



16. AARGANG NR. 11

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

2. JUNI 1916

AMERIKANSKE MALLET LEDDDELTE LOKOMOTIVER.

Fra Engelsk af Otto Bendixen.

Denne Afbildning viser, hvorledes Rørene anbringes, naar en Baldwin Lavtryksoverheder er installeret i Røgkammeret. Højtryksspiddampen føres fremad gennem udvendig liggende Rør, der bortleder Dampen til den underste Del af den runde Lavtryksoverheder. Denne er anbragt paa samme Maade som en Baldwin Højtryksoverheder. Dampen strømmer frem gennem begge Afdelingerne af Overhederen i de bevægelige Dampledningsrør, som ere anbragt i en Vinkel under Røgkammeret. Disse Rør ere nødvendigvis forsynede med en Kugleforbindelse i hver Ende og en mellemliggende Glidesamling. Afbildningen viser Rørrangementet, som er det samme, der er anvendt ved Lokomotivet illustreret i Fig. 16, og en lignende er benyttet ved Lokomotiverne vist i Fig. 12 og 15.

Ved mange af de større Mallet Lokomotiver bygget paa Baldwins Lokomotivfabrik er Kedlen konstrueret i 2 Afdelinger, som ere forenede ved en adskillelig Sammenføjning. Den forreste Kedelafdeling indeholder en Fødevandsforvarmer. Et aabent Rum er anbragt mellem Fødevandsforvarmeren og den egentlige Kedel, og den ad-

skillelige Samling omgiver dette Rum. Samlingen er dannet af 2 Yderringe, som ere nittede henholdsvis til den forreste og den bageste Kedelafdeling. Disse Ringe støder sammen ved en V-formet Samling og ere forbundne med horisontale Bolte, der ere anbragte i tætte Mellemrum hele Omkredsen rundt.

Fig. 3 viser den forreste Del af en Kedel af denne Type. Anordningen er den, som er anvendt ved Persontogs Lokomotivet til Southern Pacific Company, der er afbildet i Fig. 17. I dette Tilfælde gaar Højtrykspilledampen gennem et horisontalt Rør, som føres gennem Fødevandsforvarmeren i et stort Røgrør. Damprøret forbindes med det bevægelige Dampledningsrør ved Hjælp af en Støbejernsbøjning anbragt i Røgkammeret. Paa denne Maade er, skønt Forvarmer Overfladen er lille, Rørene saa lidt som muligt udsat for Atmosfærens kølende Virkning.

I Fig. 3 ses Konstruktionen af Fødevandsforvarmeren, som er gennemskaaret af horisontale Kedelrør, og bestandig holdes fyldt med Vand. Naar Injectoren er i Virksomhed drives Vandet ind i Bunden af Forvarmeren, og det afledes gennem et Udløb foroven, hvorfra det drives til den Del af Kedlen, hvor det fordampes. Paa denne Maade forvarmes Fødevandet til en Temperatur af ca. 120° C. Anordningen af

Fødevarmsforvarmer er bleven anvendt med udmærket Resultat ved et stort Antal Lokomotiver. — Med Hensyn til Lokomotiverne til Virginian Jernbane og Duluth, Missabe og Northern Jernbaner, illustreret i Fig. 18, er det enkle Rør i Fødevarmsforvarmeren erstattet af et Net af smaa Rør, som tilvejebringer en betydelig Forvarmerhedeflade.

fra Forbrændingsgassen, der farer gennem Rørene. Damprørene, som benyttes paa disse Lokomotiver, ere alle anbragte uden paa Kedlen, saa at Rørsamlingerne ere lettere tilgængelige. En anden særlig Konstruktion er Fyrkassen, som er Jacobs-Shupert Specialtype. Denne er fremkommen gennem den maskintekniske Udvikling efter Santa Fe Systemet. Den ind- og ud-

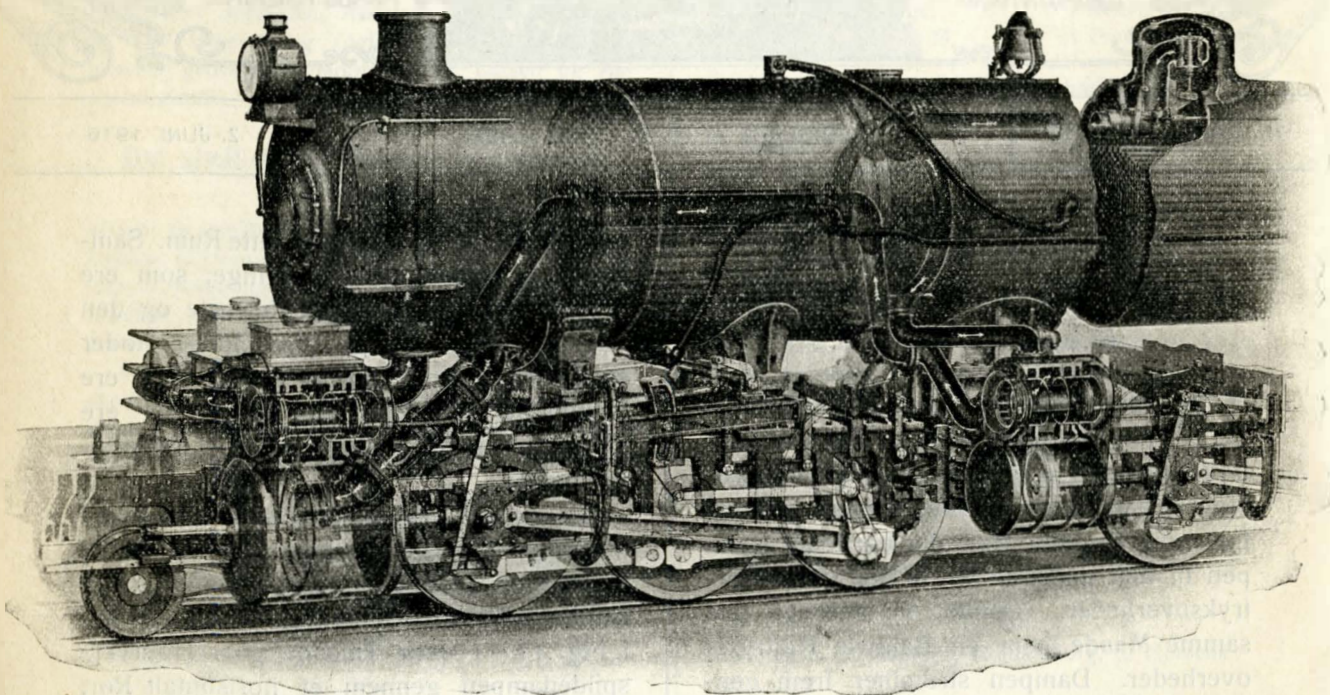


Fig. 3. Rør Arrangement ved Mallet Lokomotiv visende Røgrørene gennem Fødevarmsforvarmeren.

Kedlerne til Atchison, Topeka og Santa Fe Jernbanens Lokomotiver, som er illustreret i Fig. 13 og 14, fremviser forskellige Specialkonstruktioner. Lokomotivet i Fig. 13 har en stiv Kedel af den adskillige Type. Den forreste Kedelsektion indeholder i følgende Orden, et Røggkammer, Fødevarmsforvarmer, Mellemrum, Lavtryks- og Højtryksoverheder. Disse Overhedere ere af Buek-Jacobs Typen. De ere forbundne med Kedelvæggen og adskilte ved en Rørvæg, fordi hvert Rørsæt gaar gennem begge Overhedere. Dampen, som ledes af indvendige Spredeplader, cirkulerer gennem Overhedere og opsuger Varmen

vendige Fyrkasse er indbyrdes forbundne af en Række Kanalsektioner, som ere lukkede i Hesteskoform. De almindelige Støttebolte ere erstattede af Plader, der have aabne Gennemskæringer for at tillade den fri Cirkulation af Damp og Vand, og ere nittede mellem de tilgrænsende Kanaler.

