



16. AARGANG NR. 13

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

2. JULI 1916

AMERIKANSKE MALLET LEDDDELTE LOKOMOTIVER.

Fra Engelsk af Otto Bendixen.

Forinden et Mallet Lokomotiv paabe-
gynder en Rejse, skal der drages
Omsorg for, at Lufttrykket er pumpet helt

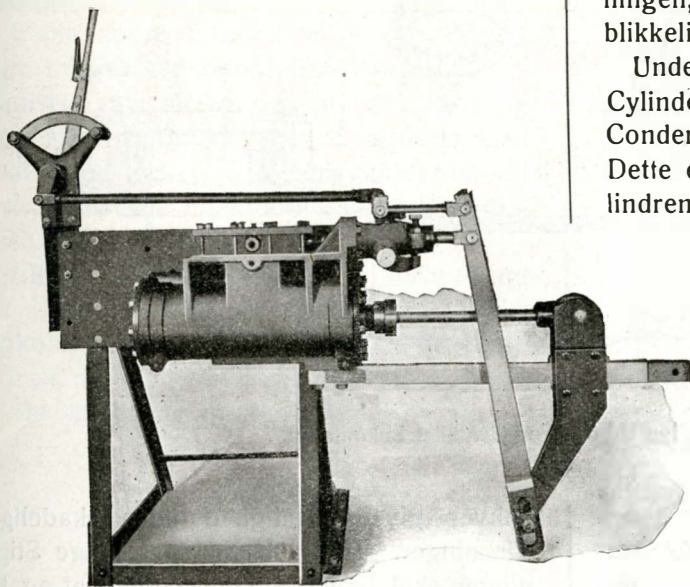


Fig. 8. Ragonnet Kraft Styring.

op og at Glider Luftadgangen fra Hoved-
luftbeholderen til Kraftstyrings Cylinder
er aaben. Glidebærerne under Kedlen og
Hængseltappen paa den bevægelige Ramme-
forbindelse, altsaa den lange Samling, skal

efterses og omhyggeligt smøres. Receiver-
røret mellem Høj- og Lavtrykscylindrene
kan undersøges for Utæthed ved at aabne
Igangsætningsventilen medens Maskinen
staar med Bremsen fast. Samlingerne i Rø-
rene er forsynede med Pakdaasedæksler
for at kunne udligne Slidtage paa Pak-
ningen, og enhver Utæthed skal vises øje-
blikkelig Opmærksomhed.

Under Kørslen af Maskinen til Toget skal
Cylinderhanerne holdes aabne, da betydelig
Condensation er tilbøjelig til at forekomme.
Dette er særligt Tilfældet med Lavtrykscy-
lindrene, og i koldt Vejr er det hensigts-
mæssigt at opvarme disse forin-
den Igangsætningen ved i kort
Tid at aabne for Igangsætnings-
ventilen. — En fornuftig Brug
af denne Ventil er af væsentlig
Betydning i den Hensigt at opnaa
de bedste Resultater ved Arbejdet
med et Lokomotiv af denne Type.
Hvis Maskinen er i den forreste
Ende af Toget, og Slækket kan
optages, kan en heldig Igangsæt-
ning i Almindelighed udføres med

Regulatorspjældet alene, thi i den Tid de sam-
lede Togenheder er undervejs, vil Lavtrykscy-
lindrene faa Damp, og den fulde Trækraft
kan udvikles af Lokomotivet. Hvis derimod
Slækket ikke kan optages, hvilket i Almin-
delighed er Tilfældet, naar Lokomotivet

skyder, skal Igangsætningsventilen aabnes. Saasnt Hjulene har gjort nogle faa Om-drejninger, og Lavtrykscylindrene har mod-taget Damp fra Højtrykscylindrene, skal Ventilen lukkes.

Man maa lægge Mærke til Spilningen af et Mallet Lokomotivs Drivhjul; hvis Hjulene i den forreste Gruppe slipper eller spiller hyppigt, medens Hjulene i den bageste Gruppe ikke gør det, er det et Tegn paa,

man passe paa ikke at forsøge at manøvrere dem med for kort Afskæring, da dette vil bevirke et meget lavt Sluttryk. Det er at foretrække at bruge en forholdsvis lang Afskæring og spærre noget for Dampen, naar der udvikles for megen Kraft. Endvi-dere, hvis Afskæringen er for kort, vil Kompressionsvirkninger faa Lokomotivet til at arbejde tungt. Forsøg vil straks vise, hvor langt Styringen kan trækkes op ved

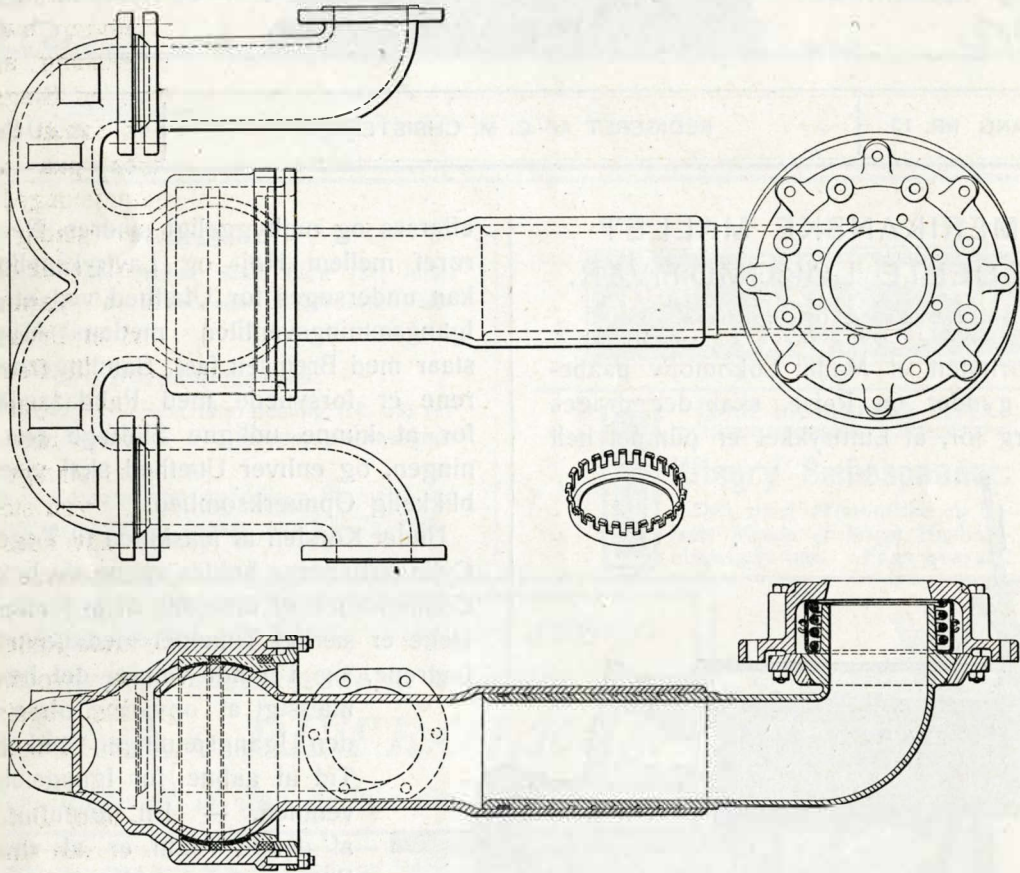


Fig. 9. Bevægelige Udgangsrør til Mallet Lokomotiv.

at Damp siver forbi [Højtryksgliderne og disse skal undersøges, fordi de blæser igennem. Hvis Gliderne er i god Stand, og Hjulene i en af Grupperne spiller, vil det ubalancerede Tryks Virkning stræbe at stoppe en saadan Spilning. Enhver fort-sat Spilning kan kun forekomme i begge Hjulgrupper samtidig og skal afhjælpes ved at spærre for Dampen og bruge Sand.

