinerne kommer nogle Minutter for sent til næste Tog. At den »ulæselige« ikke er saa interesseret i, naar Maskinen kommer i Remisen, er vel fordi det *kun* er Personalets Fritid, det gaar ud over. Det er jo en Forskel.

Fritz.

ROSKILDE MASKINDEPOT

Det vakte stor Opstandelse i Roskilde da Rygtet for ca. halvandet Aar siden fortalte, at dette Depot sammen med Gud ved hvor mange Depoter skulde nedlægges og have lukket og plomberet sine Porte og Personalet jaget fra Hus og Hjem for derved at være med til at bibringe D. S. B. Balance i Kassen.

Imidlertid viste det sig kun at være »en Storm i et Glas Vand« — heldigvis for begge Parter, idet Roskilde Depot med sin centrale Beliggenhed holder Vagt med Landets mest udsatte Nedbrudsreserve, og som saadan ikke kan undværes, ligesom Roskilde Stationens Beliggenhed for Udsendelse af lokale Tog i alle fire Retninger, er værdifuld, men en Ting naaede Sparetanken: at faa inddraget Raadighedspersonalet i Roskilde.

Roskilde havde indtil for ca. 1/2 Aar siden 4 Sæt Raadighedspersonale, som i Øjeblikket er formindsket til 1 Sæt, idet de 2 Sæt indgik i Strækningsturen og det 3. Sæt blev forflyttet fra Depotet. Men allerede efter 3 Maaneders Forløb blev det ene Sæt tilbagekaldt, saa lidt af Fejlen er bleven rettet. Roskilde havde med sine 4 Sæt Raadighedspersonale nok at bestille, blandt andet med Ballastkørsel i de forskellige Retninger hver Sommer, Afløsning af det Stedlige Persoale og ved Afløsning paa Sjælland-Falsters Depoter, saa man forstaa, hvorledes Lokomotivmesteren nu er stillet, naar der rettes Forespørgsel om han kan afløse her eller der, men kun kan svare: Her er intet Personale!

Derimod benyttes i større Grad Lokomotivfyrbødere til at forrette Førertjeneste samme Sted, idet en af dem, alene sidste Aar forrettede Rangertjeneste ca. 200 Dage. Og naar der sendes Afløsere for

Lokomotivførerne fra Rangerdepoterne i Provinsen, saa er det bestandig Lokomotivfyrbødere, der er beordret.

Man faar Indtrykket af, at der mangler mange Lokomotivførere Landet over til Reservetjenesten.

Nu har man i et halvt Aars Tid set Resultatet af Inddragelsen af Raadighedspersonalet i Roskilde. For det første har Depotet selv tilkaldt fremmed Mandskab i Vinter for at klare sig. Og Rangerdepoterne i Køge, Holbæk og Ringsted, som Roskilde altid har været Afløser for, har nu maattet søge Hjælp ad Omveje, som er langt dyrere.

Mon ikke det var bedre Økonomi for D. S. B. om Roskilde igen fik sine 4 Sæt Raadighedspersonale?

Signal.

OPLEVELSER UNDER TJENESTEN

Hr. Redaktør, naar man har kørt med Lokomotiver i 30 Aar, kan det ikke undgaas, at man i denne Periode har oplevet en Del, saavel af interessante som muntre Episoder. Kunde vi Lokomotivmænd her i D. L. T. faa Plads for saadanne Oplevelser, mener jeg det kunde skabe Glæde og Fornøjelse at meddele hinanden disse. Jeg vil nu lægge for og haaber andre følger efter.

Vi skal med Glæde optage saadanne Oplevelser, som den ærede Indsender omtaler; særlig vilde det være af Interesse, om der ogsaa kunde meddeles Oplevelser, som kunde være af belærende Art.

Vi imødeser disse smaa Meddelelser.

Red.

I.

I Sommeren 1899 kørte jeg med Lokomotivfører Mads Christensen, Eshjerg. Vi skulde en dejlig Sommermorgen køre Prins Valdemar og Prinsesse Marie fra Fredericia til Eshjerg, hvorfra de skulde til Fanø paa Ferieophold.

Vi havde skriftlig Ordre til at være rettidig i Eshjerg. Toget som kun skulde holde i Kolding, Lunderskov og Bramminge, fik imidlertid et ufrivilligt Ophold paa Gørding eller Brørup Station (hvilken husker jeg ikke). Da vi kom hertil var der nemlig »Stop« paa Signalmasten, hvorfor vi holdt ude ved Stationsmærket og fløjtede, men da dette ikke hjalp, blev en Togbetjent sendt ind paa Stationen for at vække Forstanderen, der laa i sin søde Søvn, som om der ikke var noget der hed Jernbaner. Forstanderen fór nu ud af Sengen, og uden saameget som at tage et Par Bukser paa løb han hen ad Perronen hen til Signalmasten og satte Signal (der var den Gang kun én Signalmast, og den stod inde paa Perronen med en Vinge til hver Retning), men istedetfor at give Signal til »Gennemkørsel« blev der sat Indkørselssignal. Vi kørte nu ind paa Stationen, og kunde ikke forstaa, hvorfor vi skulde holde, Christensen gik ned paa Perronen, og her faar han Øje paa Stationsforstanderen, som stod inde paa W. C. med Døren paa klem, og vinker og raaber: Kør, kør.

Christensen gør mig opmærksom paa den Situation, hvori Forstanderen befinder sig, og den var unægtelig komisk. Med Haaret som en Kragerede, den korte krøllede Skjorde stumende midt paa Laarene, og staaende paa det kolde Cementgulv paa Hælene med Tæerne i Vejret, og med Munden lave de frygteligste Grimaser for at vi skulde forstaa ham. Ja, det var komisk.

Grunden til, at Stationsforstanderen var smuttet ind paa W. C., var, at dette var beliggende ved Siden af Signalmasten, han skulde jo passere den halve Perron for at komme hen til Kontordøren.

II.

Gamle Søren Jensen i Roskilde, som jeg har kørt med i 3 Aar, fra 1900—1903, har fortalt mig en Oplevelse, han som ung Fører en Gang havde paa Glostrup Station.

En Dag han kørte Tog mod København og lige havde sat i Gang, kom en Mand løbende imod Maskinen henne fra Landevejen raahende op til ham. Jensen spærrede af for Dampen, og lod den glide saa smaat, og med Manden løbende ved Siden af Maskinen hørte han ham raabe op til sig: »Jeg er Sognefogden fra Brøndhvester, jeg skal med Toget. — jeg er Sognefogden fra Brøndhvester, jeg skal med Toget.« Jensen kunde nu ikke lade være at smile, han satte Farten op medens Sognefogden truede med Stok og brugte Mund, han kunde jo ikke forstaa, at Toget ikke standsede for at optage en saadan Øvrighedsperson.

C. O. Jørgensen.
Roskilde.

ENERGIANVENDELSE I JERNBANEDRIFT

Efter »Die Lokomotivtechnik« ved F. Späer.

(Fortsat).

