



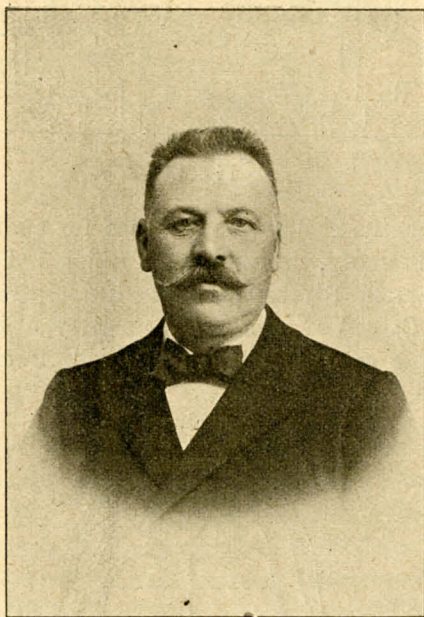
Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. II.

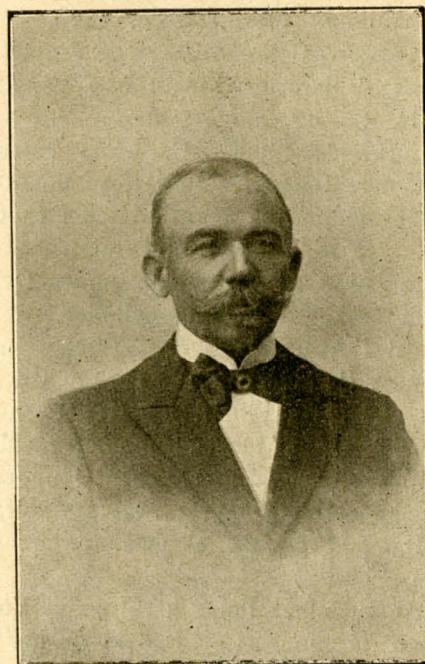
I. Juni 1904.

4. Aarg.

## 25 Aars Jubilæum.



Lokf. J. H. Jensen, Slagelse.



Lokf. H. C. Andersen, Roskilde.

Naar vi i Dag præsenterer vore Læsere ovenstaaende Jubilarer, er det os en Glæde at kunne meddele, at de begge, besjælede af Solidaritetsfølelse, har lagt et ikke ringe Arbejde indenfor Kammeraternes Kreds og ved det gode Eksempel bidraget deres til, at Sammenholdet er styrket. Saaledes har Lokf. Jensen, der er født den 15. Oktober 1853 og ansat ved Banerne den 1. Juni 1879, været Formand for Lokomotivpersonalets private Sygekasse. Lokf. Andersen, der er født den 15. Februar 1853 og ligeledes ansat ved Banerne den 1. Juni 1879, har været Formand for Roskilde Afdeling af D. L. og L. F. Begge de jubilerende Lokomotivmænd har med Nidkærlighed varetaget saavel deres Tillidshverv som deres Tjeneste, for hvilket vi i Dag siger Jubilarerne Tak og føler os forvisset om, at der fra mange Sider vil blive gjort meget for, at denne Dag kan blive en virkelig Festens Dag for de to veltjente Lokomotivmænd.

## Kompound-Lokomotiver.

Kompound-Lokomotiverne har i de senere Aar søgt at fortrænge Tvilling-Lokomotiverne; i Særdeleshed er dette Tilfældet paa Kontinentet, og uagtet det første er dyrere at anskaffe og udviser større Reparationsudgifter, har dog Kulbesparelsen formaaet Fagmanden til at foretrække dette fremfor de gamle Tvilling-Lokomotiver.

Medens Dampen ved en sædvanlig Dampmaskine med enkelt Ekspansion indtræder i Arbejdscylinderen med Kedeltrykket og forlader denne med Atmosfæretrykket, saa ekspanderer Dampen ved Kompound-Lokomotivet i tvende Cylindre, hvorved opnaas en mere konstant Temperatur, ligesom Kondenseringen formindskes.

Indtræder til Eks. Dampen i Cylinderen med 10 Atm. Tryk (10 kg. pr.  $\square$  cm) og forlader denne med 1 Atm. Tryk, kommer Dampkanaler, Cylindervægge og Stempler afvekslende i Berøring med Damp paa 180 a 100 Gr. C. og antager derfor en Middeltemperatur paa 140 Gr. C., hvorved den indstrømmende Damp for en Del kondenseres.

