



15. AARGANG NR. 20

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

16. OKTOBER 1915

S K F KUGLELEJER OG DERES ANVENDELSE I JERNBANENS TJENESTE.

Ved Otto Bendixen.

(Fortsat)

Enhver der forstaar sig paa Staaltek-
nik ved, at navnlig et Specialstaalet
maa behandles med den største Omhu. En
 eneste urigtig Manipulation er tilstrækkelig
til helt eller delvis at tilintetgøre Staalets
gode Egenskaber. At kunde udfinde og
siden anvende den i alle Enkeltheder rig-
tige Behandlingsmaade er umuligt uden
allerførst at foretage indgaaende kemiske
og fysiske Undersøgelser af Staalet og dets
Egenskaber. Paa Grundlag af disse Under-
søgelser maa man dernæst udfinde saa-
danne Arbejdsmetoder, der med Sikkerhed
fører til Maalet. I denne Anledning har
S. K. F. indrettet et fuldstændigt Labora-
torium, hvor der foretages baade rent ke-
miske og mekaniske samt metaltografiske
Undersøgelser og Eksperimenter.

De Fordringer man først og fremmest
stiller til Materialet i det færdige Kugleleje,
er den størst mulige Haardhed i Forening
med den størst mulige Sejghed. Materi-
alet skal altsaa være haardt, men ikke
skørt. Disse Egenskaber er imidlertid kun
relative Begreber. Det gælder om til en
vis ønsket Haardhed at fremstille det sejg-
ste Materiale.

Ved Kontrolleringen af de færdige Ringes
Materialegenskaber prøves disse saavel i
Henseende til Haardhed og Elasticitet som
til Sejghed. De to første Egenskaber prø-
ves dels med *Brinell's* Kugleprøve, dels
med det af *Schou* konstruerede Skleroskop.
Til Undersøgelse af Sejgheden udsætter
man hver Ring for en Slagprøve, som den
skal kunne taale uden at deformeres eller
gaa i Stykker.

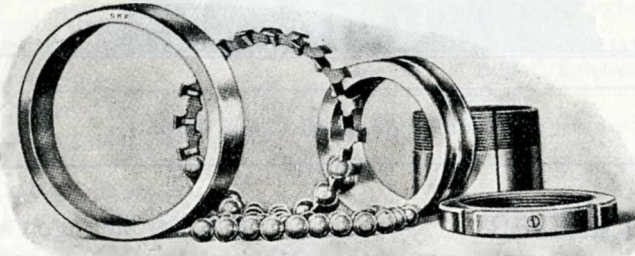
Til Grund for alle de Maaleværktøjer,
der anvendes ved Fabrikationen, ligger
„Johanssons Kombinationsmaalesats“. Her-
med kan man udføre Maal, hvis Nøjagtig-
hed maales i Brøkdeler af $\frac{1}{100}$ Millimeter.
Overfladerne paa disse Staalstykker er saa
fint polerede, at naar to eller flere Stykker
lægges sammen, hænger de sammen med
en Adhæsionskraft, der er større end det
paa Fladen virkende atmosfæriske Tryk.
Med disse Grundmaal kontrolleres alle
Mikrometre, Kalibre og andet Maaleværktøj.

Ved Hjælp af særlige Instrumenter under-
søger man, om Yderringene hele Omkredsen
rundt har samme Tykkelse. Et Apparat af
lignende Konstruktion anvendes til at kon-
trollere Inderringene. Man undersøger lige-
ledes, om Ringenes Sideflader er parallelle
og vinkelrette paa Lejets Centrumsakse,
og om Indringens Løbebaner er parallelle
indbyrdes og vinkelrette paa Lejets Akse.
En yderligere og meget skarp Kontrol maa

Lejerne gennemgaa i Afdelingen for Montering. Først derefter gaar de paa Lager.

Der udsendes saaledes intet Leje fra Fabriken, med mindre det fuldtud svarer til de højeste Fordringer. —

Naar Spørgsmaalet er om Valg af et hensigtsmæssigt Kugleleje, maa der tages meget Hensyn til alle de virkende Kraftfaktorer. Først maa man fastslaa de teoretiske Lejebelastninger, men dette er ikke nok; i Praksis er der en Mængde særlige Forhold, der maa regnes med i hvert enkelt Tilfælde for at kunne træffe det rette Valg af Kuglelejer. Saaledes har f. Eks.



Vibrationer og Rystelser stor Indflydelse paa Kuglelejets Bæreevne. Da det imidlertid er umuligt her at give Regler for alle Tilfælde, maa vi nøjes med at give Beregningsprincipper for et Par enkelte Tilfælde, og iøvrigt maa det overlades Konstruktørens praktiske Erfaring at træffe Valget af Lejet.

Saaledes har det i Praksis vist sig hensigtsmæssigt ved Remdrift at regne med det femdobbelte teoretiske Remtræk. Her maa man dog, som allerede angivet, tage Hensyn til de særlige Forhold i hvert enkelt Tilfælde. Hvis Afstanden mellem den trækkende og den trukne Remskive er lille, maa Remmen spændes haardere end teoretisk nødvendigt, hvilket ogsaa er Tilfældet med smaa Remskiver. Dette gælder særlig ved høje Omdrejningstal. Her maa Remspændingen gøres stor for at hindre at Remmen slirer paa Skiven. Ved høje Omdrejningstal er det desuden at anbefale, at indføre en Sikkerhedskoefficient i Beregningerne. Roterende Dele er ikke altid fuldstændig balancerede, og derved kan der undertiden fremkomme ret betydelige Kraftmomenter, der ikke maa lades ude af Betragtningen.

Ved Tandhjulsudveksling maa der regnes

med tre Gange det teoretiske Tandhjulstryk. Her opstaar en Mængde uberegnelige Kraftmomenter paa Grund af Ujævnheder i Tandhjulsformen og deslige, og derved kan der, navnlig ved høje Omdrejningstal, opstaa ret skadelige Vibrationer.

Det siger sig selv, at der navnlig maa lægges stor Omsorg i den rigtige Indbygning af Kuglelejerne. Hvor godt et Kugleleje end er konstrueret, hvor rigtigt Valget af Lejetypen end er truffet, kan dette Leje dog ved en fejlagtig Indbygning vise sig ude af Stand til at gøre sine gode Egenskaber gæld-

ende. — Naar Kuglelejer indbygges paa en Transmissionsaksel, maa der kun indbygges et Leje fast i Sideretningen. Alle de øvrige skal have fuld Frihed til at forskyde sig i deres Lejehuse. Ved Temperaturforandringer i Fabriklokalerne opstaar Længdeforskydninger af Aksler og Lejer, og de Aksialtryk, der herved kan fremkomme, er meget kraftige. Ved Sænkninger i Grunden eller Bygningen kan ogsaa forstyrrende Forskydninger finde Sted, og for at ikke Lejerne skal berøres deraf, maa de være frie og kunne flytte sig i deres Lejehuse.

Kun et Leje paa hver Aksel bør af den Grund styre Akslen i Sideretningen. —

Der maa stilles visse Fordringer til selve Arbejdet paa Lejehusene. Lejesædet maa være meget nøjagtigt forarbejdet og ikke vise nogensomhelst Grader efter Drejestalet. Hvis det er Tilfældet, udhamres eller udvalses snart de Grader, der findes mellem Skærene, og Lejet faar altfor stort Spillerum. For at Lejet skal kunne forskyde sig i sit Hus, maa der være et lille Spillerum. Det er ligeledes af allerstørste Betydning, at Boringen i Lejehuset er fuldstændig nøjagtig rund. Hvis Lejehuset er forsynet med løs Overdel, er der altid

Fare for, at Lejet ved Husets Sammenkruning skal blive klemt ovalt i den ene eller den anden Retning. Dette maa omhyggeligt undgaas, og paa dette Spørgsmaal maa baade Konstruktøren og Værkstedet have deres Opmærksomhed henvendt.