Ved Kørsel med disse Lokomotiver maa

enhver given Hastighed uden skadelige Virkninger. Under Kørsel paa lange Stig-ninger skal Igangsætningsventilen af og til aabnes i den Hensigt at holde Lavtrykscylindrene fugtige, i modsat Fald er de ud-satte for at blive for varme. Luftventiler er anbragte paa alle Cylindre, og paa Stem-pelgliderne findes i Almindelighed Snøte-ventiler, som sætter Lokomotivet i Stand til at løbe let, naar det kører uden Damp.

Økonomi i Forbruget af Kul og Vand er Resultatet af Brugen af Compound Cylinder, og ved en Beregning af Kul og Vand pr. ton-mile viser Mallet Lokomotiver en udpræget Formindskelse i Sammenligning med enkelt Ekspansions Lokomotiver af almindelig Type. Af denne Grund forårsager Fyringen paa disse Lokomotiver ingen særlige Vanskeligheder.

I Tilfælde af et Nedbrud paa Linien kan enhver af de fire Cylinder sættes ud af Virksomhed ved at afkoble Gliderbevægelsen, sætte Glideren fast i Midtstilling og tage Drivstangen af. Hvis een af Højtrykscylindrene saaledes er sat ud af Virksomhed skal Igangsætningsventilen holdes aaben, saa at mere Damp afgives til Lavtrykscylindrene og yderligere Kraft udvikles. Hvis en Højtryksglider er itu, vil Damp strømme ind i Receiverrøret og passere direkte til Lavtrykscylindrene. I saadant et Tilfælde vil det være nødvendigt at lukke helt for Dampen i den Hensigt at hindre stærk Spilning af Lavtryksmaskinen.

I alle andre Henseender er de Regler, som bruges ved enkelt Ekspansions Lokomotiver, anvendelige ved Mallet Typen, og den samme Omsorg og Opmærksomhed skal anvendes ved Vedligeholdelsen af Lokomotiverne for at tilfredsstillende Driftsresultater kan sikres. —

Efter i det foregaaende at have bragt en Beskrivelse af de amerikanske Mallet Lokomotiver i Almindelighed, skal vi senere bringe nogle Illustrationer og Data af nogle af de største og nyeste Typer. —



OM BLINKLYS.

Omend Omraadet for Anvendelse af Blinklys maa kaldes meget speciel og nærmest er begrænset til Fyr- og Signaletniken, er det derved skabte vigtige Signalebegreb af en saa stor Betydning, at en

kort Omtale af et moderne automatisk virkende System maaske kan paaregne Interesse ogsaa udenfor den snævreste Fagkreds.

Til Fyrbelysningen, hvor der fordres en skarp Adskillelse mellem de enkelte Fyrs Lyskarakter, har man tidligt forsøgt at finde en praktisk Form for et Fyrapparat, der kunde vise Lys- og Mørkeperioder i forskellige indbyrdes Forhold, og der kan som Eksempel paa et af de første primitive Forsøg nævnes: Vippefyret, hvor der i den ene Ende af en Vippestang, anbragt drejelig i lodret Plan paa en Stage, var fastgjort en Fyrpande med aaben Ild, der kunde hæves og sænkes paa samme Maade som de kendte gammeldags Brøndvipper. Senere anvendtes stadig brændende Olielamper med en roterende Skærm-anordning, enten drevet af Varmen fra Lampen eller ved Hjælp af et Urværk, og efterhaanden gik man over til Petroleum som Lyskilde og forstærkede Lyset med Prismereflektorer og Linser; men disse Anordninger krævede alle et stadigt Tilsyn og en omhyggelig Pasning. Ved store bevogtede Fyr og Fyrskibe anvendes nu i Almindelighed et stadigt brændende Glødelys med Petroleum, Acetylgas eller Oliegas som Lyskilde og roterende Reflektorer. Hvis Antal og Hastigheden, hvormed de bevæges omkring Lyspunktet, bestemmer Antallet og Varigheden af Blinkene og Mørkeperioderne.

Den svenske Ingeniør *Gustaf Dalén* har indlagt sig store Fortjenester ved sine Konstruktioner af automatiske Fyrapparater og er Skaber af det saakaldte Aga-System, som nu er udbredt over hele Jorden; i det følgende skal beskrives nogle af hans mest anvendte Opfindelser paa Blinklys-Omraadet.

Hans Maal var at finde et praktisk og driftsikkert Fyrapparat, der udelukkende skulde holdes i Drift af Overtrykket i Akkumulatoren samtidig med, at Acetylgassen anvendtes som Lyskilde. Endvidere vilde han udnytte Acetylgassens store Antændeshastighed og Lysintensi-

tet til at skabe et nyt økonomisk System med ganske korte Blink og relativ lange Mørkeperioder, hvorved Forbruget af Acetylen-gas blev reduceret til det mindst mulige.

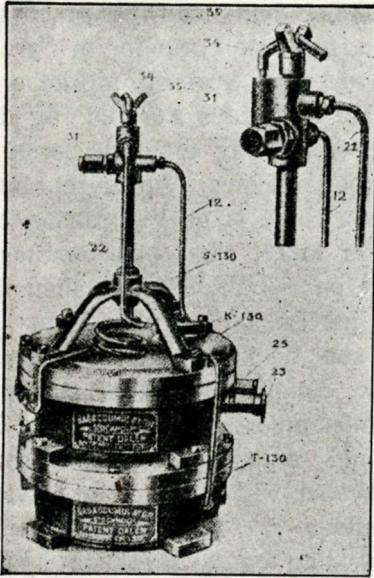


Fig. 1. Fotograf af Blinkapparat.

I Fig. 1 er vist et komplet Dalén-Blinkapparat, som direkte kobles til Gasmagasinet; i den nederste Del findes Trykregulatoren, som automatisk nedsætter det varierende Tryk i Akkumulatoren til et konstant Tryk af ca. 500 mm Vandsøjle. Herfra føres Gassen gennem en Rørledning ind i selve Blinkapparatet, som er monteret ovenpaa Trykregulatoren. Fig. 2 viser et Snit gennem og et Grundrids af Blinkapparatet; gennem Indløbsledningen, foroven til venstre i Grundridset, strømmer Gassen i Pilens Retning ind i Blinkapparatet. Gassen passerer først et Asbestfilter, der ved Hjælp af en Skruer udefra kan reguleres til at yde mere eller mindre Modstand, og derefter gennem en Rørledning til Indløbsaabningen D_2 til Blinkapparatets Indre. — Blinkapparatet bestaar af en skaalformet Underdel, foroven lukket af en Lædermembran A , som ved Hjælp af en Ring er spændt lufttæt til Underdelen; Membranen er paa Midten gennem en Øsken forbun-

den med en Vippe B , der er drejelig om 2 Pinoler C . — Vippen B kan saaledes svinge frem og tilbage mellem de to plane Ventil-sæder D_1 og D_2 og er saa omhyggelig tilslebet, at den kan lukke fuldstændig gastæt for disse to Aabninger, der er i Forbindelse med Brænderen resp. Trykregulatoren. — Virkemaaden er nu føl-

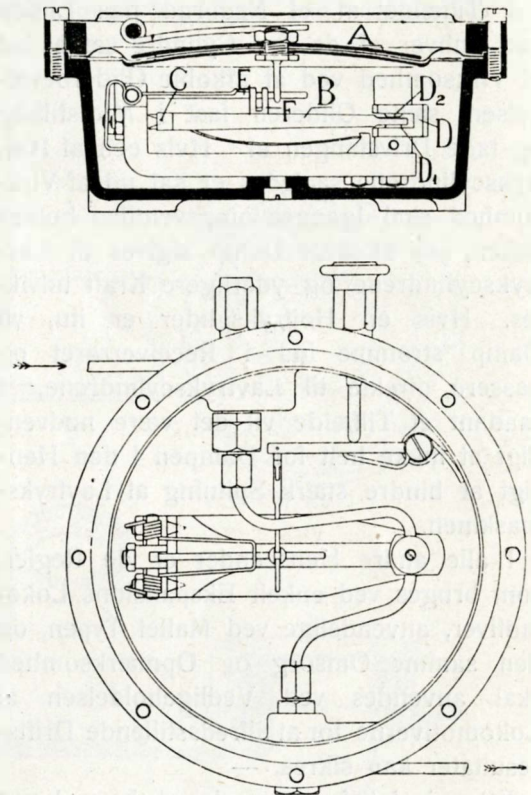


Fig. 2. Blinkapparat.

