

20. Aarg. Nr. 13.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. Juli 1920.

## DET NY TOGREGLEMENT.

Foredrag af Distriktchef C. C. Wiisenbach.

Naar jeg har kaldt mit Foredrag: Det nye Togreglement, saa skal denne Benævnelse naturligvis ikke opfattes bogstavelig. Jeg har kun dermed villet tilkendegive, at der her for første Gang kommer til at foreligge andet og mere end et Optryk af Togreglementet. Der er denne Gang sket en delvis Fornyelse, en Modernisering, om De vil, baade i Form og Indhold af de gamle Bestemmelser, som hidtil har været de gældende.

Min Hensigt med Foredraget er ganske simpelt den at yde dem, der senere ved Selvstudium skal gøre sig fortrolig med de nye Bestemmelser, en Haandsrækning, ved at gennemgaa det nye Reglement, Afsnit for Afsnit, gøre opmærksom paa, hvor der vil ske væsentlige Forandringer, og saa vidt det er mig muligt, angive Aarsagen dertil.

Det var oprindelig Meningen, at Foredraget først skulde være holdt, efter at det nye Togreglement var udkommet og fordelt til Personalet, og Personalet derfor havde noget Kendskab til de nye Bestemmelser. Denne Plan maatte imidlertid opgives, da det trak ud med Togreglementets Udgivelse, og Jernbaneforeningen gerne vilde have Foredraget afholdt i Marts Maaned. Det bliver derfor

i højere Grad end ellers nødvendigt at nævne Indholdet af de nye Bestemmelser.

Det vil vist ikke være af Vejen, forinden vi gaar over til at fordybe os i de nye Regler, at give et kort Rids af Togreglementets og dets Kodifikationers Historie. De første Sikkerhedsbestemmelser for de jydsk-fynske Baner findes i et saakaldet Tjenestereglement, der er fra 1862. Det er et lille tyndt Hæfte, der er delt i forskellige Afdelinger, og hvor 3 Sider udgør et Slags Signalreglement, medens der ellers er en Afdeling for hver Kategori af Tjenestemænd, indeholdende en Instruks for deres Tjenesteudførelse.

Disse faa Bestemmelser har man efterhaanden maattet supplere med skriftlige og trykte Ordre. Som Aarene gik og de supplerende Bestemmelser voksede i Antal, har man følt Trang til at have Sikkerhedsbestemmelserne samlede paa et Sted i Stedet for at have dem spredt i de forskellige Tjenestemænds Instrukser, og saa har vi den første Kodifikation.

Der udkom derfor „Bestemmelser angaaende Sikkerhedstjenesten“, som bestod af et Signalreglement og et Reglement om Togenes Gang, som det den Gang hed. De traadte begge i Kraft i Jylland—Fyn den 15. December 1876; det er altsaa nu over 43 Aar siden.

Reglementet om Togenes Gang var, efter



hvad jeg har kunnet faa oplyst, Resultatet af en Kommissions Arbejde. Formand for denne var Direktør Niels Holst. Kommissionen skal have søgt Oplysning i Sverige og i nogle tyske Stater uden dog at have faaet noget nævneværdigt, som man mente at kunne bruge. Man bearbejdede saa det Materiale, man havde, og tilføjede, hvad Erfaringen havde nødvendiggjort. Reglementet synes saaledes nærmest at være, hvad vi kalder: Dansk Arbejde, og har ogsaa det til fælles med dansk Arbejde at være godt Arbejde. Bestemmelserne genfinder vi omtrent ordret i det nugældende Togreglement.

Paa sjællandske Baner var man fra først af gaaet frem paa en noget lignende Maade. Man naaede dog ikke der at faa Bestemmelserne om Togenes Gang samlede i et Reglement for sig. De fandtes spredte i flere Aargange af trykte Ordre, og de var meget afvigende fra de jyske. Man var ikke paa Sjælland saa stærk i at systematisere som i Jylland.

Efter Sammenslutningen af sjællandske og jyske Statsbaner blev det jyske Togreglement i 1887 gjort gældende for hele Statsbaneområdet. Dele af det havde forinden været sat i Kraft, optaget i særlige Ordre og tillæmpede noget efter sjællandske Forhold.