Lejernes Fastgørelse paa Akslerne frembyder sædvanligvis ingen særlige Vanskeligheder. Da imidlertid netop Lejerne er forarbejdede med den højeste Grad af Præcision, maa dog ogsaa Akslerne paa de Steder, hvor Lejerne skal anbringes, være meget nøjagtigt forarbejdede. Det kan i Almindelighed anbefales, at Inderringen fastgøres mod et Bryst ved Hjælp af en Møttrik, der holdes fast af en Staaltraad bøjet i G Form.

Et passende Bryst faas, hvis Akslen faar følgende Dimensioner: (se Fig. 11) $d_1 = 1,1 \times d + 4$ mm, hvor d er Lejets Inderdiameter. Tallene afrundes dog efter de Fordringer, der iøvrigt stilles til Konstruktionen. Lejet bør dog selv sidde godt fast paa Akslen (eller som det kaldes have „Pressæde“). For at dette skal opnaas, maa Akslen udføres med en Nøjagtighedsgrad, hvis Størrelse fremgaar af en bestemt Tabel.

For at indføre Lejet paa dets Plads opvarmes det i et Oliebad paa højst 40 à 50° C. og drives derpaa fast paa Akslen med lette Slag af en blød Metalhammer. Et Metalrør eller et Træstykke kan ogsaa tjene til at beskytte Lejet, hvis en sædvanlig Staal-

hammer benyttes. Derved maa man imidlertid nøje paase, at man aldrig maa slaa paa Kuglerne eller paa Yderringen, men kun paa Inderringen.

Skal Lejet fastgøres paa Enden af en Aksel, kan dette gøres bekvemst paa den Maade, der fremgaar af Fig. 13. Stiften ved Siden af Skruen tjener til at hindre Pladen i at rotere, hvilket kunde bewirke, at Skruen og derved selve Lejet løsnedes.

Hvis Møttriken ikke kan sættes helt ind til Lejet, eller hvis flere Lejer skal fastgøres samtidig, kan man som det fremgaar af Fig. 14, anvende Bøsninger, mod hvilke Lejet støtter sig, og som hver især spændes fast med en Møttrik eller f. Eks. med Navet af en Remskive.

Paa glatte Aksler, hvor der ikke forekommer Ansatser f. Eks. Transmissionsaksler, anvendes Lejer med en saakaldet Klembøsning. Fastgørelsen sker her ved at presse Møttriken over den koniske Bøjning med Skruegevinder (Fig. 15); herved presses denne ind mellem Lejets koniske slebne Inderring og Akslen og bewirker, at Lejet kommer til at sidde fuldstændig fast. Møttriken sikres mod at skrues løs ved Hjælp af en Stoppeskrue.

Trods S. K. F. Lejernes store Evne til Selvregulering, bør man dog ikke ved Montering paa noget Punkt lade det skorte paa Omhu og Nøjagtighed. Jo omhyggeligere alle Arbejder udføres, desto sikrere

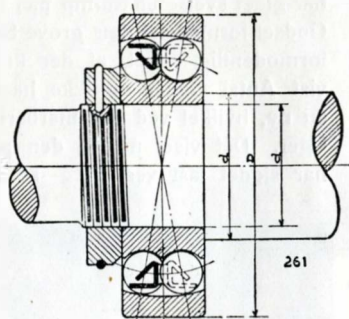


Fig. 11.

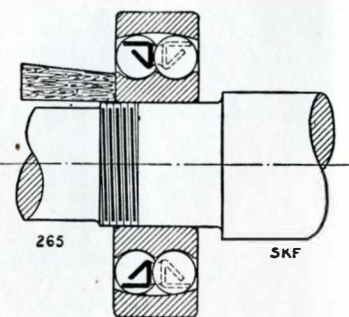


Fig. 12.

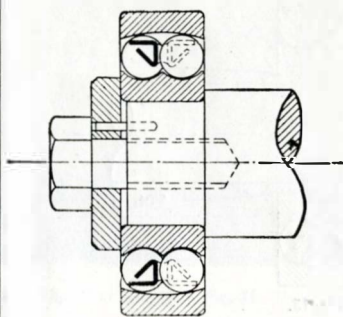


Fig. 13.

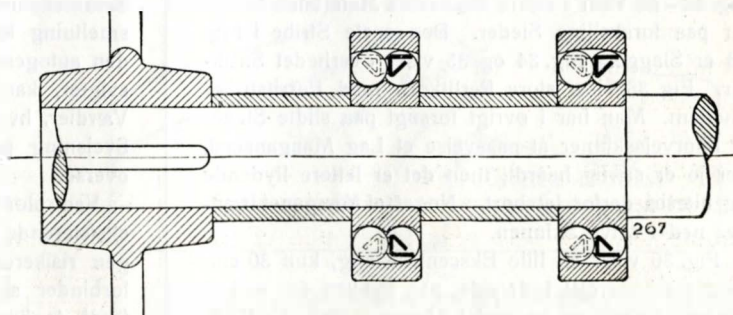


Fig. 14.

opnaas ogsaa de forønskede Resultater. Man bør blot betænke, at Kuglejerne er tilvirkede med $\frac{1}{100}$ mm. Nøjagtighed, og at Indbygningen og andre Maskinkonstruktioner kun kan naa en Nøjagtighedsgrad af

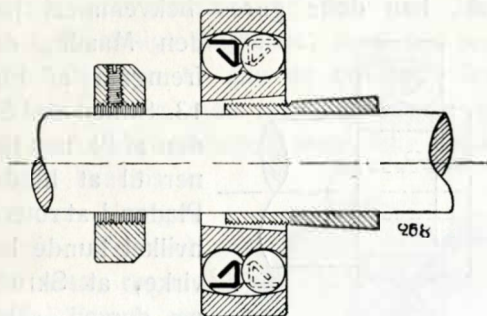


Fig. 15.

$\frac{1}{10}$ mm. Paa Grund af disse smaa uundgaaelige Monteringsfejl er netop S. K. F. Lejernes Evne til Selvregulering af særlig stor Betydning; det er disse Smaafejl, der faar skadelig Indflydelse paa de almindelige „store“ Lejer, og som ofte ligefrem umuliggør deres Anvendelse.

(fortsættes)

Glem ikke at sende nødvendige Meddelelser til Hovedbestyrelsen og Bladet

AUTOGEN SVEISNING OG SKÆRING.

Foredrag af Professor H. I. HANNOVER, Direktør for den polyt. Lærestanst.

(fortsat)

For at prøve, om paasmeltet Materiale er lige haardt overalt, gjordes der Kugleprøve efter *Brinells* Metode paa flere Steder af et paadryppet Materiale, med 0,7 pct. Kulstof. Haardheden viste sig at variere fra 149 til 286. Fig. 31 viser ogsaa hvor overordentlig uens Materialet var paa forskellige Steder. Fig. 32—35 viser i større Maalestok Materialets Struktur paa forskellige Steder. Den sorte Stribe i Fig. 33 er Slagge. Fig. 34 og 35 viser overhødet Struktur. Fig. 35 viser store Perlitkorn med Ferritstriber imellem. Man har i øvrigt forsøgt paa slidte Steder af Sporvejsskinner at paasvejsse et Lag Manganstaa, der jo er særlig haardt, men det er lettere flydende og blæses derfor let bort. Noget af Manganet trænger ned i selve Skinnen.