Lokomotivet, som er vist i Fig. 14, har en leddet Kedel (se endvidere Fig. 4) med hver Afdeling fast forbunden med de respektive Rammer. Den bøjelige Del bestaar af 50 Ringe af Carbon Staal, som ere 10" brede og forenede med en slank Bøjning saaledes, at naar de er anbragt parvis sammen, danne de en Række af

V-formede Samlinger som Bælgen paa en Harmonika. Ringene have en udvendig Diameter af $75\frac{1}{4}$ " . De ere nittede sammen ved deres ind- og udvendige Kanter, og danner som sagt en bælgformet Konstruktion, der er $44\frac{3}{4}$ " lang. Denne er beltet til forreste og bageste Kedelhalvdel. En indvendig Kanal, 40" i Diam., gaar igennem den bøjelige Forbindelse og udvider sig bagud, saa den passer i den bageste Kedelhalvdel. Kanalen forhindrer Røgkammer-smuldet i at falde ned i de bøjelige Samlinger.

Højtryksoverhederen i denne Kedel er anbragt i den bageste Halvdel, fordi Lavtryksoverhederen er indbygget i den forreste. — Begge Overhederne ere af Jacobs Type, konstrueret med udvendige Damp-rørsforbindelser.

Højtryksoverhederen gennemskæres i sin Centerlinie af en 18" Kanal og Lavtryksoverhederen af en 6". Disse Kanaler ere anbragte for at lette Bortfjernelsen af Ildrørene. Rørenderne ere alle tilgængelige ved Hjælp af Kamre i Kedlen, og disse Kamre kan man komme ind i gennem passende Mandehuller.

Paa et Lokomotiv af denne Type er det ikke nødvendigt at have Glidebærere under den forreste Del af Kedlen, Lokomotivet kurver med et Minimum af Modstand, og dets Fasthed paavirkes ikke, naar det passer en Kurve. Kun eet bevægeligt Damp-rør er nødvendigt, og det forbinder Højtryks cylindrene med Lavtryksoverhederen. Bevægelige Samlinger af Metal benyttes ved Føderørene, hvor disse passerer den bøjelige Del af Kedlen. (Se Fig. 4).

Illustrationen i Fig. 5 viser den nyeste

Konstruktion af bevægelig Rammeforbindelse benyttet ved Mallet leddede Lokomotiver bygget af *Baldwin's* Lokomotivfabrik. Ved denne Konstruktion tjener Højtryks cylindersadelen som Støtte for Cylindrene og Kedlen, og som en Bestanddel af Lokomotivets Hovedramme. Denne Sadel bærer altsaa Hængseltappen og indeholder et Rum, hvori Receiverrørets Kuglesamling er anbragt. Sadlen er af Støbemaal og fremstillet i to Stykker. Den øverste Del er nitted til

Kedelpladen, da en fastere Forbindelse kan sikres paa denne Maade, end naar Delene ere boltede sammen. Hovedrammen er boltet til den nederste Del af Sadlen, og Samlingen er fremstillet med en dyb Pladetilpasning, der er tillaaet med et Par Kiler, som ere drevne ind fra hver Side i en lang lodret Kilegang med deres skraa Over-

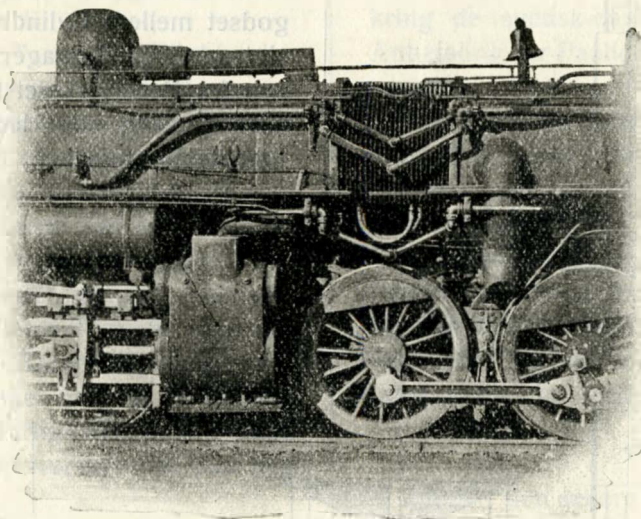


Fig. 4. Bevægelig Kedel Forbindelse.

flader i Berøring. En lignende Maade er anvendt ved Cylindrenes Samling med Sadlen. Rammeforbindelsen er gennemført med en enkelt Radialstang, som altsaa tillader en stærk Tværstilling af den forreste og bageste Del af Rammerne. Hængseltappen er indsat fra neden og holdes paa Plads af en Spændebolt. Hullerne til Hængseltappen i begge Radialstængerne og Sadlen ere revne glatte. Som vist i Tegningen, Fig. 5, falder Centrum af Hængseltappen sammen med Centret i Receiverrørets Kuglesamling. I Sadlen er indlagt en passende Passage, gennem hvilken Dampen strømmer fra Højtryksudgangsrøret til Receiverrøret.

Sadlen er forsynet med en fremadgaende Forlængelse, og denne har en Del smalle lodrette Aabninger mellem den forreste

Rammes øverste og nederste Barre. Enhver Vægtoverførelse paa dette Sted foregaar med virkelig Kontakt mellem Rammerne.

Tegningen i Fig. 5 viser Samlingen i den lange Stang, som forbinder Omskiftningsarmene til den forreste og bageste Maskine. Denne Samling er konstrueret som et Krydshoved, og Parallelerne som

støtter det, ere bølgede til de indvendige Vægge i Sadlen. Krydshovedet gennem hvilket hele Bevægelsen foregaar, er saa nær ved Hængselstappens Centrum, at der praktisk talt ingen Vridning er i Bevægelsen til Lavtrykscylindrene, naar Maskinen passerer en Kurve.

Fig. 6 viser Konstruktionen af den forreste Rammes Forende. Konstruktionen er i mange Henseender den samme som ovenfor beskrevet med Undtagelse af, at ingen Understøttelse er anbragt til Kedlen. Støbe-godset mellem Cylindrene indeholder hensigtsmæssige Passager til Ledelse af Dampen fra Receiverrøret til det korte Alburør eller Knærør, som leder Dampen til Lavtryksdamprummet.

(Fortsættes).