Dette Reglement blev senere optrykt i 1893, 1899 og i 1900, vel sagtens hovedsageligt fordi Oplaget var opbrugt. I Optrykkene optog man de i Mellemtiden foretagne Rettelser og Tilføjelser til Reglementet, og de blev efterhaanden mange. Der har herhjemme maaske været for stor Villighed til, hver Gang man stod overfor et eller andet Tilfælde, som ikke var forudset i Togreglementet, og som maaske netop fremkom, fordi de givne Bestemmelser ikke nøje var overholdte, eller fordi der ligefrem var begaaet en Fejl, da for at udelukke Gentagelse af det indtrufne Tilfælde at affatte en Tilføjelse, som saa maatte indflettes i Reglementet paa det Sted, hvor den mest passende kunde faa Plads.

Naar man gør det tilstrækkelig længe, bliver saadan et Reglement meget uensartet

i sin Bygning. Det var antagelig ogsaa en af Grundene til, at man tilsidst bestemte sig til at skride til en gennemgribende Kodifikation og Bearbejdelse af Reglementets Bestemmelser, der jo desuden paa mange Punkter bar Vidnesbyrd om deres Alder og Uoverensstemmelse med de nu herskende Forhold.

Det første trykte Udkast til en Kodifikation er af Juli 1910, det andet, stærkt ændrede Udkast kom 2 Aar senere, i November 1912, det tredje i Maj 1913, det fjerde og sidste kom efter en Pause paa 4 Aar — Krigen faldt jo i de Aar — det var dateret Juni 1917. Det kommende Togreglement er af 1920, men det kan endnu ikke siges, naar det skal træde i Kraft. Det er Mening, at det skal ske 3 Uger efter at det er kommet Personalet i Hænde.

I hvert Fald de tre af de Udkast, jeg før nævnte, har været udsendte til Kredse, Distrikter og Sektioner til Erklæring, og derigennem er ogsaa en Del andre Tjenestesteders Udtalelser om dem indhentede. Foruden de mange, som saaledes indirekte ved deres afgivne Erklæringer har medvirket ved Kodifikationen af Togreglementet, har Trafikdirektøren og i Tidens Løb efterhaanden Foredragsholderen i Aften, Kontorchef Zachariae, Trafikinspektør Harboe og maaske flere været direkte beskæftiget med Bearbejdelsen.

Det nye Reglement hedder nu kort og godt: Togreglement af 1920. Den ældre Betegnelse — Reglement for Togenes Gang — er naturligvis en mere betegnende Titel, men den kan kun skrives, ikke bruges i den daglige Tjeneste. Personalet sagde derfor altid: Togreglementet, og det er nu Reglementets officielle Navn.

Stoffet er omordnet, saaledes at Reglementets Bestemmelser falder i 3 Hovedafsnit, nemlig:

1. Almindelige Regler.
2. Særlige Regler for visse Tog og
3. Driftsuregelmæssigheder.

(Fortsættes.)



NOGLE BETRAGTNINGER  
VEDRØRENDE  
EFTERSYN AF LOKOMOTIVET.

Af B. Suaning.

(Fortsat).

**Gliderbevægelsen og Styringsdelene.**

I den Del af Maskineriet, som henhører til Gliderbevægelsen, genfinder man de samme Hovedelementer som i det til Stempelbevægelsen hørende Maskineri, saaledes at de to Systemer til en vis Grad svarer til hinanden Del for Del, nemlig Gliderstokken til Stempelstangen, Gliderkrydset til Stempelstangskrydshovedet, og Ekscentrikstangen i Forbindelse med Kvadranten og Glidertrækstangen til Drivstangen, dog med den Forskel, at Kræfterne i de to Systemer ved Kørsel under Damp overføres i modsatte Retninger, ved Gliderbevægelsen i Retning fra Drivakslen til Glideren og ved Stempelbevægelsen i Retning fra Stemplet til Drivakslen.

Imidlertid er saavel de virkende Kræfter som de forekommende Vandringer i Gliderbevægelsen betydeligt mindre end de tilsvarende i Stempelbevægelsen, hvorfor der paa de Steder i Styringsdelene, hvor Bevægelsen er omdrejende eller vuggende, ikke er anbragt løse Lagere, indrettet til Optagelse af Slidet ved Efterspænding, men kun forefindes faste hærdede Smedejerns Bøsninger.