Fig. 36 viser en lille Ekscentrikstang, kun 30 cm. lang med afdrejet Inderside, paa hvilken der ved A syntes at være en paasvejst Klump. Snit A—B vi-

ste sig under Mikroskopet at se ud, som det ses af Fig. 37. Hvad man dér ser, er skematisk vist i Fig. 38. Det fremgaar heraf, at der virkelig er svejst en Klump paa. Det kunde synes mærkeligt, at dette har kunnet betale sig. Hele Gafflen vejer kun godt $\frac{1}{2}$ kg, og kan i Fremstilling kun have kostet c. 25 Øre, inden den blev afdrejet indvendig. Naar man har givet svejse en Klump paa i Stedet for at kassere Godset formodentlig været, har Aarsagen formodentlig været, at der kun har været lavet et vist Antal Gaffler og ikke har været Tid til at lave en ny, hvilket ved hammerbart Gods jo tager nogle Uger. Det viser nu, at den paasvejste Klump kun har siddet fast ved F_1 — se Fig. 38. Ved F_2 har

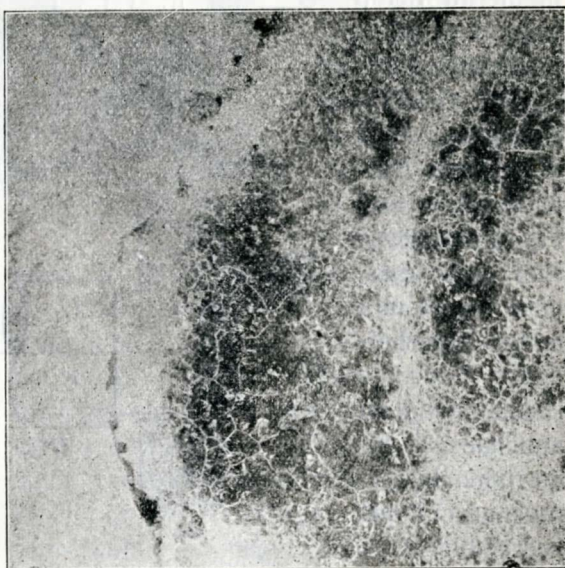


Fig. 31. Prøve af autogent afdryppet Staal med 0,7 % C. Viser Uensartetheden.

der været et Lag Slagge imellem, og andre Steder har der ligefrem været Huller imellem. Stederne F_1 og F_2 ses i større Maalestok i Fig. 39—40.

Dét vil af det anførte ses, hvor slet autogene Svejsninger kan være udførte, og det er derfor ikke underligt, at der har staaet en varm Strid mellem de Sagkyndige om, hvor vidt autogene Svejsninger egner sig til Reparation af Dampkedler, f. Eks. til Sammensmeltning af Revner i saadanne eller Paasmeltning for at udfylde corroderede Steder. Hvis den autogene Svejsning ved en Dampkedelreparation svigter, kan det jo gælde Menneskeliv og store Værdier, hvorimod Ulykken, hvis f. Eks. en autogen Svejsning paa en Kirkeklokke springer, er til at overse.

Ved blødt Staal, hvoraf nu ganske overvejende eksisterende Dampkedler bestaar, kan ved Svejsningen risikeres, dels at det smeltede Metal ikke forerbinder sig ordentlig med de skærpede Kanter, fordi de ikke bliver varmede nok, dels at der sker

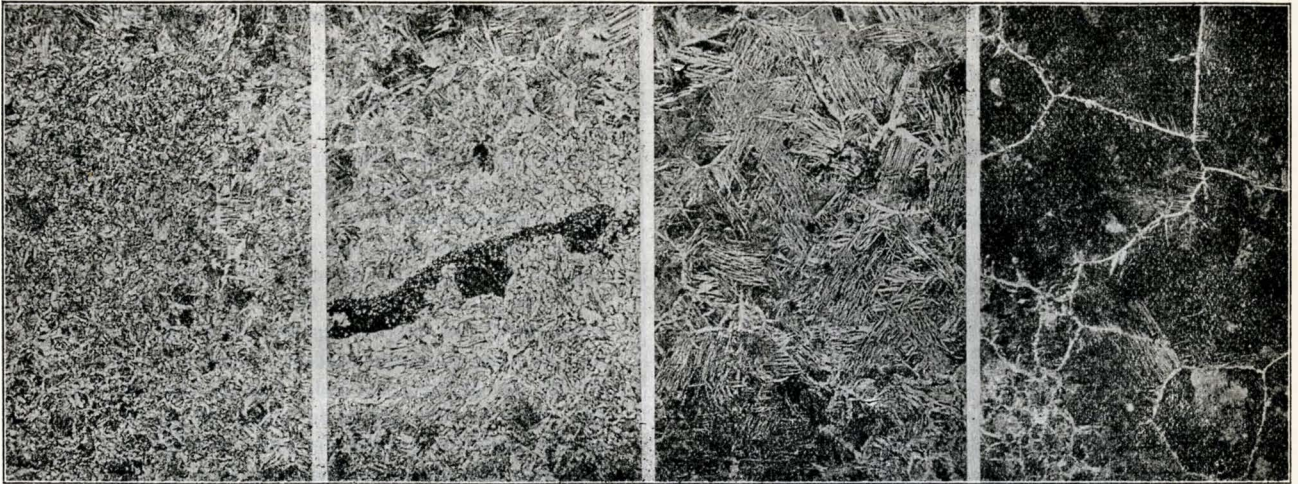


Fig. 32–35. Dele af samme Materiale. Den sorte Stribe i Fig. 33 er Slagge. Fig. 34–35 viser overheded Struktur.

Forandringer i Mikro-Bestanddelene af den Art, der nu er omtalt, og kommer Iltter og Blærer eller for meget Kul i Svejsningen som ligeledes omtalt, og endelig, at Svejsesømmen formedelst Overhedning faar en grovkornet Struktur, som der foran er vist Eksempler paa.

Til Trods herfor har den franske Marineingeniør *Anaré Le Chatelier*, en Broder til Henri Le Chatelier, været en ivrig Talsmand for autogen Svejsnings Anvendelse ved Dampkedler (Skibskedler), — og

nægtes kan det jo ikke, at der ofte kan spares store Summer ved at reparere en Kedel paa Stedet ved autogen Svejsning i Stedet for at udtage den og føre den til en Maskinfabrik —, men fra anden Side har de autogene Svejsningers Styrke været Genstand for skarp Kritik, saaledes af *Frémont* paa Basis af Styrke- og Ætseprøver, og af *Bach* og *Baumann* efter grundige Undersøgelser over deres Anvendelighed til Dampkedler.

Da det er saa vigtigt, at Forfærdigelse eller Repa-

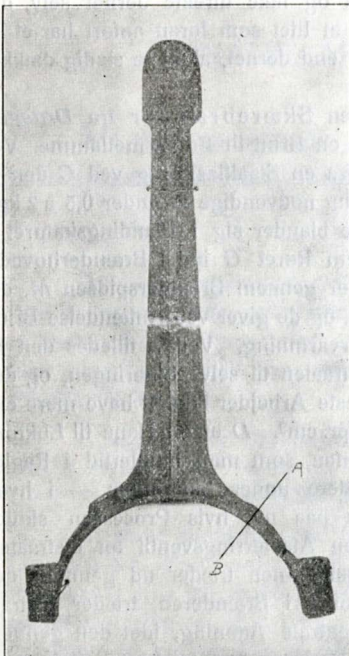


Fig. 36. Eksentrikstang af hammerbart Støbejern, 30 cm lang.

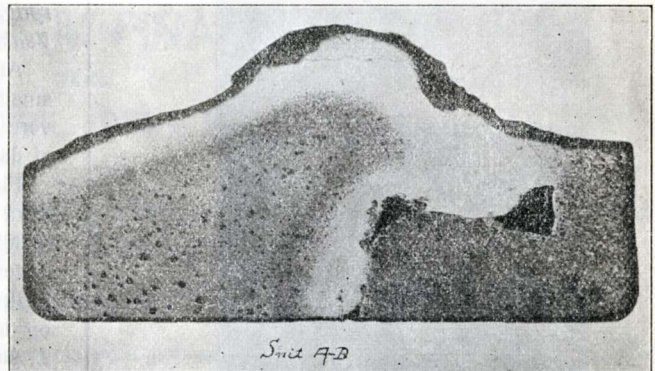


Fig. 37. Eksentrikstangen i Fig. 36, Snit A—B.