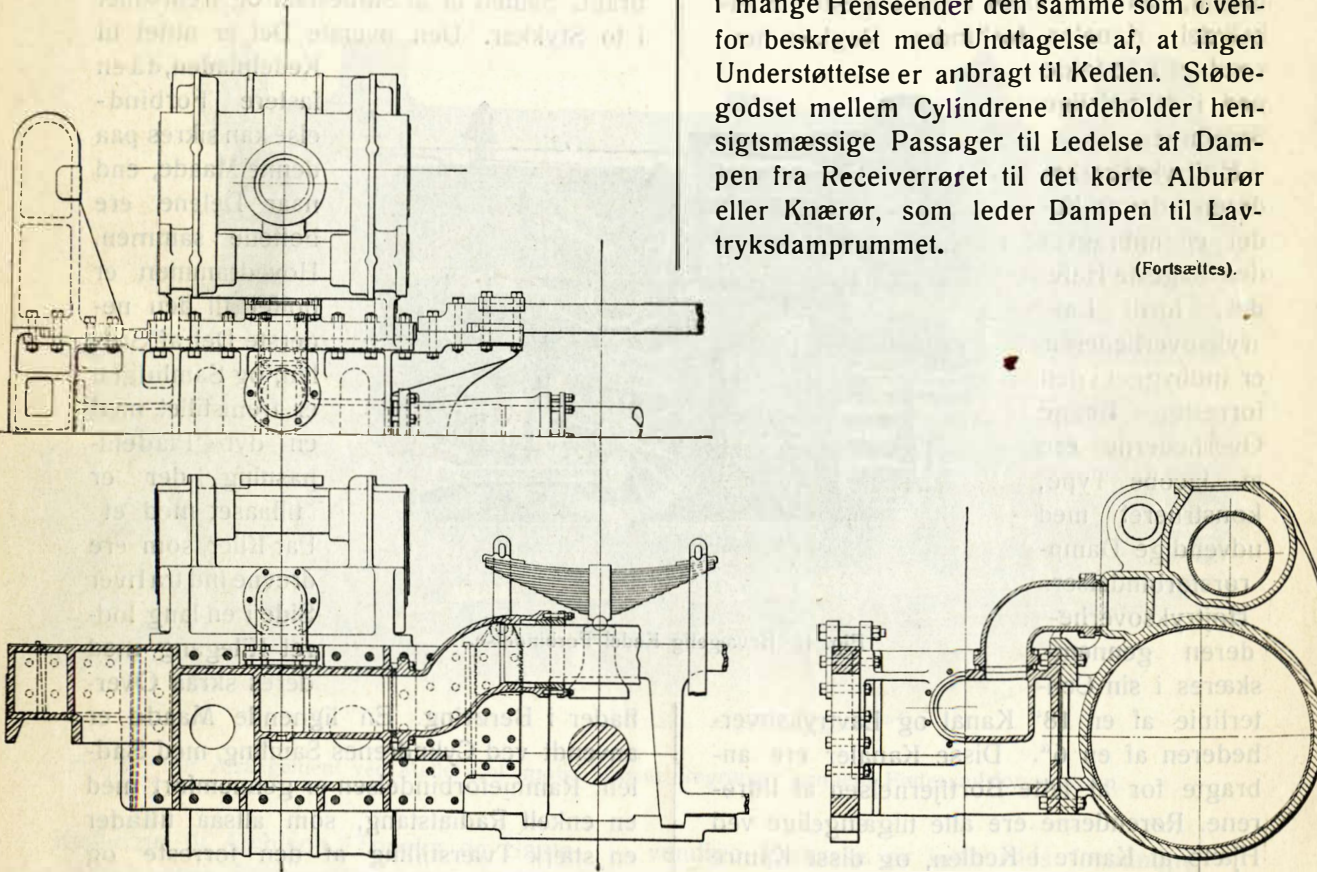


Fig. 5. Anordning af bevægelig Ramme Samling og Højtrykscylindre.

FREMSKUDTE SIGNALER.

Blinklys og Bremsmærker.

Det er med Glæde at man konstaterer, at Administrationen nu endelig efter mange Aars Overvejelser har paabegyndt Gennemførelsen af det af Lokomotivførerne i Sikkerhedens Interesse anviste Spor, Anbringelse af fremskudte Signaler foran alle Stationer. Man er jo formentlig berettiget til at opfatte den paa Finansloven optagne

Bevilling til fremskudte Signaler foran *alle* Stationer paa den fynske Hovedbane som det første Skridt i denne Retning. Anskaffelsen af Blinklys til ovennævnte Signaler hilses med Tilfredshed, idet man ikke er i Tvivl om, at dette Lys her, som andre Steder, vil vise sig de almindelige Olielys langt overlegen; at Blinkfyret er paalideligt er en Kendsgerning. Man er bekendt med at svenske Stats- og Privatbaner ved Udgangen af 1915 havde over 1650 Blinklys-

signaler i Drift og Udtalelserne saavel fra Administrationerne som fra Lokomotivpersonalet er i Blinklysets Favør, særlig fordi der her er fremskaffet et kraftigt Lys — ca. 200 Normallys i Blinket gennem Linsen i Sigtelinien — som tiltvinger sig Opmærksomhed, ligesom det i Kurver, hvor Signalet faar skiftende Baggrund, eventuelt passerende andre Signalers Sigtelinie, let kan skelnes fra disse, ligesom ogsaa Signalet let skelnes og udskilles selv om Baggrunden er stærkt oplyste Bygninger med Forretningslokaler e. l.

Ved indtrædende Taage er Blinklyssignalet altid tændt, og det er effektivt under Taage, idet Blinkene opfattes gennem denne langt lettere end det almindelige Lyssignal.

Da den almindelige Blinklyslanterne kun er forsynet med en Linse med ca. 7^o Spredningsvinkel, maa dette Moment tages i Betragtning hvor Signalet opstilles i Kurver, det man her i de fleste Tilfælde maa anvende en saakaldt „Spredningslinse“, der spreder over en Vinkel paa ca. 25^o. Naar denne anvendes, vil Signalet kunne blive ligesaa godt synligt i Kurver som paa lige Bane.

Ovennævnte Forhold bør altid undersøges grundigt, hvor et Signal ikke ses med tilstrækkelig Tydelighed, idet Klager over saadanne Forhold i de allerfleste Tilfælde vil vise sig at bero paa at Sigtevinklen er urigtig indstillet, eller paa mangelfuld Spredningsvinkel. Manglen kan dog ogsaa hidrøre fra, at Signalvingen ikke vandrer tilstrækkeligt, saa at Rammen om det gule og grønne Glas i Vingen delvis dækker Linsen, eventuelt kan dække saaledes, at Blinket ikke alene bliver svagt men tillige giver baade gult og grønt. — Dette Forhold indtræder hyppigt efter Is-slag o. l., men dette Forhold er jo Signalapparaternes Ufuldkommenhed Skyld i, og vil det samme Forhold jo være til Stede om Olielygterne anvendtes, og kan dette som saadant ikke lægges Blinklyset til Last.

Den økonomiske Side af Sagen er absolut i Blinklysets Favør, idet Gasforbruget kun er ca. 3 à 5 Øre pr. Døgn, alt efter

Gaspriserne. Der findes ingen Reflektionslenser at renholde, ingen tilsodede eller knækkede Lampeglass e. l. Det hele Tilsyn Blinklyssignalet fordrer er, at Gasflasken udveksles hver 2. eller 3. Maaned samt Eftersyn af Blinkapparatet en Gang hvert eller hverandet Aar.

Blinklyset anvendes ikke alene til Jernbanesignaler, men har opnaaet en saa stor Anerkendelse for Paalidelighed og Effektivitet, at det nu anvendes i flere faste Fyr samt i Fyrskibe og flydende Ledefyr omkring de svensk-danske Kyster, en bedre anbefaling for Paalidelighed kan vel næppe ønskes.

Man maa nu haabe at Lokomotivførernes Gang paa Gang fremsatte Ønske: „*Fremskudte Signaler i Forbindelse med Hovedsignalet foran alle Stationer*“, hvis Virkeliggørelse nu er paabegyndt, maa blive fremmet det mest mulige og maa man tilføje, at Kravet er saa velbegrundet, at det ikke lader sig afvise, men vil blive gentaget indtil det opfyldes.

Der er i den senere Tid opstillet „Bremsemærker“ paa Kystbanen. Hvad er Bremsemærker for noget? Det kan i hvert Fald aldrig blive et Mærke som angiver, at herfra skal der bremses, saa skal Toget kunne bringes til Standsning foran et eventuelt Mastesignal „Stop“, thi hvad der er Brems afstand for ét Tog er det ikke for et andet, idet det i et hvert enkelt Tilfælde beror paa *Togvægten i Forhold til Bremsernes Effektivitet og Skinnernes Tilstand, fedtede o. l.* Det er aldeles umuligt paa Forhaand at sige, paa saa og saa mange Hundrede Meter standser man Toget, dette er kun gørligt theoretisk, men kan ikke holde Stik i Praxis, ligesom Reglen theoretisk kun kan opstilles med Skinnerne i „*Normaltilstand*“ og „*Normal Bremsvirkning*“; lad os i denne Forbindelse ikke tænke for meget paa f. Eks. de gamle *H* Bremsvogne med Stenballasten.