Ekspanderer Dampen derimod i én Cylinder — den saakaldte Højtrykscylinder — fra 10 Atm. til 3 Atm. og i en anden Cylinder — den saakaldte Lavtrykscylinder — fra 3 Atm. til 1 Atm., da synker Temperaturen i den første Cylinder fra 180 til 130 Gr. C. og i den anden fra 130 til 100 Gr. C., hvorved man opnaar, at Forskellen mellem Middelttemperaturen og den i begge Cylindre indstrømmende Damp ikke bliver saa stor, som naar Dampen direkte ekspanderer fra 10 til 1 Atm.

En umiddelbar Følge heraf er, at Kondenseringen formindskes. Endvidere har disse Dampmaskiner med udstrakt Ekspansion den Fordel, at Kompressionen i hver Cylinder kan opbringes til den indstrømmende Damps Spænstighed, hvorved Cylindervæggene bliver for varme og Trykforskellen paa begge Sider af Stemplet samt indeni og udenom Gliderne formindskes, hvorved Utætheder og deraf flydende Forstyrrelser forebygges. Selvfølgelig ophæves for en Del Friktionen hos Gliderne, og alt dette er Faktorer, der gør det muligt at anvende meget højt Kedeltryk.

Forsøg med Anvendelse af Kompound-Systemet daterer sig allerede fra Aaret 1834, da de først udførtes af en tysk Ingeniør G. H. Roentgen. Det første Kompound-Lokomotiv byggedes derimod først i Aaret 1874 efter Ud-kast af Schweizeren Anatol Mallet fra Geneve.

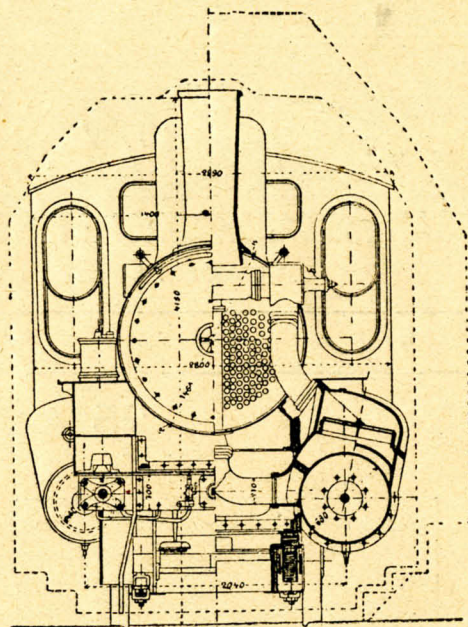


Fig. 1.

Lokomotivet, der var bestemt for en Bane i Syd-Frankrig, overgik et Tvilling-Lokomotiv af samme Styrke med en Kulbesparelse af 20 pCt. Ved denne Lokomotivtype heftede der dog en Del Mangler, af hvilke fremhæves

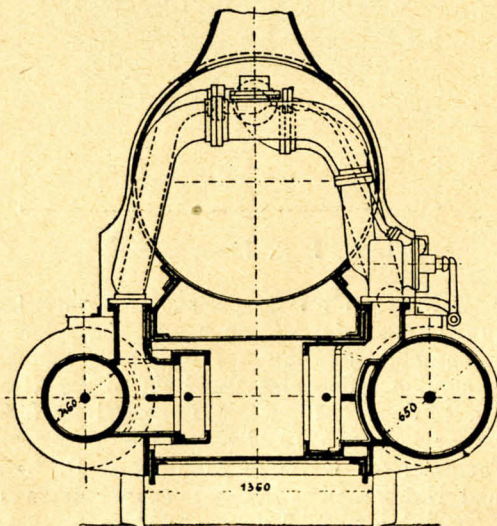


Fig. 2.

den ujævne Arbejdsfordeling paa de to Cylindre, ligesom Igangsætningsanordningen — der nødvendiggjorde, at der kunde tilføres Lavtrykscylinderen direkte Damp, da den ene Højtrykscylinder ikke kunde sætte Lokomotivet i Gang — var et af Teknikernes sværeste Spørgsmaal, ved hvis Løsning den bekendte Jernbanetekniker von Borris har indlagt sig store Fortjenester.

Som Hurtigtogsmaskine er Compoundtypen det gamle Tvilling-Lokomotiv langt overlegen, hvorimod det sidste beholder Fortrinet, hvor der skal finde hyppig Standsning Sted.