gende: Gassen strømmer ind i den paa Figuren viste Stilling fra Trykregulatoren gennem Aabningen D_2 (Vippen lukker i Øjeblikket for D_1) ind i Blinkapparatets Indre. — Da Gassen som nævnt har et Overtryk, vil den søge at hæve Membranen, som paa den anden Side har Atmosfærens Tryk; Membranen er imidlertid forbunden med Vippen B , som ved Hjælp af en Fjeder er trykket mod Sædet D_1 . — Efterhaanden som Membranen hæver sig som Følge af Trykket fra den indstrømmende Gas, bliver det opadrettede Træk i Vippen større og større, og paa et givet

Tidspunkt vil Fjederspændingen, som holder Vippen mod D_1 , blive overvundet, og Vippen vil springe fra D_1 over og lukke for D_2 ; i samme Nu vil den i Apparatet samlede Gasmængde som Følge af Overtrykket straks søge ud gennem D_1 til Brænderen, hvor Gassen antændes af en Vaagekone, og der fremkommer et Blink. — Det paafølgende Trykfald i Blinkapparatet vil straks bevirke, at Membranens Spænding aftager og Fjederen under Vippen vil igen faa Overtaget og presse Vippen over til D_1 , hvorefter Processen gentager sig. Det er kun en ganske ringe Gasmængde, som momentvis ledes til Brænderen; men Forsøg, bl. a. kinematografiske Optagelser, har vist, at selv et saa kort Blink som 0,1 Sekund fremviser en fuldkommen Flammedannelse med den for Brænderen normale Lysstyrke. For yderligere at bevirke en hastig og destinkt Skiften af Vippens Stilling, hvilket er af Betydning for en rigtig Blinkdannelse, er der forneden i Blinkapparatet anbragt en permanent Staalmagnet, der gennem D_1 virker paa Vippen, der er af blødt Jern. Det er klart, at et saadant Blinkapparat maa udføres og indreguleres med den pinligste Nøjagtighed; saaledes andrager hele Vippens Vandring mellem D_1 og D_2 kun 0,6 mm.

Paa den anden Side er Funktionen overordentlig enkel og Sliddet ganske minimalt, og Erfaringen viser, at Blinkapparatet arbejder i aarevis uden Driftstandsninger. Reguleringen af Forholdet mellem Lys- og Mørketid sker ved Hjælp af en kileformet Stift, der udefra kan indstilles med en Skrue, og som bevirker, at Forbindelsen mellem Membranen og Vippen kan forkortes eller forlænges; Indstillingen af Blinkantallet pr. Tidsenhed udføres ved Hjælp af Asbestfiltret ved at regulere Trykket paa den indstrømmende Gas.

Gasforbruget, der naturligvis er afhængig af Brænderstørrelsen og Lyskarakteren, er meget ringe; det almindeligt anvendte Forhold mellem Lys- og Mørketid er 1:9, f. Eks. 0,3 Sek. Lys + 2,7 Sek. Mørke. Forbruget vil saaledes pr. Døgn andrage, reg-

net med en Brænderstørrelse af 15 Liter/Timen, der ofte anvendes i Bøjer:

$$\begin{array}{r} \frac{1}{10} : 15 : 24 = 36 \text{ Liter/Døgnet} \\ + \text{ Vaagekonens Gasforbr. } 10 \text{ —} \\ \hline 46 \text{ Liter/Døgnet} \end{array}$$

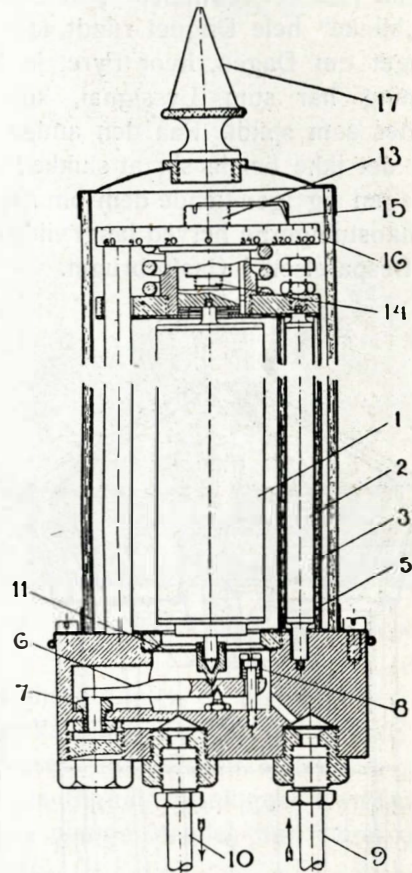


Fig. 3. Solventil.

Kobles et Blinkapparat, indstillet som ovenfor, til en Gasakkumulator indeholdende ca. 8000 Liter Gas, vil Fyret kunne brænde uden Tilsyn i ca. 175 Døgn eller ca. $\frac{1}{2}$ Aar.

Det beskrevne Blinkapparat er af den saakaldte „Enkeltblinks-Type“, d. v. s. at der altid er samme Mellemrum mellem Blinkene; der findes imidlertid Apparater, der giver flere Blink med korte Mellemrum og derefter en lang Mørkeperiode og endnu mere komplicerede Apparater med, f. Eks. 3 Blink — Mørke — 4 Blink — Mørke — 5 Blink — Mørke o. s. v.

Saadanne Fyrapparater har i den senere Tid fundet stor Udbredelse som Luftfyr til Vejledning for Luftfartøjer.

Dalén arbejdede imidlertid videre paa at gøre Fyrapparaterne mere økonomiske i Drift og havde særlig sin Opmærksomhed henvendt paa det urationelle i at lade Fyrene „blinke“ hele Døgnet rundt, idet Gasforbruget om Dagen, hvor Fyret jo ingen Betydning har som Lyssignal, kun kan betragtes som spildt. Paa den anden Side kunde det ikke betale sig at slukke Fyrene om Dagen og igen tænde dem om Aftenen, da Omkostningerne herved langt vilde overstige Besparelsen i Gasforbruget.

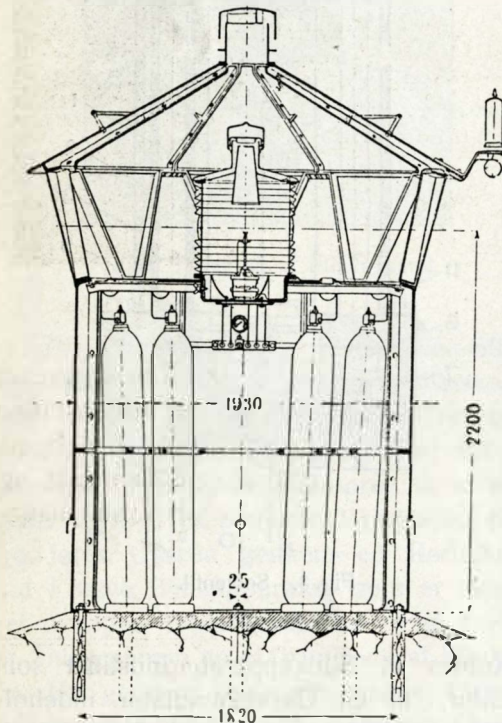


Fig. 4. Dalén-Fyr med Solventil.

Han søgte at finde et Apparat, der under Dagslysets Indflydelse automatisk kunde lukke af for Gassen om Dagen og igen aabne ved Mørkets Frembrud, og efter mange Aars Forsøg, bl. a. med Metalceller, der ændrer den elektriske Ledningsevne ved forskellige Belysninger, konstruerede han i 1907 sin „Solventil“, som maaske er den af hans Opfindelser, der har vakt mest

Opsigt paa Grund af dens Dristighed og Genialitet.

Fig. 3 viser et Snit gennem Solventilen; den bestaar af en sort sværetet Cylinder (1) og 3 forgyldte cylindriske Stave (2), anbragt koncentrisk om den mørke Cylinder. Udenom er anbragt en Glas cylinder, som lukker fuldstændig vandtæt.

