



S K F KUGLELEJER

OG DERES ANVENDELSE I JERNBANENS TJENESTE.

Ved Otto Bendixen.

(Fortsat)

De betydelige Resultater, som S. K. F. Kuglelejet har opnaaet paa de forskellige Industriomraader, lod forudsætte, at dette ogsaa i Jernbanedriften vilde byde de samme Fordele. De herhen hørende Forsøg, blev af de paagældende Autoriteter foretaget med overordentlig Forsigtighed,

hvilket jo er ganske naturligt, da hvert Toguheld vil træffe det rejsende Publikum; de allerede udførte Forsøg har dog alle fuldt ud bevist, at Kuglelejet ikke alene er fuldstændig driftsikker i det tilsigtede Øjemed, men at det ogsaa byder betydelige Fordele. I Jernbanedriften kan Kuglelejerne finde en mangesidig Anvendelse. Saaledes ved alle Transmissioner i Jernbane Reparationsværkstederne, ved det rullende Driftsmateriel og ligeledes ved andre Anordninger for Jernbanedriften, saasom Transportvogne Skydebroer, Drejeskiver, Dræsiner o. s. v. De Fordringer, man stiller til et Kugleleje, som er bestemt for Jernbanevogne eller Lokomotiver er yderst strenge. De store Fordele som Kuglelejet besidder, har ganske vist allerede tidligere, særlig i Tyskland, givet Anledning til Forsøg for at anvende det i Jernbanens Tjeneste, men disse er ikke faldne tilfredsstillende ud. Her var det forbeholdt den svenske Kuglelejefabrik

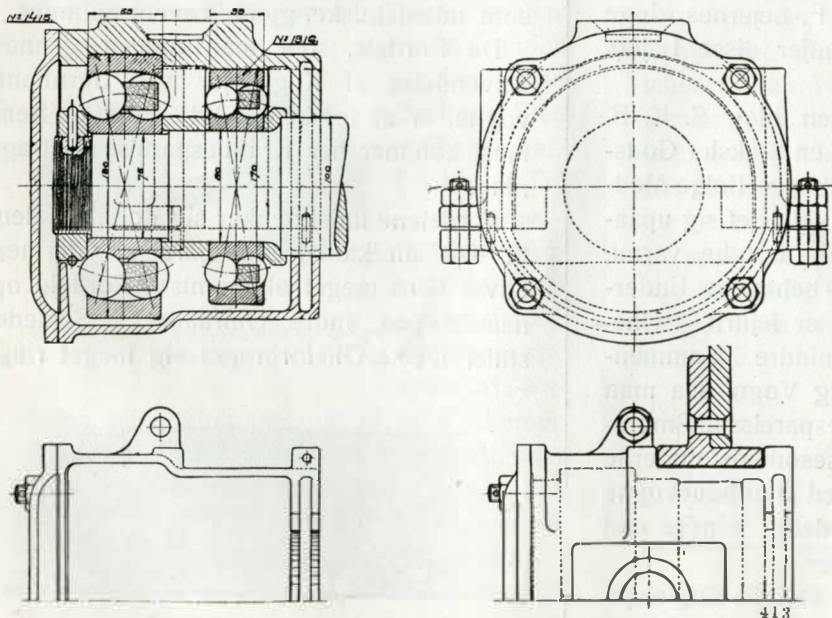


Fig. 16. Kuglelejer til Truckvogn. Karlstad-Munkfors Jernbane.

at bryde en Lanse for Kuglelejernes Anvendelse.

I Følge det store Antal Kugler, som findes i det to-radede Leje, saavel som ogsaa paa Grund af Yderringens Kugleform, kan disse Lejer, uden at blive overanstrengte, udholde Belastningen og Stødene, som fore-

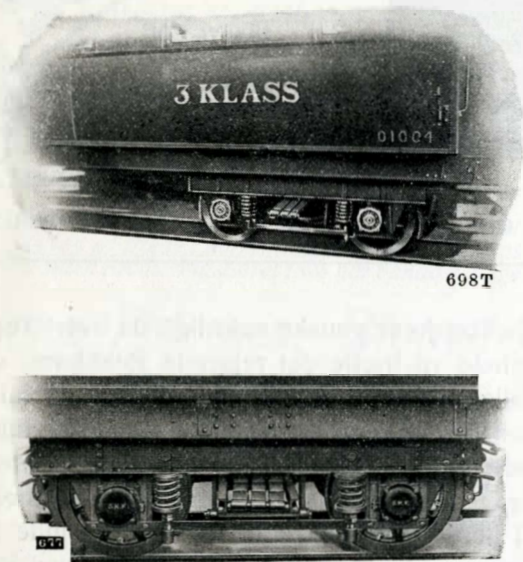


Fig. 17 og 18. Truck med Kuglelejer.

kommer baade lodret og fra Siden i et Jernbaneleje. Hertil kommer endnu, at det udmærkede svenske Staalmateriale, der kommer til Anvendelse i S. K. F.-Lejernes Ringe og Kugler, ligeledes forhøjer disse Lejers Bæreevne og Sikkerhed.

Allerede for 4 Aar siden blev S. K. F. Kuglelejet indbygget paa en 2-akslet Godsvogn ved en finsk Privatbane. Ifølge Meddelelse fra denne, viste Kuglelejet sig upaa-klageligt hele Tiden, uden at løbe varmt, saa at det indtil nu ikke behøvede Under-søgelse, men vedvarende er fejlfrit. Olieforbruget var betydelig mindre i Sammenligning med en almindelig Vogn, saa man altsaa opnaaede en stor Besparelse af Smøremateriale. Vedligeholdelsesomkostningerne af saadanne Kuglelejer ved Jernbanevogne turde saaledes være betydeligt mindre end dem ved almindelige Lejer.

I September 1911 blev S. K. F.-Kuglelejet indbygget paa en af Karlstad - Munkfors

Jernbanens Truckvogne. De nøjagtige Forsøg, der udførtes med denne Vogn faldt saa gunstigt ud, at denne Bane besluttede sig til yderligere Bestilling af Kuglelejer. Der findes nu Kuglelejer paa 2 benzinelektriske Motorvogne, hvoraf den ene kun har Kuglelejer paa een Truck, medens den anden har paa dem begge, altsaa ogsaa paa Drivtrucken. Yderligere er 2 Truckbivogne og en Reservevogn forsynet med Kuglelejer. De svenske Statsbaner har indbygget S. K. F. Kuglelejerne paa to Sovevogne med Truck, hvoraf den ene har været i Drift siden Marts 1913 og den anden siden Maj 1913. De har yderligere faaet Kuglelejer til to Sovevogne, som løb paa Kontinentlinien mellem Stockholm og Berlin; desuden ogsaa til forskellige andre Vogne og Reservedele.

De svenske Statsbaner anstiller ligeledes for Tiden Forsøg med S. K. F. - Lejer paa Lokomotiver, og disse er anbragt paa Truckakslerne og Tenderen til et 2 C 1 4 Cylinder Compound Iltogslokomotiv, som vi senere skal komme tilbage til I „D. L. - T.“ Nr. 12, 13 og 14 d. A. har vi beskrevet dette Lokomotiv.

De danske Statsbaner har nylig faaet Kuglelejer til 2 Personvogne, endvidere har ogsaa nogle Privatbaner, saavel svenske som udenlandske, gjort Prøvebestillinger.

De Fordele, som man opnaar gennem Anvendelse af Kuglelejer ved Jernbanevogne, er af forskellig Art. Først og fremmest kommer her Kraftbesparelse i Betragtning.