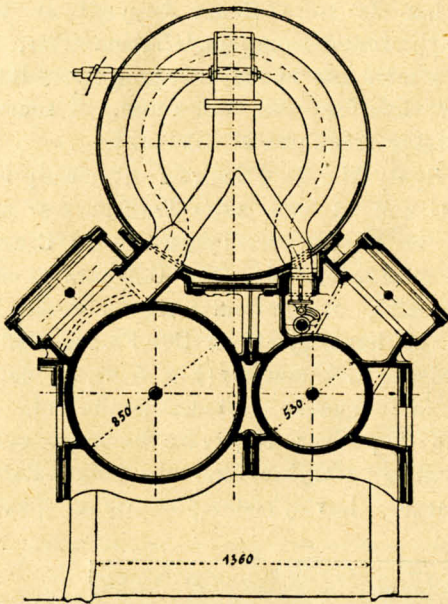


Fig. 3.

Fig. 1 viser et Compound-Hurtigtogs-Lokomotiv og Fig. 2 et Compound-Godstogs-Lokomotiv af den Type, der midt i 90'erne konstrueredes til de præjisiske Statsbaner.

Paa de tyske Lokomotiver placeres Cylindrene for Nemhedens Skyld paa den yvendige Side af Rammepladerne, saaledes at Højtrykscylinderen anbringes paa højre og Lavtrykscylinderen paa venstre Side. I Frankrig derimod er Cylindrene placerede imellem Rammepladerne, som vist paa Fig. 3, der er et Compound-Lokomotiv, hvis Cylinderdiameter er henholdsvis 850 og 530 mm., og anvendes paa den franske Østbane.

Ligeledes i Schweiz, hvis Normalbaner benytter sig mest af tyske Typer, bygges i de

senere Aar Compound-Lokomotiver med indvendige Cylindre.

Fig. 4 viser et saadant firekoblet Lokomotiv, hvis koblede Aksler opviser en Adhensionsvægt paa over 30 Tons. For at faa Plads til Cylindrene udvides Rammepladerne foran Driv-

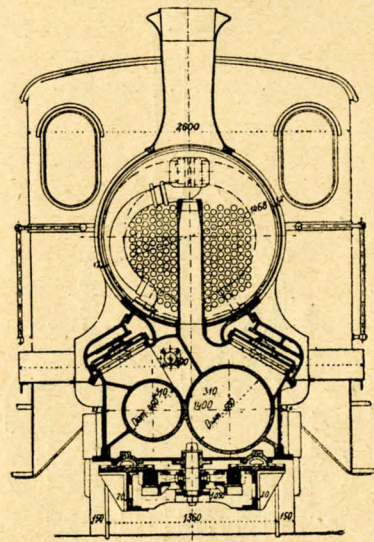


Fig. 4.

hjulene med 65 mm. Til Drivakslen anvendes Nikkelstaal og til Kedlen Flusjern. Kedlen er ikke forsynet med nogen Dom. Cylindrene og Gliderkasserne er støbt i et Stykke, hvorved de danner en udmærket Rammeforbindelse. Gliderne er forsynet med Aflastning. Igangsætningsanordningen er anbragt i Højtryks-

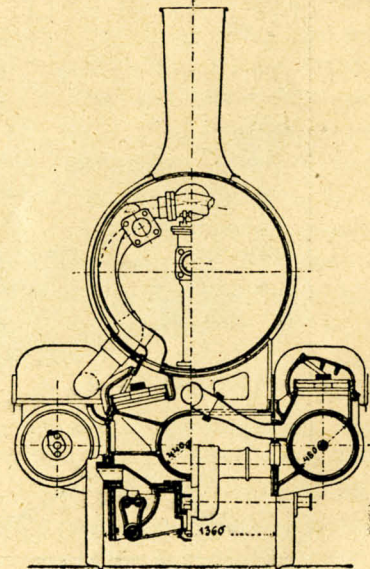


Fig. 5.

cylinderens Udstrømningsafløb og afviger noget fra von Borris' Konstruktion, idet den bestaar af et lille Stempel, i hvilket der er indskudt en Ventil. Stemplet giver ved hel udlagt Styring Plads for Spilledampen fra Højtrykcylinderen til det Fri, medens direkte Damp

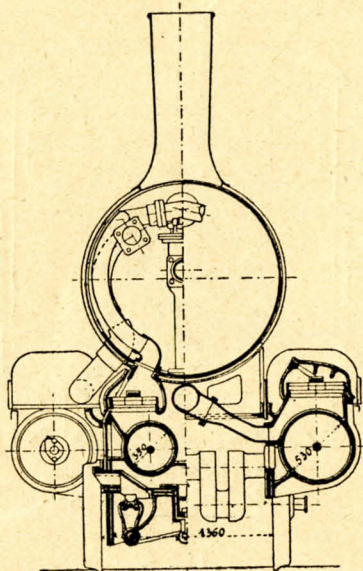


Fig. 6.