Solventilens Virkemaade er baseret paa, at et mørkt Legeme indsuger Lysets Straaler, hvorimod et blankt Legeme tilbagekaster Størstedelen af disse; der opstaar saaledes ved skiftende Belysninger en Forskel i Udvidelsen af den mørke og de blanke Cylindre, og dette har Dalén udnyttet i sin Solventil. Den mørke Cylinder

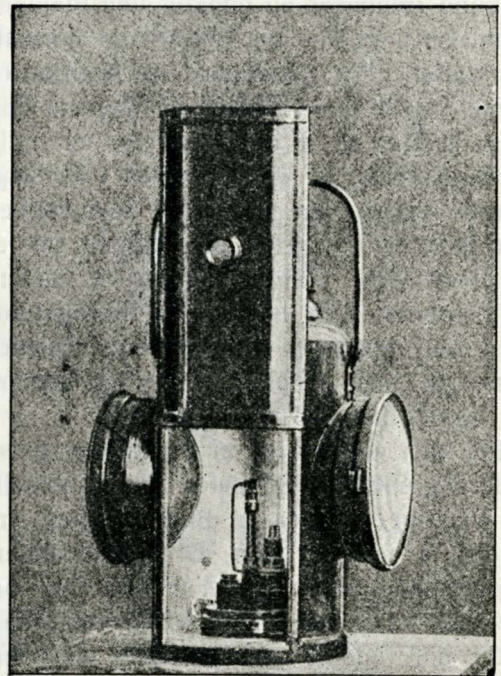


Fig. 5. Semaforylgt med Blinkapparat.

er forneden i Forbindelse med en lille Vippe (6), der danner Lukke for Gastilførslen til Blinkapparatet, idet Solventilen indskydes paa Ledningen mellem dette og Akkumulatoren. Naar Fyret om Natten og i mørkt Vejr brænder, er Vippen (6) fjernet fra Ventilædet (7), og Gassen gaar uhindret igennem Solventilen; saasnart Dagen bryder frem, og Solventilen udsættes for

Lyset, udvider den mørke Cylinder sig mere end de blanke, og da den foroven er befæstet til de blanke Cylinder, maa den udvide sig nedefter og presser paa Vippen, hvorved der lukkes for Gassen. Solventilens Funktion er fuldstændig uafhængig af Temperaturen saaledes, at den kan anvendes saavel i Troperne som i de nordligste Egne, og den er i Anvendelse i stor Udstrækning ved Panamakanalen, ligesom baade det danske og islandske Fyrvesen har adskillige Solventiler i Brug. Solventilen reagerer ikke overfor Maanelyset, men kan iøvrigt indstilles meget fint, saaledes at den f. Eks. i taaget Vejr aabner for Gassen, hvad der kan være af stor Betydning, idet det skarpe Acetylen-Blink er synligt i Taage.

Gasbesparelsen skulde teoretisk andrage 50 pCt., men er naturligvis betydelig større i Troperne end herhjemme; af praktiske Hensyn gaar man i Almindelighed ikke længere end til ca. 40 pCt. Gasbesparelse, netop for at faa Ventilen til at aabne sig i taaget og mørkt Vejr.

For Solventilen gælder det samme som for Blinkapparatet, at Fremstillingen maa ske med den allerstørste Nøjagtighed; den Forskel i Længdeudvidelse, som finder Sted andrager saaledes kun ca. 0,0016 mm, som for at faa den fornødne Bevægelse overføres paa en lang Vægtstangsarm.

Figur 4 viser skematisk et komplet Dalén-Fyranlæg forsynet med Solventil.

Endnu skal kort omtales en ret ny Anvendelse af Blinklyset, nemlig til Jernbane-Signaler. Foruden det karakteristiske Signalbillede, som hurtigt og sikkert fanger Lokomotivførerens Øje, besidder Blinkapparatet ved sin Driftssikkerhed og Økonomi store Fordele fremfor de mere almindeligt anvendte Petroleumsglyfter, og Blinklyset har allerede i Sverige som herhjemme fundet stor Udbredelse, specielt til fremskudte Signaler.

Fig. 5 viser en saadan Semaforlygte med indmonteret Blinkapparat, og Fig. 6 en Semafor, forsynet med komplet Blinklys-Installation; man vil forneden lægge Mærke

til Akkumulatoren, som er fastgjort til Masten.

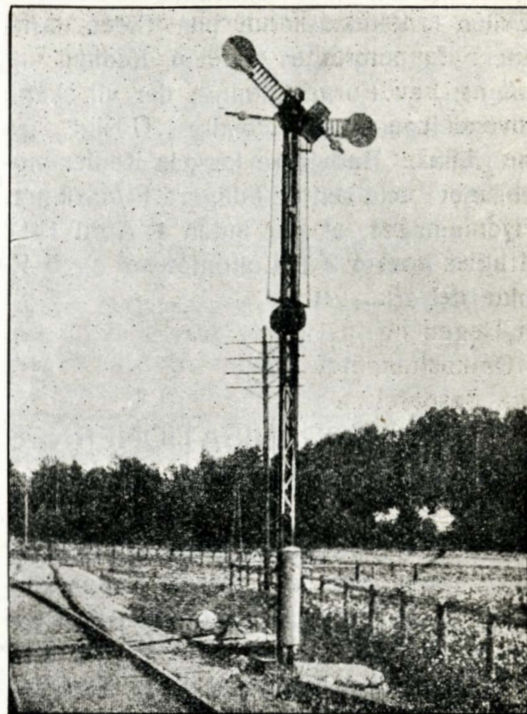


Fig. 6. Jernbane-Semafor med Blinklys.

Med disse Linier er der kun beskrevet en ganske ringe Del af de fortjenstfulde Opfindelser, som Gustaf Dalén har frembragt paa Signalbelysningens Omraade og som paa mange Maader har været banebrydende.

„Teknisk Tidsskrift“.

*Besøg altid Din Afdelings Møder
naar Du har fri.*

NYE LOKOMOTIVER.

Hos Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Winterthur, Schweiz, har Statsbanerne fornylig bestilt 8 lltoglokomotiver, Litra R og 8 Rangerlokomotiver Litra F.

R-Maskinerne bliver i Konstruktionen ganske som de nuværende, hvorimod F-Maskinerne undergaar ret væsentlige For-

andringer; de forsynes saaledes med Overheder og Stempelglider, hvilket sidste bevirker, at der maa anvendes Heusinger-Styring. Vandkasserne paa Siden bortfalder og anbringes mellem Kedlen og Rammen, en Foranstaltning, der vil skaffe Lokomotivpersonalet bedre Udsigt fra Førerhuset. Endvidere lægges Kedlen noget højere end ved de tidligere F-Maskiner.

Det antages, at der inden 1. April 1917 vil blive leveret 3 R-Lokomotiver og 6 F-Lokomotiver.



JERNBANE ORGANISATIONERNES FÆLLESUDVALG.

Onsdag d. 28. Juni var Fællesudvalget for første Gang, efter at „Dansk Lokomotivmands Forening“ var indtraadt heri, samlede til Møde.

Fællesudvalget bestaar af d'Hrr. Stationsforstander N. C. Henriksen, Assistent J. Okkels og Assistent Høgsgaard fra Jernbaneforeningen, d'Hrr. Forretningsfører Ch. Petersen, Portør N. C. Christensen og Portør O. Andersen fra Dansk Jernbaneforbund og d'Hrr. Lokomotivfører M. Mortensen og Lokomotivfyrb. Rich. Lillie fra Dansk Lokomotivmands Forening og Hr. M. Kirketerp fra Værkstedsorganisationerne.

Formanden Hr. Assistent Okkels indledede med at holde en lille Tale for Lokomotivpersonalet, og hvori han bød disses Repræsentanter velkommen i Fællesudvalget.

Derefter konstituerede Udvalget sig og valgte til Formand Assistent Okkels, Lokomotivfyrb. Rich. Lillie til Næstformand, Forretningsfører Ch. Petersen til Sekretær og Maskinarbejder M. Kirketerp til Kasserer.

Disse fire Herrer danner tillige Fællesudvalgets Forretningsudvalg.