Fordelene indskrænker sig dog ikke alene til den direkte Kraftbesparelse, ydermere bliver flere meget økonomiske Fordele opnaaede paa andre Omraader. Saaledes stiller f. Eks. Olieforbruget sig meget ringe

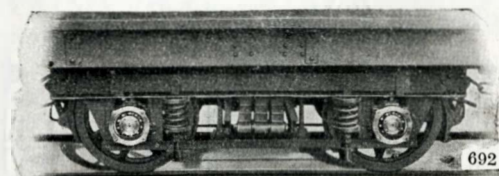


Fig. 19. Truck med aftaget Lejedæksel.

i Sammenligning med, hvad der er det sædvanlige ved almindelige Lejer. Lejets Pasning, medens Vognen er i Drift, kan blive betydelig forringet. En Varmløbning af Lejet forekommer ikke. Lejets Vedligeholdelsesomkostninger bliver betydeligt formindsket. Sidstnævnte er for almindelige

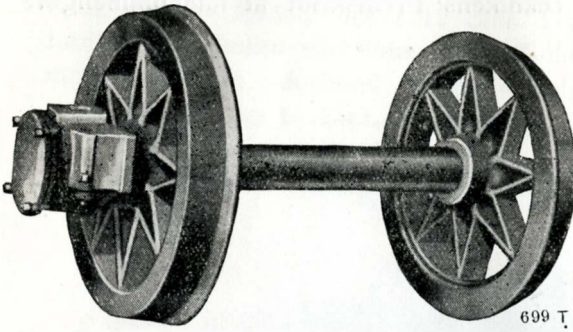


Fig. 20. Hjulsæt med lukket Kugleleje.

Lejer ret høje, i Særdeleshed for Personvogne. En Truckvogn f. Eks., der stadig er i Drift i gennemgaaende Tog paa længere Strækninger, maa efterses 3 Gange om Aaret. En saadan Undersøgelse kræver, at Vognen i nogle Dage bliver taget ud af Drift, hvorpaa den sendes til Værkstedet, hvor Vogn og Truck bliver hævet, saaledes at Lejerne kan tages ud og igen blive tilpassede paa Akseltapperne, hvorefter alt igen bliver samlet og bragt i orden.

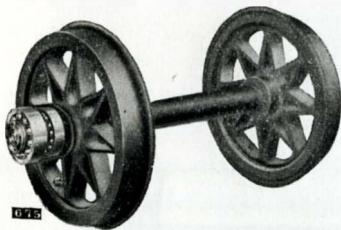


Fig. 21. Hjulsæt med Kugleleje og aftaget Akselkasse.

En saadan Undersøgelse der finder Sted 3 Gange aarlig, koster Tid og Penge. Gennem Anvendelsen af Kuglelejer kan denne specielle Leje-Revision blive undgaaet, og et nøje Eftersyn af Lejet behøver da kun at finde Sted, naar Vognen maa sendes til Værkstedet paa Grund af andre Reparationer. Da opnaas da herigennem en betydelig Besparelse.

Smøringen af Kuglelejet, som foregaaer 2 eller 3 Gange om Aaret, kan finde Sted

uden at man derfor har nødig at tage Vognen ud af Drift.

Trækraftbesparelsen, som man kan opnaa gennem Anvendelsen af Kuglelejet, er ret vanskelig at fastslaa ad theoretisk Vej. Paa Trækraften indvirker nemlig forskellige Faktorer, der alle, alt efter de foreliggende Forhold, kan afvige betydeligt.

Nøjagtige Resultater vil derfor kun kunne indvindes gennem udførlige praktiske Forsøg, saaledes som de allerede i Aaret 1912 er bleven foretaget paa den førnævnte Karlstad—Munkfors Jernbane. Vognen havde i Tiden fra 4. Sept. 1911 til 20. Maj 1912 tilbagelagt 22,961 km., og Kuglelejerne løb endnu upaaklageligt, hvorved Olieforbruget var betydeligt mindre end ved almindelige Lejer. To fuldkomne ens Co Vogne, den ene med Kuglelejer paa det halve Akselantal, den anden uden Kulgelejer, blev belastede til et aldeles ens Akseltryk, hvorpaa hver Vogn for sig blev befordret ad den samme Strækning ved Hjælp af benzinelektrisk Motorvogn. Denne elektriske Vogn turde vel være det mest fuldkomne Apparat til Bestemmelse af Trækraften, saa at en eventuel Fejlregning ikke kunde overstige $\frac{1}{4}$ %.

Den herved opnaede Brændselsstofbesparelse paa 7,63 % udtrykker saaledes ikke hele den Fordel man kan opnaa ved Udveksling af almindelig Lejer med Kuglelejer; men kun hvilken stor Besparelse, der opnaas ved at udveksle Halvdelen af Lejerne, og blandt hvilke nogle bar mindre end det halve af Togets Vægt. Man er derfor berettiget til at drage den Slutning, at saafremt alle Lejerne i Toget var bleven udvekslet med S. K. F. Kuglelejer, vilde Besparelsen have udgjort mere end det dobbelte.

(fortsættes)



Støt Lokomotivpersonalets Hjælpefond!

BORING AF FYRKASSER OG FORARBEJDNING AF BUNDRAMMER.

Fra Tysk af OTTO BENDIXEN.

I det af Lokomotivfabriken i Hannover, **Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft**, udgivne Tidsskrift »*Hanomag Nachrichten*« findes en interessant Af-

handling angaaende en Del af Fabrikationsakten af den for Lokomotivkedlen saa vigtige Del, Fyrkassen, og som vi det følgende gengiver.

Gennem Aartier har det været Hanomags Bestræbelser under Anvendelsen af alle Teknikens Fremskridt at fuldkommengøre

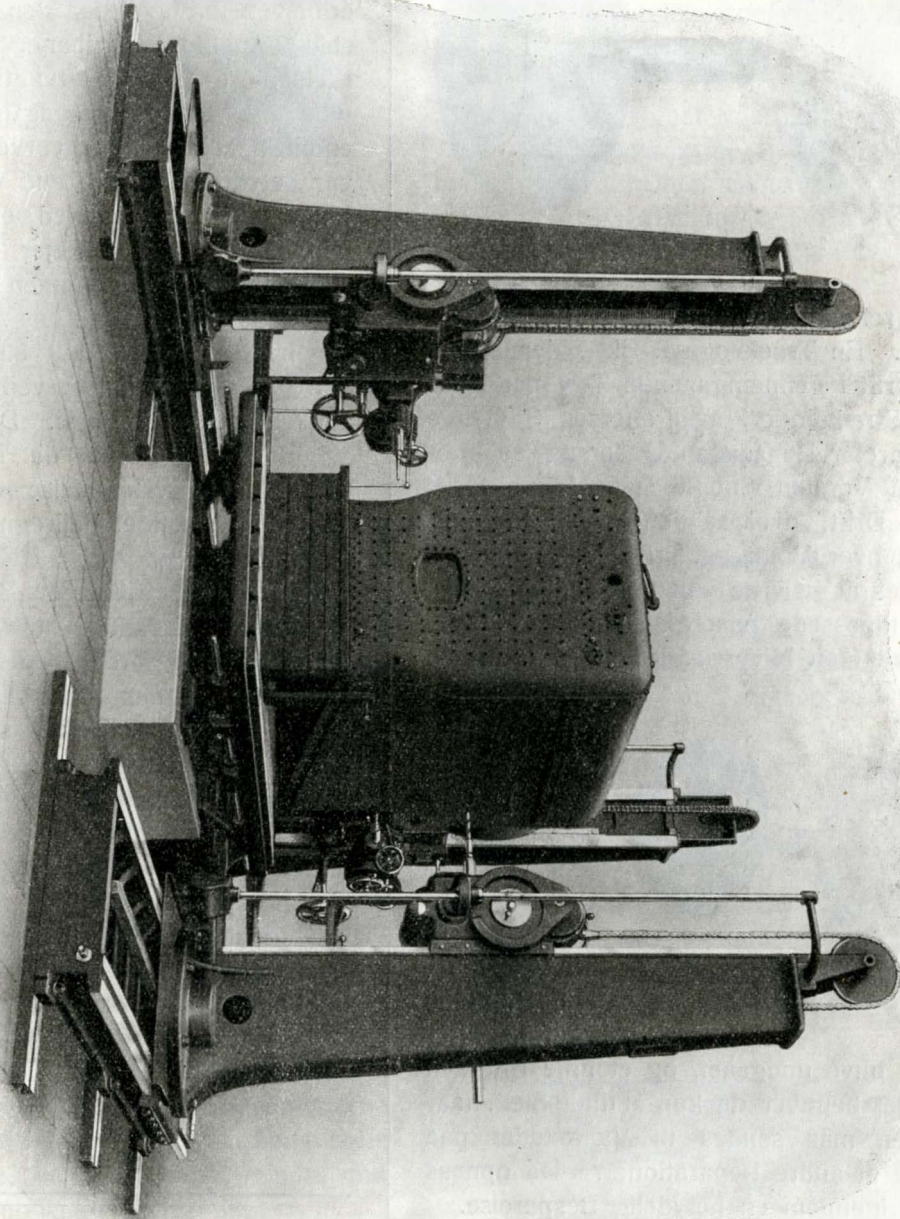


Fig. 1. Hanomag-Værkets 3-dobbelte Fyrkasse-Boremaskine fra Værktøjsmaskinfabriken Coller & Engelhardt, A.-G., Offenbach am Main.