Fedtede Skinner er ligeledes uberegnelige i Theorien, desværre til Dels ogsaa i

Praxis, her maa Lokomotivførerens Erfaring paa de forskellige Strækninger staa sin Prøve, om det skal lykkes ham at føre sit Tog sikkert frem i rette Tid eller med et rimeligt Tidstab. Under saadanne Forhold kan Bremseafstanden blive over den 3 dobbelte.

Jeg vil meget advare mine Kolleger mod at være saa sangvinske at tro, at de i Uheldstilfælde vil faa Administrationens Medhold om de kører forbi „Stop“, selv om det klart bevises, at Hastigheden har været under den tilladte og at der er givet „Bremse“ første Gang ved „Bremsemærket“. Nej, lad os se sundt paa Sagen, Ansvar for Togs rettidige Standsning kan Administrationen selvsagt aldrig tage — selv med Generaldirektøren paa Maskinen — bliver det efter Politireglementet Lokomotivføreren som dragés til Ansvar.

Undtagelser herfra fremkommer kun naar Lokomotivføreren kan bevise, at Togbremsningen har været mangelfuld — slet Betjening.

Ligeledes kan det Forhold fremkomme, hvor et Tog nærmer sig en Station med betydelig ringere Hastighed end normeret, som Følge heraf fløjtes der først „Bremse“ efter at „Bremsemærket“ er passeret, idet det vilde være meningsløst og tidsspildende at lade Togbremserne sætte i Virksomhed og bringe Toget til omtrentlig Standsning langt fra det virkelige Holdested. Nej, der køres i Forhold til Hastigheden kortere eller længere ind mod Signalet før der gives „Bremse“, men viser det sig nu at Togbremserne svigter og Toget løber ind for „Stop“ og Lokomotivføreren erkender, at han ikke har fløjet „Stop“ før efter at Bremsemærket er passeret, kan man ganske roligt gaa ud fra at Anklagen vil lyde: „Lokomotivføreren erklærer jo selv, at han er kørt forbi „Bremsemærket“ uden at fløjte til Bremserne,“ og man tager næppe fejl naar man antager, at saavel Togpersonale som Administration vil frakende ham Bestemmelsesretten til hvor der bør bremses fra og hvor ikke, og at han vil blive kendt „Skyldig“ er der næppe Tvivl om.

At „Bremsemærkerne“ stikkes ud som et Surrogat for fremskudte Signaler er uden Tvivl, men det maa hævdes, at for det første er de betydningsløse i den Retning som Navnet antyder, for det andet maa de belyses for at blive effektive *Kendingsmærker*, og for det tredje er de ikke i Stand til at give nogen Underretning om det foranliggende Signals Stilling.

Nej! Spar Pengene til disse „Mærker“ — de er formodentlig ikke saa ganske billige inden de kommer paa Plads — og giv os fremskudte Signaler ligesom paa Fyn, det giver effektiv Sikring saavel i det rejsende Publikums som i Personalets Interesser.

Under usigtbare Vejrforhold vil de ogsaa være økonomiske, idet Toget ikke behøver omtrent eller fuldstændig Standsning foran Hovedsignalet, naar der er fremskudt Signal som viser „Kør“, og med de Brændselspriser som haves for Tiden vil dette ikke spille nogen lille Rolle for gennemkørende Togs Vedkommende, her vil Brændselsbesparelsen blive ret mærkbar.

Zero.

Hver Dag kan have Bud efter Dig!

*HJÆLPEFONDEN
kun een Gang om Aaret.*

ET AF MAALENEI

Forhandlingsretten.

Den 4. Maj 1910 udsendte Ministeriet f. offentlige Arbejder, Finansministeriet og Indenrigsministeriet nogle Regler, der dels anviste hvilke Former, dels hvilke Organisationer Administrationen skulde forhandle med. —

Blandt disse Organisationer, der saaledes fik tildelt Forhandlingsretten, blev det for Jernbaneetatens Vedkommende de to Etatsorganisationer „Jernbaneforeningen“ og „Dansk Jernbaneforbund“; den tredje Jernbaneorganisation den daværende „Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-For-

ening" (nu „Dansk Lokomotivmands Forening“), blev her ladet ude af Betragtning.

Ganske vist var „D. L. og L. F. ingen Etatsorganisation, men ligesom nu en Kategoriorganisation; men samtidig forsøgte man at sprede den Opfattelse, at Tjenestemænd, der ikke var organiserede i en af de med Forhandlingsretten udrustede Etatsorganisationer, maatte betragtes som Separatister og forsaavidt de dannede Organisation, var en saadan Organisation uden Eksistensberettigelse. —

D. L. og L. F. protesterede naturligvis stærkt imod en saadan Opfattelse, der tog Sigte paa Lokomotivpersonalet og som ogsaa var ganske uretfærdig; thi Lokomotivmændene er og har altid været fuldtud forstaaende Organisationsfolk, noget Etatsorganisationernes daværende ledende Mænd ogsaa vidste, selv om de ikke vilde erkende det. —

Imidlertid gik Tiden. — „D. L. og L. F.“ retter Henvendelser baade til Ministeriet og Rigsdagen om det uretfærdige Forhold Lokomotivpersonalets Organisation, ved Forhandlingsreglernes Bestemmelser, var bragt ind i, og skønt D. L. og L. F. fra saavel Ministeriet som fra Rigsdagens Side mødte Sympathi og Forstaaelse, medførte det reelt ingen Forandring i Organisationens Forhold til Etatsorganisationerne.

I Slutningen af 1912 skete som bekendt den første Omorganisation af vor Forening og omtrent samtidig hermed, nemlig i Begyndelsen af 1913, blev der mellem Danmarks største og mest ansete faglige Organisation „Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund“ og „D. L. og L. F.“ sluttet en Overenskomst, der ikke alene konsoliderede vor Organisation, men som samtidig ved sin Karakter understregede, at Lokomotivpersonalets Organisation var ingen Separatist Forening. Denne Overenskomst var for vor Organisation en moralsk Oprensning og organisationsforstaaende Lokomotivmænd ved ogsaa, at her skylder vor Forening Tak til Mænd som T. R. Hansen og Kirketerp.

Ved Omorganisationen mente Lokomotiv-

førerne i den daværende Hovedafdeling, at Tidspunktet var inde til at kunde kalde de fra „D. L. og L. F.“ til Jernbaneforeningens 9. Kreds udvandrede Kolleger tilbage og med det for Øje blev der rettet Henvendelse til 9. Kreds Bestyrelse. Men lad os sige det med det samme, det blev uden positivt Resultat.

Imidlertid havde „Dansk Jernbaneforbund“s daværende Forretningsfører, Togbetjent Christophersen, grebet ind og ved en Skrivelse til Lokomotivfyrbødernes Hovedafdelingsformand, Rich. Lillie, foreslaaet et Møde med Drøftelse af en nærmere Sammenslutning af Lokomotivpersonalet til Etatsorganisationerne.

Dette Initiativ skulde blive det lykkelige. Fra nu af blev det Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg der paa de 2 Etatsorganisationers Vegne førte Forhandlingerne. Disse Forhandlingsmøder begyndte d. 25. August 1913, men først omtrent 3 Aar efter, i Maj 1916, skulde det lykkes at opnaa Enighed om en Sammenslutning mellem de 3 Jernbaneorganisationer.