Fællesudvalget behandlede derefter forskellige Sager, bl. a. Natpenge til Søfartspersonalet, Arbejdstidssagen, Godtgørelse for Overarbejde og Retsordningen m. m.



JERNBANEFØRENINGEN.

Ved det i Jernbaneforeningen sidst afholdte Delegeretmøde, der afholdtes i Charlottenlund, fratraadte Foreningens hidtidige Formand, Stationsforstander Stahlschmidt, Nørre Sundby, efter eget Ønske. Til Formand valgtes „Vor Stand“s mangeaarige Redaktør, Stationsforstander N. C. Henriksen, Sorø Bystation.

Den afgaaede Formand, Stationsforstander Stahlschmidt, har forstaaet at gøre sig meget afholdt som Foreningens Formand. Den nyvalgte Formand, Stationsforstander Henriksen, er jo meget godt kendt fra sin hidtidige Virksomhed i Foreningslivet. Vi ønsker Jernbaneforeningen til Lykke med det stedfundne Valg, idet vi nærer den sikre Forvisning om, at han vil føre Jernbaneforeningen støt og sikkert frem som den dygtige Foreningsmand han er. Til Redaktør valgtes Hr. Assistent Therkelsen, Odense, der ogsaa er godt kendt for sit Arbejde i Foreningslivet.



PRIVATBANERNES LØNKONFLIKT.

Under 29. Juni har Trafikministeren meddelt Medlemmerne i det paa Mødet i Ministeriet den 14. Juni nedsatte Udvalg, at Raadsformand, Raadmand *G. Philipsen* efter Anmodning fra Ministeren har erklæret sig villig til at overtage Hvervet som Leder af Forhandlingerne i Udvalget.



DANSK JERNBANEFØRBUNDS KONGRES.

I Dagene d. 23.—25. Juni afholdt „Dansk Jernbaneforbund“ sin aarlige Kongres, hvortil vor Organisation var indbudt og

repræsenteret af Formanden, henholdsvis Lokfyrb. Rich. Lillie.

Kongressen, der i Aar blev afholdt paa Hotel „Hafnia“ i Fredericia, aabnedes Fredagen 23. Kl. 10 Fm. med en smuk lille Sang og med et hjerteligt Velkommen til de fremmødte Gæster. — I den med Fanner, Bannere og Blomster pyntede Kongressal saas Repræsentanter fra saavel norske og svenske Jernbaneorganisationer som fra Jernbaneforeningen, Værkstedsorganisationerne, Centralorganisationen, kommunale Organisationer m. m. og paa hvis Vegne Maskinarbejder Kirketerp hilste og takkede „Dansk Jernbaneforbund“.

Af større Spørgsmaal, Kongressen beskæftigede sig med, var naturligvis i første Række Lønspørgsmaalet det mest aktuelle, og Kongressens hele Stilling til den denne Sag gav „Dansk Jernbaneforbund“s Ledelse et stærkt Rygstød i det kommende Arbejde for Lønsagen.

Arbejdstidsspørgsmaalet krævede Kongressen snarest mulig fremmet, og endelig fik Hovedbestyrelsen Mandat til om Forholdene skulde gøre det ønskeligt at samarbejde med andre Statstjenestemandorganisationer i større Omfang end hidtil.

Ved Valg af Tillidsmænd genvalgtes Forretningsfører Ch. Pedersen.

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

ANDRAGENDER OG SVAR.

Dansk Lokomotivmands Forening

Til
Hr. Direktøren for Maskinafdelingen,
De Danske Statsbaner.

Paa forskellige Maskindepoter, særlig fra de Depoter, hvor der findes Reservepersonale og hvor fremmed Personale har længere Ophold, er der ofte fremsat Ønske om der, hvor Læseværelse ikke kunde indrettes, maatte henlægges Bøger, Blade m. m. paa Opholdsværelserne.

Da Lokomotivfyrbøderkredsen meget gerne vilde

imødekomme disse Ønsker og ogsaa allerede har faaet anvist Penge til Indkøb af Bøger, Blade m. m. tillader man sig herved ærbødigst at andrage Hr. Maskindirektøren om Tilladelse til at maatte imødekomme ovenfor anførte Ønske, samt om der paa Lokomotivfyrbødernes Opholdsværelser i Helsingør, Slagelse, Korsør, Kalundborg, Gedser, Nyborg, Aarhus, Randers, Aalborg, Viborg, Struer og Brande maatte blive opstillet Reoler, hvori Bøger, Blade m. m. kunde henstilles og henlægges.

I denne Forbindelse tillader man sig at vedlægge et Udkast til en saadan Reol, som sikkert vil kunne passe ind i ovennævnte Opholdsværelseres øvrige Inventar.

Under Forventning af Hr. Maskindirektørens Villie tillader man sig at anføre, at i Betragtning af Antallets Størrelse vil man være overordentlig tilfreds med, at anførte Værelser i Løbet af f. Eks. 2 Aar successive blev monteret med saadanne Reoler.

København, den 7/2 1916.

Ærbødigst

P. K. V.
Rich. Lillie.

DE DANSKE STATSBANER
Direktøren for Maskinafdelingen

København B, d. 26. Juni 1916

Til
Dansk Lokomotivmands Forening,
Lokomotivfyrbøderkredsen.
(Hr. Lokomotivfyrbøder Rich. Lillie).

I Anledning af Kredsens Andragende af 7/2 d. A. meddeles, at der fra Centralværkstedet i København i Løbet af indeværende Finansaar vil blive leveret 12 Egetræs Reoler til Lokomotivfyrbødernes Opholdsværelser i Helsingør, Slagelse, Korsør, Kalundborg, Gjedser, Nyborg, Aarhus, Randers, Aalborg, Viborg, Struer og Brande.

A. FLOOR.

H. Mamsen,
Ing. Ass.



STATISTISKE EFTERRETNINGER.

Detailpriser paa Landet i April 1916.

For Hovedstaden, Provinsbyerne og enkelte Landkommuner med bymæssig Bebyggelse indsamles der hver Maaned gennem de lokale Prisreguleringskommissioner Oplysninger om Detailpriser, men for de egentlige Landkommuners Vedkommende har man ikke ment, at Prisreguleringskommissionerne er i Stand til at fremskaffe tilstrækkeligt Materiale til en Prisstatistik. Det statistiske Departement har derfor

i April Maaned i Aar ligesom i April 1915 og i Februar 1914 henvendt sig til en Række Brugsforeninger med Anmodning om Opgivelse af Detailpriser paa de vigtigste Forbrugsvarer. I 1915 blev der udsendt Skema til ca. 200 Brugsforeninger, af disse tilbagesendte ca. 100 Skemaet i udfyldt Stand. I April 1916 rettede man kun Henvendelse til de Foreninger, som i 1915 havde vist Interesse for Spørgsmaalet ved at indsende Oplysninger; paa ganske faa Undtagelser nær har alle disse Brugsforeninger atter i Aar ydet Medvirkning ved at udfylde og indsende Prisskemaer, og Departementet har al Grund til at paaskønne den Interesse, som disse Foreninger viser over for de prisstatistiske Undersøgelser.

Paa Grundlag af det saaledes indsamlede Materiale er der beregnet Gennemsnitspriser for Landdistrikterne i April 1916, og Resultatet er meddelt i hestaaende Oversigt. Til Belysning af Prisstigningen er samtidig meddelt Gennemsnitspriser i Landdistrikterne for April 1915 og Februar 1914, og i Sammenligning anføres Priserne i April 1916 for Hovedstaden og Proviensbyerne.

Som Hovedresultat af Undersøgelsen kan fastslaaes, at den Prisstigning, som hidtil gennem de statistiske Undersøgelser er konstateret i Hovedstaden og Proviensbyerne, har fundet Sted i samme Omfang i Landdistrikterne. Paa saa godt som alle de vigtigste Forbrugsvarer er Prisen højere i April 1916 end i samme Maaned det foregaaende Aar.