gennem en særskilt Kanal tilføres Lavtrykcylinderen. Til Anordningen hører endvidere et større Stempel, der, naar Fyldningen reduceres under 70 pCt., føres frem og lukker for

Spilledampen til det Fri og sætter denne ind i Resiveren, medens det lille Stempel samtidig lukker for den direkte Damp til Lavtrykcylinderen, og Lokomotivet komponderer. Med en total Ildpaavirkningsflade af 128,5  $\square$  Meter er denne Lokomotivtype meget god til at dampe, men Fordringerne til disse Lokomotivers Ydeevne er ogsaa derefter. Saaledes udviser de foretagne Indikatorforsøg en Arbejds- evne paa 1009 J. H., med hvilke der fremføres Hurtigtog paa 250 Tons ad 10 pCt. Stigning med en Hasighed paa 60 km. i Timen.

Paa Grund af de stærkt voksende Fordringer har de store Baner begyndt at bygge fire-cylindrede Compound-Lokomotiver, med hvilke man kan opnaa betydelig større Hastigheder, hvorfor man kan vente, at snart alle Hurtigtog fremføres af saadanne.

I Sydtykland og Schweiz, hvor Kulpriserne paa Grund af den lange Transport er meget høje, er Firecylinder-Typen mere i Brug end i de nordlige Lande. St. Gotthardbanen var den første, der bestemte sig for denne Type efter at have gjort en Del Forsøg med tre-cylindrede Lokomotiver (Fig. 5 og 6), der dog ikke faldt ganske tilfredsstillende ud. Paa denne Type var Højtrykcylinderen anbragt mellem og Lavtrykcylindrene udenpaa Rammepladerne. Lavtryksstemplet virker paa den

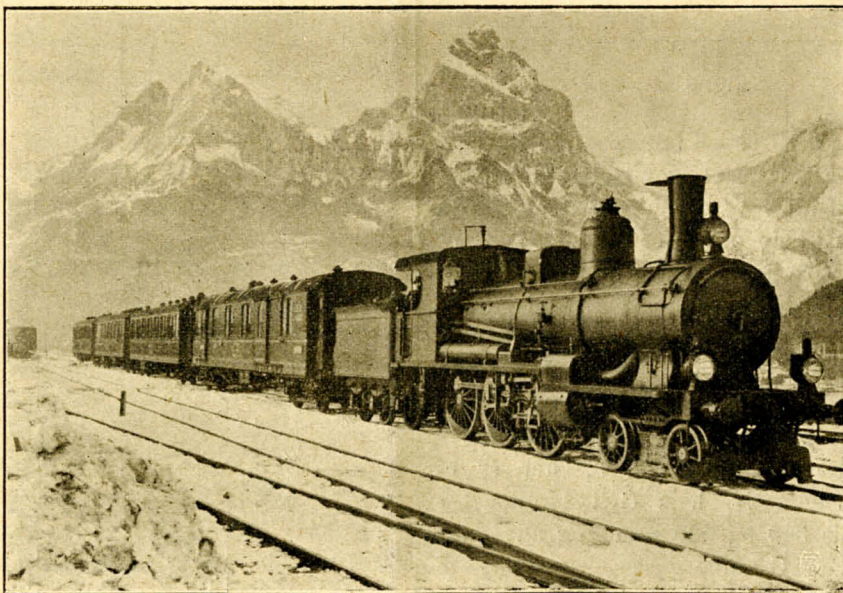


Fig. 7.

forreste af de tre koblede Aksler (se Fig. 7), og begge Højtryksstemplerne paa den midterste Aksel (Drivakslen).

Fig. 7 viser et fire-cylindret Compound-Lokomotiv fra St. Gotthardbanen. Lokomotivet, der i tjenstfærdig Stand vejer over 100 Tons, har anordnet Kraftfordelingen som ovenfor beskrevet, dog med den Forskel, at begge Højtryksstempler virker paa den forreste Aksel. Kædeltrykket er 15 Atm, og Lokomotivet har en Arbejdsevne = 1200 J. H. og trækker paa 10 pCt. Stigning 350 Tons tunge Hurtigtog. Den 226 km. lange Strækning mellem Chiasso og Luzern tilbagelægges paa 4 Timer 30 Min, skøndt der paa ca. 40 km. findes Stigninger paa 27 pCt. Mellem Biasca og Airolo findes en Højdeforskel paa 900 Meter, der befares med en Minimumsfart af 40 km. i Timen.