En Undtagelse herfra danner alene den mod Drivakslen vendte Ende af Ekscentrikstangen, hvad enten denne er udført med en Ekscentrikbøjle eller er forsynet med et Hoved af samme Konstruktion som paa Driv- og Kobbeltstængerne.

Eftersynet af Styringsdelene bør i første Række omfatte Gliderkrydset, som ved Statsbanernes Lokomotiver forekommer i forskellige Former lige fra det ganske enkelte Gliderkryds, som ikke har noget selvstændigt Styr uden for Gliderkassen for den retlinede Bevægelse (Litra K), til de kraftigt konstruerede Krydshoveder med indlagte Bronzesko, som styres af en svær Lineal paa samme Maade som Stempelstangskrydshovederne (Litra D og P).

Ved den i Fig. 12 viste Konstruktion af Forbindelsen mellem Gliderstokken og Gliderkrydset overføres den bevægende Kraft i Retning af Pilen A fra Krydset til Gliderstokken gennem Møttriken A, og Kilen skal altsaa kun overføre Kraften under Bevægelsen i Retning af Pilen B, forudsat at Forbindelsen er rigtigt udført.

Af samme Grunde som anført ved Om- talen af Forbindelsen mellem Krydshoved og Stempelstang er det af største Betydning, at saavel Møttriken A som Kilen altid er absolut faste. Hvis Møttriken løsner sig, vil Kilen være udsat for at tabes eller at knække, og sker dette, vil bl. a. Gliderens lov- bundne Bevægelse blive forstyrret, saaledes at der kan aabnes og lukkes for Dampkanalerne paa urette Tidspunkter, hvilket kan medføre voldsomme Slag i Cylinderen.

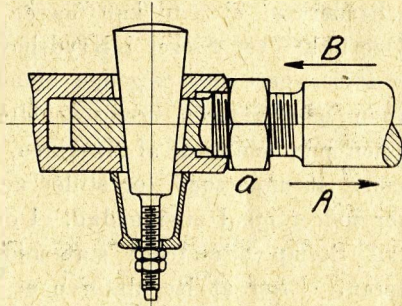


Fig. 12.

Da Bolte i Styringsdelene undertiden kan løsne sig eller endog tabes, hvorved Styringen alt efter de nærmere Omstændigheder bliver ubrugelig eller ikke kan skiftes, bør man altid ved Eftersynet af Maskinen lade Øjet gennemløbe alle Styringsdelene fra Førerhus til Gliderkasse og forvisse sig om, at alle Splitter er til Stede, samt prøve, om alle Møttriker er faste, saavel i Forbindelserne mellem Delene indbyrdes som i de forskellige Samlinger indenfor de enkelte Elementer.

Enkelte Styringsbolte er anbragt saaledes, at den tilhørende Split sidder i den Ende af Bolten, som vender ind imod Maskinens Midte, saaledes at man kan være tilbøjelig til at glemme at efterse, om Splitten er til Stede. Dette gælder navnlig de Bolte, som



f. Eks. paa A-, F- og K-Maskinerne fastgør Hængeskinne for Kvadranterne til Armene paa Styringsakslen.

Der kan her være Anledning til at fremhæve Nødvendigheden af, at Smørehullerne for de bevægelige Led i Styringsdelene holdes rene og vel forsynede med Olie, idet man har Eksempler paa, at Bolte i Styringsdelene paa Grund af manglende Smørelse har ædt sig fast i Bøsningerne og har revet i disse, endda saaledes at Boltene er bleven blaat anløbne eller er knækkede.

Ekscentrikbøjlernes Foringer, som er af Støbejern og slider paa samme Materiale i Ekscentrikskiverne, vil, naar den fornødne Olie mangler, være særlig tilbøjelige til at rive i Skiverne. hvorfor man ved Eftersynet bør have Opmærksomheden henveendt paa de paagældende Smørekoppers Tilstand.

Med Hensyn til Slidet paa Lokomotivets Gangtøj bemærkes, at man kan faa et godt samlet Overblik over Sløret i Krydshovedet og Drivstangslagerne paa følgende Maade:

Maskinen og Tenderen bremses, efter at Krumtappen paa den Side af Maskinen, som man ønsker at undersøge, er stillet nogen lunde nær lodret opad eller nedad. I denne Stilling vil Stemplet omtrent staa midtvejs i Cylinderen. Efter at Regulatoren er aabnet lidt, bevæges Styringen nogle Gange fra den ene Yderstilling til den anden, hvorved Glideren afvekslende vil give Damp til Forenden og Bagenden af Cylinderen, samtidig med at Bagenden henholdsvis Forenden sættes i Forbindelse med Udgangskanalen.