Lokomotivbygningen i alle Retninger, og i Særdeleshed Kvaliteten af det leverede Arbejde. Selvfølgelig maa ogsaa alle nyere Fabrikationsmetoder mere eller mindre bidrage til delvis at udligne de stadig stigende Lønomkostninger.

Særlig omhyggeligt Arbejde kræver Lokomotivkedler, som dels arbejder med høj Spænding, -- Kedler under 12 Ctm. Tryk forekomme overhovedet ikke mere i Lokomotivbygningen, derimod bliver hyppigt Tryk paa 15 og 16 Ctm. anvendt — og

Nittehullerne gennem Bundrammen. Denne Boring bliver foretaget efter at Kobberfyrkassen og Bundrammen ere indsatte i den ydre Jernfyrkasse. Fastgørelsen af de tre Dele sker ved et Antal Spændeskruer, som ses paa Fig. 1, og hvortil Hullerne naturligvis forud maa være borede.

Medens man tidligere, og i mange Værksteder ogsaa endnu, borede Hullerne til Støtteboltene og Forankringerne o. s. v. ved Hjælp af Radialboremaskiner, saa har Hanomag foretrukket at opstille den nævnte

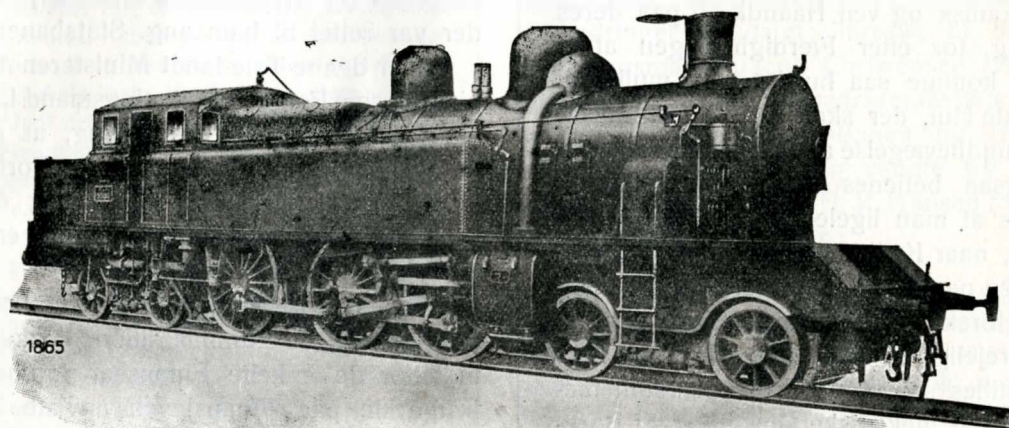


Fig. 2. 2-C-2 4 Cyl. Compound Persontogstenderlokomotiv til Paris—Lyon—Middelhavs-Banen, bygget af Hanomag-Værket.

Cylinderdiameter	370/580 mm	Risteflade	3,1 m ²	Tom Vægt	85 t.
Stempelslag	650 —	Hedeflade	247,18 —	Adhæisionsvægt	54 t.
Drivhjulsdiam.	1660 —	Damptryk	16 kg/cm ²	Tjenstvægt	104 t.
		Sporvidde	1440 mm		

høje Fordampningstal, 50—70 kg. Damp pr. m² Hedeflade i Timen, og dels gennem Beskaffenheden af dens Arbejde bliver den stærkt afbenyttet og i Særdeleshed derved, at den maa arbejde paa et stærkt rystende Stel. Ligeledes maa tages i Betragtning, at Fødeindretningerne med Henblik paa Jernbanedriften ikke her kan anordnes og blive saaledes betjent, som man forlanger det ved et stationært Kedelanlæg med Hensyn til størst mulig Skaansel af Kedlen.

Fig. 1 illustrerer en stor Specialmaskine, som Hanomag anvender til Boring af Støttebolte huller gennem begge Fyrkasser og

Specialboremaskine, der er anskaffet fra Firmaet Collet & Engelhard, Værktøjsmaskinfabrik, Offenbach a. M. Hovedfordelen er den, at den overordentlig besværlige Drejen og Venden af de stadigt større og sværere Fyrkasser bliver undgaaet, og frem for alt at Hullerne samtidig kan bores paa flere Sider af Fyrkassen. Den afbildede tredobbelte Fyrkasse-Boremaskine kan forøvrigt ogsaa benyttes til Skæring af Gevind og Indtrækning af Støttebolte og Dækankre. Hanomag har dog renonceret herpaa, fordi denne store Maskine har fuldt op at gøre med Boringen af Støttebolte-

og Bundrammehuller, og derfor foretages Skæringen af Gevind og Indtrækningen af Støttebolte o. s. v. af andre Specialmaskiner.

Den illustrerede Fyrkasse-Boremaskine bestaar af en stor bevægelig Opspændingsplan, der kan drejes saavel med Haanden som mekanisk, og om denne Plan grupperer sig 3 Standerboremaskiner, hver især forsynet med elektrisk Drivkraft. For at gøre Maskinen lige fordelagtigt anvendelig til større og mindre Fyrkasser, er Underdelene med Standerne ved Haandkraft indstillelig efter Midten paa høvlede Underlag. Standerne selv med Boreslæderne bevæger sig mekanisk og ved Haandkraft paa deres Underlag, for efter Færdigboringen af et Hul at komme saa hurtigt som muligt til det næste Hul, der skal bores. Den mekaniske Rundbevægelse af Opspændingsplanen kan ogsaa betjenes fra Manøvrepladsen, saaledes at man ligeledes kan bore Rundnitterne, naar Kedlen opstilles lodret. Borestanderen paa Hovedunderdelen er fra Planmidten forskydelig til begge Sider og indrettet drejelig om sin Midte. Den kan hurtig indstilles saavel med Haanden som mekanisk. Den mekaniske Omstilling af Borestander og Slæde i to Retninger sker ved Friktionsdrev.

De med Kontravægt forsynede Bore-spindelslæder forskydes med Haandkraft i lodret Retning, og er i Besiddelse af hurtig mekanisk Indstilling. Drivkraften kommer fra den paa hver Borespindelslæde anbragte 7 Hestes Elektromotor gennem forskellige Hjuludvekslinger paa Borespindelen. Fire forskellige Omdrejningshastigheder ere mulige.

Borespindlerne ere smedede af S.-M.-Staal, slebne og løbe i lange Bronzebøsninger. De har selvvirkende Forskydning i tre Inddelinger, saavel som fin Haandindstilling og hurtig Tilbagetræk ved Haandkraft, og de ere indrettede til højre og venstre Løb.

(fortsættes)

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

FRA RIGSDAGEN.

Finanslovdebat.

Fra Rigsdags-Tidende var der i Bladets sidste Nr. aftrykt Brudstykker af de Taler, de forskellige Folketingsmænd holdt under Finanslovens 1. Behandling, og i hvilke de fandt Anledning til at fremsætte kritiske Bemærkninger om forskellige Forhold, der vedrørte Statsbanerne.

Den 26. Oktober fik Trafikministeren Ordet for med den ham velkendte Grundighed at besvare de talrige Forespørgsler, Beklagelser og øvrige kritiske Bemærkninger, der var rettet til ham ang. Statsbanerne.