Da der under hele Rejsen ikke er givet Tid til Rensning af Fyr, anvendes som Brændsel kun prima belgiske Briketter. Samme Bane har nu ladet bygge meget svære Compound-Godstogs-Lokomotiver med Stempelglidere, der har givet udmærkede Resultater. Lykkes nu Forsøget med overhedet Damp med denne Lokomotivtype, der foretages for de præsiske Statsbaners Regning, da er man med Hensyn til billig Arbejdskraft kommet et godt Stykke frem i Konkurrencen med Elektriciteten som Drivkraft.

## Forsøg med Bloksignalet „Systemet Krizig“

paa Strækningen Rothneusiedel—Oberlaa paa de østrigske Statsbaner.

(Af Ingeniør Adolph Pr asch.)

Den bekendte Elektrotekniker og Konstruktor Frantz Krizig i Prag, som allerede fra Begyndelsen af sin Karriere paa mange Maader befattede sig med Konstruktionen af Jernbanesignaler, har i den sidste Tid særdeles indgaaende beskæftiget sig med disse Genstande, og Frugten af hans Anstrængelser blev Fremkomsten af et nyt Bloksignaliserings-System. Dette Signal-System beror, da Anvendelsen af elektrisk Medvirkning ikke kan undværes, i Modsætning til lignende Opfindelser udelukkende paa Udnyttelsen af den

elektriske Strøm, og derfor bliver de tidligere ved Menneskets fysiske Kraft anvendte mekanisk bevægelige Dele nu udelukkende betjent ad elektromekanisk Vej, saa at de fysiske Fordringer, som kan stilles til det betjenende Personale, kun er ganske ringe og indskrænker sig til en enkelt Omstilling af en Udrykker. Overvejelserne, som i Henhold til Udførelsen af denne Ordning var bestemmende, er følgende: Den almindelige Erfaring lærer, at alle Indretninger, som fordrer en større Arbejdskraft, men til Styling har elektromotoriske Kræfter, kun virker paalideligt, naar disse Kræfter er store nok til at overvinde betydelige Modstande. Er disse styrende eller udløsende Kræfter for smaa i Forhold til den Kraft, som ved Stylingen naar til Udløsning, kan der vel skaffes Indretninger, som opfylder disse Betingelser, men de samme er da af en saa indviklet Natur og saa zart en Konstruktion, at den mindste og ubetydeligste Foranledigelse vil hidføre Forstyrrelse. Denne vil i alle Tilfælde indtræde, naar der til Udløsning anvendes for svag Strøm, hvor der ellers fordres en betydelig Kraftudfoldelse, til Eks. under Omskiftningen af en Semaforearm ved en Udrykker, hvis Betjening en Person har at besørge. Slige Indretninger, af hvilke mere grove Mekanismer som Spor- og Semafore-Omstillingsværker skal gøres afhængig, kan, naar den til deres Virksomhed tilstedeværende Kraft er lille, kun virke paalideligt, naar de er udført meget nøjagtigt og fuldkomment (Præcisionsmekanisme). Men de har endnu en Opgave: at yde Modstand mod kraftige Greb af den Art, som forekommer ved at forsøge en Omstilling af en aflaaet Løftestang. For at løse denne Opgave behøves en Række Overføringer, hvis Virksomhed bestaar i at afsvække det Tryk, som udøves paa det egentlige Udløsningsværk, og der forekommer paa denne Maade en sindrig, men kompliceret Konstruktion, af hvilket en god og paalidelig Gang kun kan paaregnes, naar den er nøjagtig og forfærdiget af det bedste Materiale. Dog er dette ikke tilstrækkeligt, da allerede ved den mindste Hindring, som forekommer ved Forrustning eller Størkning af de anvendte Smørematerialer, kan foraarsages en Forstyrrelse. Pasningen bør aldrig indskrænke sig til at udbedre indtrufne Uheld, men maa være