Den procentvise Prisstigning i Landdistrikterne henholdsvis fra April 1915—April 1916 og fra Februar 1914—April 1916 fremgaar af nedenstaaende Tal. Prisstigningen i det sidste Tidsrum falder paa det nærmeste sammen med den egentlige Krigs-Prisstigning, da der ikke kan antages at være foregaaet nogen synderlig Forandring i Prisniveauet fra Februar til August 1914.

Nogle enkelte Varer er gaaet ned i Pris fra April 1915 til April 1916, nemlig Byggryn, Havregryn, Kartoffler og de Slagteriprodukter, hvorpaa der i Mellemtiden er sat Maksimalpris. Alle øvrige Varer har foruden Prisstigningen til April 1915 faaet en yderligere Stigning i det sidste Aar. Den betydeligste Prisstigning siden April 1915 falder paa Kød med omtrent 100 pCt. Fiskepriserne er steget med ca. 40—80 pCt. og Kul og Koks med ca. 40 pCt.

Ost er 57 pCt. dyrere i April 1916 end Aaret forud og 124 pCt. dyrere end i Februar 1914. Prisen paa Æg er steget over 50 pCt. i det sidste Aar; naar Prisstigningen fra Februar 1914 er ringere, ca. 40 pCt., skyldes det, at Februarprisen normalt er højere end Aprilprisen.

Ved en Sammenligning af de to Rækker Prisstigningsprocenter ses det, at Prisstigningen har sat ind paa forskellige Tidspunkter for de forskellige Varegrupper. For Brød, Mel og de fleste Kolonialprodukter ligger den betydeligste Stigning før April 1915, for Kød og Fisk derimod efter dette Tidspunkt.

Men den samlede Prisstigning for disse Varegrupper er ikke stort forskellig, varierende mellem ca. 50—150 pCt.

Prisbevægelser i Landdistrikterne fra Februar 1914 til April 1916.

	Stigning	
	April 1915— April 1916 pCt.	Febr. 1914— April 1916 pCt.
Rugbrød.....	0	56
Sigte- og Franskbrød....	12	70
Flormel.....	2—3	62
Byggryn.....	÷ 9	62
Havregryn, danske.....	÷ 1	95
Boghvedegryn.....	33	138
Kartoffelmel.....	30	161
Risengryn.....	12	53
Sagogryn.....	43	86
Gule Ærter.....	3	122
Melis, hugget og stødt...	12	19
Puddersukker.....	18	29
Kaffe.....	7	—
The.....	1	—
Tørrede Abrikoser.....	9	—
Svedsker.....	15	90
Rosiner.....	51	103
Hvidtøl.....	0	11
Smør.....	12	30
Magarine, animalsk.....	4	31
Plantefedt.....	2	30
Vegetabilmargarine.....	4	28
Skummetælksost.....	57	124
Æg.....	57	40
Sødmælk.....	15	25
Skummetm. og Kærnem..	25	66
Oksekød, Forkød.....	96	102
—, skært Kød.....	100	153
Kalvekød.....	85	117
Fersk Svinebov.....	÷ 25	÷ 8
Svine-Rygben.....	÷ 36	—
Mørbrad.....	38	—
Saltet Griseflæsk.....	÷ 12	17
Svinelever.....	÷ 18	—
Svinefedt.....	0	28
Spegepølse.....	45	58
Ferske Sild.....	83	117
Torsk.....	40	61
Rødspætter.....	32	41
Klipfisk.....	38	53
Spegesild.....	75	100
Kartofler.....	÷ 25	50
Køkkensalt.....	13	29
Soda.....	75	100
Brun Sæbe.....	23	29
Petroleum.....	0	13
Kul.....	38	68
Koks.....	45	101

En Sammenligning mellem Landdistrikternes Priser i April 1916 og de tilsvarende Priser i Provinsbyerne og Hovedstaden viser, at enkelte Varer som Smør, Æg og Mælk er en Del billigere paa Landet end i Byerne, og for de fleste Kolonialvarer og Kød synes Landdistrikternes Priser ligeledes at være lavere end Byernes Priser, men Forskellen er dog gennemgaaende kun ringe. Om der muligvis skulde ligge en Kvalitetsforskel til Grund for Prisforskellen for de sidstnævnte Varer, kan ikke afgøres. Enkelte Varer, f. Eks. Svedsker, Rosiner, Plantefedt og Sæbe synes endogsaa at være dyrere i Landdistrikterne end i Provinsbyerne. Det samme er Tilfældet for Koks, men dette skyldes Provinsbyernes Bestræbelser for at holde Koksprisen nede ved Salget fra de kommunale Gasværker. — Karakteristisk er det, at en Vare som Ost ikke er væsentlig billigere paa Landet end i Byerne.

Som Helhed kan det siges, at Landdistrikternes Prisniveau for Tiden kun ligger ganske lidt under Byernes. Da der paa Grundlag af tidligere prisstatistiske Undersøgelser (før 1915) var konstateret en noget større Forskel mellem Byernes og Landdistrikternes Priser, har den ekstraordinære Prisstigning under Krigsperioden altsaa bevirket, at Priserne i Landets forskellige Dele nærmer sig hinanden, med andre Ord, at Priserne for en Del Varer er steget forholdsvis stærkere i Landdistrikterne end i Byerne.

Støt vor Organisation i Ord og Gerning.



LOKOMOTIVFYRBØDER- KREDSSEN.

Medlemmernes Opmærksomhed henledes paa, at Kontingentforhøjelsen træder i Kraft, i Følge Generalforsamlingens Beslutning, fra og med 1ste Juli d. A.

Hg. i Juni 1916.

Alf. Olsen,
Kredskasserer.

JUBILÆUM.

Den 1ste Juli 1916 kan Lokomotivfører A. C. Schröder, Assens, fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand, idet Jubilaren blev ansat som Lokomotivfyrbøder den 1ste Juli 1891 i Langaa, blev senere forflyttet til Nyborg og forfremmedes den 1/6 1899 til Lokomotivfører i Assens, hvor han siden har været. Jubilaren har været et trofast Medlem af „D. L. F.“. Om den Agtelse han har erhvervet sig mellem sine Standsfæller og ligeledes paa den Strækning han har kørt i saa mange Aar, derom vil han nok modtage mange Beviser paa sin Jubilæumsdag.

Taksigelse.

Alle, der har ydet Bidrag til Børnene efter forulykede Depotarbejder C. Knudsen i Viborg, bedes modtage vor hjerteligste Tak. En særlig Tak til dem, der forestod Indsamlingen.

Viborg, den 28/6 1916.

Paa Børns og Familiens Vegne
A. Olsen.

Tak!

Min hjerteligste Tak bringes herved Maskinpersonalet i Aarhus for den store Deltagelse og Støtte, der er vist mig ved min kære Mand, Portør Iver Clausens Død og Begravelse.

Hans dybtbørgende Hustru
Metha Clausen.

FRA DET DAGLIGE LIV.

Hr. Redaktør!

Tillad mig et Par Ord i Anledning af stedfundne Besættelser af Rangerførerpladser.

Var det mon ikke paa Tiden at dette Spørgsmaal blev løst paa en for Personalet mere tilfredsstillende Maade? Der synes at gøre sig nogle mærkelige Regler gældende for disse Pladsers Besættelse. En Mand paa et lille Depot søger en Rangerførerplads, og han gør Regning paa at være en af de ælste Ansøgere; hvor stor bliver hans Skuffelse saa ikke, naar han i „D. L. T.“ ser, at han er forbigaaet af en yngre Kollega? Der kan jo være en Mand for mange paa et Depot, og tilfældigvis er der fra samme Depot en Ansøger; men derfor kunde den ældre Ansøger dog nok komme i Betragtning, selv om det skulde koste Staten et halv hundrede Kroner eller saa, saa smaa lig burde der dog ikke handles i Landets største Vognmandsforretning. Rangerførerpladserne, der særlig for Byernes Vedkommende, har en vis Selvstændighed, og samtidig maa betragtes som Tillidsposter; maa absolut forbeholdes de ældste af Lokomotivfyrb.

Der er jo Depoter, der bestaar udelukkende af eksaminerede Lokomotivfyrbødere. Er der en Ansøger fra et saadant Depot vil hans Ansøgning vanskeligt blive bevilget, selv om han har Ancienniteten; thi ved hans Forflyttelse skal der jo tvangsforflyttes en Mand, og Tvangsforflytterne skulde vi helst bort fra.