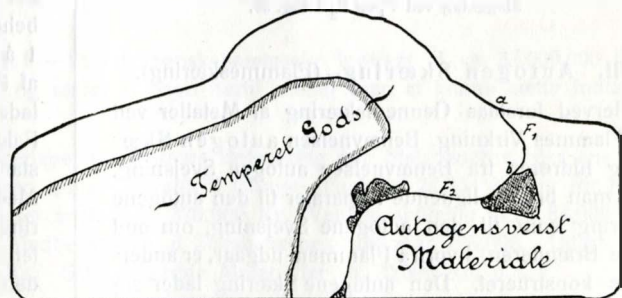


Fig. 38. Eksentrikstang, Snit A—B, skematisk.

ration af Dampkedler kun sker ved 'sagkyndige Folk paa saa betryggende en Maade som muligt, har Indenrigsministeriet ved Bekendtgørelse af 12. Maj 1914 fastslaaet Regler for saadanne Arbejders Udførelse, hvortil der her skal henvises.

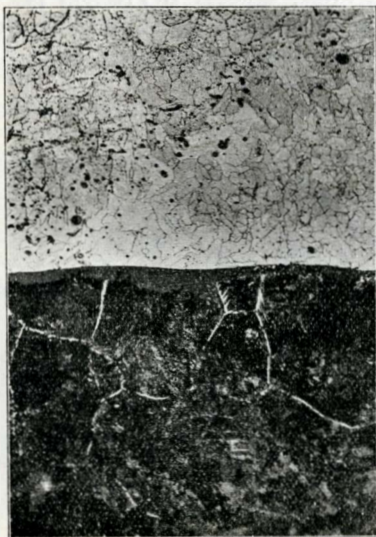


Fig. 39 og 40. Svejsfugerne henholdsvis uden og med Slaggelag ved F_1 og F_2 i Fig. 38.

VII. Autogen Skæring. (Flammeskæring).

Herved forstaas Gennemskæring af Metaller ved en Flammes Virkning. Benævnelsen autogen Skæring hidrører fra Benævnelsen autogen Svejsning, idet man bruger lignende Apparater til den autogene Skæring som til den autogene Svejsning, om end selve Brænderen, hvorfra Flammen udgaar, er anderledes konstrueret. Den autogene Skæring lader sig ikke udføre med alle Metaller og har størst Betydning for smedeligt Jern.

Som Opfinder af den autogene Skæring kan man betegne Indbrudstyven *Brown*, der i 1890 gennemhullede Væggen i et Pengeskab i Hannover med en Knaldgasflamme, men Fortjenesten af at have udviklet den autogene Skæring i Praktikkens Tjeneste skyldes især Dr. *Menne*, der brugte den til at opsmelte tilsmeltede Taphuller i Højovne og i Tilknytning hertil til Fremstilling af Huller i og Bortskæring af Metalstykker.

Til den autogene Opsmeltning af Taphuller etc. brugtes og bruges en Brænder, der ender i to flere Meter lange, koncentriske Rør. Igennem det ydre ledes Brint, ved hvis Antændelse man faar en Flamme, der kan forvarme Metallet. Naar dette gløder, tilledes der gennem det indre Rør en Iltstraale, som dels brænder det glødende Metal til et Ilte, dels smelter dette og sprøjter det bort. Fra denne Proces, hvor Brænderen efterhaanden føres i sin Længderetning, er Vejen ikke lang til den almindelige, autogene Skæring, hvor den føres paa tværs. Efterhaanden er der opfundet Brændere af anden Konstruktion og benyttet andre Forvarmeflammer end en Brintflamme, navnlig en Brint-Iltflamme og en Acetylen-Iltflamme.

I alle Tilfælde er *Princippet for Processen det, at Iltstraalen skal ilte det Jern, der er gjort rødglødende ved Forvarmningen, og forbrænde det til et Ilte, hvorved der nemlig opstaar en saa stærk Varme, at den er tilstrækkelig, til at Iltet smelter, saa at det kan sprøjtes bort af Iltstraalen, og desuden kan hjælpe, til at det nærmeste Jern bliver rødglødende, og Processen kan fortsættes for dets Vedkommende.*

At det er Iltet og ikke direkte Jernet selv, der smelter, ligger i, at Iltet som foran anført har et lavere Smeltepunkt end Jernet, at dette stadig dækkes af dannet Ilte.

Fig. 42 viser en Skærebrænder fra *Draegerwerk* i Lybæk til en Brint-Ilt Forvarmeflamme. Ved *B* tilledes Brint fra en Staalflaske og ved *C* den til dettes Forbrænding nødvendige Ilt under 0,5 à 2 kg's Tryk pr. cm². De blander sig i Blandingskamret *F* og træder gennem Røret *G* ind i Brænderhovedet *L*, som de forlader gennem Brænderspidsen *M*, der er til at udveksle, og de giver ved Antændelse Brint-Iltflammen til Forvarmning. Ved *A* tilledes den Ilt, der skal give Iltstraalen til selve Skæringen, og den behøver til de fleste Arbejder ikke at have mere end 1 à 3 kg's Tryk pr. cm². *D* er en Hane til Lukning af Forvarmeflammen, som man imidlertid i Reglen lader brænde videre under Skæringen — i hvert Fald maa tænde paa ny, hvis Processen skulde standse. *E* er en Afspærringsventil for Iltstraalen. Medens Forvarmeflammen træder ud gennem den ringformede Aabning i Brænderen, træder Iltstraalen ud af den centrale Aabning, idet den gennem den nævnte Ventil *E* og Røret *H* og Spindelen *K* har naaet Mundstykket *N*, der ligeledes er til at udveksle. Alt efter Tykkelsen paa det Materiale, der

skal gennemskæres, behøves større eller mindre Tilstrømning af Forvarmegasarterne, og derfor kan man med Stillebøjlen *J* indstille Spindelen *K* og Mundstykket *N* i Højden. Indstillingen af Trykket sker ved Fløjskruen *G* paa Reduktionsventilerne — se Fig. 2.

Brænderen bevæges langsomt frem, idet man har Apparater, der løber paa Ruller, og andre, hvor man ligefrem har Føring ved Hjælp af Tilspændingsskrue,

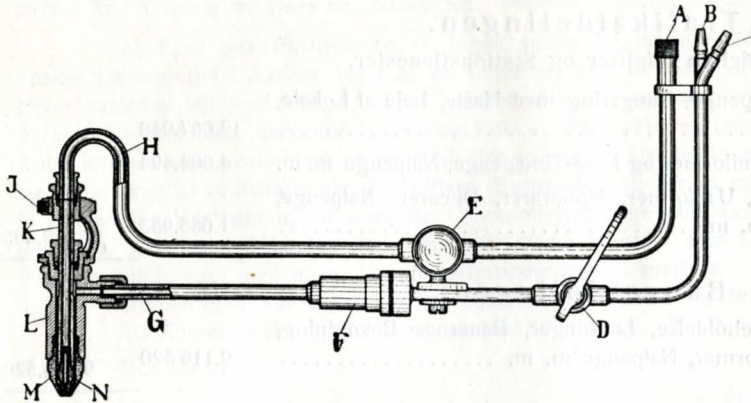


Fig. 42. Brint-Skærebrænder fra Draegerwerk.

og man faar skaaret en Slidse paa $1\frac{1}{2}$ à $4\frac{1}{2}$ mm's Bredde alt efter Godsets Tykkelse, der hidtil kunde være indtil c. 15 cm, men i den sidste Tid skal være naaet op til 0,5 m. Man skærer i Reglen 1 m i 3 à 6 Minutter, ved særligt tykt Gods noget langsommere, f. Eks. ved Gods paa 13 cm i c. 10 Minutter. Opvarmningen af Jernet sker saa hurtigt, at de nærmeste Dele ved Snittet næsten ikke bliver varme.