Kender man et Brændstofs kemiske Analyse, altsaa de Tal, der findes i Tabellen, kan man tilnærmelsesvis bestemme Brændværdien i et af de omtalte Brændstoffer, da man ved at et kg rent Kulstof har et Varmeindhold af 8140 V. E., og et kg Brint et Varmeindhold af 34 200 V. E. o. s. v. Men vil man vide et Stofs nøjagtige Varmeindhold, maa man gøre Brug af den saakaldte kalorimetrisk Bombe. I denne forbrændes en lille Prøve af Brændstoffet totalt, saaledes at der af faste Stoffer kun bliver en større eller mindre Askerest tilbage, og Varmemængden, som frigøres under Forbrændingen, kontrolleres under fornødent Hensyn til alle Biomstændigheder.

Naar et fast Brændstof skal prøves i den kalorimetrisk Bombe, udvælges omhyggeligt en Gennemsnitsprøve af Stoffet, og denne males til et fint Pulver. Af dette dannes under en Presse en Briket, der vejer nøjagtig 1 g, og den-

ne benyttes til Forbrændingsprøven. Som Forbrændingsrum anvendes den kalorimetrisk Bombe, en mindre Metalbeholder, som er beregnet paa at kunne taale et stort Overtryk og kan lukkes tæt med et Dæksel. Efter at Briketten er anbragt i Bomben, lukkes denne tæt med Dækslet, hvorefter den fyldes med Ilt af højt Tryk. Bombens Indre har et Rumfang af ca $\frac{1}{2}$ Liter; den indeværende Luft vil ikke paa langt nær være tilstrækkelig til Forbrændingen, heller ikke Ilt af normalt Tryk kan strække til. Teoretisk skal man bruge en saa stor Iltmængde, at den i Bomben maa fortættes til et Tryk af 5,4 at; men i Virkeligheden maa der tilføres saa megen Ilt, at Trykket bliver 3—4 Gange saa højt, d. v. s. Bomben fyldes med fortættet Ilt af 15—20 at. Tryk.

Derefter nedsænkes Bomben i en Beholder, indeholdende en meget nøjagtig afvejet Vandmængde af sædvanlig Temperatur. Med et Røreværk holdes under Forsøget den samme Temperatur overalt i Vandet. Paa et fint mærkende Termometer kan Vandets Temperatur aflæses i indtil Hundredele Celsiusgrader. Ad elektrisk Vej antændes Briketten, og da Forbrændingen foregaar meget hurtigt i den rene Ilt, udvikles Forbrændingsgas med en høj Temperatur og et højt Overtryk, da den ikke kan udvide sig.

Den udviklede Varme fordeler sig fra Bombens Indre gennem Væggene til Vandet. Medens Forbrændingsgassens Temperatur og Tryk falder ved at Varmen optages af Vandet, stiger Vandets Temperatur, f. Eks. fra 2° til 3° C. Af Størrelsen paa den Vandmængde, hvori Bomben ligger, og af den Temperaturstigning, der har fundet Sted i Vandet under Forsøget, bestemmes hvor stor Varmemængde, der er udviklet. Dette sker paa det tidligere nævnte Grundlag, at en Varmeenhed (V E) er den Varmemængde, der kan opvarme 1 kg Vand 1° C. Tænker man sig, at Vandbeholdningen udenom Bomben er 4 kg (= 4 l), og at denne Vandmængde er opvarmet $1,5^{\circ}$, saa har Vandet optaget

$$1,5 \cdot 4 = 6 \text{ V E.}$$

1 gr af Brændstoffet har saaledes indeholdt og afgivet 6 V E. 1 kg deraf indeholder derefter.

$$1000 \cdot 6 = 6000 \text{ V E,}$$

og det prøvede Brændstof har en Brændværdi af 6000 V E.

ENGLANDS KRAFTIGSTE HURTIGTOGSLOKOMOTIV

Efter »Railway and Locomotive Engineering« ved F. Spuer.

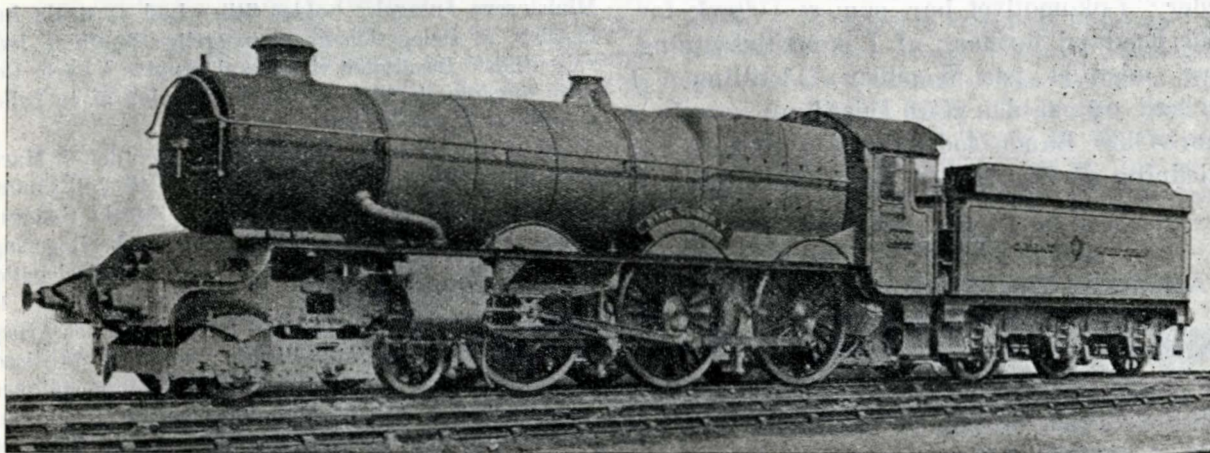
»Great Western Railway Company« har paa sit Værk, *Swindon Værket*, ladet bygge 20 Stk. 4-cylindrede 2 C Hurtigtogslokomotiver. De er klassificerede i »Konge«-klassen, det første af dem har faaet Navnet »King George V« efter Englands regerende Konge.

Lokomotiverne er konstrueret af Banens Maskinchef, *C. B. Collet*, og præsenteres som Englands kraftigste Hurtigtogslokomotiv, idet

Rammen; de indvendige er forskudt et Stykke frem for at kunne virke paa den forreste Aksel, det udvendige Cylinderpar er trukket noget tilbage og virker paa det midterste Hjulsæt.

Dampfordelingen sker med Stempelglidere. De indvendige Glidere bevæges direkte af Walschart-Styringen mellem Rammepladerne, fra hvilken en Rokkearm fører ud og bevæger de udvendige Glidere.

De indvendige Drivstænger er i den ene Ende formet til en svær Gaffel med kilespændte Lejer, der virker paa den dobbelte Krumtapbugt. Drivtappene paa Hjulene har ingen Kra-



Great Western Banens nyeste Hurtigtogslokomotiv.

det kan udvikle en Trækkekraft af 18320 kg. beregnet efter 85 pCt. af Kedeltrykket, hvilket dog er en meget højere Procentberegning af Kedeltrykket, end der anvendes i noget andet Land.