Naar Styringen er lagt fremad, vil Damptrykket paa Stemplet presse Krydshovedet mod den øverste Lineal eller, hvis der kun findes een Lineal, mod dennes Underside, og naar Styringen derefter lægges tilbage, vil Trykket i Cylinderen optræde paa Stempels anden Side og presse Krydshovedet mod den underste Lineal, henholdsvis mod den enkelte Lineals Overside.

Naar Krydshovedet paa denne Maade afvekslende trykkes opad og nedad, vil Sløret mellem Linealer og Krydshovedslæder give sig tydeligt til Kende. Samtidig vil Sløret i Lageret omkring Krydshovedbolten samt i

Drivstangslageret kunne iagttages, hvergang Styringen skiftes, og Kræfterne i Stempelstang, Krydshoved og Drivstang skifter Retning.

Denne Fremgangsmaade, som kræver en Samvirken af to Mand, og som maa udføres med ganske særlig Forsigtighed, har nærmest instruktiv Interesse og anvendes ikke i Praksis, navnlig ikke da den samme Undersøgelse kan foretages mindre omstændeligt uden Damp i Cylinderen ved skiftevis at trykke Krydshovedet opad og nedad, henholdsvis fremad og bagud ved Hjælp af en Pinckestang, men ved denne Fremgangsmaade vil Sløret fremtræde nok saa tydeligt, naar Krumtappen staa vandret.

Sløret mellem Krydshovedslæder og Linealer kan forøvrigt simplest undersøges, ved at man fører et Knivsblad eller en tynd Blikstrimmel ind imellem Slæde og Lineal.

(Fortsættes.)



#### TIL LÆSERNE OG ANNONCØRERNE.

Den store Uregelmæssighed i Udsendelsen af Bladets sidste Numre skyldes udelukkende det Trykkeri, der hidtil har trykt Bladet.

Med dette Nummer har vi skiftet Bogtrykker, og vi haaber, at det skal lykkes at komme i rette Gænge med det Nr. af Bladet, som skal udgaa i Begyndelsen af August Maaned.

Vi beder vore Læsere om Overbærenhed fordi Bladet ikke indeholder ret meget Tekst, ligesom vi beder vore Annoncører om Undskyldning for Uregelmæssigheden i Udsendelsen.



Nr. 14 vil antagelig udkomme omkring den 24. ds. og Nr. 15. omkring den 4. August hvorefter Bladet regelmæssig vil udgaa henholdsvis 2' og 16' i Maanedens.

Red.

### TIL AFDELINGSBESTYRELSENE.

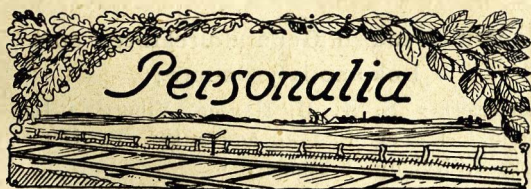
Henvendelser angaaende Optagelse af nye Medlemmer skal fremtidig rettes til For- eningens Kontor, Vødrøffvej 3 C. Kjøbenhavn V., og ikke som hidtil til Kredskassereren.

### SYGEKASSEN.

Det meddeles at Jernbanelæge, Dr. med. H. P. T. Ørum er bortrejst fra 1 C I og 1 D II Sygedistrikter fra  $15/7-16/8$  20, og at hans Praksis som Jernbanelæge i dette Tidsrum besør- ges af Overlæge C. Biering, der træffes paa Jernbanelægens Bopæl Hverdage Kl.  $1\frac{1}{2}-2\frac{1}{2}$ . Telf. Nora 3875. Udenfor denne Tid Telf. Øbro 2349 y (Ribegade 18,<sup>1</sup>).

Det meddeles at Jernbanelæge Petri er bort- rejst fra 1 C I Sygedistrikt til ca. 1. Septem- ber 1920, og at hans Praksis som Jernban- læge i dette Tidsrum besørger af Dr. Vedel, Classens- gade 34,<sup>3</sup> tv. Hverdage 12—1.