Forholdet burde være dette, at Depoterne kunne anvende ueksaminerede Lokomotivfyrbødere; selv om Tjenesten skulde lægges om. Kan Arbejdsmænd anvendes saa og sige daglig paa et Depot, maa Turene ogsaa kunde lægges saaledes, at Lokomotivfyrbødere uden Eksamen kan anvendes i større Udstrækning. — —

Apropos, Arbejdsmænd. Er det Tilfældet at disse skal have 30 Kr. i Ugeløn, naar de forretter Lokomotivfyrbødertjeneste?

Hefaistos.

Den ærede Indsenders Bemærkninger om Rangerførerpladsernes Besættelse er netop i disse Dage meget aktuel, og det er rigtigt, at man maa tilstræbe en Løsning af dette Spørgsmaal paa en saadan Maade, at det tilfredsstillende Personalet. Men Løsningen heraf er meget vanskelig, naar Tvangsforflytninger skal undgaaes, og det er vel alle enige om bør forhindres. Imidlertid er dette Spørgsmaal af Chefen forelagt Organisationen, for at denne kan tage Stilling til Sagen, og som Følge heraf vil der paa førstkommande Hovedbestyrelsesmøde blive truffet en Afgørelse, saaledes at ordnede Tilstande indføres paa dette Omraade. Den ærede Indsender bemærker, at disse Rangerførerpladser maa betragtes som Tillidsposter, og det er til en vis Grad sandt, eftersom de bør forbeholdes den ældste køreberettigede Lokomotivfyrb., der søger den, som gennem Aarene har vist sig at være paalidelig. Men det er jo saaledes, at en stor Mængde af Rangerførerpladserne slet ikke opslaaes ledige, men besættes med den ældste eksaminerede Lokomotivfyrbøder, der findes paa Depotet. Det er jo kun de ved de rene Rangerdepoter værende Rangerførerpladser der opslaaes ledige. Dette Forhold er imidlertid meget uheldigt, thi man kan nemt se saadanne Mærkeligheder, at der ved et Depot kører Lokomotivfyrbødere paa Strækningen som Lokfyrb. med 10 til 12 Aars Anciennitet, medens man paa andre Depoter knapt kan naa at faa Lokfyrb. eksaminerede efter 1 Aars Ansættelse, forinden de anvendes som Rangerførere i fast Tur. Saadanne Forhold er meningsløse, og man bør derfor stræbe hen til, at de ældste Lokomotivfyrbødere overtager Tjenesten paa Rangermaskinerne, indtil vi naar det eftertragtede Maal: Lokomotivførere paa alle Lokomotiver. Medens man havde Klasseystemet, ordnede Forholdet sig selv, idet den 2den Kl. Lokomotivfyrbøder, der stod for Tur til Forfremmelse til 1ste Kl., maatte tage den Plads, der var bleven ledig ved Forfremmelse af Rangerføreren til Fører. Saadan kan man imidlertid ikke faa klaret Sagen nu, men man maa hen til som Hr. „Hefaistos“ skriver, at den ældste Ansøger faar

Pladsen, saa maa man ordne Forholdet med den køredygtige Lokomotivfyrbøder paa samme Maade, ved at opslaa Pladsen vakant. Muligvis finder man en hel anden Ordning af Sagen, naar den nu kommer for. Vi synes, man maa stræbe hen mod, saalænge Lokomotivfyrbødernes gør Førertjeneste, at det er alle de ældste kvalificerede Lokomotivfyrbødere der forretter denne Tjeneste, og ikke som omtalt nogle Steder de alleryngste. Dette Spørgsmaals Rejsning er en Spore til, at Hovedbestyrelsen saasnart det gunstige Tidspunkt foreligger, fremmer Sagen om Forfremmelse til Lokomotivførere af alle Lokomotivfyrbødere, der udfører Førertjeneste.

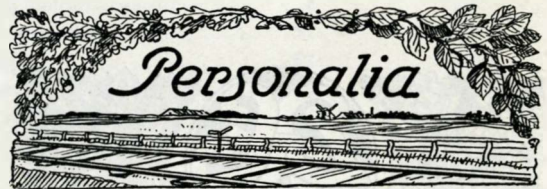
Til det sidste Spørgsmaal om Arbejdsmændenes Lønning som Lokomotivfyrbødere skal vi blot sige, at det er rigtigt, og at Sagen er Genstand for Overvejelse i Forretningsudvalget. *Red.*

TIL MEDLEMSLISTEN.

Overgaaet fra D. S. og M. F. er følgende Lokfyrb.-Aspiranter:

J. Knudsen. — K. A. Jensen. — J. Petersen. — N. M. Mortensen. — E. V. Nielsen og C. Poulsen. Alle til Østerbro Lokfyrb.-Afdeling.

J. A. Juul Tønnesen til Slagelse Lokfyrb.-Afdeling. V. G. Godtfredsen og V. G. Eriksen til Frederikshavns Lokfyrb.-Afd.



$\frac{1}{6}$ 16.

Forflyttede er:

Lokfyrb. F. J. Nielsen, Ringkøbing, til Odense
— P. B. Kirk, Struer, - Ringkøbing

$\frac{1}{7}$ 16.

**Forfremmet til Lokomotivførere er
Lokomotivfyrbødernes:**

S. P. S. Kjær, Aarhus H.,	i Aarhus H.
H. P. Hansen, Helsingør,	- Esbjerg
E. V. A. Nielsen, Skanderborg,	- Skanderborg
V. O. Hansen, Kh. G. 1,	- Kbhvn. G. 1
G. A. C. Müller, —	- —
L. K. Johansen, —	- —
S. O. Larsen, Helsingør,	- Gjedser
H. C. Larsen, Viborg,	- —
A. Bendixen, Esbjerg,	- Esbjerg
C. C. Nielsen, Kbhvn. G. 1	- Kbhvn. G. 1
C. P. Andersen, Næstved,	- Roskilde
J. H. Jensen, Kbhvn. G. 1,	- Kbhvn. G. 1

P. C. Jensen, Vejle H.,	i Gjedser
P. D. Gerdt, Aalborg,	- Fredericia
H. P. S. Lundby, Esbjerg,	- Esbjerg
J. A. Nielsen, Aalborg,	- Fredericia
K. C. Frederiksen, Odense,	- —
N. P. Pedersen, Masnedsund,	- Kbhvn. P. 1
H. P. Johansen, Holstebro,	- Korsør
R. Bille, Silkeborg,	- —
G. Ankerstjerne, Aarhus H.,	- Aarhus H.
C. A. E. Larsen, Odense,	- Roskilde
D. F. C. Mollerup, Aarhus H.,	- Fredericia
H. E. Bech, Langaa 3,	- Struer
L. K. Pedersen, Aarhus H.,	- Glyngøre

**Forfremmet til Lokomotivfyrbødere er
Haandværkerne:**

N. K. K. Andersen, Vk. Ar.,	i Viborg
J. P. Nielsen, Vk. Kh.,	- Kbhvn. G. 1
E. A. Møbjus, Vk. Ar.,	- Aalborg
H. J. A. Jensen, Vk. Ar.,	- Esbjerg
C. C. V. Nielsen, Vk. Ar.,	- Skanderborg
A. H. Alberg, Slagelse,	- Korsør
V. V. Eriksen, Frederikshavn,	- Struer
J. A. Jensen, Kbhvn. G. 1,	- Gjedser
H. L. M. Lytzen, Frederikshavn,	- Langaa 3
J. B. Thomsen, Kbhvn. G. 1	- Kbhvn. G. 1
N. V. E. Jensen, — —	- Viborg
S. P. Sørensen, Vk. Ar.,	- Esbjerg
P. O. J. Nielsen, —	- Struer
J. E. Petersen, —	- Struer