Lokomotivet uden Tender vejer i tjenstfærdig Stand 89 t, deraf hviler 21 t paa Trucken. og Adhæensionsvægten, 68 t, er ligelig fordelt paa de 3 koblede Aksler. Tenderen er af Banens 3-akslede Standard-Type og rummer 18 m³ Vand og 6,5 t Brændsel. Den er udrustet med en Indretning til at tage Vand under Kørslen: den består i Hovedsagen af et paa Tenderen under Vandkassen anbragt Nedfaldsrør, som under Farten nedsænkes i dertil indrettede vandfyldte Kanaler, der paa passende Steder er bygget mellem Skinnerne.

Paa Trucken findes en ny velegnet Fjederanordning. Den forreste Aksel har udvendige Akselhalse, medens disse paa den bageste Aksel findes indenfor Rammen af Hensyn til de udvendige Cylindres Placering. De fire Cylindre sidder ikke i samme Linie paa tværs i

ve, hvorfor de udvendige Stænger, som ikke har nogen egentlige Lejer, men kun Bøsninger, kan skydes ind paa Tappen, og fastholdes af en svær Skive med Split.

Kedlen er bygget til et Damptryk af 16,5 at. Fyrkassekappen, hvori er anbragt en Belpaire Fyrkasse, breder sig stærkt ud over Rammen. Til Afstivning af Fyrkasse og -kappe er anvendt Støttebolte af Kobber. Da Kedlen ikke har nogen Dom, tages Dampen fra det højeste Punkt i Rummet mellem Fyrkassen og Fyrkassekappen. Sikkerhedsventilerne er monteret paa Fyrkassekappen. Fødevandet tilføres Kedlen gennem et Føderør i Sikkerhedsventilhuset. Lokomotivet er endvidere udrustet med Swindon Værkets Standard Overheder, samt med Vakumbremse, der bremser de koblede Hjul.

Nedenstaaende findes nogle af Lokomotivets vigtigste Maal.

Cylinderdiameter (4) 410 mm.

Slaglængde 700 mm.

Løbehjuls diameter 900 mm.

Drivhjulsdiameter 1900 mm.
 Damptryk 16.5 at.
 Samlet Hedeflade 232 m².
 Risteflade 3,2 m².
 Trækkekraft 18320 kg.
 Lokomotivets Vægt (uden Tender) 89 t.

»King George V« er i det ydre som Hurtigtogslokomotiverne ved Great Western Railway. For at virke tiltalende hvor det kommer frem, findes paa Skorstenen en udhælvende Krave af poleret Kobber, Dækslet paa Sikkerhedsventilen er poleret Messing, og Messingforsiringer findes paa Hjulkasserne og andre Steder. Lokomotivet har, som et Udtryk for, hvad England formaar af Lokomotivbygning, været udstillet paa Wembley Udstillingen i England, og paa den store Udstilling, som Baltimore-Ohio Banen lod afholde i Baltimore i Anledning af Banens 100-Aars Jubilæum.

AMERIKAS ERHVERVSLIV SET GENNEM AUSTRALSKE BRILLER.

En interessant Analyse af De Forenede Staters økonomiske Liv.

Den australske »Commonwealth« danner i socialpolitisk Henseende en slaaende Modsætning til U. S. A. og er samtidig længere ude end de fleste europæiske Stater i Retning af Fagforeningsvælde. Derfor turde Beretningen fra en australsk Delegation, der ifjor var fire Maaneder i U. S. A. for at studere Forholdene, have mere Interesse end adskillige af de ikke faa hidtil fremkomne.

Den højst mærkværdige stærke Udvikling af det amerikanske Erhvervsliv siden »Slumpaaret« 1921, der i U. S. A. ligesom i Evropa satte et uhyggeligt Punktum efter det Opsving, som hele Verden over fulgte umiddelbart efter Krigen, har haft en ejendommelig Karakter, og ganske særlig maatte et Samfund som det australske staa undrende overfor Fænomenet: synkende Priser og stigende Lønninger; thi i Australien er høje Lønninger Indbegrebet af al Lyksalighed. Naar hertil kom, at Antallet af industrielle Konflikter i U. S. A. faldt fra 4450 i 1917 til 1227 i 1924, samtidig med at Amerikanerne utrættelig raabte ud over den undrende af Arbejdsløshed forpinte Verden, at den amerikanske Arbejders Kaar i Skikkelse af stigende Realløn forbedres ustandselig, ja, at den langvarige amerikanske Højkonjunktur ret egentlig beror paa Arbejdernes voksende Købekraft, saa maatte en grundig Undersøgelse af den virkelige Sammenhæng med et sligt socialt Eldorados Opstaaen, oven i Købet umiddelbart efter en saa vældig Højkonjunktur som den, Krigen og Efter-Krigstiden i næsten ubrudt Sammenhæng havde bragt U. S. A., siges at være paakrævet.

I den australske Premierministers Tale ved Forelæggelsen af Forslaget om Delegationens Udsendelse

henvises der til den Strøm af Nationaløkonomer, Eksperter, Teknikere og Publicister, der paa Stedet har studeret den amerikanske Højkonjunktur, medens hidtil kun een, udelukkende af *Arbejdere* bestaaende Delegation har været udsendt, nemlig af et engelsk Blad, ligesom der hidtil ikke af nogen Regering har været foranstaltet et officielt Studium derovre. Særdeles forsigtigt pointerer Ministeren, at han — hvad der end maatte komme ud af Studiet — holder ubrødelig fast ved *Minimallønprincippet* (det helligste australske Dogme), men at han i Modsætning til de australske Arbejdsgivere tror fuldt og fast paa Muligheden af, at *dette Princip lader sig forene med en stigende Produktion*. Sluttelig opfordrer han begge Parter indenfor Delegationen, Arbejdsgivere og Arbejdere, til at gaa til U. S. A. for at undersøge, om Ministerens Antagelse holder Stik. Lad os straks her fastslaa, at Delegationens omhyggelige Studium, hvis væsentligste Resultater vi nu skal gengive i korte Uddrag, *ingenlunde* førte til noget i Retning af en fælles Opfattelse hos de to Parter.

Delegationen steg i Land i Vancouver den 4. Marts 1927 og afrejste fra San Francisco den 15. Juli samme Aar. Den trykte Beretning, der af den danske Generalkonsul i Sidney er oversendt til den danske Regering, er et aneligt Værk paa 88 Foliosider. Den Delegationen stillede Opgave var at undersøge: Metoderne til Opnaaelse af større Effektivitet i Fabrik og hos Arbejdere, Arbejdstid, Arbejdsvilkaar, Lønninger og disses Tilpasning efter Fluktuationer i Leveomkostninger, Akkordarbejde, Arbejdernes Ydeevne og Produktionen pr. Arbejder, Kraftspørgsmaalet, særlig Elektricitet, Standardisering og Masseproduktion og Anvendelsen af automatiske Maskiner, Kalkulationssystemer, Lærningevæsenet og Børns Fabriksarbejde, Ledelsens og Opsynsvirksomhedens Funktion, Forholdet mellem Arbejdsgiver og Arbejder, Andel i Overskudet, Virkning af Bonus og Tilskvindelse af Arbejderne til at anbringe deres Sparemidler i de Virksomheder, i hvilke de er beskæftigede. Velfærds- og Sundhedsindretninger i store Virksomheder, offentlig og privat Industristatistik, teknisk Uddannelse i Forhold til sekundære Industrier, Reklame for og Salg af Industriprodukter o. i.