Jernbanelæge A. G. Lauritzens Praksis som Jernbanelæge i 1 A I Sygedistrikt besørger under hans Bortrejse fra den 4. Juli 1920 i ca. 6 Uger af Læge Søgaaard, der træffes paa Jernbanelægens Bopæl, Vesterbrogade 82, til den sædvanlige Konsultationstid og paa Central- værkstedet, København, Mandag og Torsdag 7—8.



### Forflyttede efter Ansøgning.

Fra  $1/7$  20: Lokomotivfører C. J. Ramkilde, Langaa, til Aarhus H.  
Under  $17/6$  20: Lokomotivfyrbøder O. S. Fisker, Kbhavns Hovedbgd, til Kbhavns Godsbgd, og Lokomotivfyrbøder A. G. Olsen, Kbhavns Godsbgd, til Kbhavns Hovedbgd.

### Afskediget:

Lokomotivfører J. F. K. Henningsen, Kbhavns Godsbanegaard, af Min. f. o. Arb. e. Ans. paa Gr. af Svagelighed m. Pens. med Udgan- gen af Juni Md. d. A.

### Ændret Stationering:

Lokomotivfyrbøder A. C. Kjølhede, Kbhavns Godsbgd, der fra  $1/6$  20 er udnævnt til Lo- komotivfører, vil i sidstnævnte Stilling have at gøre Tjeneste i Vamdrup i Stedet for som tidligere bestemt i Masnedsund.

Konstitutioner, Udnævnelser og Forflyttelser i Anledning af Sønder- jyllands Inddragelse under Dan- mark, alt fra den 14 Juni d. A. at regne.

Konstitueret af Min. f. o. Arb. som Loko- motivmester I.

Lokomotivmester II. J. P. Schollert, Nyborg, i Vamdrup.

Konstitueret af Min. f. o. Arb. som Loko- motivmester II.

Haandværker C. V. Sørensen, Centralværkstedet, Aarhus, i Tønder.

### Forflyttede Lokomotivførere:

Efternævnte Lokomotivførere er i Anledning af Nordslesvigs Genforening med Danmark fra den 14. Juni d. A. at regne forflyttede saa- ledes:

P. F. Knudsen, Nyborg—Sønderborg. — T. Larsen, Esbjerg—Sønderborg. — P. H. Ole- sen, Struer—Sønderborg. — V. P. Hansen, Gjedser—Sønderborg. — J. A. Jensen, Hor- sens (Depotforstander)—Sønderborg. — O. A. J. Højer, Randers—Sønderborg. — H. L. E. Ohlsen, Aalborg—Sønderborg. — L. K. Johansen, Københavns Godsbane—Skelde. — H. P. C. Staber, Holstebro—Skelde. — P. Jensen, Gjedser—Aabenraa. — O. C. T. Jensen, Københavns Godsbane—Haders- lev. — C. S. Eriksen, Fredericia—Haders- lev. — C. A. Lorenzen, Korsør—Haderslev. — W. M. N. Clausen, Ribe—Tønder. — S. P. Sørensen, Esbjerg—Tønder. — R. C. Vilmar, Gjedser—Tønder. — S. P. Ras-



mussen, Gjedser—Tønder. — H. Nielsen, Gjedser—Tønder. — J. E. Elmue, Gjedser—Tønder. — K. P. Kristiansen, Nyborg—Tønder. — P. J. Ley, Gjedser—Tønder. — V. V. C. Hested, Vedde—Løgumkloster. — A. R. Laursen, Roskilde—Vamdrup. — M. E. K. Johansen, Korsør—Vamdrup. — P. S. Stoltzner, Gjedser—Lunderskov. — A. K. Jensen, Gjedser—Vamdrup. — K. C. Frederiksen, Fredericia—Lunderskov. — H. P. C. Jensen, Fredericia—Lunderskov og J. R. Larsen, Københavns Godsbanegaard—Vamdrup.