Under denne Tale fandt Ministeren Anledning til, som Følge af Folketingsmand L. Rasmussens (Fredericia) Henstilling, at dvæle lidt ved Lokomotivpersonalets Forhandlinger om Tjenestetidsspørgsmaalet, og vi skal efter Rigsdags-Tidende anføre en Del af Talen.

Ministeren begyndte med et Forsvar for Grunden til, at Administrationen ikke altid indenfor de enkelte Finansaar kunne opbruge de paa Finansloven anviste Beløb til Nybygninger m. m. og kom derpaa ind paa fhv. Trafikminister Jensen-Sønderups kritiske Omtale af dansk Administration. Han sluttede med følgende:

„Det ærede Medlem fra Verringe (Jensen-Sønderup) udtalte, at han som Ordfører for Udvalget angaaende Hjælpekasseloven udtrykkeligt havde henvist til de tre nys nævnte Stationer, og at jeg ikke havde modsagt ham, men tværtimod erklæret, at der var givet de mest kategoriske Ordre til at fremme samtlige Statsarbejder det mest mulige. Jeg maa der overfor hævde, at der virkelig fra Statsbanernes Side er gjort det mest mulige, og at det ærede Medlem ikke har Grund til at beklage andet, end hvad jeg ogsaa beklager, at det ikke har været muligt at udrette mere. Naar han taler om Mangel paa god Villie fra Embedsmændenes Side eller, som det ærede Medlem endogsaa vilde gøre det til, Mangel paa Loyalitet fra min eller fra Embedsmændenes Side overtør Forudsætningerne for Hjælpekasselovens Vedtagelse, saa er det jo haarde Beskyldninger, som jeg synes navnlig falder haardt mod de Embedsmænd, med hvilke det ærede Medlem jo har staaet i et ganske tilsvarende Samarbejde som det, jeg nu staar i til dem.

Det ærede Medlem omtalte en Henvendelse, som han i sin Egenskab af Direktør for Arbejdsanvisningskontoret har rettet til Generaldirektionen. Denne Henvendelse er i videste Omfang gaaet videre til alle dem, som kunde tænkes at faa Brug for Arbejds-kraft, og jeg har ogsaa faaet Besked om, i hvilket Omfang man har benyttet sig af Arbejdskontorets Anvisninger. De har ikke været stærkt benyttede, idet man saa godt som alle Vegne har kunnet faa fornøden Kraft paa Stedet; selvfølgelig har der da ikke været Grund til at henvende sig til Arbejds-anvisningen. De Udtryk, det ærede Medlem benyt-tede, frister ogsaa mig til at bruge et Udtryk, som det ærede Medlem senere kan faa Lejlighed til at belyse Berettigelsen af. Mon der ikke skulde være en Brøst ved den Maade, hvorpaa Arbejdsanvisnings-kontoret udøver sin Virksomhed? Dets Virksomhed er nemlig benyttet i et enkelt Tilfælde, paa Stykket Grindsted—Brande. Entreprenørerne Bodilsen og Østergaard manglede ved Begyndelsen af Arbejdet i høj Grad Arbejds-kraft, hvorfor de i Begyndelsen af Maj og Juni dette Aar henvendte sig til Central-arbejdsanvisningskontoret. Første Gang var Hen- vendelsen ganske resultatløs, anden Gang kom der 20 Arbejdere, 3 af disse forsvandt straks, medtagende hver en Skovl, som var udleveret dem af Firmaet. Efter en Uges Forløb forsvandt endnu 12, enkelte uden at betale for Kost og Logi. Blandt Folkene var desuden en Del Urostiftere, saa at Resultatet af denne Henvendelse i Stedet for at fremme Arbejdet nærmest havde en Forsinkelse til Følge. Den 23. Juni var der af de 20 kun een Mand tilbage i Ar- bejdet. Saadanne Oplysninger frister mig til at hen- lede det ærede Medlems Opmærksomhed paa, om der ikke fra Arbejdsanvisningskontorets Side kunde være et og andet at foretage i de Arbejdsgiveres Interesse, som benytter sig af Kontoret.

Med stor Frejdighed erklærer det ærede Medlem, at det var Forudsætningen i Statsbaneudvalget, at Generaldirektøren ikke skulde have noget med den Slags Ting at gøre, men være en Mand, der ikke skulde begrave sig i Papirdynger, men fare Landet rundt og have den forretningsmæssige Side af Sagen. Jeg ved ikke, om det ærede Medlem har til Hensigt næste Aar, naar det maatte vise sig, at General- direktøren virkelig ikke saadan har faret Landet rundt, eller at han virkelig har haft noget med den Slags Ting at gøre, da at ville kræve mig til Regn- skab for dette Brud paa Forudsætningerne og stille det op til Belysning af med hvilken Mangel paa Loyalitet de af Rigsdagen vedtagne Love føres ud i Livet; det skulde ikke undre mig. I en kort Be- mærkning til det ærede Medlem fra Frederiksberg har det ærede Medlem henvist til, at der i Stats- baneudvalgets Betænkning staar en Bemærkning om, at Generaldirektøren skal gøre hyppige Rejser i Ind- og Udland, og saa mente det ærede Medlem paa

dette Grundlag at kunne fastslaa, at den af ham præciserede Opfattelse af Generaldirektørens Stilling var tiltraadt af Flertallet paa Rigsdagen og altsaa var dette Flertals Forudsætning for Lovens Gennem- førelse, medens ganske vist han og jeg var af en anden Mening.“

Ministeren vendte sig derefter til den Række af Folketingsmænd, der havde taget Ordet om Togforbedringer og fremført kri- tiske Bemærkninger om Materiellet o. m. Saaledes til Folketingsmændene Andreasen (Næstved), Dahl (Vordingborg) og Jessen (Stege) om forbedret Toggang paa Slagelse- Næstved-, henholdsvis den sjællandske Syd- bane, men vilde ikke stille væsentlige Forbedringer i Udsigt; ligesaa til de af Folketingsmand Jacob Christensen (Silke- borg) omtalte Forhold vedrørende Skander- borg—Silkeborg—Skern-Banen og Bram- minge—Funder-Banen og vendte sig der- efter til Folketingsmand H. P. Hansen (Slag- else) med følgende Svar :

„Det ærede Medlem fra Slagelse (H. P. Hansen) kritiserede den Nedlæggelse af Korsør—Kiel-Ruten, som er stillet i Udsigt i Bemærkningerne til Finans- lovforslaget. Han mente, at Grunden til, at denne Rute hidtil har givet et saa daarligt Resultat, er det daarlige Materiel, som benyttes til den, og jeg vil gerne indrømme, at dette Materiel lader meget til- bage at ønske. Men da Stemningen i Forvejen er særdeles ringe for denne Rutes Bevarelse, tror jeg nok, det vil blive overmaade vanskeligt at bevare den, endside at forsyne den med nyt Materiel. Man har i det hele taget efter min Overbevisning ikke megen Grund til at holde paa den Rute, der væsent- lig har været opretholdt af postale Hensyn, og det er et stærkt Argument i Øjeblikket, at der for Tiden er Brug for Skibene paa Aarhus—Kalundborg-Ruten“.

og fortsatte overfor Folketingsmand Sa- muelsen :

„Det ærede Medlem for Aarhus søndre Valgkreds (Samuelsen) syntes at ville støtte det ærede Medlem fra Slagelse i Bevarelsen af Korsør—Kiel-Ruten, men jeg forstod ham saaledes, at det egentlig kun var, for at man paa Aarhus—Kalundborg-Ruten kunde blive fri for Kieler-Rutens Skibe. Og jeg skal over- for det ærede Medlem indrømme, at det vilde være ganske rart, om man kunde være blevet fri for at benytte Kieler-skibene paa Aarhus—Kalundborg-Ruten. Naar Færgerne er gaaet bort, og disse Skibe er indsatte i Stedet, saa er det den haarde Nødvendig-

hed, der har tvunget dertil, idet de Færger, som hidtil har sejlet, er aldeles nødvendige til Besørgelse af Godstrafikken over Store Bælt. Jeg vil i øvrigt oplyse, at Aarhus—Kalundborg-Ruten har udviklet sig over al Forventning godt. Jeg har ikke Tal til Belysning af dens Rentabilitet, og der er vel heller ikke Tvivl om, at den endnu giver Underskud, men selve Trafikken har som sagt udviklet sig over al Forventning godt.“