Den forstandige kloge Forhandlingsleder, som „Dansk Jernbaneforbund“s Forretningsfører ved disse Forhandlingsmøder viste sig at være, vil længe erindres af Lokomotivmændene, og vi føler os overbeviste om, at selv om Hr. Christophersen ikke selv fik Lejlighed til at være med de sidste Par Aar, glæder han sig sikkert over Resultatet af sit Initiativ. Hr. Christophersen maatte da han udnævntes til Togfører forlade „Dansk Jernbaneforbund“, men dettes nye Forretningsfører, Hr. Portør Ch. Petersen, viste sig hurtig at være en Mand, der var besjælet af stor Interesse for at faa en Ordning, en Sammenslutning med Lokomotivpersonalet i Stand. Med en Energi som aftvang os Lokomotivmænd den største Respekt, har Forretningsfører Ch. Petersen arbejdet med denne Sag, trods Skuffelser, thi som bekendt forkastede „Jernbaneforeningen“s Delegeretmøde to Gange i to paa hinanden følgende Aar Resultatet af mange og lange Forhandlinger. Trods det tabte Forretningsfører Petersen ikke Modet,

og da „Jernbaneforeningen“ som Repræsentant i Fællesudvalget havde valgt Hr. Assistent Okkels, der overfor Lokomotivpersonalet viste sig at være en forstaaende Mand, begyndte det ligesom at glide imod den endelige Forstaaelse og Enighed.

I Aar, som anført 3 Aar efter Forhandlingerne begyndte, blev Resultatet naaet under følgende Form:

Dansk Jernbaneforbund, Jernbaneforeningen, Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation samt Dansk Lokomotivmands Forening danner et Forbund gennem Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg, der overfor Generaldirektionen, Ministeriet og Lovgivningsmagten optræder paa nævnte Organisationers Vegne i alle Spørgsmaal, som er fælles for deres Medlemmer, eller som Organisationerne enes om at underkaste Fællesbehandling. I alle øvrige Spørgsmaal har Organisationerne hver for sig fuld Selvstændighed.

Den 10. April vedtog „Dansk Lokomotivmands Forenings Delegeretmøde dette enstemmig og i Maj Maaned kom Sagen til Behandling i saavel „Jernbaneforeningen“ som i „Dansk Jernbaneforbund“s Hovedbestyrelsesmøder, der i Forvejen var udrustede med Fuldmagt til at kunde afslutte et saadant Forbund, og d. 23. Maj modtog Foreningen følgende Skrivelse:

JERNBANEORGANISATIONERNES
FÆLLESUDVALG

Nyborg den 23. Maj 1916

Det meddeles, at de nye Vedtægter for Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg nu er godkendte af samtlige interesserede Organisationer.

Det bemærkes, at Ministeriet og Generaldirektoratet vil blive underrettet om den trufne Overenskomst, saasnart Vedtægterne er trykte.

Ærbødigst
OKKELS

Ch. Petersen

Til Dansk Lokomotivmandsforening.

Hermed har „Dansk Lokomotivmands Forening“ Forhandlingsret (jfr. Reglerne af 4. Maj 1916 § 1) og et 6 Aar gammelt Spørgsmaal er lykkeligt løst.

Skal vi her rette en Tak til de Mænd, der ved taalmodigt Arbejde skabte dette Forbund, skal vi i første Række nævne Forretningsfører Ch. Petersen og Assistent

Okkels; men ogsaa Mænd som Stationsforstander Henriksen, Portør N. P. Christensen, Skibsfører Jensen og Lokomotivfører Strand, Maskinarbejder Kirketerp og, som vi har nævnt ikke mindst Togfører Christophersen har bidraget meget til at opnaa Lokomotivpersonalets Tilslutning til Etatsorganisationerne. og faa en fuldstændig Samling blandt Lokomotivførerne.

Vor Organisation kan være meget tilfreds med Spørgsmaalets Løsning, selv om vi ikke har savnet Forhandlingsretten, har vi altid været utilfreds med vor Stilling til Etatsorganisationerne. Gid Fremtiden nu maa føre med sig et sundt maalbevidst Samarbejde mellem de 4 Jernbaneorganisationer.

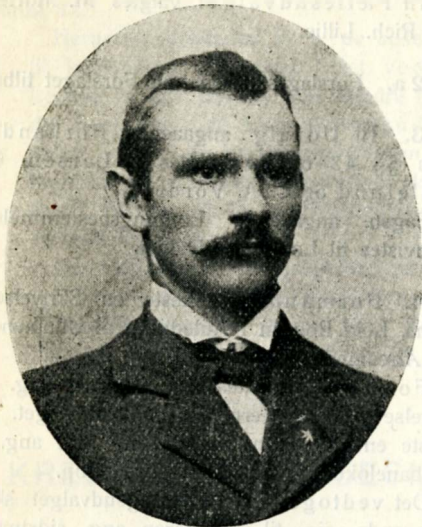
*Hver Dag kan have Bud efter Dig!
Hjælpejonden kun een Gang om Aaret.*



Den 10. Maj skete, som kortelig omtalt i forrige Nummer af nærværende Blad, et Rangeruheld, der havde den sørgelige Følge, at Rangerføreren *Sejer Jensen* blev meget alvorligt kvæstet og senere afgik ved Døden.

De nærmere Omstændigheder ved denne sørgelige Begivenhed forholder sig saaledes: En 4-axlet tysk Vogn, svært belæsset med Grantømmer, skulde af Rangermaskinen føres ud til Broen over Varde Aa for der at aflæsses af Baneafdelingen. Rangermaskinen, der vendte Skorstenen mod denne Vogn, skulde efter at Vognen var afkoblet, fortsætte henimod 7 paa Spo-

ret henstaaende bremsede Vogne, medens Vognen skulde fortsætte paa et Sidespor i samme Retning. Vognen løb imidlertid saa tæt bag efter Maskinen, saa at Sporskiftet ikke kunde skiftes mellem Maskine og Vogn, hvorfor denne fortsatte ad



Rangerfører SEJER JENSEN

samme Spor som Maskinen. Tiltrods for at Vognens Bremse baade var prøvet og betjent, lykkedes det ikke at standse Vognen saa betids at Ulykken kunde afværjes, men den afkoblede Vogn løb med en saadan Kraft imod Maskinen, at den tomme Vogn der stod nærmest Maskinen, løftedes op og trykkes ind i Førerhuset paa Rangermaskinen, hvorved bl. a. Prøvehanerne knækkedes af. Rangerfører Sejer Jensen blev meget farlig kvæstet og skoldet over hele Underkroppen af den udstømmende Damp. Trods Kvæstelserne mistede Sejer Jensen dog ikke straks Bevidstheden, men arbejdede sig ud af Maskinen. Saa faldt han ogsaa bevidstløs sammen. Han blev øjeblikkelig pr. Bil bragt til Sygehuset. Saa voldsomt havde Sammenstødet været, at den efterfølgende Vogn, efter den omtalte tomme Vogn, var løbet op i denne og begge Vogne var afsporede. Trods dette og trods at de var bremsede var de dog løbet ca. 3 Vognlængder frem i Gruset.

Paa Sygehuset konstateredes det at begge

Ben var brækkede, det ene baade Laaret og Skinnebenet og det andet Skinnebenet, og det var aabne Brud. Dagen efter amputeredes det ene Ben ovenfor Knæet, men der var intet Haab, 3die Dagen afgik han ved Døden.

Den forulykkede Rangerfører, der efterlader sig Enke og flere ukonfirmerede Børn, var født 29. Januar 1876, og blev saaledes 40 Aar. Han ansattes som Lokomotivfyrbøder 1. Aug. 1904 i Skanderborg og kom efter Ansøgning til Varde i December 1913.