Støbejern, Kobber og Kobberlegeringer samt Aluminium lader sig ikke skære autogent. Deres Iltter har, som tidligere nævnt, højere Smeltepunkt end Metallerne selv. Man faar derfor ikke en Forbrænding, hvorved Iltterne i smeltet Tilstand lader sig sprøjte løs fra Metallerne selv, og disse beskyttes af de usmeltede Iltter imod Forvarmestikflammen. Naturligvis kan man smelte de nævnte Metaller for en Knaldgasflamme, men det bliver intet rent Snit og gaar meget langsomt. Ved Kobber vanskeliggør tilmed den store Ledningsevne autogen Skæring.

(forsættcs)



FORSLAG TIL FINANSLOV

FOR

FINANSAARET 1. APRIL 1916 - 31. MARTS 1917.

Vi skal her ganske kort efter Uddrag af Finansloven gengive de for Statsbanerne, i Særdeleshed for Maskinafdelingen, opførte Beløb og Ønsker.

Indtægter.

Den regnskabsmæssige Indtægt af Personbefordringen udgjorde i 1914—15 ca. 24,854,000 Kr., heri er dog indbefattet Rejsegods samt Fribefordring af Statsbanernes Personale, der anslaaes til ca. 510,000 Kr.; disse Beløb sammenlignet med 1913—14 viser en Mindreindtægt paa ca. 231,000 Kr., hvilket naturligvis skyldes Krigen, — trods det, anslaaes man Indtægten af ovenstaaende Poster for Finansaaret 1916—17 til ca. 26,000,000 Kr.

Gods- og Kreaturbefordringen viser i 1914—15 en regnskabsmæssig Indtægt af ca. 32,000,000 Kr. For Aaret 1915—16 tør ventes en Stigning heri, og under Hensyn hertil mener man at kunne sætte Indtægter for 1916—17 til ca. 33,500,000 Kr.

Af andre Indtægter skal fremhæves Vederlaget for Postens Befordring paa Statsbanerne, der anslaaes til 1,972,600 Kr., Forpagtningsafgifter af Statsbaner under Privatdrift (Ringe—Faaborg 24,534 Kr. og Ringe—Nyborg 30,971 Kr.) ialt ca. 55,505 Kr. Lejeindtægter anslaaes til 370,000 Kr. Ventesalsbilletter til ca. 84,000 Kr. Telegrambefordring ca. 21,000 Kr. Vederlag for Medbenyttelse af Statsbanernes Stationer 125,000. Udgift for Reklamer og Forhandling af Blade ca. 76,000 Kr. Salg af gamle Materialier ca. 70,000 Kr. o. s. v.

I Finansaaret 1916—17 vil de under Drift værende Banestrækninger have en Længde af ca. 2,031 km. Hertil kommer Færgeoverfarterne. —

Udgifter.

	Kroner	
Generaldirektoratet.		
Generaldirektøren	18.000	
Generalsekretæren og Afdelingscheferne tilsammen ca.	52.315	
Tjenestemænd, der udfører Tjeneste i Generaldirektoratet (1., 11, og 13.—23. Lønningsklasse)	452.836	
Til Kontorholdsudgifter, Ekstraskrivning, Tegning, Leje af Kontorlokaler, Opvarmning, Belysning m. m. ca.	1 37.645	660.796
Trafikafdelingen.		
Almindelige Udgifter og Stationstjenester.		
Lønninger, Ekstrahjælp, Uniformer, Natpenge, Rangering med Heste, Leje af Lokale, Kontorhold m. m. ca.	12.067.948	
Togtjenester, Lønninger, Ekstrahjælp, Uniformer og Køre-Timepenge, Natpenge m. m.	4.004.494	
Skibstjenester, Lønninger, Ekstrahjælp, Uniformer, Honorarer, Ducører, Natpenge, Godtgørelser for Tjenesterejser m. m.	1.065.953	17.1 38.395
Baneafdelingen.		
Almindelige Udgifter, Banernes Vedligeholdelse, Lønninger, Banernes Bevogtning, Telegraf- og Signalvæsenet, Uniformer, Natpenge m. m.	9.1 16.520	9.116.520
Maskinafdelingen.		
Almindelige Udgifter og Værkstederne, Lønninger, Ekstrahjælp, Uniformer, Natpenge, Anskaffelse, Vedligeholdelse og Pasning af Maskiner, Værktøj og Inventar, Kontorudgifter, Naturalier til stationære Maskiner, Smedier og Smelteovne m. m.	1.432.835	1.432.835
<i>Driftsmateriellets Vedligeholdelse:</i>		
Lokomotiver og Tendere	1 715.000	
Vogne	2.600.000	
Færger og Skibe	635.000	4.950.000
<i>Lokomotivtjeneste og Vognopsyn:</i>		
Lønninger (1., 11, 13. og 23. Lønningsklasse)	ca. 2.799.124	
Uniformer	1 02.700	
Natpenge	220.000	
Køre- og Timepenge	400.000	
Forflyttelsesudgifter, Udgifter til Afløsning under Sygdom, Ledighed, Godtgørelser for Tjenesterejser m. m.	65.000	
Opvarmning, Belysning, Rengøring af Remiser med tilhørende Lokaler	1 40.000	
Brændsel til Lokomotiver	5 1 00.000	
Olie og andre Materialer til Lokomotiver og Vogne	318.000	
Lokomotivernes Vandforsyning med dertil hørende Anlæg	235.000	
Trækkekraften paa Strækningen Vamdrup—Fredericia	24.000	
Lønninger til Tjenestemænd i „Gruppe B“	1.962.000	10 996.327
<i>Skibstjeneste:</i>		
Lønninger m. m.	547.756	
Ekstrahjælp	47.000	
Uniformer	1 2200	
Ducører til Skibsmaskinbesætninger	1 0000	
Forflyttelsesudgifter, Afløsning under Sygdom m. m.	30.000	
Honorarer til Dækning af Ekstraudgift ved Ekstrasejlsads	1 6000	
Brændsel til Færger og Skibe	1 300.000	
Olie og andre Materialer til Færger og Skibe	60.000	
Andre Udgifter	500	2.023.456
		1 9402.618

Regnskabsafdelingen.

Kroner

Lønninger, Ekstrahjælp, Uniformer, Kontorholdsudgifter, Godtgørelse til fremmede Personer for Opstilling af Afrejsning, Leje af Lokaler, Opvarmning, Rengøring m. m. ca.	652.323	652.323
---	---------	---------

Fællesudgifter.

Her møder man for første Gang en ny Post, idet Udgifter til Jernbaneraadet (Dagpenge, Rejsseudgifter m. m.) anslaaes til 6.000 Kr., endvidere er opført til Tryksager 180.000 Kr. Uddannelse af Personalet 36.000 Kr. Udgifter til Telefoner 60.000 Kr. Velfærdsforanstaltninger 25.000 Kr. o. s. v., ialt 1.875.980 Kr.

Af Krav paa Finansloven er ingen særlig fremspringende. For Maskinafdelingens Vedkommende ønskes Laboratoriet i Aarhus ledet af en Ingeniør, hvorfor Tallet af Maskiningeniører er forøget med 1, der bliver saaledes ialt 9 Maskiningeniører. Tallet af Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere er for Finansaaret 1915—16 anført med henholdsvis 594 og 729. — Fra 1. Maj er Lokomotivførernes og Lokomotivfyrbødernes Antal forøget med henholdsvis 4 og 5 til 598 og 734. — Da det Personale af Hensyn til den forøgede Kørsel og Rangering er utilstrækkelig til Driftens Bestridelse og for at man ikke til Stadighed skal blive nødsaget til i væsentlig Udstrækning at anvende Lokomotivfyrbødere som Lokomotivførere til Togtjenesten, samt for at begrænse det Antal Haandværkere, der gør stadig Tjeneste som Lokomotivfyrbødere, foreslaas Lokomotivførernes Tal forøget med 6, og Lokomotivfyrbødernes Tal med 44.