**Ansæt som Lokomotivfyrbødere er
Ekstraandværkerne:**

A. K. Nørvig, Struer,	i Aalborg
A. C. Jensen, Vk. Kh.,	- Kbhvn. G. 1
O. Spurlin, Slagelse,	- Slagelse
V. Nielsen, —	- Esbjerg
V. C. Schlosser, Esbjerg,	- Esbjerg
C. F. Therkildsen, Kbhvn. G. 1,	- Skanderborg
C. R. Jørgensen, Vk. Ng.,	- Skanderborg
C. J. L. Larsen, Kbhvn. G. 1,	- Kbhvn. G. 1
C. J. Christiansen, Kbhvn. G. 1,	- Holstebro

**Forflyttede er:
Lokomotivførerne:**

J. P. Pedersen, Kbhvn. P. 1,	til Kbhvn. G. 5
J. F. Schnack, Aalborg,	- Struer
O. Ankerstjerne, Struer,	- Aarhus H.
V. C. Jensen, Gjedser,	- Aalborg
L. J. Jagd, Struer,	- Aarhus H.
N. L. Jensen, Fredericia,	- Aarhus H.
N. A. B. Løgstrup, Gjedser,	- Viborg
A. K. Knudsen, Gjedser,	- Nyborg
N. C. Kirstein, Korsør,	- Nyborg
O. C. Olsen, Kbhvn. G. 1.	- Helsingør
H. Johansen, Glyngøre	- Nyborg

Lokomotivfyrbødere:

H. V. Jepsen, Fredericia,	til Odense
N. J. P. N. Kvist, Skanderborg,	- Vejle
E. P. Eshøj, Esbjerg,	- Aarhus
K. K. Klausen, Esbjerg,	- Odense
C. L. Christensen, Struer,	- Fredericia
P. C. Petersen, Struer,	- Aarhus H.
P. H. T. Pedersen, Slagelse,	- Masnedsund
N. R. M. Nielsen, Struer,	- Aarhus H.
H. V. Nielsen, Korsør,	- Helsingør
H. A. Henriksen, Viborg,	- Helsingør
A. C. Bonnde, Gjedser,	Aarhus H.
Th. Nørgaard, Langaa 3,	- Langaa 4
A. Givskov " 4,	" 3
C. V. C. R. Laursen, Aarhus H.	- Viborg
S. Birkelund, Viborg,	- Aarhus H.
M. F. Andersen, Kbhvn. H. 1.	- Kbhvn. G. 1.

Afskediget er:

Lokfyrb. J. E. Enevoldsen, Esbjerg, med Udgangen af September Maaned d. A.

Død.

Lokfører P. L. F. Nielsen, Skanderborg, d. 21/6 16.
— A. W. Bonnde, Aarhus H., d. 21/6 16.

Generaldirektoratet har overfor Lokfører *H. L. E. Ohtsen*, Aalborg, udtalt sin Paaskønnelse for udvist god Agtpaagivenhed og betænksom og forsigtig Kørsel ved Særtog 6903's Indkørsel paa Sindal Station d. 25. Januar d. A.



HAFNIA

Samlet Forsikringsbestand
over 257 Mill. Kr.
Samlede Garantimidler
over 71 Mill. Kr.

TI



er Urte- og Blomsterfrø,
Løg og Knoldvækster, Havebrugsredskaber,
Planteskoleartikler fra

M. JØRGENSEN'S Frøhandel & Planteskole,
Grejsdalen, Vejle, Grundlagt 1884, Telf. 731-822-887,
anerkendt som en altid **Ima Kvalitet.**

Ordresamlere antages mod stor Provision.

— Store illustrerede Kataloger gratis og franko. - 1) Frø-, Løg- og Knoldvækster.
2) Hollandske Blomsterløg. 3) Planteskoleartikler. 4) Havebrugsredskaber.



Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

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

Carlsberg Skattefri

Lys og mørk. Sundeste Afholdsøl.

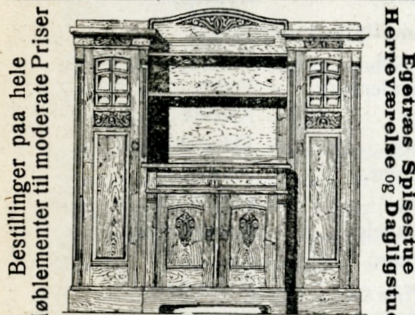


Telf. 1899.

Telf. 1899.

Vil De holde her!

for vi skal op i Café **København**s hyggelige Lokaler **Vesterbrogade 13**, hvor man spiser og drikker godt til rimelige Priser. Stort Bladhold. --- 2 nye 1ste Kl.s Billards. **Kolling Møller.**



Bestillinger paa hele Møblementet til moderate Priser

Egetræs Spisesætte Herreværelse og Dagligstue.

C. KNUDSEN
FREDERIKSBORGGADE 50
TELF. CENTRAL 10256

Højt Laan gives paa alle gode Panter
Kingosgade 1.

Man bør lade sig livsforsikre i
„Danmark“

Jacob B. Krøll
Klareboderne 10. Tlf. 817 og 8231
LAX i alle Kvaliteter, røg, Aal, Okse-
tunge. Lammelaar, Oksefilet.

HUSK
H. C. KALLERUP
UHRMAGER
42 DYBBØLSGADE 42

O. GREGERSENS
BLOMSTERFORRETNING
BLAAGAARDSDGADE 25

Telefon Nora 1979.
Leverandør til Jernbanen i 25 Aar. x

Fedevare forretningen
1, P. Knudsensgade 1,
anbefaler sig med

1. Kl. Varer
Ærb. JUL. CHRISTENSEN.

Mejeriet „Cooperative“
25, P. Knudsensgade 25.
Smør — Æg — Margarine
1ste Kl.s Brødudsalg.
Ærbødigt A. OVERGAARD

Statsbanepersonalets
Brandforsikrings Forening

Ekspeditionskontor:

Vesterbrogade 26
Telefon Nr. 6626.

Foreningen er oprettet 1891, har c. 7000 Medl., ejer c. 37000 Kr. og har i Understøttelser uddelt c. 36000 Kr. Kulant Erstatning.

Lav Præmie. Indmeldelser og Oplysninger:
pr. Brev eller gennem Tillidsmændene, der for København er:
Hr. Fuldmægtig Pøckel, Hr. Rangermester A. C. Lemming, Hr. Overbanemester Falkenberg og Hr. Lokomotivformand Clausen, Maskinarbejder Kirketerp, ligesom Hr. Fuldmægtig B. Bertelsen, Revisionen, giver Oplysninger om alle Foreningen vedrørende Forhold.

Naar d'Hrr. skal bruge en fiks og god
Klædning eller **Paletot**
saa **HUSK**
Skrædermester L. P. Johansen,
Østerbrogade 41 1. Tlf. Øbro 710 y.

Haslund & Larsen. Vinhandlere
Nørrevoldgade 27.
Prima vellagr. Vine og Spirituosa.

Vesterbros Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,
bør være Deres **FODTØJ**
Leverandør i
Forretningen grundlagt 1879.

V. Holst, Tandlæge,
Istedgade 86, 2. Tlf. V. 4233
Træffes Kl. 9—3 og 7—9.
Søndag Kl. 11—1.

Chr. W. Nielsen,
Istedgade 122, Telf. Vester 4296
Cigar-, Vin- og Papirhandel
Fører alle kendte Mærker af Cigarer fra
HORWITZ & KATTENTID,
P. WULFF og C. W. KEIL.

Johannes Nielsen

Sdr. Boulevard 59,
fører altid det bedste i
Trikotage- og
Manufaktur.
Autoriseret Leverandør til Varelotteriet.
Telefon Vester 1175 v.



!!! BONUS !!!

Vi giver dobbelt saa meget Bonus som „Brugsen“. Hent gratis en Bonusbog! **Kaffehandelen, Dannebrogsg. 34** „Bien“, Blaagaardsgade 15. x

HØJESTE LAAN
paa Klasse- og Koloniallodder.
Gevinster udbetales billigst.
R. Jensen, Nansengade 32.
Telefon 3279.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion og Ekspedition: Vesterbrogade 98 a 2. 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 22 2, Telefon Vester 4011.
For Provinzen: L. Rasmussen, Islands Brygge 11, Kjøbenhavn B. Telefon 12.061