Begravelsen foregik Mandag d. 15. Maj under meget stor Deltagelse fra de forskellige Afdelinger, som det i den korte Tid var lykkedes at faa Bud til. De kjøbenhavnske Afdelinger havde sendt deres Fane, endvidere var der Faner fra Dansk Jernbaneforbund og Socialdemokratisk Forbund i Varde. I Følget saas bl. a. Maskinbestyreren og Trafikbestyreren for II Kreds, Borgmesteren fra Varde og Lokomotivmester Nielsen, Esbjerg, alle i Uniform.

Ved Graven bragte Formanden for Dansk Lokomotivmands Forening Kreds I, Lokomotivfører M. Mortensen, den afdøde et sidste Farvel.

Der var mange smukke Kranse, bl. a. fra Generaldirektionen, fra de kjøbenhavnske Afd., Fredericia, Esbjerg og mange andre.

Tak.

For den store Deltagelse fra nær og fjern, som er vist mig ved min kære Mands Død og Begravelse, samt for de mange og snukke Kranse bringes min inderligste Tak.

Varde, d. 24. Maj 1916.

Marie Jensen.



HOVEDBESTYRELSESMØDET 24. Maj 1916.

Samtlige Medlemmer var tilstede.

DAGSORDEN:

Punkt 1. Hovedbestyrelsen konstituerer sig.

— 2. Valg af Udvalg.

a. Forslag fra Lillelund om Udvidelse af Forretningsudvalget.

Punkt 3. Forslag fra Lillelund om Valg af Udvalg til Behandling af Togreglementets §§ 43 og 44.

Forslag fra Lillelund om Valg af Udvalg til Lønningsbestemmelser.

- 4. Meddelelser fra Formanden.
- 5. Kassererens Beretning.
- 6. Anciennitetsregler.
- 7. Behandling af de af Delegeretmødet truffne Beslutninger.
- 8. Godtgørelsen for Merarbejde.
- 9. Tjenestetidsspørgsmaalet.
- 10. Behandling af en fra Kreds II indsendt Sag ang. Forhandling om Kørselsfordeling.
- 11. Forhandling med Annonceforpagteren.
- 12. Eventuelt.

Punkt 1. Formanden bød Velkommen og bad om Forslag til Næstformand.

C. A. Lillelund blev foreslaaet.

Johansen skulde paa Lokomotivfyrbøderkredsens Vegne meddele, at man var villig til at stemme paa Lillelund, uden at dette dog skulde være ensbetydende med, at denne Post altid skulde beklædes af en Lokomotivfører, ligesom man mente, at det heller ikke altid skulde være en Lokomotivfører, der var Formand for de staaende Udvalg.

Lillelund valgtes derefter til Næstformand.

C. Larsen „ Kasserer.

C. M. Christensen „ Sekretær.

Punkt 2.

Til Forretningsudvalget valgtes Kredsformændene.

Til Lønningsudvalget valgtes Lillelund og Johansen.

Til Bladudvalget valgtes Vording og P. A. Jensen.

Til Det kritiske Udvalg valgtes Vording og Soph. Jensen.

Formanden oplæste derefter følgende Skrivelse fra Statsfunktionærernes Laaneforening“:

STATSFUNKTIONÆRERNES
KREDITFORENING

København, d. 13. Maj 1916.

STATSFUNKTIONÆRERNES
LAANEFÖRENING

Man undlader herved ikke at meddele, at „Dansk Lokomotivmands Forening“ i Henhold til Repræsentantskabsbeslutning af 20. Marts d. A. samt efter indhentet Samtykke fra „Statsanstalten for Livsforsikring“ er optaget i Laaneforeningen og dens nye Afdeling.

JERICHOW.

Af denne Skrivelse fremgaar det, at Medlemmerne af D. L. F. kan opnaa Laan gennem ovennævnte Laaneforening.

Formanden valgtes som Repræsentant hertil.

Til at repræsentere Organisationen i Centralorganisationen foresloges Formanden og Lillelund.

Ved skriftlig Afstemn. valgtes Formanden.

Til Fællesudvalget valgtes M. Mortensen og Rich. Lillie.

Punkt 2 a. Forslagsstilleren trak Forslaget tilbage.

Punkt 3. Til Udvalg angaaende Forhandling om §§ 43 og 44 valgtes C. Larsen, C. A. Lillelund og C. A. Vording.

Sagen angaaende Lønningsbestemmelserne henvistes til Lønningsudvalget.

Punkt 4. Formanden oplæste en Skrivelse fra pens. Lokf. Roosen i Anledning af Udnævnelsen til Æresmedlem.

Formanden oplæste en Skrivelse ang. Vedtagelse af Vedtægterne for Fællesudvalget. Oplæste endvidere en Skrivelse fra Brix ang. Privatbanelokomotivmændenes Lønkamp.

Det vedtoges, at Foretningsudvalget skulde henvende sig til Ministeren ang. sidstnævnte Sag.

Formanden oplæste derefter en Skrivelse fra Aarhus Afdelinger ang. Lettelse i Tur 64.

Sagen henvistes til Forretningsudvalget.

Punkt 5. Kassereren gennemgik Kvartalsregnskabet.

Efter en kort Diskussion toges Regnskabet til Efterretning.

Punkt 6. Anciennitetsreglerne henvistes til Forretningsudvalget.

Punkt 7. Sagen ang. Smørrebrød og alkoholfri Drikkes Udlevering fra Jernbanerestaurationserne henvistes til Forretningsudvalget.

Punkt 8. Lillie gennemgik Gangen i Forhandlingen om Godtgørelsen for Merarbejdet, hvorefter Formanden rettede en Tak for det gode Arbejde, der var udrettet i denne Sag.

Punkt 9. Det vedtoges at rette Henvendelse til Ministeriet for offentlige Arbejder for at faa fremmet denne Sag.

Punkt 10. Lillie gennemgik denne Sag, der var af principiel Karakter, fordi den tog Sigte paa helt at udelukke Lokomotivfyrbøderne fra Forhandling ang. Kørselsfordelingerne.

Sagen henvistes til Forretningsudvalget.

Punkt 11. Bladudvalgets Formand redegjorde

for den førte Forhandling med Annonceforpagteren.

Redaktøren redegjorde for Bladets Nettoindtægt af Annoncerne.

Det vedtoges efter nogen Diskussion, at Forhandlingerne med Annonceforpagteren om Fornyelsen af Kontrakten henvistes til Forretningsudvalget.

Punkt 12.

Herunder drøftedes bl. a. de udsendte Lister til Indsamling af Bidrag. Det vedtoges, at Lovene skulde trykkes i et mindre Format, og det henvistes til Forretningsudvalget at ordne Lovene og Forretningsordenen for Afdelingerne, og at Forretningsudvalget skulde udarbejde Forslag til en ny Forretningsorden for Hovedbestyrelsen.

Det vedtoges, at Hjælpefondens Love skal optrykkes i de nye Love. Endvidere vedtoges, at Næstformændene træder til i Formandens Forfald i de forskellige Udvalg.

KREDSBESTYRELSESMØDE

for

Lokomotivførere 24. Maj 1916.

Samtlige Medlemmer var tilstede.

DAGSORDEN:

Punkt 1. Bestyrelsen konstituerer sig.

- 2. Meddelelser fra Formanden.
- 3. Kassereren aflægger Beretning.
- 4. Behandling af løbende Sager.
- 5. Eventuelt.

Punkt 1. Til Næstformand valgtes C. A. Lillelund.

„ Sekretær „ C. M. Christensen.
Bestyrelsen tog derefter Stilling til Besættelsen af de forskellige Udvalg.

Punkt 2. Formanden refererede forskellige løbende Sager, der var bleven behandlet i den forløbne Tid.