Ministeren svarede derefter Folketingsmand Vald. Olsen (Nykøbing F.) paa dens Haab om Storstrømsbroen; kom derefter ind paa den herskende Vognmangel og de beklagelige Togforsinkelser m. m., for derefter at omtale det for Lokomotivpersonalet saa vigtige Tjenestetidsspørgsmaal, idet han udtalte:

„Det ærede Medlem fra Fredericia (L. Rasmussen) henstillede til mig at fremme de Forhandlinger, som føres mellem Generaldirektoratet og Lokomotivpersonalet angaaende dettes Tjenestetid. Det er rigtigt, hvad det ærede Medlem gjorde opmærksom paa, at denne Sag nu har staaet paa i et Aar, men den kræver et betydeligt Forarbejde i Kontorerne til Tilrettelæggelse af det Materiale, der er nødvendigt for Forhandlingerne, og dog maa jeg give det ærede Medlem Ret i, at det maaske nok kunde være gjort paa noget kortere Tid, men disse betydelige Forarbejder er i hvert Fald Grunden til, at det har varet saa længe, inden Forhandlingerne er kommet i Gang. Jeg har nu Indtryk af, at Forhandlingerne ikke blot er i Gang, men ogsaa i god Gænge, og der er vel derfor neppe Grund til at komme videre ind paa dette Spørgsmaal nu. Vi er jo enige om, at Personalets Tjenestetid skal være forsvarlig, og at man ogsaa eventuelt maa ofre de fornødne Penge paa, at dette maa blive Tilfældet.“

Ogsaa vi haaber at Sagen er i god Gænge og at den nye Generaldirektør snart virkeliggør sin Tanke om Nedsættelse af Udvalg til fortsat Behandling af dette saa længe ventede Spørgsmaals Løsning. —

Vi skal i næste Nummer anføre Ministerens Svar til Folketingsmand Ellinger, i Anledning af dennes meget kritiske Omtale af Udnævnelserne af den nye Generaldirektør. —

Dick.

*Har Du Raad til at undlade Indtrædelse
i Hjælpefonden.*



LOKOMOTIVFYRBØDERKREDSSEN

Paa given Foranledning og efter derom fra Afdl. udtalt Ønske, meddeles det Medlemmer af Lokomotivfyrbøderkredsen, at det er enhvers Pligt ved Forfremmelse eller Forflyttelse, at afmelde Medlemsbogen og ordne Kontingentforholdet til den Afdeling der fraflyttes.

Afdelingerne har fremtidig Tilladelse til at paaligne de Medlemmer, der saaledes glemmer deres Pligt, den Udgift, der opstaar ved Eftersendelse af Medlemsbogen og evt. følgende Postopkrævning.

P. K. V.

Rich. Lillie
p. t. Formand.



FRA DET DAGLIGE LIV.

Hr. Redaktør!

Tillad mig Plads i Bladet for nogle smaa Bemærkninger; der sker jo engang imellem et og andet, som det kan have sin Interesse at omtale. — Forleden Dag kørte en konst. Maskinbestyrer med paa et Lokomotiv, det hænder jo nu og da at vore højere Overordnede tager en saadan Tur for at inspicere, og vel ogsaa for at lære hvordan Arbejdet foregaa paa Maskinen. Den konstituerede gav sig meget nedladende i Snak med Personalet og spurgte bl. a. Lokomotivfyrbøderen om, hvorledes han fandt at Turen nu var, efter at den var lavet om. Af forskellige Grunde kunde han nu ikke afgive nogen Udtalelse. Maskinbestyreren udtalte sig derefter om Lettelser af Tjenesten og udtalte som sin Mening, at han godt kunde forstaa, at Lokomotivfyrbøderne kunne ønske Lettelser; men til Gengæld savnede han aldeles Forstaaelse af Lokomotivførerens Ger-

ning, thi det var intet Arbejde en Lokomotivfører havde og derfor maatte han kunne holde meget længe ud. — Hvad mener De, Hr. Redaktør, om en saadan Udtalelse? —

For nogle Dage siden smed en Lokomotivfyrbøder et Par „Kager“ ud af et Fyr inde i Remisen paa Gb. ned paa Gulvet Naar han gjorde dette var Aarsagen den, at han først i sidste Øjeblik opdagede „Kagerne“, fordi han ikke turde røre Fyret grundet paa at Kedlen var fuld af Vand og Ventilen blæste, da han kom. — Naa, han burde jo under alle Omstændigheder have taget en Jerntribløb til dette Brug. — Saa sker det da hverken værre eller bedre end at en Depotforstander kommer tilstede, og det var jo Mad for Mons. Han udtalte sin Misbilligelse overfor Lokomotivføreren paa den ham egne sædvanlige udæskende vigtige Maade og saa gik det som Ordsproget siger: „Som man raaber i Skoven faar man Svar“. Han fik Svar paa Tiltale. Saa indberettede Depotforstanderen Sagen og Lokomotivføreren blev tilsagt til Møde hos den konstituerede, han skulde „Stille til Klø hos Inspektøren“. Paa Vejen derop mødte Lokf. den *behagelige og vittige* Depotforstander som ønskede ham en *rigtig* Omgang. (Hans *gode* Hjerte render da ogsaa af med ham altid!) Der fik Lokf. en længere Historie om Disciplin, som Mab. nu vilde indføre, og saa vilde han meget naadig tage i Betragtning Lokf. 34aarige Tjeneste ved Fast-sættelse af Mulkten. — Tror De nu ikke, Hr. Redaktør, at den konstituerede er kommen 34 Aar for sent til Banen og tror De ikke, at han skulde forhøre sig lidt om den paagældende Depotforstander, forinden han dømte den veltjente Lokomotivfører. Der var en Tid man kunde faa Folk til at springe som Soldater, men nu. — Tilsidst maa jeg huske at omtale den Venlighed, Regnskabsføreren viste Personalet den 16. i forrige Maaned, ved at udbetale Emolumenter, en Venlighed vi er ham megen Tak skyldig for. Det kostede jo en Del Arbejde at naa saa vidt og i Maskindirektørens sidste Skrivelse staar der, at hver Gang den 17. falder paa en Søn- eller Helligdag vil der blive taget Bestemmelse om naar Udbetalingen skal finde Sted. — Tror De saa, Hr. Redaktør, at det var Direktørens Mening, at Meddelelsen om Udbetalingen skulde fremkomme paa den Maade, at en Lokomotivfører f. Eks. skulde ringe op Kl. 10 Formiddag den 16. for at faa at vide, at der udbetaltes Penge den Dag. Paa den Maade fik man det nemlig at vide. — Jeg tænker mig f. Eks. at det var Meningen, at Regnskabsføreren underrettede Maskinbestyrerne om dette, saaledes at det ved Opslag senest Dagen forud bekendtgjordes for Personalet. — Men Regnskabsføreren er jo saa tjenstvillig og saa populær!

Med Tak for Optagelsen, ærbødigst

Caspar Røgbrænder.