Det samlede Tal bliver herefter 604 Lokomotivførere og 782 Lokomotivfyrbødere.

Til Korsør ønskes 1 Vognopsynsmand af 2. Grad. Til Reservelokomotivpersonale ønskes som hidtil et Beløb af 85.000 Kr.

De bestaaende Jernbaneanlæg kræver mange Penge til Udvidelser af Billetsalgssteder, Holdepladser, og Sidespor:

Til et nyt Varehus paa Vinderup St.	202.000	
Til Forstærkning af den jydsk Hovedbane.....	300.000	
- - - Slagelse—Næstved.....	180.000	
- - - Langaa—Struer.....	100.000	
- - - Vigerslev—Roskilde.....	100.000	
Udvidelse af Randers St.	100.000	
— - Fredericia St.....	321.000	
— - Varde St.....	100.000	
— - Strib St.....	100.000	
	6.941.900	

Til nye Statsbaneanlæg kræves:

For Anlæg af Kbhvns. Personbanegaard.....	1.216.000	
- - - Jernbane Funder—Bramminge	1.000.000	
- - - - fra Skjern til Videbæk	10.000	
- - - - Næstved til Hillerød.....	20.000	
	2.246.000	

Som man ser, mange og store Beløb, der gør deres kraftige Indhug paa Statsbanernes Fortjeneste.

Dick.



OPHOLDSVÆRELSENE.

Efterhaanden som en Nation stiger i Kultur og den deraf følgende større Oplysning, forøges Befolkningens materielle Krav til Tilværelsen; der skabes mere Trang hos det enkelte Menneske til at faa bedre Le-

vevilkaar, ligesom Samfundsfølelsen udvikles til Gunst for de daarligst stillede, saa at disse ogsaa kunne faa Del i de Livsgoder, som Samfundsudviklingen i Kraft af Kulturen har fremskaffet. Et Forhold, som i den nyere Tid er stærkt paakrævet, og som møder megen Interesse og For-

staaelse hos Befolkningen, er den Hygiejne der i udstrakt Grad forlanges anvendt i det daglige Liv. Dette Krav og denne Interesse medfører, at Befolkningen er mere kritisk i Valget af saavel Føde som Klæder, Hus og Hjem. Disse Omstændigheder forarsager, at der f. Eks. indføres bedre Byggeskikke baade i By og paa Land, hvad enten der bygges af Stat, Kommune eller den enkelte Mand. Der tages nu ikke alene, som i Fortiden, væsentlig Hensyn til et smukt arkitektonisk Ydre, men derimod fuldt saa meget til et smukt, lyst og luftigt Indre; dette gælder, hvad enten der bygges til Husbond eller Tyende, Arbejdsgiver eller Arbejder; den praktiske Sundhedssans er i Følge med Sansen for, hvad der er smukt og livligt. Ja endog gamle Bygninger med ikke tidssvarende Værelser maa ofte underkaste sig Tidens Krav til saavel Hygiejne som Skønhed og Hygge, og Restaureringen omfatter nu om Stunder ikke alene Herskabets Sale, men ogsaa Tjenerskabets Værelser og Kamre. —

Forsøger vi at overføre disse Forhold paa D. S. B., der i Egenskab af Statsinstitution bør være Eksempel for det private Initiativ, saa faar vi desværre i enkelte Tilfælde et helt andet Billede af de her bestaaende Forhold.

Ovenfor er skrevet om Boliger med smukke lyse og luftige Værelser saavel for Arbejdsgiver som Arbejder. Hvorledes praktiserer D. S. B. dette Forhold? Vi maa svare: „I mange Tilfælde desværre meget mangelfuldt“. —

Der skal her skrives lidt om de Opholds- og Soveværelser, der paa sine Steder bydes Lokomotivpersonalet saavel i Hjemstedsdepotet som i de Depoter, hvor Personalet i Henhold til Kørselsfordelingen er henvist til at tilbringe en kortere eller længere Tid.

I de nye Remisser med tilhørende ny Bygning til Ophold for Personalet bliver der i nogen Grad holdt Skridt med Nutidens Krav, men i de ældre og gamle Remisser er saavel Opholds- som Soveværelser ofte af en saadan Art, at man føler sig hensat til den Tid, da D. S. B. blev til; thi

til Trods for, at Personalet er mangedobbelst forøget siden den Tid, har vor Arbejdsgiver mange Steder ikke fundet Anledning til i samme Grad at forbedre Opholdsværelserne saavel i Størrelse som i Udseende, og der er jo Depoter, hvor der holdes Reserve hele Døgnet, hvorfor Opholdsværelserne aldrig er ubenyttede. I Reglen er det gamle smaa Værelser, møbleret med et forhenværende malet Bord samt maaske med nogle Træindretninger, der kan beskrives som værende en Mellemting mellem en Havebænk og Sæderne i en 3. Klases Kupe, kun mangler de ofte den Maling, disse Genstande plejer at være udstyret med. Kakkellovnen er som Regel af gammeltdags Model og af en ubestemmelig, nærmest rød Farve; Vinduerne forsynet med de reglementerede Kapper af Livkjolesnit, undertiden nogle Reoler, en Skrivepult samt endelig Gulvet forsynet med nogle gamle grisede Brædder. Man forstaaer Værelserne bliver let malproppe og uhyggelige. Værelsets Kubikindhold er undertiden saa minimal, at Luften derinde naturligtvis er alt andet end frisk.

Det er altsaa det, som Statsbanerne byder paa. Udsmykningen maa Personalet selv besørge; dette maa selv forsøge at raade Bod paa de mangelfulde Interiors, f. Eks. ved Ophængning af indrammede gode Billeder o. l., der ofte kommer til at hænge paa en snavset Væg med et Loft af en ubestemmelig Farve oven over; der kan derved ofte fremkomme en skarp Kontrast mellem Administrationens og Personalets Smag, og dettes Sans for det nutidssvarende. —

Soveværelsernes Beliggenhed medfører paa sine Steder, at Støjen fra Lokomotivfløjter virker forstyrende paa Personalets Søvn; men derved er vel vanskeligt at ændre noget, og den er heller ikke den mest generende Støj. Derimod er Færdslen paa Trapper og Gange meget mere forstyrrende; hvorfor bliver disse ikke alle Steder belagt med Løbere, der dæmper Lyden af de passerendes Skridt? I Bygningen, hvor der er et smukt monteret Opholds og Soveværelse for Embedsmænd af de højere

Lønklasser, synes der at være særlig Tilbøjelighed til at belægge Trapper og Gange; men det er maaske kun en Tilfældighed; thi disse vore Overordnede trænger næppe mere end Lokomotivpersonalet til Søvn i rolige Omgivelser.

Naar Administrationen nu paa enkelte Depoter byder os saadanne Forhold, saa er vi Lokomotivmænd antagelig tilbøjelige til at kritisere vore egne Foresatte for mange af de uheldige Forhold; men det er ikke altid ganske rigtigt; nej, Kritiken og Klagerne skal rettes til Baneafdelingen, under hvem Bygningerne med Tilbehør sorterer; mange af os har vel erfaret, hvor karrig med Reparation en bygningskyndig Overbanemester kan være, maaske paa Grund af, at det budgetterede Beløb ikke strækker til, eller denne maaske vurderer Lokomotivpersonalet efter dets Udseende i i Arbejdstøjet, i hvilket vi selvfølgelig ikke altid er særlig noble. Vi er heller ikke tjente med at vente med forbedret Indretning af Værelserne af Hensyn til een i en uvis Fremtid paatænkt Udvidelse eller Nybygning, men maa kræve Reformerne indførte i Nutiden.

For at underbygge vore Krav om hyggeligere Opholdsværelser er det en bydende Nødvendighed, at vi ogsaa kritiserer os selv; vi maa ikke se Skæven i andres Øjne uden at huske Bjælken i vort eget. Derfor bør det være enhver Lokomotivmands ufravigelige Pligt, under Ophold i vore Værelser uanset disses Tilstand at hjælpe til med Orden og Renlighed i samme Grad, som vi kræver det i vor private Bolig.