Almindelige Vilkaar i U. S. A.

Som en væsentlig Betingelse for den stigende Produktion betragter Delegationen Forøgelsen af Folke-mængden i Tidsrummet 1890—1927 fra 63 Mill. til 118 Mill. Indbyggere. Herved opstod en automatisk Stigning i Forbruget og et stadig fornyet Tilbud af passende Arbejdskraft. Nu er Indvandringen nede paa ca. 300 000 om Aaret, og Befolkningens naturlige aarlige Tilvækst udgør ca. 1 Million. I 1920 var ca. 90 pCt. af hele Befolkningen Hvide; de 13 pCt. var født udenfor U. S. A., Resten, 76,7 pCt., Indfødte. Jernbanerne udgør 250 000 miles og anses for at være af fremragende Ydeevne; de er alle paa *private* Hænder og konkurrerer indbyrdes meget skarpt. Landevejs-systemet er fortræffeligt. Der produceredes i 1926 4,7 Mill. Automobiles, af hvilke kun 700 000 eksporteredes. Salget af brugte Automobiles spiller en stor

Rolle; de sælges til en Pris af fra 50 Doll. og opefter, og heri ligger Forklaringen paa de mange automobilkørende Arbejdere. Af Befolkningen bor lidt over Halvdelen i Byerne. I 1920 boede over Halvdelen af Befolkningens 24,4 Mill. Familier i egne Huse.

Af Raastoffer importeres særlig Gummi, Silke, Uld og Huder, idet Landet iøvrigt selv besidder praktisk talt alt, hvad det behøver.

Hver By og hver Stat bestræber sig for at drage Industrivirksomhed til sig; men der synes at være en afgjort Tendens til at forlægge Industrien til Syden. Hele Landet er bevidst indstillet paa intensivt Arbejde; »Effektivitet« er Slagord overalt: hos Regeringen, hos Arbejdsgiverne, Direktioner saavel som hos Arbejdere, hvad enten de er Fagforeningsmedlemmer eller ikke. De forskellige Industrier kommer bestandig mere i Hænderne paa store Selskaber, og det ser næsten ud til, at de store Selskabers Idé: at udnytte Arbejderne og forhøje Priserne er forladt; thi Tendensen gaar i Retning af billig Produktion og lavere Salgspriser. Disse store Virksomheder er Hovedgenstanden for Delegationens Studium, og det fremhæves, at de sørger godt for deres Arbejdere.

En offentlig Statistik konstaterer, at i Aaret 1919 ejedes 31½ pCt. af de industrielle Etablissements af Selskaber; men disse Selskaber beskæftigede 56 pCt. af samtlige Lønarbejdere i Industrien og producerede 87½ pCt. af den samlede Industriproduktion. En anden statistisk Undersøgelse siger, at i 1904 faldt 38 pCt. af hele Produktionsværdien paa Koncerner med over 1 Mill. Dollars Produktion; men i 1923 var dette Tilfældet med 66 pCt. af Produktionen; i samme Tidsrum sank Omfanget af Produktionen i Etablissements med en Aarsproduktion paa fra 100 000 til 1. Mill. Dollars fra 42 pCt. til 26 pCt.

Konjunkturvendingen i 1921 gav Anledning til stor Arbejdsløshed og til Reduktion af Lønninger saavel som til bitre Arbejdskonflikter. Omkring 1922 indsaa baade Fabrikanten og Arbejdere, at de begge maatte leve, og at hver for sig maatte anerkende den andens Synspunkt: at Fabrikanten ikke vilde producere uden Avance, og at Arbejderen maatte have tilstrækkelig Løn til at leve. Der var Penge nok i Landet, langt flere end før Krigen, og saa gav Fabrikanten sig til at forbedre sine Fabrikker og sit Salgsarbejde, medens Arbejderen satte sin personlige Kraft ind for at tjene Penge. Købeevnen voksede gradvis, og en Vekselvirkning indtraadte mellem stigende Lønninger og tiltagende Forbrug. Flere og flere Varer kunde efterhaanden fabrikeres i stor Stil, vældige Bygninger, store Personalekorps og omfangsrige Produktionsanlæg kom i Anvendelse. Der uddannedes Ekspertter i alle Brancher. Resultatet er, at Produktionen pr. Lønarbejder, naar den for 1914 ansættes lig 100, allerede i 1923 var steget til 133 og i 1925 til 140. Saaledes lykkedes det Arbejderne at naa *samme Realløn som i 1914*, idet Dollarens nuværende Værdi er 59,4 pCt. af dens Værdi i 1914. Hjemmemarkedet er godt beskyttet ved høje Toldtariffer, saa at Industrien kan imødegaa enhver Konkurrence fra Udlandet. Handelsdepartementet tager livlig Del i Arbejdet for alle-

haande industrielle og kommercielle Undersøgelser; det udsender Kommissionærer over hele Verden og giver offentlige Beretninger med en Mængde statistisk Materiale. *Men Regeringen overlader al Forretningsvirksomhed til Borgerne selv*, idet den kun ønsker at hjælpe dem med Vejledning og Beskyttelse. Al Lovgivning vedrørende Produktionen ligger i de enkelte Staters Hænder og kontrolleres kun af Forbundsregeringen, forsaavidt som den berører Forfatningen.

Kapital og Kraft.

Statistiken viser, at Kapitalinvesteringen er stigende Aar for Aar, og at Kapital kan faas paa passende Vilkaar til enhver sund Forretning. Den i Fabriker udnyttede Kraft var i 1925 4,26 HK pr. Arbejder imod 3,25 i 1914. Elektrisk Strøm leveres af Elektricitets-selskaberne til store Forbrugere for 1 til 2 Cents pr. KWH, og sædvanligvis kalkuleres Strømmen, naar den fremstilles i egne Anlæg, til samme Fremstillingspris; men der gives Eksempler paa, at Strøm købes helt ned til 0,4 Cent pr. KWH. Vandkraften yder ca. 5 pCt. af Kraftforbruget. Kul leveres af Mine til meget varierende Priser fra 1,25 Dollars pr. Ton og opefter; i visse Distrikter betales indtil 9 Dollars. Ogsaa Priserne for Gas (tildels den meget billige Naturgas) og Olie maa anses for særdeles gunstige.



25 AARS JUBILÆUM



J. M. Henriksen.

1. April d. A. holder Lokomotivfører *J. M. Henriksen*, Kh. Gb., Ullerupgade 6, 2., 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand under Statsbanerne, idet H. — efter Uddannelsen i Centralværkstederne i Kh. — ansattes som Lokomotivfyrbøder i Aalborg 1. April 1903, hvor Jubilaren forblev i 4 Aar; kom derfra til Korsør, hvor han var 1 Aar og blev saa forflyttet til Kh., hvor H. forblev til Forfremmelsen til Lokomotivfører i Brande, men hvorfra Henriksen efter 2 Maaneders Forløb kom tilbage til Gb.