rettet paa at forebygge disse. En saadan Pasning byder stor Vanskelighed, da de enkelte Objekter stedse er anbragt fjærnt fra hinanden. Antallet er stort, saa derved bliver de forskellige Legemers Præcisionsevne forholdsviis ringe og Pasningen meget kostbar. I lige Maade er Reparationsomkostningerne betydelige, da slige zarte Mekanismer, naar de til Stadighed benyttes, er underkastet en stærk Slitage, og der fordres ogsaa en hyppig Udveksling af de mest følsomme Dele. Mangler Omsorgen for Vedligeholdelsen af denne Indretning, saa kan en upaalidelig og efter en kort Tids Forløb en fuldstændig Forsagelse befrygtes. Disse Erfaringer gør sig gældende overfor Indretninger, der fordrer den store Kraftanvendelse og Arbejdskraft, som skal bruges til elektromagnetiske Bevægelser fra fjærnere liggende Punkter. Opfinderens oprindelige Ide gik nu ud paa at bringe en større Drivkraft for disse Udløsningsindretninger i Anvendelse før derved at gøre dem mindre modtagelige. En fjærntstrækkende Virksomhed med det Formaal og den ønskede Sikkerhed kan kun opnaas ad den elektromagnetiske Vej, og derfor er det en naturlig Sag at tilstræbe Udnyttelsen af en stræk Strøm til dette Øjemed, da med den stærke Strøm ethvert ønsket Arbejde paa en ganske betydelig Afstand kan præsteres. Den fornødne Kraft til Omstilling af Semaforen kan, overfor det egentlige Kraftoverføringsanlæg, kun kaldes ringe. I logisk Udvikling med denne Grundsætning gjorde den egentlige Arbejdskraft sig gældende ved Omskiftning af Semaforen, thi ved at lade denne udføre af den elektriske Strøm opnaaedes en gensidig Fuldkommenhed, medens Udløsningens ubehjælpsomme Mellemed overflødiggjordes. Ved den oprindelige Anordning anvendtes udelukkende Elektromotorer, som ikke alene besørgede selve Gangen, men ogsaa ved sin Virksomhed regulerede den gensidige Afhængighed gennem en Række Omstillere. Omend Benyttelsen af Elektromotoren, som Opfindelsen i det tilstræbte Øjemed var forsynet med, ogsaa svarede til Hensigten, idet den paa ingen Maade gav Anledning til Klage, anstrængte Krizig sig dog for at gøre sin Opfindelse endnu enklere og har gennem Anvendelsen af Solenoider naaet til en Fuldkommenhed af Kon-

struktionen, der næppe vil blive overtruffet. Efter en fuldstændig Udarbejdelse af Systemet og en indgaaende Undersøgelse af Forsøgsmodellerne var foretagne, gik den naturlige Bestræbelse ud paa under tilsvarende normale Driftsforhold at faa konstateret Værdien af de til Grund liggende Anskuelser, saasom at lære Apparaternes naturlige Betingelser at kende og ved personlig Overberisning at kontrollere Resultatet af de opstillede Fordringer. Det østrigske Jernbaneministerium har paa en anerkendende Maade understøttet Opfinderens i hans Bestræbelser til at foretage de fornødne Forsøg under normale Driftsforhold, idet det tillod Opstillingen og en provisorisk Drift af de forskellige Indretninger paa en af de østrigske Statsbanestrækninger. Valget faldt paa Strækningen Rothneusiedel—Oberlaa, som er beliggende paa Linien Wien—Schwechat—Kaiserebersdorf—Heiligenstadt, sorterende under Statsbanedirektionen i Wien, og herfor var følgende Grundlag bestemmende:

1. Strækningen fra Wien af skulde være let at naa for derved at give den bedste Anledning til at foretage en Besigtigelse af Anlægget.
2. Toggangen skulde være temmelig hyppig for oftere at have Lejlighed til at anstille Betragtninger, men dog ikke saa hyppig, at de til Apparaternes Betjening tilsynshavende Personers Sikkerhed udsattes for Fare, hvad der vilde være Tilfældet ved den hyppige Toggang paa de øvrige af Wiens Lokalstrækninger.

Monteringen af Forsøgsstrækningen paa-begyndtes allerede Aar 1901, dog kunde Driften først optages den 29. September 1902, fordi Ladningen af det som Strømkilde anvendte Akkumulatorbatteri i Begyndelsen beredte store Vanskeligheder, idet Benzinmotoren (en til dette Brug konstrueret Ladedraisine) viste sig at være meget upaalidelig, og som man efter længere, men forgæves Forsøg paa at bringe i Orden tilsidst maatte sende til Reparation paa Fabriken. Da en af Bestanddelene først skulde forskrives fra Tyskland, tog det længere Tid end beregnet. I Ventetiden gennemførtes en Række Forbedringer af Apparaterne, der selvfølgelig straks skulde sættes i brugbar Stand, saa derfor maatte den omtrent færdiggjorte Strækning paany monteres.