Den ærede Indsender spørger først om vor Mening, ang. den konstituerede Maskinbestyrers Udtalelse om

Lokomotivførerne og Tjenestetiden. Til dette Spørgsmaal kan vi ikke undlade at udtale vor Forbavelse over, at en af vore Foresatte udtaler sig paa denne Maade. Det vidner om, at Mab. endnu ikke har været længe nok Maskinbestyrer til at forstaa, at der dog paahviler Lokomotivføreren et vist Ansvar, dernæst at han mulig ikke forstaa at skelne mellem *sit* Ophold paa en Maskine for Tog — hvor han nærmest giver Passagerens Rolle — og Lokomotivføreren. — Naar Mab. en Gang naar saa vidt, at han kan forstaa, at selv om han er paa Maskinen har Lokomotivføreren Ansvaret, kan han ogsaa forstaa, at der maa være en vis Begrænsning for den Tjeneste, der kan paalægges en Lokomotivfører. — Ansvar for Togets sikre Fremførelse har paa Lokomotivføreren en lige saa trættende Virkning, som det fysiske Arbejde Lokomotivfyrbøderen udfører har paa denne. — Det kan andre Mennesker forstaa, og Forstaaelsen findes da ogsaa højere oppe i Administrationen. — Med Hensyn til det andet Spørgsmaal skal vi ikke udtale vor Mening om, hvorvidt den konstituerede Maskinbestyrer er kommen 34 Aar for sent til Banen eller ej, men Hr. Røgbrænder har naturligvis Ret i, at Mab. maaske burde tage sig lidt af den paagældende Depotforstander.

Men med Hensyn til Disciplin mener vi rigtignok at Mab. er kommen 34 Aar for sent. Mangler der Disciplin nu, tror vi ogsaa det bliver meget vanskeligt at indføre, thi her drejer det sig om Tjenestemænd og ikke om Soldater eller Skoledrenge. Vi ønsker vel alle at passe vor Tjeneste paa rette Maade, men vi skal meget have os frabet at have en Knaldepisk hængende over Hovedet paa os. Vi er heller ikke helt sikker paa, om en saadan Udtalelse som Maskinbestyreren har fremsat om Lokf. Tjeneste er egnet til at styrke Disciplinen, Tværtimod!

Hvad angaar det sidste tænker vi os noget i den Retning, som Hr. Røgbrænder skitserer med Hensyn til Emolumentudbetalingen, som Direktørens Mening; men der er sommetider langt mellem Direktørens Bestemmelser og den Maade hans Underordnede praktiserer disse paa. — Men saa er det jo rart, at det kommer frem.

Red.



AVANCEMENT.

I de to sidste Numre af Lokomotivtidende har jeg forgæves set efter en Udtalelse fra vor ærede Hovedbestyrelse eller fra vor ærede Formand, Hr. Lillie, angaaende de 6 Lokomotivførere, der er forlangt paa Finansloven, da det efter min Mening kun er som en Draabe i Havet. Der er sikkert en Del af mine

Kolleger der, som jeg, har gaaet og næret et svagt Haab om, at der igen i Aar skulde blive en større Forfremmelse i Lighed med sidste Aar. Det hed sig jo i Fjor, at det var til *Rangeringen* de forfremmede Førere skulde bruges, men det var vist meget faa, der kom til at rangere. I lang Tid har man nu paa de fleste Depoter ladet mange Lokfb. fungere som Førere til Liniekørsel, og her er der, mener jeg, et Forhold der absolut bør ændres saa hurtigt som muligt, det er uretfærdigt at vente og der er ingen Grund dertil. Vi Lokomotivfyrbødere, der staar i første Række til Forfremmelse, har været ansat i 15 Aar, og der er vist ingen der vil sige, at 15 Aar er for kort en Tid for at arbejde sig op paa en Løn af 1770 Kr. Jeg kan ikke indse hvorfor der ventes, Udgiften er saa lille, sammenlignet med hvad der ofres til andre Formaal, for at saavel den ene som den anden kan tjene saa mange Penge som muligt.

Nu ordner det sig nok med Tjenestetidsspørgsmaalet, men jeg tror det varer længe endnu. Der skal jo nedsættes Udvalg — hvornaar? — og inden dette Udvalg bliver enigt og Sagen saa bliver endelig behandlet og Personalet bevilget, kan der muligvis hengaa 1 a 2 Aar. — Jeg mener, at vi burde have en Forfremmelse i Lighed med sidste Aars, saa at atter en Del af de Mennesker, der i Aarevis har gjort Tjeneste i en højere Stilling end de beklæder, ogsaa kan faa Lønnen og Stillingen. Dette vilde da ogsaa medføre, at Statsbanerne ikke vedblivende har tjenestegørende Lokomotivførere til en Løn af 1470 a 1590 Kr. — Jeg haaber, at vor ærede Hovedbestyrelse indtrængende vil tage sig af denne Sag.

En utaalmodig Lokomotivfyrb.

Den ærede Indsender ved saa godt som vi, at man for Tiden arbejder under ekstraordinære Forhold ved Statsbanerne og at der som Følge deraf ogsaa sker en Del, man under almindelige Forhold kraftigt vilde paatale. Disse ekstraordinære Forhold tør ikke lægges til Grund for det almindelige Arbejde i Organisation. For at gennemføre det Spørgsmaal den ærede Indsender tænker paa, skulde der jo have været adskillige flere end de 6 Lokf. der findes paa Finansloven i Aar, det véd Hovedbestyrelsen meget vel, men Sagen er jo ikke opgivet, fordi der intet findes derom i D. L. T. — Der arbejdes af Hovedbestyrelsen paa de forskellige Sagers Fremme, naar Tiden dertil er inde og denne Sag — Forfremmelse til Lokf. af de Lokfyrb. der gør Lokomotivførertjeneste — er stadig en af de Sager, der staar H. B. Hjerte nærmest. — Med Hensyn til Tjenestetidsspørgsmaalets Løsning tror vi for sikkert, at Vejen man nu er slaaet ind paa — Nedsættelse af et Udvalg — er den korteste og sikreste Vej til Maalet. Det vil sikkert heller ikke vare ret længe inden at Udvalget er nedsat og har paabegyndt sit Arbejde. Dette vil rimeligvis være tilendebragt paa ca. 2 Maa-

neder. Skulde det mod Forventning trække ud med Nedsættelsen af Udvalget, kan man være forvisset om, at Hovedbestyrelsen vil gribe ind og søge Sagen bragt til en Løsning ved Henvendelse paa andre Steder.

Red.



Thisted Lokomotivfyrbøderafdeling

afholdt Tirsdag den 21. Oktbr. en selskabelig Sammenkomst med Fællesspisning Efter at have rejst os fra det veldækkede Bord spillede op til en rask Svingom. Festen sluttede Kl. godt 12 med fælles Kaffe bord. Alle Deltagerne morede sig fortræffeligt. Man tillader sig ad denne Vej at bringe Hr. Maskinbestyreren en Tak for den Velvillie, der blev vist Personalet ved at sende saa meget Afløsningspersonale herop, saa det lykkedes os alle at komme til Stede.

L. M.



Tak!

Da jeg personlig ikke kan takke Enhver af det store Lokomotivpersonale, som bidrog til at gøre min Jubilæumsdag til en Højtidsdag for mig, bedes De herved modtage min hjerteligste Tak.

En særlig Tak til Personalet ved Ng. Depot og Ng. Vk. for den smukke Fest for mig om Aftenen.

Chr. Rasmussen.
Lokomotivmester.



Stort Pumpeanlæg.

Et af Verdens største Maskinanlæg til Udpumpning af Vand er af den ægyptiske Regering bygget til Afrdrøning af de store Søer i Alexandrias Nærhed. Det omfatter 18 enorme Vandpumper af Humphrey Eksplosions-Typen, som tidligere har været indgaaende beskrevet og afbildet her i Bladet.

Hver Pumpe er 8 Fod og 8 Tommer i Diameter og istand til at levere 100 Millioner Gallons pr. Dag. Pumpernes Højde er 14 Fod, selve Ventilrummet til

Vand er 8 Fod \times 7 og er forsynet med hundrede Ventiler af Hængseltypen, konstrueret saaledes at der ikke kommer for stor Paavirkning paa hvert Hængsel.

— En anden Pumpestation i Jefferson Distriktet i Louisiana gør ogsaa Fordring paa at være den største. Her er det dog ikke Eksplosionspumper, der har faaet Anvendelse, men almindelige Stempel- og Centrifugalpumper, som har en samlet Kapacitet paa 900 Millioner Gallons i 24 Timer. Anlægget omfatter fire 76 Tommers Pumper paa 192 Mill. Gallons hver og to 48 Tommers Pumper, hver paa 64 Mill. Gallons pr. Dag.