„S“



40 AARS JUBILÆUM.

Lokomotivmester Chr. Rasmussen.

Lokomotivmester Chr. Rasmussen, Nyborg, kan den 26. Oktober 1915 fejre 40 Aars Dagen for sin Ansættelse ved Statsbanernes Maskinafdeling i Nyborg. Lokm. har lært som Maskinarbejder paa Rasmussens Maskinfabrik i Odense, arbejdet i ca. 1/2 Aar paa



CHR. RASMUSSEN.

Statsbanernes Værksted i Aarhus, og begyndt den 26. Oktober 1875 som Maskinarbejder i Nyborg Værksted, blev senere Montør, og ansattes som Lokomotivformand ved Ng. Lokomotivdepot den 1. April 1900, forfremmedes til Lokomotivmester 1. April 1906. Jubilaren er kendt af Personalet som en støt og rolig Overordnet, der paa mange Maader har erhvervet sig Personalets Agtelse og Forstaaelse.



TOGSAMMENSTØD.

Det vil være alle vore Læsere bekendt, at der Lørdagen den 2. Oktober fandt et Togsammenstød Sted paa Skørping Station.

De nærmere Omstændigheder er følgende: Tog 954, der bestod af 19 Vogne med 29,5 Vognladninger betjent ved Skruebremse, fremført af en „R“ Maskine, der betjentes af Lokf. A. Tøjberg og Lokfyrb. G. P. Gravesen af Aarhus H., afgik 11,24 Fm. forsinket 14 Min. fra Støvring til Skørping, hvor Toget skulde krydse Særtog 6969, der bestod af en „D“ Maskine, en „K“ Maskine — førte af Lokf. A. Steffensen og A. P. Andersen af Aalborg — samt 39 Vogne som holdt paa Spor 1.

Tog 954 gik indtil 1. Oktober i Spor 1, skulde

efter Planen for Sporbenyttelsen paa Stationerne fra nævnte Dag gaa i Spor 2. (Det lige Spor).

Særtoget, der blandt andet befordrede Vogne, Mandskab, Heste samt Kanonmateriel tilhørende en Artilleriafdeling, havde holdt i Skørping i længere Tid og foretaget Rangering for at aflæsse omtalte Militærtrain; derved er antagelig Sporskiftets forkerte Stilling bleven glemt. — Vejret var klart.

Tog 954 kørte ind paa Spor 1 og tørnede mod Særtoget, saa samtlige Maskiner fik Forenden stærkt beskadiget, ligesom Tenderen paa „D“ Maskinen tog saa megen Skade, at det bageste Hjulsæt maatte fjernes. Endvidere blev de forreste Vogne i Særtoget stærkt molesterede, hvorved en Hest blev saa haardt saaret, at den maatte skydes.

Heldigvis kom ingen Mennesker tilskade. —

Lokf. Tøjberg erklærer, at Signalet var stillet til Indkørsel, hvilket Stationen benægter. — Skørping Station bestyres af Hr. Stationsforstander Sønderup, der havde Vagt, da Uheldet fandt Sted.

Imidlertid vil det jo ret snart blive opklaret gennem vor dygtige Auditor, hvem der bær Skylden.

Hvad Synligheden af Indkørselsmasten angaar, udtaler stedkendte Mænd denne som god, idet at Signalet allerede kan ses i ca. 1½ Km Afstand, derefter gaar det ud af Syne, for atter at kunne ses en kort Tid i ca. 1 Km. Afstand; derfra svinger Banen saaledes, at Signalet kun kan ses fra højre Side af Maskinen, indtil man er ganske tæt inde paa dette. Strækningen Støvring—Skørping er „A“ Bane og stiger 1:100 op til Signalmasten.

Efter forskellige Vidneudsagn at dømme ser det ud som Signalet har været stillet til „Kør frem“, men er blevet stillet til „Stop“ igen. Det beklagelige er, at Tøjberg staar ganske ene, da Lokfyrb. Gravesen erklærer, at han intet har set som Følge af Banens Kurve.

Lokf. Tøjberg er en pligtro, dygtig Mand, der har det bedste Lov paa sig for at være en opmærksom Udkigsmand. Indtil videre forretter Tøjberg Rangeringstjeneste af Hensyn til Forhørene i Sagen.

Den nævnte Dag var Personalets Tjeneste paabegyndt ca. 3³⁰ Fm. og Turen var Togene 915—917—954 Aarhus—Aalborg—Aarhus. Over denne Tur har Afdelingen i sin Tid klaget og Hovedbestyrelsen har rettet Henvendelse for at faa ændret denne Tjeneste, uden at det endnu er lykkedes.

Det mest beklagelige i denne Hændelse er dette, at Lokomotivfyrb. aldeles ikke har set Signalet. Vi maa af den Grund pointere, at det er af megen Betydning, at begge Lokomotivmændene paa Maskinen ser efter Signalerne og gør hinanden forstaaeligt at Signalets Stilling er set. Det vilde jo have været af overordenlig Betydning i denne Sag, om Reglementets Bestemmelse om ovenanførte var bleven respekterede.

DYRTIDSHJÆLPEN.

Hr. Redaktør.

Tillad mig gennem vort Blad at fremkomme med en Forespørgsel. I Loven om Dyrtidshjælp staar, at det er den Sum, man har modtaget i det forløbne Aar, man skal opgive paa Blanketten. Jeg har modtaget 2112 Kr. 50 Øre og skulde derfor være berettiget til Børnehjælpen. Jeg har ikke modtaget noget endnu. Efter Bladenes Udtalelser har Ministeren jo selv sagt, at det var vores Ret at fradrage det Beløb vi svarer til Pensionskassen, da vi jo aldrig har modtaget disse Penge. Men maaske er dette bare noget Avisssnak. Efter Loven betragter jeg det som vores Ret at faa Hjælpen og kan ikke rigtig tro at det er Meningen, at vi skal beskæres derfor. Jeg spørger derfor bare, om man snart kan vente at faa Hjælpen udbetalt, da jeg har haardt Brug derfor. Er der nogen der ved bedre Besked, bedes De være saa venlig at meddele det igennem vort Blad.

Ærb.

O.

I Loven staar Ordene „modtaget fra Statskassen“ og af den Grund skulde man mene, at den Oplættelse, den ærede Indsender forfægter, ogsaa var den rigtige. — Imidlertid har Finansministeren, Edv. Brandes, fortolket denne Bestemmelse saaledes, at det Beløb, vedkommende Tjenestemand har „modtaget af Statskassen“, er den Løn, han *er normeret med paa Papiret* og ikke de Penge, han selv har haft at disponere over. — Selv om vi indser, at den Afgørelse der her er truffet, ikke synes at være i Overensstemmelse med Lovens Mening, lader den sig jo ikke ændre. — Denne Lov virker ikke retfærdig efter den af Ministeren fastslaaede Fortolkning, og vi maa bedrøve den ærede Indsender med, at da den Indtægt den ærede Indsender har haft „paa Papiret“ andrager 2250 Kr., kan han ikke vente at faa nogen Dyrtidshjælp.

Red.



Hjertelig Tak.

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

H. M. Petersen
Lokf. Ng.



TIL MEDLEMSLISTEN.

Esbjerg.

Fra 1/9 er Lokfyrb. J. Hansen atter optaget som Medlem.

Adressefortegnelse:

Hoved- og Kredsbestyrelse:

Formand: Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg.
Hovedkasserer: Chr. Larsen, Vesterbrogade 128³, København V.
Sekretær: C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a². — B. Telf. Vester 2895 v.