Førend nu Beskrivelsen af den Art og Maade, som Forsøgene gennemførtes, og Angivelsen af Forsøgsresultat kan fremdrages, er det ubetinget nødvendigt for at erhverve fuldstændig Forstaaelse at beskrive Indretningen særdeles indgaaende. Først maa bemærkes, at det ved disse Forsøg kun handlede om en Prøve af Apparaternes Funktionssikkerhed under alle Vejrforhold for overhovedet at danne sig et Begreb om Anvendelsen af dette System, og derfor blev hele Montering, navnlig af Semaforerne, kun udført paa en provisorisk og enkelt Maade. Med Hensyn til de store Omkostninger, som Opfinderen selv maatte bære, ved Indretningen af en fuldstændig Blokstræk-

Bane. Apparaterne blev derefter opstillede for én Kørselsretning, nemlig fra Wien til Schwechat. Omforandringen af den Slags Signalindretninger til enkeltsporet Bane bereder dog ingen Vanskeligheder, eftersom der kun behøves en Dobbeltledning, som forbinder begge Endestationer, for derved at kunne skaffe den absolut nødvendige Afhængighed mellem begge Stationer og paa den Maade at være sikret for, at Udkørslen fra en Station i Retning af en anden kun er foretaget efter indhentet Tilladelse fra denne Station. Selvfølgelig maa begge disse Stationer være udrustede med Udkørselssemaforer, som er afhængige af hinanden, og hvis mulige Stilling

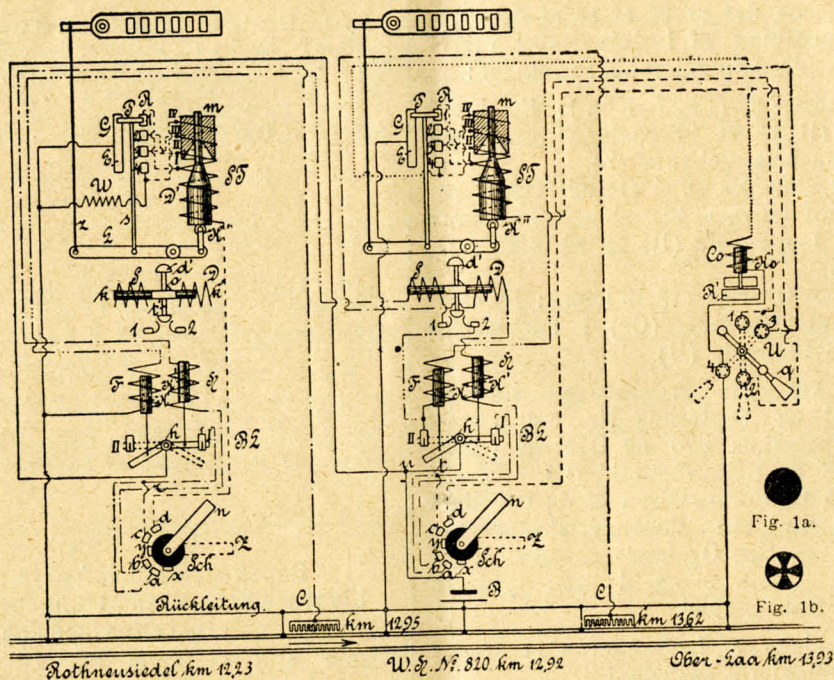


Fig. 1.

ning, da maatte der gives Afkald paa denne. Der opnaaedes derfor kun Opstillingen af 2 Blokposter med tilhørende Semaforer. Den ene betragtedes som Afslutningsblok, medens den anden var at anse for en Stationsindkørselsblok. Naar den Nødvendighed herved har paaført at ændre den normale Omstilling, saa har det intet at betyde i Modsætning til de Fordele, som lod sig skønne at ville blive Tilfældet ved Overgangen til et fuldstændig iværksat Bloksystem.

Forsøgsstrækningen er kun enkeltsporet, medens Opfindelsen i den forannævnte Anordning dog var bestemt til en dobbeltsporet

til fri Bane sker efter Ordre fra den modsatte Station. Som Grundprincip for denne Indretning var fastsat:

1. Et Signals Stilling til »fri Bane« kan kun ske, naar det fra Stedet, hvor det er afhængig, paa det tilhørende Blokapparat stilles til »Fri Bane«.
2. Stillingen »Fri Bane« paa en afhængig Stations Indkørselsemafore kan kun ske, naar det tilhørende Blokapparat deblokeres fra Stationen og denne endydermere har givet en særlig Tilladelse til fri Indkørsel.
3. Stationen er til enhver Tid i Stand til at

forandre Indkørselssignalet »Fri« til »Stop« og omvendt.

4. Stopstillingen for ethvert til »fri Bane« stillet Signal følger paa selvvirkende Maade af det passerende Tog, hvorved ogsaa Blokapparatet stilles paa »Stop«, og en Frigørelse er udelukket saalænge, til den betræffende Post atter bliver deblokeret.
5. Et til »fri Bane« stillet Signal maa først forandres til »Stop« for Toget, naar den sidste Vogn har passeret dette.
6. Deblokeringen eller Frigivelsen af den foregaaende Post kan kun foretages fra et paa »Stop« stillet eller spærret Blokapparat og da kun ske en Gang.