Antændelsespulver til Lynfotografering

bestaar i Reglen af Magnesium i Forbindelse med et Stof, der er rigt paa Ilt, saasom en Klorforbindelse af Potaske, f. Eks. klorsurt Kali, men den store Ubehagelighed ved dette Pulvers Anvendelse er den stærke Røgd udvikling. Det er nu lykkedes at komme ud over denne Vanskelighed ved at anvende en Blanding, der under Navnet Excelsior fremstilles af Magnesium og et iltrigt Stof, der udvindes af sjældent forekommende Lerjordarter. Hertil har man valgt Overilte af Lanthanium hvortil der sættes en Del Stoffer, der ligner de, der findes i de i Welsbach Lampen anvendte Auernet. Blandingen forekommer i Pulverform og giver et svært Lyn med kun $\frac{1}{10}$ af den forrige Røgmængde, og som næsten øjeblikkelig forsvinder.



Kong Christian den IX.s Understøttelsesfond ved de danske Statsbaner.

Af ovennævnte Fond vil der den 29. Januar 1916 kunne uddeles 800 Kr. i Portioner a 100 Kr. Ansøgninger om at blive delagtig i Uddelingen maa, for at komme i Betragtning, indgives inden Udgangen af indeværende Aar til et af Bestyrelsens Medlemmer og skal være ledsaget af en særlig Blanket, der kan erholdes ved Henvendelse til et Bestyrelsesmedlem eller i Generalsekretariatet.

Legatet uddeles til ansatte, som uforskyldt ere komne i Trang og til ansattes trængende Efterladte, hvilke sidste i Henhold til Fundatsen komme i fortrinsvis Betragtning ved Uddelingen.

Bestyrelsen bestaar af:

Generaldirektør *Andersen Alstrup*,
Togfører *Duelund*, København,
Søfartsinspektør *Heise*, København,
Værkmester *O. Larsen*, København,
Værkmester *P. Mikkelsen*, Aarhus,

Telegrafmester *I. J. C. Thomsen*, København,
Assistent, Frøken *Westergaard*, København,
konst. Trafikbestyrer *Wissenbach*, Fredericia, og
Baneingeniør *Wolfhagen*, København.!

OPRAAB.

Vi har modtaget følgende med Anmodning om Optagelse:

Til det danske Folk.

I de Aar Centralmissionen har virket iblandt Københavns allerfattigste og dybest sunkne Befolkning, har jeg ofte henvendt mig til Offentligheden om Hjælp -- og aldrig forgæves! Det er lykkedes at oprette og holde gaaende den ene Institution, indenfor Centralmissionen, efter den anden -- og derigennem at hjælpe i Hundreder Tusinder af Tilfælde.

Vi begynder nu paa en Vinterkampagne saa haard og omfattende, som ingsinde før. Vi er inde i Krigens anden Vinter. Det Samfundslag, vi arbejde iblandt er paa Grund af den høje Pris paa Levnedsmidler haardest ramt. Jeg staar Ansigt til Ansigt med al denne Nød med et betydeligt Underskud. Centralmissionens Hus og Lokalerne i den nye Krypt er nu færdige. Alle mine Medarbejdere er parat til at give sig i Kast med Nøden og Armoden som græder ved vore Døre hver Dag. Nu mangler vi kun Pengene. Og derfor udsender jeg denne Henvendelse til hele det danske Folk med Bøn om og i Haab om Hjælp til Husleje, Brød og Brændsel til de allerfattigste i vor Hovedstad. Mænd og Kvinder, som læser dette: Send straks et Bidrag. Hjælpen vi kan yde de fattige, bliver selvfølgelig i Forhold til, hvad vi modtager.

Ærbødigst

Anton Bast,
Leder af Centralmissionen,
Stokhusgade 2, København K.

Vi kan paa det varmeste anbefale ovenstaaende Opraab og det saa meget mere, som hele den Maade Centralmissionen arbejder paa, maa tiltale enhver der har Hjærte for dem der lide Nød.

Red.

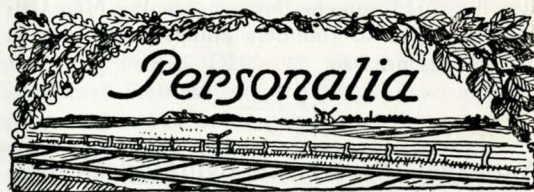
Jydsk-fyenske Statsbanepersonales Bibliothek.

Nye Bøger.

6851 Betty Marie Ahlberg: Blade af Dagens Bog.
6852 Aage Barfoed: Herremanden paa Kaas.

- 6853 Thorkil Barfod: Smaa Kalamiteter.
 6854 Jenny Becker: Lise Bjørner.
 6855 Hjalmar Bergstrøm: Muntre Gader.
 6856 E. Bodenhof: Lyse Minder.
 6857a Henrik Bertelsen: Danske Grammatikere fra Midten af det syttende til Midten af det attende Aarhundrede. I.
 6858 Daniel Bruun: Erik den røde og Nordbokolonierne i Grønland.
 6859 Laurids Bruun: Tonen fra Himlen.
 6860 Viktor Bruun: Forbrydelse og Samfund.
 6861 Karl Christensen: Zacharias Nielsen.
 6862 Danmark. Haandbog for Rejsende. Udgivet af den danske Turistforening.
 6863 abc Anna Erslev og Emilie Bech: Komediebogen. ab. For Ungdommen c. For Børn.
 6864 Aage Hermann: Krigens Digte.
 6865 Dr. Nicolai Holm: Glade Aar.
 6866 Ludwig Jacobowski: Jøden Werther.
 6867 Børge Janssen: Spanske Nætter og Dage.
 6868 Kristian Jensen: Hejles Datter.
 6869 Johannes Jørgensen: Klokke Roland.
 6870 Gudmundur Kamban: Kongeglimmer. Skuespil i fire Akter.
 6871 Rudyard Kipling: Den nye Hær.
 6872 Carl Koch: Udvejen — Tanker og Stemninger under Krigen.
 6873 Rose Bruhn: Skygger.
 6874 Elisif Fiedler: Den gyldne Nat.
 6875 Gunnar Gunnarsson: Livets Strand. Roman.
 6876 Lillie de Hegermann-Lindencrone: Diplomativ paa Solsiden.
 6877 Clara Koefoed: Stakittet.
 6878 Clara Koefoed og Harald Tandrup: Fru Sivertsens Baron.
 6879 Thor Lange: Udvalgte Digte.
 6880 Mikael H. Lie: Luxembourg eller Belgien.
 6881 Mathilde Malling: Madeleine Stjerne.
 6882 Aage Matthiesson-Hansen: Slyngrøse og andre Digte.
 6883 Inga Nalbandson: Barndom. En Bog om Børn.
 6884 Ole Olsen: Utre. Fortælling.
 6885 Th. Overskou: Af mit Liv og min Tid. (1798-1818).
 6886 Morten Pontoppidan: Teologiske Breve til min Gudsøn.
 6887 Knud Poulsen: Breve fra det fjærne.
 6888 H. Rosendal: Dronning Karoline Amalie.
 6889 Emil Rasmussen: Skriftemaals Djævelen. Roman fra Italiens Genopstandelses-Periode.
 6890 Emmy v. Rhoden: Lille Mor Vildkat.
 6891 Valdemar Rørdam: Krigen og Duerne.
 6892 P. Skovrøg: Lys paa Møllen.
 6893 Jens Skytte: Fra Skov og Strand.
 6894 H. de Vore Stacpoole: De islandske Kabelmænd.
 6895 Harry Søiberg: Birgittes Kærlighed og andre Historier.

- 6896 Dr. Alex Thorsøe: Politik og Erotik. En Kærlighedshistorie fra adelige Kredse.
 6897 Thora Visby-Petersen: Sol over Zion.
 6898 M. Vogelius: Vor Frue af København.
 6899 J. Voldum: Dyrekøbt. Fortælling om en Præstegaard.
 6900 Sven Lange: Fru Gerda og hendes Moder.