H. har altid vist Interesse for sin Organisation og sin Gerning, og ved hans stille og venlige Væsen har Jubilaren vundet sig mange Venner som sikkert paa Dagen vil mindes Jubilaren som den gode Kammerat, han er. Afdeling I ønsker Jubilaren hjertelig til Lykke med de 25 Aar. □



J. K. Ousted-Nielsen.

Endvidere kan Lokomotivfører **J. K. Ousted-Nielsen**, Odensegade 3, 3. S., fejre 25 Aar som Lokomotivmand.

Ousted-Nielsen, der er udgaaet fra Ar. Værksted, har paa et Par korte Perioder nær, hvor han var i Skanderborg og Struer, været stationeret paa Ar. H. Her har han ved sit pligtopfyldende Væsen, saavel over for den Etat han har tjent, som D. L. F., hvoraf han har været et trofast Medlem i de mange Aar, ved den uegennyttige og opofrende Slider, han er, skabt sig en dyb og berettiget Beundring, saavel hos sine Foresatte som af os, der gennem Aarene har lært at værdsætte og drage Nytte af hans Evner.

O.-N. kan nemlig snart holde 10 Aars Jubilæum som Kasserer i Aarhus Lokf.-Afd., hvor han ligeledes ved sin redelige, administrative Evner, er en udmærket Støtte for Ar. Afd.

Alle, der kender O.-N. vil sikkert sammen med Aarhus Afd. være med til paa hans Jubilæumsdag at sige ham Tak for det gode Samarbejde i de forløbne 25 Aar og ønske ham Lykke og Held i Fremtiden.

S.



J. H. Sørensen.

Lokomotivfører **J. H. Sørensen**, Østergade 103, kan ligeledes fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. Jubilaren blev ansat den 1. April 1903 i Struer, forflyttedes 1. September 1917 til Vejle som Rangerfører, ved Forfremmelse til Lokomotivfører blev Jubilaren forflyttet til Esbjerg, hvor han har opholdt sig siden.

Jubilaren er en god og pligtopfyldende Kollega, der ved sin stille og rolige Maade at tage Tingene paa har skaffet sig mange Venner.

Paa Jubilæumsdagen bringer Es. Afdeling Jubilaren de bedste Ønsker med Tak for godt Samarbejde og Haabet om Held og Lykke for Fremtiden.

P. Rasmussen.

NORDISK LOKOMOTIVMANDS FORBUND

Nordisk Lokomotivmands Forbund afholder i Aar Kongres, og i Henhold til Sekretariatets Bestemmelse afholdes Kongressen i Trondhjem, Norge. Kongressen afholdes i Dagene 15., 16. og 17. Juni. Der medgaar til Hen- og Hjemreisen ca. 4 Dage.

EKSTRAORDINÆRE MEDLEMMER

I Henhold til de nye Love, der blev vedtaget paa Organisationens sidste Delegeretmøde, overgaar de Medlemmer, der afgaar fra aktiv Tjeneste og bliver pensionerede, hvis de ønsker dette, til ekstraordinære Medlemmer. Denne Bestemmelses Ikrafttræden skete fra 1. Januar i Aar, og følgende fhv. Lokomotivmænd er overgaaet som ekstraordinære Medlemmer fra forannævnte Tidspunkt:

Pens. Lokomotivførere: E. Andersen, Kbhvn. Ø., R. V. H. Andersen, Kbhvn. V., V. A. Andreasen, Kbhvn. S., V. Bille, Kbhvn. F., A. F. H. Christensen, Kbhvn. V., I. Dithmar, Kbhvn. Valby, R. Hansen, Lille Værløse, S. A. Hegelund, Flinterupvej, Vanløse, V. V. C. Hested, Kbhvn. V., V. Hoffmann, Hellerup, A. T. Johansen, Kbhvn. F., P. I. Knudsen, Kbhvn. Ø., H. Kruse, Kbhvn. L., C. J. Nielsen, Kbhvn. S., H. Nielsen, Valby, A. Pelck, Valby, K. Sandberg, Kbhvn. V., K. F. Schmidt, Kbhvn. V., E. Wunderlich, Kbhvn. V., N. V. Bruun, Kalundborg, Johs. Christensen, Hornbæk, L. P. Nielsen, Helsingør, A. R. N. Olsen, Helsingør, H. C. Petersen, Esrom, O. Saalback, Korsør, J. E. Eliassen, Nyborg, J. C. Iversen, Nyborg, C. Madsen, Nyborg, M. C. Pedersen, Nyborg, J. Alsing, Fredericia, S. Antonsen, Viborg, A. Berg, Esbjerg, C. Christensen, Aarhus, H. Christensen, Thisted, H. P. Hansen, Randers, M. A. Heelund, Silkeborg, S. Jensen, Skanderborg, Holst Jørgensen, Aalborg, M. Jørgensen, Aarhus, P. J. Pedersen, Aarhus, K. P. Petersen, Ribe, N. F. Schilling, Aarhus, N. C. P. Stubdrup, Aarhus, I. Wilki, Aalborg.

Reservelokomotivfyrbøder N. L. Andersen, Adr.: Nørre Aaby.



Foredrag.

Herr Baneingeniør Kristensen, der var Formand for Signalreglementsudvalget, vil efter derom af Foreningen fremsat Ønske holde en Række Foredrag om *Signalreglementsudvalget Betænkning og Forslag til nyt Signalreglement*. Efter Foredraget bliver der Adgang til at stille Forespørgsler.

Foredragene afholdes den 20. Marts i Fredericia, Lokale: Købestævnet, den 21. Marts i Aarhus, Lokale: Forsamlingsbygningen i Amaliegade, den 22. Marts i Struer, Lokale: Kinoteatrets Sal, den 23. Marts i Esbjerg, Lokale: Paladshotellet. Alle Steder Kl. 20.

Da Foredragsemnet maa interessere enhver Lokomotivmand og desuden om kortere eller længere Tid bliver aktuelt, henstilles det til Medlemmerne, at de i saa stort Antal som muligt møder op til de nævnte Foredrag.

Amatøraften i Lanternen.

Fredag den 2. Marts Kl. 19,30 afholdt Lokofyrbødernes selskabelige Forening »Lanternen«, Kh. Gb. Amatøraften paa Haveselskabets Vej. Denne Aften var af Medlemmerne imødeset med en vis Spænding og Interesse, hvilken den store Deltagelse ogsaa gav Udtryk for.