Punkt 3. Kassereren fremlagde Regnskabet, der udviste et Overskud af ca. 199 Kr. Omtalte derefter den foranstaltede Indsamling ved Dyrtidstillægsudbetalingerne, der viste et ganske udmærket Resultat i de Afdelinger, hvorfra der allerede er indsendt Penge.

Regnskabet toges til Efterretning.

Punkt 4. Vording refererede en Sag fra Hg. ang. Udvaskning.

Det vedtoges at fremme Sagen.

Punkt 5. Lillelund omtalte Aftørringen af Maskinerne, der var saa daarlig at man ødelægger

sit Tøj aldeles ved Eftersyn under Maskinerne. Det vedtoges at rette Henvendelse, for at Lokomotivførerne kan faa udleveret Overtrækstøj til Brug ved Eftersyn.

C. M. C.

KREDSBESTYRELSESMØDE

for

Lokomotivfyrbødere 24. Maj 1916.

Samtlige Medlemmer var mødt.

DAGSORDEN:

Punkt 1. Bestyrelsen konstituerer sig.

- 2. Meddelelser fra Formanden.
- 3. Kassereren aflægger Beretning.
- 4. Forskellige fra Afdelingerne fremsendte Sager og Spørgsmaal.
- 5. Eventuelt.

Punkt 1. Til Kasserer genvalgtes Alfr. Olsen.

Til Næstformand K. Johansen og til Sekretær P. A. Jensen.

Til at tiltræde de forsk. Udvalg foresloges til Fællesudvalget Rich. Lillie. Bladudvalget P. A. Jensen. Kritisk Udvalg Soph. Jensen. Lønningensudvalget K. Johansen. Forretningsudvalget Rich. Lillie, der ligeledes valgtes til at tiltræde Hjælpefondens Repræsentantskab.

Punkt 2. Formanden oplyste, at „D. L. F.“, efter at „J. F.“s og „D. J. F.“s Hovedbestyrelser havde godkendt Vedtægterne for Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg, nu havde Forhandlingsret. Han omtalte Arbejdet for Godtgørelsen for Ekstraarbejdet under Krigen, der for Lokomotivpersonalets Vedkommende antagelig vilde beløbe sig til ca. 40 Kr. Angaaende Sagen fra Sg. og Østerbro om Lokomotivfyrbødernes Deltagelse i Forhandling om Kørselsfordelinger, og i Anledning af Direktørens afvisende Svar paa rettet Forespørgsel desangaaende, vedtoges det at lade Sagen gaa videre til Hovedbestyrelsen og der foreslaa den sendt til Generaldirektøren, da Sagen var et principielt Spørgsmaal.

Omtalte derefter Listerne og Opraabet, der af Kredsbestyrelsen var udsendt til Medlemmerne for at fremskaffe frivillige Bidrag til Agitationen for Dyrtidstillæget for 1917.

Punkt 3. Kassereren gennemgik Regnskabet for 1ste Kvartal, der toges til Efterretning.

Punkt 4. Formanden oplyste om Aarsagen til Rangeruheldet i Varde, der foraarsagede Rangerfører Jensens Tilskadekomst og senere Død.

Sager fra Herning, Kalundborg, Esbjerg og Gedser toges til Efterretning. Omtalte en Udstationeringssag, opstaaet som Følge af en Ud-

stationering ved Privatbanen „Lynghy—Nærum—Vedbæk-Banen, der henvistes til Hovedbestyrelsesmødet.

Punkt 5. Det vedtoges at lade ny Love for Kredsen m. m. trykke i ca. 2000 Ekspl.

P. A. Jensen.

Fredericia Afdelinger

afholdt Lørdag den 6. Maj en Familiefest hvortil Hr. Lokf. Mortensen, Esbjerg, var indbudt som Taler.

Hr. Mortensen holdt et interessant og underholdende Foredrag om Organisationen og dens Betydning, og paapegede Forskellen paa Forholdene før Org. Tilbliven og Nutiden, hvor Org. maatte regnes som en Faktor i alle Forhold, gav derpaa en Oversigt over Arbejdet i Dyrtidstillægssagen, og bad dernæst Medlemmerne se stort paa Forholdene en Gang imellem og holde de forskellige Smaarivninger ude der kunde opstaa indenfor Afdelingerne.

Til Slut henvendte Hr. M. sig til Damerne, og bad dem elskværdigst af det udbetalte Dyrtidstillæg, som Manden selvfølgelig ikke havde fjerneste Adkomst til, at bevilge 1 Kr. hver Gang det udbetaltes, da der med en eventuel Lønkampagne for Øje stadig vilde blive stillet større Krav til Afdelingens Kasse.

Derefter havde H. B.s Formand, Hr. Lokf. Christensen, Ordet og gav en Oversigt over Forandringer og Forhold som var sket i Tidernes Løb.

Til Slut takkede Festudvalgets Formand, Hr. Lokf. A. Jensen, Talerne og meddelte at Kaffen ventede. Efter Nydelsen af denne dansedes der til Kl. 1, hvorefter Deltagerne skiltes med Bevidstheden om at have tilbragt en fornøjelig Aften.

L. Christiansen.



PERMISSION.

Det meddeles os at der allerede nu viser sig Vanskeligheder ved at faa Permission. Vi imødeser derfor, at der i kommende Sommerperiode vil blive endnu vanskeligere for Personalet at opnaa den Sommerferie, der er saa gavnlige, ogsaa for Lokomotivmændene. — Vi skal derfor bede Medlemmerne om, i Lighed med foregaaende Aar, at sende Meddelelse om Permissionsnøgtelser til d'Herr Kredsformænd, for at man derigennem kan konstatere i hvilket Omfang dette sker. — Vi skal tillige anmode Medlemmerne om at holde Regnskab med de bevilgede Permissionsdage.



LOKOMOTIVFØRERPRØVEN.

Til Prøven for Lokomotivførere, der er afholdt den 10., 27., 28., 29. og 31. Marts, den 1., 3. og 13. April samt den 16. Maj, indstillede der sig ialt 55 Lokomotivfyrbødere, hvoraf efternævnte erholdt Karakteren „Bestaaet“, nemlig:

J. B. Jørgensen,	Fredericia.
J. C. Madsen,	—
A. Karm,	—
C. Olsen,	Kbhvn. G. 1.
A. P. B. Sørensen,	— Ø.
E. K. H. V. Jensen,	— —
J. Melchior,	— G. 1.
J. T. Olsen,	— —
N. P. C. M. A. Reinming,	Helsingør.
C. C. Andersen,	Kbhvn. G. 1.
K. O. Pedersen,	— Ø.
T. M. Henningsen,	— —
O. T. J. Jørgensen,	— G. 1.
H. P. Bispeskov	— —
P. V. Jarnholt,	— —
E. B. Bendtsen,	— —
K. A. A. Jensen,	— Ø.
F. T. L. Toft,	— —
N. K. Andersen,	— —
A. C. Mortensen,	Masnedsund.
J. A. Mathiesen,	—
V. P. A. Petersen,	Korsør.
L. P. Frandsen,	Kbhvn. G. 5.
M. L. Hansen,	Korsør.
L. W. Nielsen,	—
K. A. Kristensen,	Slagelse.
C. H. Hansen,	Korsør.
H. B. Hansen,	Gjedser.
T. A. A. Christiansen	Korsør.
H. O. C. Kornerup,	Roskilde.
A. A. Jensen,	—
C. Bramsted,	Kbhvn. G.
V. Nielsen,	—
G. Bisgaard,	Aarhus.
L. F. Lund,	—
G. Løfgren,	—
J. J. Andreassen,	—
S. Overgaard Jensen,	—
P. Strøm,	—
C. Andersen,	Glyngøre.
F. F. Jensen,	—
G. N. C. Jensen,	Struer.
M. Vilhelmsen,	Brande.
J. M. Nielsen,	—
M. Hansen,	Fredericia.
H. Danielsen,	—
J. C. P. Olsson,	—
S. Petersen,	Nyborg.
P. Pedersen,	—
H. R. Hansen,	Esbjerg.
Th. Hesselberg,	—

4 Lokomotivfyrbødere (eller 7,27 pCt.) erholdt Karakteren „Ikke Bestaaet“.

REGNSKAB for Jydsk - fynske Statsbanepersonales Bibliotek

fra 1. April 1915 til 31. Marts 1916.