$\frac{1}{11}$ 15

Forfremmede til Lokomotivførere er Lokomotivfyrbøderne:

H. C. Soele, Fredericia,	i Gedser.
J. K. Danielsen, Herning,	i Esbjerg.
N. P. Nielsen, Roskilde,	i Brande.

Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er Haandværkerne:

I. P. Jacobsen, Vk. Kh.	i Brande.
M. B. Nielsen, " "	i Kbhvn. G. 1.
J. K. Olsen, " "	i Struer.
H. C. Christensen, 1. Kreds	i Kbhvn. G. 5.
O. H. Carlsen, 1. —	i Brande.
A. N. Libner, Vk. Kh.	i Kbhvn. G. 1.

Efternævnte forflyttes efter Ansøgning saaledes:

Lokomotivførerne:

H. V. Hansen, Esbjerg,	til Aarhus H.
C. A. C. Andersen, Kbhvn. G. 1.	- Kbhvn. G. 5.
H. A. R. Folkenberg, Gedser	- Kbhvn. G. 1.

Lokomotivfyrbøderne:

C. C. Olsen, Kbhvn. G. 5.	- Roskilde.
E. S. Sivertsen, Struer,	- Kalundborg.
P. C. Strøm, Thisted,	- Aarhus H.
R. V. S. Jacobsen, Kbhvn. G. 1.	- Thisted.
H. V. Madsen, Brande,	- Kbhvn. G. 1.
V. M. Klejs, Kbhvn. G. 1.	- Fredericia.
N. Jensen, Kbhvn. G. 1.	- Aalborg.

Afskediget er:

$\frac{31}{12}$ 15

Lokfører I. T. R. Laursen, Kbhvn. Ø., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed.

31/1 16

Lokfører C. Malling, Kbhvn. G. 1, efter Ansøgning
paa Grund af Svagelighed.

29/2 16

Lokfører H. A. Larsen, Aarhus H, paa Grund af
Svagelighed.

Død.

Lokfører N. N. Nielsen, Aarhus H, d. 1/11 15.



TIL MEDLEMSLISTEN.

Følgende Aspiranter er overgaaede fra D.S. og M.F.
til D. L. F.:

C Theill pr. 1/9 15.

Lomholdt Petersen, C. A. Andersen, F. Petersen,
J. Jacobsen og O. Nielsen, pr. 1/11 15.



::: NY SERIE :::

Dansk Kolonial-Lotteri.

Mange **skal** vinde en Formue.

I 5 Maaneder udtrækkes der **5,175,000 Frcs.**

50,000 Numr^e og **21,550** Gevinster + **8** Præmier.

I 5 Trækninger Gevinster for 3,965,000 Frcs.

„ 5 „ 8 Præmier „ 1,210,000 „

Eventuelt fordeles 3 af Præmierne

450,000	} Frcs. paa
250,000	
150,000	

34 Præmier à **25,000** Frcs. (jfr. Planens § 9)

Benyt Lejligheden!

Køb snarest!

1/8	1/4	1/2
Kr. 2,75	5,50	11,00

Den kgl. Klasselotterikollektion,
Østergade 22. København K. Telf. 1612.

*Til gensidig Fordel og Støtte anbefales d'Herrer
Medlemmer udelukkende at anvende*

D. D. P. A.'s PETROLEUM

der ubestridt er den bedste der findes.



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.

*Støt de
Averterende!*

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

Café VRSA Ingerslevsgade 104. — Telf. Central 10.172
A la carte hele Dagen. :: Billige Priser. :: 1. Kl. Varer.
Specialitet: Bixemad. - - Musik hver Aften.

Laurits Olsen

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion og Ekspedition: Vesterbrogade 98 a². Kjøbenhavn B. Tlf. Vester 2895 v.
Abonnementspris: 2 Kr. 50 Øre aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

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

OVE C. BJERREGAARD

Tlf. 10127 **Reventlowsgade 14**, Tlf. 10127
v. Centralbanegaarden.

Spisestel — Kaffeestel — Servantestel.
Vinservicer — Toiletbordsgarniturer — Krystal.
==== Statsbanernes Personale 10 % Rabat. ====

Hvorfor kan De købe billigst hos mig?

Fordi jeg fremstiller en stor Del af mine Varer selv!

Forlovelsesringe, 14 Karat (585) tra 6-10 Kr. Funktionærer Rabat.
Guldsmed **Frode Micheelsen, Sdr. Boulevard 34.**

Landlæge Frk. Sørensen,

69, Istedgade 69,

Konsultation fra 10-7. Tlf. Vester 905x,

Hele Tandset fra 20 Kr.

Ældre Tænder omsættes billigt. Plom-
bering og Tandudtrækning. Moderate

Priser. Bedøvelse hver Dag Kl. 2.

Reparationer udføres paa faa Timer

Jernbanefunktionærer indrømmes 5%

Torvehallen

Istedgades største og billigste Frugtlager.

Istedgade 55.

Telefon Vester 2555 x.

Vin- og Cigarforretningen

Dannebrogsgade 42, Tlf. Vester 4248

anbefales d'Hrr. Medlemmer.

Ærb. **CHR. SØRENSEN.**

Drager ved D. S. B.

Blomster- og Kranse- forretningen

Dybbølsgade 43.

Spec.: Smukke Foreningskranse.

En gratis Kop Kaffe

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

Kaffeforretningen „Kronen“

saaledes at ved Køb af 1/8 kg faar De
1/4 kg (lig 1/2 Pd.) af vore fine Quali-
teter, som sælges til almindelig Bu-
tikspris à 37 og 40 Øre pr. 1/8 kg, og
saaledes dobbelt Kvantum til hver Vægt
som købes.

Husk!

Husk!

Kaffeforretningen „Kronen“

50, Oehlenschlägersgade 50,

Hj. af Istedgade.

Johannes Nielsen

Sdr. Boulevard 59,

fører altid det bedste i

**Trikotage- og
Manufaktur.**

Autoriseret Leveran-
dør til Varelotteriet.

Telefon Vester 1175 v.



JOHS. JENSEN

Tapetserer og Dekorator.

Dybbølsgade 32. Tlf. Vester 2312 x.

Udfører alt til Faget henhørende.

Chr. Bertelsens Vinforretning

..... en gros & en detail

66, Sønder Boulevard 66.

København V. Telefon 3545

Anbefaler Vine og Spirituosa.

Køkkenudstyr.

Glødenæt. Wotanlamper.

Besparende Gasapparater.

Haveredskaber. Gryder.

Sønder Boulevard 53.

STØT DE AVERTERENDE

Nykjøbing F.

H. P. Kreiberg

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

Juveler & Guldsmed

Nykjøbing F. — Telefon 69.

Nykøbings største

Hatte- & Bundtmager-

forretning anbefales.

Herman Hansen, Langgade 14.

Høst - „Strøget“ 17

(Langgade)

Specialiteter:

Sengeudstyr :: Fjer :: Dun

Lolland-Falsters Fjerrensninganstalt.

Dame- og Børnekonfektion.

— Sorte Varer. —

(Ildt. KJØD1).

CARL HANSEN
MALERMESTER
Tapet- & Farvehandel
Lager af Linoleum og Tæpper

P. ALMEGAARD,

Isenkram- & Udstyrsforretning.

Ekstra stort Udvalg i BARBERMASKINER.
Telefon 210.

Osvald Neergaards

Konditori, Jernbanegade 37,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

CHR. HAAGENSEN. Langgade 27. Tlf. 188.

**Lampe-, Køkkenudstyrs
& Blikkenslagerforretning.**

Manufaktur - Trikotage - Fodtøj

Senge- & Brudeudstyr, Maskin- & Arbejdstøj

Største Udvalg — Smaa faste Priser

Eu gros. **JENS ANDERSEN,** En detail.

Langgade 12. Telf. 205.

Fedevareforretningen „Danmark“

Telf. 297.

C. NIELSEN.

Fineste, bedste og billigste Varer.

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.

Enhver Jernbanemand

bør købe sit Tøj i

DET GULE HUS Nr. 9

Det betaler sig. Nykøbing F.