Formanden, Hr. O. Løvborg bød Velkommen og udtalte bl. a., at det jo var første Gang, at Lanternens Medlemmer selv skulde optræde, haabede derfor, at man ikke var for kritiske. Formanden gav derefter Ordet til Hr. Lokofb. Ohlendorff, som var Aftenens Konferencier og udfyldte sin Plads upaaklageligt, tillige var han selv en af Amatørerne. O. fremsagde et Par Digte, det ene hed: »Jens Eskildsen og Dina«, det andet: »De to Gaarde«. Ohlendorffs Maade at fremsige sine Digt paa høstede megen Bifald. Den næste, man saa paa Scenen, var en ung nydelig Dame Frk. Abrahamsen, der sang »Broskellet«, »Sommerkæld«, og »Sæterjentens Søndag«. Frøkenens smukke, blide Stemme betog sikkert alle Tilhørerne. Derefter sang Hr. Lokofb. Marius Johansen paa sin kendte Maade nogle Sange, den første hed: »Nogle har saa meget, mens andre har saa lidt«, Sangen var forfattet i Dagens Anledning og handlede om Kolleger paa Gb. To andre Sange, som Hr. Johansen sang, hed: »Bliv bare ved«, og »Aa, sikke Kvinder«, den sidste fremkaldte stormende Jubel. Hr. Lokofb. R. N. Rasmussens Hustru var næste Nummer paa Programmet. Fruen sang en »Himmelsk Vise«, »Smedevisen«, og »Poul og Lisbet«. Fruen klarede sig godt og sang med en udmærket Dialekt, og Tilhørerne kvitterede med stærke Haandklap. Hr. Reserverlokoft. Larsen sang nogle Revueviser, som fremkaldte megen Munterhed. Hr. Lokofb. Nielsen viste Selskabet sin Kunst som Fakir og udførte behændigt sine Tryllerier, som var al Anerkendelse værd. Til sidst opførte Hr. Lokofb. Larsen og en Slægtning til ham, Hr. Bille Karbo, et Teaterstykke, som hed: »Officeren og Oppasseren«. De to Optrædende fik Latteren frem hos Tilskuerne, Hr. Larsen, som spillede Oppasseren, gjorde sit Arbejde godt, og høstede ogsaa megen Bifald derfor.

Efter endt Underholdning samledes man ved nogle veldækkede Smørrebrødsborde. Lanternens Formand bød her Velkommen og takkede i hjertelige Ord Amatørerne for deres Indsats paa denne Aften. Ved Bordet herskede en ypperlig Stemning, som gav sig i Udslag i mange Taler. Hr. Lokofb. L. Knudsen takkede de to optrædende Damer for deres Beredvillighed og Mod. Hr. Lokof. Th. Christensen udtalte, at han altid vilde kunne se Lanternen lyse, selv om han blev sendt nok saa lang væk, skulde nok møde op til Festerne, om han saa blev 100 Aar. Hr. Bojesen talte for Organisation og Sammenholdet. Hr. Lokof. R. Jensen takkede Arrangørerne for denne udmærkede Fest, han var kommen til. Ved Bordet blev en i Dagens Anledning forfattet Sang sunget, Sangen handlede om de Optrædende. Efter Smørrebrødsbordet dansede man til den gode Musik, og Kl. 1 samledes man atter ved et fælles Kaffebord, paa dette Tidspunkt var den rigtige Lanterne-Stemning kommen frem. Efter Kaffebor-

det fortsattes Dansen til langt ud paa Morgenstunden. Man maa sige om de »Lampister«, der holder »Lanternen« i Orden, at de sørger altid for, at der er hældt paa, hvilket vel er et godt Kompliment, for Aftenen var helt igennem vellykket; og jeg tror, at Depotet og Lanternens Formand fortjener en Tak, fordi der var saa mange, som kunde deltage i denne Fest.

Amatøren.

Generaldirektoratets Kontorer.

Som bekendt flytter Generaldirektoratet efterhaanden ud i Sølvgedes Kaserne; Regnskabsafdelingen har allerede været derude nogen Tid, Maskinafdelingen flytter den 19. og 20. Marts. De øvrige Afdelinger (Personal-, Trafik- og Baneafdeling) flytter derud efter Paaske. Personalfdelingen den 13. og 14. April. Telefonnumret er C. 15 400.

30 m Skinner paa tyske Hovedbaner.

For at gøre Jernbanerejserne behageligere har de tyske Rigsbaner besluttet at indføre Skinner paa 30 m Længde paa de internationale Hovedruter. Derved vil Halvdelen af Skinnestødene med deres Indvirken paa Vognene og videre paa Publikum blive undgaaet.

Elektriske Kraftvogne.

De tyske Rigsbaner har paa Strækningen Halle—Leipzig indlagt et nyt Samfærdselsmiddel, nemlig elektriske Kraftvogne, der kan løbe indtil 100 km i Timen. Vognene er leveret af Firmaet Siemens, der er saavel II som III Klasses Pladser samt Bagagerum og Toiletter. Alt efter Trafikkens Krav kna de paagældende Tog forme res af flere eller færre Vogne.

Lidt Statistik fra Tyskland.

De tyske Rigsbaner omfatter for Tiden ca. 53 000 km Banelængde med 11 760 Stationer; 260 000 Lokomotiver og Kraftvogne; 63 000 Personvogne, 21 000 Rejsegodsvogne og 670 000 Godsvogne. Endvidere ejer Banerne i forskellige Ejendomme 107 000 Lejligheder, 105 Kraftstationer, 43 Gasværker, 1157 Vandværker og 1978 Lokomotivremiser.

Antallet af Personkilometer og Tonkilometer har i 1927 udgjort henholdsvis 45,2 Milliarder og 74,2 Milliarder, hvilket i Sammenligning med 1926 er en Stigning paa henholdsvis 2,2 Milliarder og 9,4 Milliarder.

Nye Jernbanelinier i Sverige.

Sverige har anlagt 650 Kilometer nye Jernbanelinier i 1927. Af disse er de to, Porjus—Jokmoklinien i Lapland og Østkystbanen langs den botniske Bugt taget i Brug, medens den vestlige Värmlandlinie, Mellerud—Arvika, Åmål—Ärjengnlinien og Dalkarlelinien, Särna—Limesforsen i Løbet af kort Tid skal aabnes for Driften. De sidst anførte Linier, som er beliggende i den nordvestlige Del af Landet, vil aabne nye Muligheder for Industrialiseringen ved at tilvejebringe Forbindelse mellem afsides liggende Skovstrækninger og det mellemsvenske Kanalsystem. Saaledes har Äjengnlinien sit Endepunkt ved Väneren ved Åmål, hvor en ny stor Havn skal anlægges. Samtidig med at de nye Baner i det væsentlige har Betydning for Godstransporten, venter man, at de

ogsaa vil bidrage stærkt til Turistrejsernes Udvikling. Ved Angermandelen planlægges Bygningen af en Hængebro paa 268 Meters Længde anbragt i en Højde af 40 Meter over Floden.

Kullene og deres Konkurrenter

Verdens Kulproduktion i 1926 beløb sig til lidt over 1250 Mill. Tons, hvilket Tal ikke viste nogen nævneværdig Forskel hverken fra det foregaaende Aar eller fra Aaret før Krigen. I 1886 var den lidt over 400 Mill. Tons og forøgedes derefter stadig og regelmæssigt indtil 1913, da Kulproduktionen var naaet op paa 1341 Mill. Tons. Den standsede Bevægelse i Produktionens Vækst skyldes navnlig Konkurrencen fra Brændselsoliens Side. Tilvæksten i Brugen af Vandkraft og endelig ikke mindst de forbedrede Metoder i Brugen af selve Kullene.