INDTÆGT:	Kr. ø.
Kassebeholdning fra f. Aar.	1273 44
Ord. Bidrag fra Interes.	5637 60
Godtg. for bortk. Bøger	20 10
Indvundne Renter	50 38
	<hr/>
	6981 52

UDGIFT:	Kr. ø.
Indkøbte Bøger	1577 41
Indbinding af nye Bøger	628 65
Indkøbte Bøger til Erstatning for udrang. . .	433 58
Indbinding af Erstatning. for udrang. Bøger samt Vedligh. af Bøger	189 35
Nyt Katalog og Udfærdigelse deraf	1452 00
Tryksager	67 70
Inventar	156 85
Porto, Kontorhold	23 66
Afskrift af Bogblade	2 60
Brandforsikring	56 35
Bekendtgørelse i Jernbanebladene	21 40
Lønninger til Bibliotekar med 2 Medhjæl- pere, Bud, Regnskabsfører og for Ren- gøring	1859 00
Kassebeholdning	512 97
	<hr/>
	6981 52

Antallet af Interessenter udgør 1343.

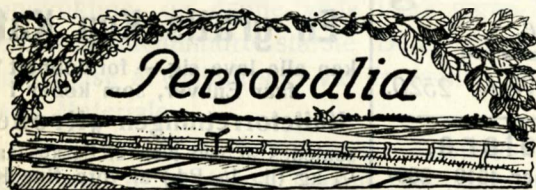
Biblioteket indeholder nu ca. 11,300 Bind.

Jydsk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek.

Lørdag den 17. Juni Kl. 8 Aften afholdes ordinær
Generalforsamling i Bibliotekslokalet med følgende

DAGSORDEN:

1. Fremlæggelse af Regnskab.
2. Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for Stationsforstander Nielsen og Fuldmægtig Petersen, der begge afgaar efter Tur.
3. Valg af en Revisor og en Revisorsuppleant i Stedet for de efter Tur afgaaende, Assistent Krogh og Assistent Laursen.
4. Eventuelt.



Forflyttede er:

^{10/5} 16.

- Lokfyrb. K. F. Petersen, Nyborg, til Skanderborg.
— N. P. G. Olsen, Skanderb., - Nyborg.

^{1/6} 16.

Forfremmet til Lokomotivførere er Lokomotivfyrbøderne:

- T. J. Ohms, Aarhus H., i Struer.
C. Koue, Odense, i Kalundborg
N. C. P. Sloth, Struer, i Struer
A. V. Lynggaard, Odense i Aalestrup

Forfremmet til Lokomotivfyrbødere er Haandværkerne:

- E. L. Kristensen, 4. Kr., Strner, i Viborg
N. M. Jensen, Vk. Ar., i Kbhvn. G. 1.
J. J. Poulsen, " " i — " "
E. V. Hougaard, " " i — " "
H. N. Carlsen, " " i Slagelse
V. J. J. Frederiksen, Vk. Ar., i Kbhvn. G. 1.
F. G. Jensen, " " i Brande
H. L. Jensen, " " i Kalundborg
J. E. Jacobsen, Fa., i Struer

Ansæt som Lokomotivfyrbødere er Ekstrahaandværkerne:

- P. Pedersen, Vk. Kh. i Kbhvn. G. 1.
A. E. Nielsen, Struer, i Struer

Forflyttede er:

- Lokofyrb. C. V. C. R. Laursen, Viborg, til Aarhus H.
— H. F. Hansen, Skanderborg, til Varde.
— B. M. J. Boldreet, Brande, til Odense.
— S. V. Christiansen, Esbjerg, til Vejle H.
Lokfører M. P. Madsen, Aalestrup, til Slagelse.
— P. R. Hansen, Struer, til Kbhvn. G. 1.

Afskediget er:

- Fuldmægtig G. C. L. Green, Maskinkontoret, efter
Ansøgning paa Grund af Svagelighed med
Udgangen af Juni Maaned d. A.
Lokofyrb. S. H. C. Steensted p. t. Vk. Ng. med Ud-
gangen af August Maaned d. A. paa Grund af
Svaghed som Følge af Tilskadekomst.

Navneforandring:

- Lokomotivmester P. M. Pedersen, Struer, hedder
fremtidig P. M. Rolder.

Lokfyrb. H. C. Hansen, Esbjerg, hedder fremtidig
H. C. Fejring.

Død.

Lokfyrb. S. Jensen, Varde, er den 12. ds. afgaaet ved Døden som Følge af den ham overgaaede Tilskadekomst i Tjenesten den 10. ds.



Carlsberg Pilsner
Verdens fineste!

P. Broberg jun.s Eftf.

Andreas Broberg. Amagertorv 16.

Et Parti Gulvtæpper meget smukke Mønstre, købt til meget smaa Priser, sælges ca. 40% under almindelig Pris.

5000 Forliggere meget smukke Mønstre, sælges for Kr. 4,50

Husk at vi er de eneste i København, der sælger en flot Kurvestol for Kr. 6.50. Leverandør til Vare- og Landbrugslotteriet.

Blomster- og Kranse-

Forretningen, Dannebrogsgade 57, anbefaler sig til det ærede Lokomotivpersonale. Stort Udvalg af

Blomster, Potteplanter, Kranse og Dekorationer. Bestillinger modtages og forsendes overalt.

Telf. Vester 5342 v. Med særdeles Agtelse
Frederikke Christensen.

Fedevare forretningen

1, P. Knudsensgade 1, anbefaler sig med

1. Kl. Varer

Ærb. JUL. CHRISTENSEN.

Johanne Petersen, Blomsterforretning

Specialitet: Smukke og billige Kranse.

--: Leverandør til Lokomotivpersonalets Kransekasse --:

Grundlagt 1885. Vesterbrogade 16. Tlf. Vester 2520.

EMANUEL MØLLER & Co. Vinhandlere.

St. Pederstræde 34 og 36 (ved Vestervold) Telefoner 4519-2897
Kvaliteten gør Udslaget.

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



HAFNIA

Samlet Forsikringsbestand
over 257 Mill. Kr.

Samlede Garantimidler
over 71 Mill. Kr.

TI

Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

Den mest økonomiske og letteste Maade at bruge Husholdnings-sæbe paa. Faas overalt!

Telf. 1899.



Telf. 1899.

Haslund & Larsen. Vinhandlere
Nørrevoldgade 27.

Prima vellagr. Vine og Spirituosa.

Vesterbrøros Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,
bør være Deres FODTØJ
Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

Mejeriet „Cooperative“

25, P. Knudsensgade 25.

Smør — Æg — Margarine
1ste Kl.s Brøudsalg.

Ærbødigst A. OVERGAARD

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 Kvaliteter, scm sælges til almindelig Butikspris à 37 og 40 Øre pr. 1/8 kg, og saaledes dobbelt Kvantum til hver Vægt som købes.

Husk!

Kaffeforretningen „Kronen“

50, Oehlenschlägersgade 50,

Hj. af Istedgade.

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 22³, Telefon Vester 4011.
For Provinsen: L. Rasmussen, Islands Brygge 1¹, Kjøbenhavn B. Telefon 12.061