### Anvendte Apparater og Ledninger.

Til Opnaaelsen af de foranstaaende Betingelser blev, som det er til at se af den skematiske Fremstilling af Ledningsløbet Fig. 1 opstillet følgende Apparater og Ledninger:

1. I Rothneusiedel (12,23 Klm.): Et Blokapparat (BL), et Signalomstillingsværk (ST) og en Laaseschalter (Z).
2. Ved Vogterhus Nr. 820 (12,92 Klm.): Et Blokapparat (BL), et Signalomstillingsværk (ST), en Laasenøgle (B) og Akkumulatorbatteri (Z).
3. I Stationen Oberlaa (13,39 Klm.): Et elektrisk Kontrolapparat (Co) i Forbindelse med en Skiftenøgle (U).

Foruden var paa Strækningen imellem Rothneusiedel og Vogterhus Nr. 820 (12,59 Klm.) og Vogterhus 820 og Oberlaa (13,62 Klm.) anbragt en Skinnekontakt (C).

Ledningen til Forbindelsen af de enkelte i gensidig Afhængighed staaende Poster var trukket over særlige Opstandere. Som Ledningsmateriel tjente 3 og 4 mm. tykt og haardtrukket Kobbertraad.

Til en Skelnen af Ledningerne er disse i Fig. 1 anskueliggjorte saaledes:

Blokeringsledning — . . . . .  
 Deblokeringsledning — . . . . .  
 Kontrolledning — — — — —  
 Omstillings- og Aflaasnings-  
 ledning — — — — —  
 Strømtilførselsledning — — — — —

(Fortsættes.)

## Medlemslisten.

København Ø. Afdeling. Lokomotivfører Nr. 231 Gertsen er indmeldt fra den 1. Maj d. A.

## Til Lokomotivpersonalet i Struer.

Hjertelig Tak for den smukke Erindringsgave og de modtagne Ønsker.

F. Nissen.

## Spørgsmaal og Svar.

Sp. 1. Hvorledes skal Ordlyden af Ordre Ma. Nr. 29 § 6 forstaaes? Er det om Fritiden, der er Tale, eller er det den i Tjenestetiden indtæffende Tid, hvor den Paagældende ikke er optaget af Tjenesteforretninger? F. Eks.: En Portør har Signaltjeneste, og mellem to Tog er et Ophold af ca. 3 Timer; er det denne Tid, der ikke maa anvendes?

Sp. 2. Naar der køres Godstog for Timebetaling og Turen kun varer 25 Minutter fra Afg. til Ank., hvor meget maa da skrives, da der skal 31 Minutter til for at faa en Time?

Lauritz.

Sv. I Anledning af Deres Skrivelse af 13. ds meddeles med Hensyn til Sp. 1, at den omhandlede Bestemmelse i Ordre Ma. 29, § 6, er at forstaa ganske efter sin Ordlyd og formentlig ikke kan misforstaaes.

Med Hensyn til Sp. 2 bemærkes, at der i Rapporten kun maa anføres 25 Minutter for et Tog som det omhandlede men tilføjes, at der i den nærmeste Tid vil udkomme nogle Tillægsbestemmelser til Ordre Ma. 668 vedrørende Beregningen af Lokomotiv- og Togpersonalets Emolumenter m. v.

Busse.

## Danske Jernbanefunktionærers Livsforsikrings- samt Laane- og Understøttelsesforening

tegner alle Arter af Forsikringer ved sine Inspektører og Tillidsmænd.

Overskudet uddeles ved Jule- og Paasketid som Laan eller Understøttelser til Medlemmer i Henhold til Lovenes § 8.

Anmodning om Blanket til Laanebegæring, vedlagt Svarporto, tilstilles Formanden,

N. V. Jacobsen, Konduktør,  
 Lyøvej 3, 4, Købhvn. F.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Abonnementsprisen er 1 Kr. halvaarlig. Avertissementsprisen er paa Omslagets 1ste Side 15 Ø. og paa Omslagets andre Sider 12 Ø. pr. mm. Plads i Spaltebredden halvaarlig. Spaltebredden er 8 mm.

Samtlige paa Omslaget tegnede Annoncer ere staaende mindst 1/2 Aar.

I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petiline eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Telefon 123.

Ekspedition: Gothersgade Nr. 29, 1. S., Fredericia.

Telefon 123.