Den Konkurrence, der siden 1913 har fundet Sted fra Brændselsoliens Side, har sandsynligvis været stærkest paa Skibsfartens Omraade. Tonnagen for samtlige søgaaende Skibe, der brugte Kul, var i 1914 44 Mill. Tons. Den gik ned til 41 Mill. fra 1914 til 1926. I samme Periode voksede Tonnagen for de olieforbrugende Skibe fra 1,5 Mill. til 23 Mill. Tons. Paa samme Maade er Vandkraften blevet udviklet i en Mængde Lande — i visse op til 120 Procent i den nævnte Periode.

Hvad Forbedringen i Brug af Kul angaar, kan som Eksempel anføres, at i 1920 brugtes paa de amerikanske Jernbaner 197 Pund Kul til Udførelsen af et bestemt Arbejde ved Befordringen af Godstog. I 1926 blev det samme Arbejde, den samme Kraftudfoldelse udført ved Hjælp af 155 Pund Kul, altsaa en Besparelse paa over 25 pCt. Endnu mere slaaende er et Eksempel fra Produktionen af Elektricitet. I 1919 udkrævedes der 3,2 Pund Kul til at frembringe 1 Kilowatt-Time; i 1926 var Forbruget hertil gaaet ned til 1,95 Pund Kul.

Som kulproducerende Lande er naturligvis stadig De Forenede Stater, England og Tyskland de førende. Deres samlede Produktion udgør omtrent de tre Fjerdedele af hele Verdens Kulproduktion. De er ligeledes de største Eksportører af Kul, men paa dette Omraade er England langt forud for de andre. Med Hensyn til Eksporten kommer Polen som Nummer fire. Frankrig staar som Nummer fire som Producent, men er derimod Nummer et i Retning af Import.

Tysklands Staalproduktion.

Den samlede Produktion af Staal i Tyskland i 1927 beløb sig til 16 305 000 Tons eller omtrent 30 pCt. mere end i 1926. Der eksporteredes kun ca. 270 000 Tons af Støbestaal, medens Importen beløb sig til 410 000 Tons, imod kun 238 000 Tons det foregaaende Aar.

JERNBANELÆGERNE

Jernbanelæge Gunni Busck er bortrejst fra 10.—25. d. M., hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Neumann, Islands Brygge 13. Konsultationstid 12—1 og Fredag 6—7.

SPØRGSMÅL OG SVAR

Hr. Redaktør!

Vær saa venlig at besvare mig følgende: Er den i Afskrift følgende Cirkulære i Overensstemmelse med nugældende Ordre og Bestemmelser, og er det ikke en Tilside-sættelse af Reglerne for Indrangering.

R.

B. Cirkulære fra 1. Distrikt. 21.-1.-1927.

For at undgaa unødigt Ophold foran Frederiksberg eller Udsendelse af Personale fra Stationen kan Togene 2016, 2036 og 2052 rangeres forbi Fb. Stations Indkørsels-signal. Ordre til Indrangeringen gives i hvert enkelt Tilfælde af Stationsbestyreren til Portøren, der betjener Overkørselen ved N. Fasanvej. Denne lader Ordren gaa videre til Tog- og Lokomotivføreren, hvorefter Togføreren foretager Indrangeringen.

Svar.

Det udstedte Cirkulære har efter vor Opfattelse ingen Hjemmel i gældende Bestemmelser. Naar et Tog skal indrangeres, skal det ske ved en af Stationen udsendt Ansæt. Det behøver ingen nærmere Paavisning, at Indrangering paa den i Cirkulæret angivne Maade ikke svarer til Bestemmelsernes Hensigt. Da det er et Cirkulære, udsendt af Distriktet, det drejer sig om, vilde det være naturligt ved Lejlighed at faa bragt Spørgsmaalet frem til Afgørelse i Generaldirektoratet.

Red.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEK

NYE BØGER

Sj. Falst.	Jyl. Fyn	
14418	12905	Lieberkind, I.: Farlige Gæster.
14419	12941	Mortensen, Chr. F.: Skygger ved Havet.
14420	12932	Grønborg, Andr. Thøgersen: Fra Hverdagslivets Kampplads.
14421	12931	Gravlund, Thorkild: Vi flokkes.
14422	12924	Dinesen, Marie: Mod Løfternes Land.
14423	12900	Gudmundsson, Kristmann: Brudekjolen.
14424	12939	Lund, Kristian: »Cirkus Hansen«. Glade Dage under Sikringsstyrken.
14425	12953	Zeltin, Otto: Tusind Mil gennem Sahara.
14426	12949	Schouboe, Pablo: Chile.
14427	12933	Gulmann, Chr.: Det brogede Europa.
14428	12943	Nielsen, Inga Gerner: Hjemliv i Østen.
14429	12944	O'Brien, Frederick: Æventyr-Øer i Syd-havet.
14430	12898	Gram, Irma: Catharina af Medici.
14431		Nielsen, Alfred: Landet hinsides.
14432	12951	Simonsen, Carl E.: Af min egen Roman.
14433	12917	Bergmann, Sten: Med Hundeslæde gennem Kamtschatka.
12258d	10714d	Rolland, Romain: Den fortryllede Sjæl. III. Moder og Søn. 2. Halvbind.

- 14434 12929 Freuchen, Peter: Storfanger.
 14435 12934 Gunnarsson, Gunnar: Den uerfarne Rejsende.
 14436 12919 Bregendahl, Marie: Naar Jul er nær.
 14437 12940 Michaelis, Karin: Perlerne.
 14438 12863 Rochau, Else: Tinka fra Harzen.
 14439 12843 Hempel, Hellen: »Puk«.
 14440 12871 Uldall, Dorette: Ved første Blik.
 14441 12845 Hørlyck, Helene: Lisbet.
 14442 12842 Heinsberg, Erna: Pjusk.
 14443 12857 Mikäely, Lisa: Balletpigen.
 14444 12833 Bentzon, Inger: Myretuen.
 14445 12850 Kielgast, Elinor: Telefondamen.
 14446 12860 Ott, Estrid: Toni paa Tourne.
 14447 12927 Elster, Kristian: Skibe i Drift.
 14448 12948 Rung, Otto: Rettens Sværd.
 14449 Krag, Vilhelm: Dengang vi var tyve Aar
 14450 12922 Christiansen, Sigurd: Sværdene.
 14451 12946 Richmond, Graze S.: Kærlighedens Stadier.
 14452 12861 Presskorn-Thygesen, Nanni: Da Rose blev Millionær.
 14453 12936 Nielsen, Krarup Aage: Dragen vaagner.
 14454 Høst, Svend: Ibsens Diktning og Ibsen selv.
 14455 Island: Islandske Smaaskrifter.
 14456 12882 Reinhard, Chr.: Den tusende Mand.
 14457 12878 Jørgensen, Albert: Poul & Co.
 14458 12880 Meyn, Niels: Sejersklungen.
 14459 12884 Munch-Steensgaard: Billig-Bents Bilfart.
 14460 12887 Thyregod, S. Tvermoes: Svantevits Offer.
 14461 12972 Reumert, Ellen: Lykkens Terning.
 14462 12938 Lauritsen, P.: Eventyret i de bayerske Bjerge og andre Fortællinger.
 14463 12952 Skjoldborg, Johan: Mulm og Gry.
 14464 12962 Høpfner, Otto: Humør.
 14465 12976 Lindahl, Anna: Børnene fra Sandfjord.
 14466 12977 Vester, Anders: Han naaede det.
 14401d 9915d Neiiendam, Robert: Det kgl. Teaters Historie, IV Bind, 1882—1886.