Lokfører Kredsens Formand: M. Mortensen, Rosenvænget, Esbjerg
Lokfyrb. Kredsens Formand: Rich. Lillie, Classensgade 49³, København Ø. Telefon Øbro 3219 x.
Lokfører Kredsens Kasserer: H. Kann, Dybbølsgade 26², — B.
Lokfyrb. Kredsens Kasserer: Alf. Olsen, „Siesta“, Solvej, Helsingør.

Obs. Man bedes bemærke Rettelserne!

Rettelse til Adressefortegnelsen:

Nyvalg: Thisted Lokfyrb. Afd.: Formand L. Rasmussen.



1/10 15

Forflyttede er:

Lokfyrb.-S. P. L. Jensen, Kbhvn. G. 1. til Østerbro
 — T. C. Steffensen, — — — — —



Jydsk-fyenske Statsbanepersonales Bibliothek.

Nye Bøger.

- 6828 E. F. Benson: Den ubudne Gæst
 6829 Louise Birke: Arvid fra Kløften
 6830 Lagertha Broch: Morskab for Børn
 6831 Valborg Dahl: To smaa Jyder. Fortælling for unge Piger
 6832 Astrid Ehrencron Kidde: En Vagabond's Roman
 6833 Dr. Karl Fries: John R. Mott
 6834 Ågot Gjems Selmer: Den Gang
 6835 Thorkild Grovlund: Sagnet. En Fortælling om Jyder og Sjællændere
 6836 Bret Harte: En Mines Historie
 6837 Knud Hjortø: Æventyret
 6838 Torrnød Jørgensen: Den glade Kristendom og og Skolen i Soer
 6839 Jacob Knudsen: Jyder. Sytten Fortællinger
 6840 G. Lechartier: Et Skriftemaal
 6841 Anna Linck. Jeanne d'Arc

- 6842 E. von Maltzahn: Slotsklokken
 6843 G. A. Olsen: En Skolte
 6844 Prior: Lomme-Atlas over Danmark
 6845 Sven Røgind, cand. polit.: Danmarks Stats- og Kommuneskatter
 6846 F. Rønning: Karakteristik af N. F. S. Grundtvig
 6847 Jens Skytte: Jævne Folk
 6848 Carl Thalbitzer: Krige og Krigsfinanser
 6849 Olto Vang: Verdens Hjerte. Parisernoveller
 6850 Emile Waxweiler: Det neutrale og loyale Belgien
 6711 e Verdenskrigen: Forskellige Afhandlinger og Piecer
 1203 x Tilskueren: 1915 I



Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

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

Telf. 1899.



Telf. 1899.

Haslund & Larsen. Vinhandlere
 Nørrevoldgade 92. Arbejderforeningen.
 Prima vellagr. Vine og Spirituosa.

J. C. Andreasen & Søn's Skræderforretning, Frederiksborggade 29².
Regnfrakker for Damer og Herrer. Telf. Byen 5010 y.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion og Ekspedition: Vesterbrogade 98 a². København B. Tlf. Vester 2895 v.

Abonnementspris: 2 Kr. 50 Øre aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Ekspeditioner: { For København: C. Hansen, Sommerstedgade 22², Telefon Vester 4011.
 For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.

Nykøbing F.

Aviser og Ugeblade
TeaterKiosken. Nykøbing F.

J. O. LARSEN,
Isenkram- & Udstyrsforretn.
Telf. 478. Nykøbing F. Telf. 478.

Risom & Nielsen

Tapeter & Rullegardiner
Malervarer — Linoleumstæpper
Torvet. Nykøbing F. Telf. 46.

VETT & WESSEL

ved Richard Jensen,
NYKØBING F.

Største Lager og bedste Varer i alt hen-
hørende under MANUFAKTUR

Nykøbing Dampvaskeri

Telefon 353. — Specialitet Kravetøj-Strygning.
E. H. P. LEHM.
Dronningensgade 26.

Nykøbings største

Hatte- & Bundtmager-

forretning anbefales.

Herman Hansen, Langgade 14.

H. P. Kreiberg

Firm. Grundlagt 1837 (Simon Schultz) Firm. Grundlagt 1837

Juveler & Guldsmed
Nykøbing F. — Telefon 69.

Enhver Jernbanemand

bør købe sit Tøj i

DET GULE HUS Nr. 9

Det betaler sig. Nykøbing F.

Korsør.

Elektrisk Lys- og
Motorinstallationer.

Forlang
Tilbud.

Stort Udvalg i KRONER og AMPLER.
OSRAM Metaltrådslamper.

Telf. 110 Henrik Hansen. KORSØR

SKOTØJ! P. HANSEN,

Nygade 2, Telf. 367

Stort Udval. Billigste Priser!

J. JENSENS

Sadelmager- & Tapetsererforretning
Halskovvej. Korsør.

P. MORTENSENS

Bageri og Konditori,

HALSKOV, bringes i

Lokomotivpersonalets Erindring.

Mejeriet Pasteur

anbefaler sig altid med 1. Kl. Varer.

Ærbødigst

NIC. ULDSIED.

Ekviper Dem!!

i London Herre Magasin
Algade 44. Telf. 195.

KORSØR.

N. C. Paulsen, Halskovvej 70,
(Telefon 238)

anbefaler sig med

1. Kl. Kolonial- og Fedevarer,

til billigste Dagspriser. — Udsalg fra
Sorø Svineslagteri hver Onsdag og Fredag.

Ima Manufaktur

anbefales.

C. HINRICHSEN,
Halskov. Telf. 257. Korsør.

G. Johnsens Skotøjs-
Etablisement, Korsør

Herre-, Dame- og Børnefodtøj
Stort Udvalg. — Billige Priser.

Deres Forbrug i

Colonial og Isenkram

køber De billigst i

H. Hellesens Colon-ullager.
Telf. 374.

JOHAN JENSEN'S

1. Kl. Herreskræderi

anbefaler sig til d'H.r.r. Lokomotivmænd
Hemmeshøj pr. Forlev
Lundforlund Telf. 24.

Martin Jensens Møbler

er udført paa eget Værksted
(Den bedste Garanti)

Største Lager af Møbler og Ligkister
Martin Jensen, Torvet, Telf. 352.

Peter Larsen, Halskov,
anbefaler sig med

billig Fisk

(Vognen kører i Gaderne)

Husk C. Jørgensens

CIGAR- & TOBAKSforretning
Halskovvej 19.

Bestilling paa alle Ugeblade modtages

Fredericia.

Carl W. Jensens
Fodtøjsforretning.

Danmarksgade 29. Fredericia.
Største Lager her paa Pladsen.

Fredericia Dampvaskeri,

kem. Tøjrensninganstalt.

Telf. 149. VENDERSGADE 63 A. Telf. 149.

Filial: DANMARKSGADE 21

Tøjet hentes og bringes overalt.

Ærbødigst M. BRODERSEN.

Installatør **H. P. Hansens Enke,**

Torvet 14,

Trikotage- og Lingeriforretning banefales.

Skotøj NICOLAJ HANSEN
Danmarksgade 10

Prima Varer. -- Billigste Priser.

KØB

Kjoler : Bluser : Lingeri

i „MAGASIN SPECIAL“
Gothersgade.

M. JENSEN

1. Kl. Skræderforretning

anbefales.

Gothersgade 27.

MAGASIN DU NORD

anb. i Manufaktur største Udvalg til billigste Pris.

Spec. i Senge-, Brude- og Konfirmationsudstyr.

CARL J. CRISTENSEN. OTTO CHRISTENSEN.

LA FRANCE

Vendersgade 7. Telf. 459.

Kranse og Buketter,

Frø og Udplantningsplanter.

A. BERTELSEN.

Magnus Sørensens
Bogtrykkeri, Papir- og
Galanteriforretning

Gothersgade 14, anbefales.

Polstrede Møbler

og **Linoleum** anbefales.

N. Chr. Christensen,

— Prinsessegade 20. —

J. J. Brunhøis
Møbelfabrik

Vendersgade 18, Fredericia.

Møbler i moderne Stilarter anbefales.

Korsør Vegetabil Margarine.