HJERTELIG TAK

En hjertelig Tak for den store Deltagelse ved min Hustrus Død og Begravelse. En Tak til Fredericia, Brande og Struer Afdeling for de smukke Kranse.

A. Lorenzen, Lokomotivfører,
Struer.

Modtag herved alle min hjerteligste Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum. Samtidig bringes Hovedbestyrelsen min bedste Tak for den udviste Opmærksomhed.

K. A. Kristensen, Struer.

D. L. F. Aarhus Afdelinger bedes herved modtage vor hjerteligste Tak for Opmærksomheden ved vor kære lille Svends Begravelse.

Lokomotivfyrbøder M. Jørgensen og Hustru.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførererkredsen:

Skanderborg. Kassererens Navn og Adr. rettes til V. Stephensen, Egholmsvej.

Randers. Formandens Navn og Adr. rettes til: S. B. A. Blak, Sennelsgade 5.

Lokomotivfyrbøderkredsen:

Sønderborg. Formandens Navn og Adr. rettes til M. J. K. E. Nielsen, Helgolandsgade 25.

Masnedssund: Formandens Navn og Adr. rettes til N. J. Rasmussen, Boulevarden 30, Vordingborg.

Medlemslisten

Udmeldt fra 1. Marts 1928: Lokomotivfører V. C. V. Jespersen, Gb.

Udmeldt fra 1. April 1928: Lokomotivfører A. V. Jahn-
sen, Gb.

Persoonalia

Udnævnelse fra 1-3-28:

Lokomotivfyrbøder J. M. Nejland, Sønderborg, til Lokomotivfører i Tønder (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder G. Laursen, Aarhus H., til Lokomotivfører i Gjedser (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder T. Christensen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfører i Orehoved (min. Udn.).

Lokomotivfører V. Bøttern, Esbjerg, til Lokomotivfører (Depotforst.) i Odde-sund Nord (min. Udn.).

Afsked:

Lokomotivfører P. C. Wanting, Struer, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 30.—4.—28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører A. Larsen, Esbjerg, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 30.—4.—28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører A. C. V. Olsen, Helsingør, p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 30.—6.—28 (min. Afsk.).

Dødsfald:

Lokomotivmester I B. N. Bertelsen, Esbjerg, den 2.—3. 28.

Raleigh & Milton Cyclers

leveres d'Hrr. Embeds- og Tjenestemænd paa yderst lempelige Afbetalingsvilkår

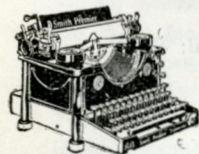
RØNNOV & JOHANSEN A/S

KRONBORG, LØNGANGSTRÆDE 16

— forhen Paul Christensen —

TELEFON 13426

Til alt Kontorarbejde



Smith
Premier
først
og
bedst.

Alfred Fischer & Co.s Eftf.
Jernbanegade 6.
Tlf. 7319. København. Tlf. 7337.



Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.
Købmagergade 43. - København K.
Telefoner: Central 768 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler
i stort Udvalg.

Specialitet:
Bandager til vanskelige Tilfælde.



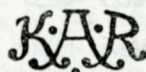
Amk. Gummivarer
Industri Vestergade 3 Kbh. K.
Moderspræjter, Sanitets- & Sygepleje-
artikler. Ill. Prislister mod 30 Øre
i Frimrk.
DISKRET EKSPEDITION - Tlf. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat



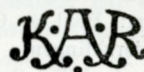
Søg vore Restauranter

„Hallen“ Vesterbrogade 35 Tlf. Vester 8885
„Taarnborg“ Allégade 18 Tlf. Vester 1990
„Nørrehal“ Nørrebrogade 88 Tlf. Nora 1088
„Sønderbro“ Amagerbrogade 7 Telf. Amg. 3678
„Øbro“ Østerbrogade 39 Telf. Øbro 1039
„Mejlhal“ Store Torv 16, Aarhus Telf. 8840j

1 Middag 1,25 + 10 pCt. Skat. — 10 Billetter 11,50 + 10 pCt. Skat.
God billig Mad Pensionærer modtages Ingen Drikkepenge



Kvindernes
Alkoholfrie Restauranter



Statsbanepersonalets Ulykkesforsikring

afholder ordinær Generalforsamling i »National«, Jernbane-
gade 11, København, d. 30. Marts 1928 Kl. 7¹/₂ Em. m. Dagsorden:

- 1) Beretning for 1926—27.
- 2) Forelæggelse af Regnskab for 1926—27.
- 3) Valg af 5 Medlemmer til Bestyrelsen og 2 Suppleanter.
- 4) » 2 Revisorer og 1 Revisor-Suppleant.
- 5) Eventuelt.

Bestyrelsen.

Støt vore Annoncører!



Anodebatterier

60 Volt netto Kr. 4,45 og 5,90
90 — — — 7,25 og 8,90
100 — — — 9,75
120 — — — 11,75
4¹/₂ — — — 0,40

Jens P. Larsen, Aarhus. Tlf. 1753.

Chr. Christensen

Sten- og Billedhugger Etbl.
Aarhus.

Frederiksg. 26. Telf. 720.

Bageri og Conditori

Hj. af Vinkelvej og Sonnegade
anbefales Lokomotivpersonalet.

Leverandør til Markedet.
— Morgenbrød bringes. —

Telf. 2053. E. Rosholm Olesen.

Avertér i Dansk Lokomotiv Tidende.

Møbler! R. P. Pedersen Tæpper!

50
opst.
Værelser
Senge-Udstyr
og Gardiner

Afbeta-
ling
mod
Bank-
rente

Frederiksgade 29
Telefon 1009
Søgræs-Møbler
Forsendes over hele Landet

10 pCt.
mod
Kontant

Egte Indiske
Wilton
Axminster
Boucle
Linoleum

Spis! Magdalene Møllens Spis!
velsmagende Brødsorter.

Telefon
33 63

Telefon
33 63

Kunstige Tænder

indsættes. — Hele Tandsæt 60Kr.
Omstilling af ældre Tandstykker
samt Reparationer hurtigt
og billigt.

W. Knoke, Søndergade 51²

P. Henriksens Blomsterhandel

St. Pauls Kirkeplads
Aarhus - Tlf. 1724
Kranse, Palmedekorationer, Pottplanter

Jensen & Nielsen

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

STØT DANSK INDUSTRI!

KØB DANSKE VARER!

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 20. Marts.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14613.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Ny Vestergade 7, 3. Sal, København K.
Telefon Central 14613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri, Falkonerallé 11.