#### Konstituerede af Min. f. o. Arb. som Lokomotivførere:

Ministeriet for offentlige Arbejder har konstitueret efternævnte Lokomotivfyrbødere som Lokomotivførere ved Statsbanerne fra den 14. Juni d. A. at regne med Station som ud for hver enkelt anført, nemlig:

P. C. C. L. Olsen, Assens—Tinglev. — A. Andersen, Struer—Tønder. — C. F. B. Pedersen, Langaa—Vamdrup. — J. M. Jensen, Aarhus Ø—Tønder. — P. C. Pedersen, Vejle H. (Rangerfører) —Tønder. — A. M. R. Bech, Aarhus H.—Tønder. — A. Jensen, Aarhus H.—Tinglev. — R. A. Nielsen, Nyborg—Tinglev. — N. J. P. N. Kvist, Vejle H. (Rangerfører) — Løgumkloster. — N. S. Christensen, Aarhus H.—Tønder. — A. C. J. Nielsen, Aarhus H.—Lunderskov. — M. J. Voldum, Struer—Vamdrup. — J. C. Jensen, Aarhus Ø—Vamdrup. — J. H. Vrigsted, Varde (Rangerfører) — Vamdrup. — A. C. M. N. Nielsen, Randers—Vamdrup. — C. A. Christensen, Langaa—Lunderskov. — A. V. F. Raabæk, Hølbæk (Rangerfører) —Lunderskov. — L. P. Bramsen, Vamdrup—Vamdrup. — C. B. Wass, Københavns Godsbanegaard—Vamdrup. — H. Bagger, Silkeborg, (Rangerfører) —Vamdrup og L. P. C. Gellert, Kolding (Rangerfører) —Lunderskov.

#### Forflyttede Lokomotivfyrbødere (med Tjeneste som Rangerførere):

Efternævnte Lokomotivfyrbødere er fra den 14. Juni d. A. at regne forflyttede saaledes:

H. J. Fournaise, Vamdrup—Sønderborg. —

A. M. J. Boldreel, Horsens (Rangerfører) —Sønderborg. — J. E. Larsen, Horsens (Rangerfører) —Aabenraa. — H. J. Høi, Holstebro—Aabenraa. — C. O. Rasmussen, Assens—Tinglev. — J. M. Nejland, Vamdrup—Vojens. — P. H. Petersen, Vamdrup—Tinglev. — A. H. Hermansen, Nyborg—Vojens. — E. J. H. Olsen, Nyborg—Tinglev. — P. A. Rasmussen, Nyborg—Tinglev og C. F. Therkildsen, Fredericia—Lunderskov alle med Tjeneste som Rangerførere.

#### Øvrige forflyttede Lokomotivfyrbødere:

Nedennævnte Lokomotivfyrbødere er fra den 14. d. M. at regne forflyttede saaledes:

M. Jacobsen, Viborg—Haderslev. — A. A. Schrøder, Slagelse—Sønderborg. — R. P. F. Olsen, Thisted—Aabenraa. — A. C. Oest-Jacobsen, Korsør—Sønderborg. — C. M. Thomasen, Gjedser—Tønder. — P. K. Storm, Esbjerg—Sønderborg. — J. P. O. Jørgensen, Nyborg—Tinglev. — J. M. Andersen, Ringkøbing—Aabenraa. — E. B. Thomsen, Esbjerg—Sønderborg. — C. A. G. Jensen, Korsør—Skelde. — A. E. Martinsen, Korsør—Sønderborg. — O. P. Jensen, Slagelse—Tinglev. — J. A. Nielsen, Fredericia—Tønder. — K. L. Eriksen, Masnedsund—Tønder. — J. A. J. Juultoft, Aarhus H.—Tønder. — F. C. Rosenberg, Thisted—Tønder. — N. C. Christensen, Holstebro—Tønder. — R. Jensen, Thisted—Tønder. — H. P. Larsen, Østerbro—Løgumkloster, — A. Henriksen, Gjedser—Tønder. — L. J. Mortensen, Gjedser—Tønder. — H. P. O. Hansen, Gjedser—Tønder. — J. C. Roed, Brande—Tønder. — R. A. Møller, Slagelse—Vamdrup. — C. Nielsen, Orehoved—Tønder. — S. M. Rasmussen, Gjedser—Vamdrup. — R. B. Marcussen, Gjedser—Tønder. — A. M. Jørgensen, Brande—Tønder, og K. G. Madsen, Københavns Godsbanegaard—Sønderborg.

#### Konstituerede af Generaldirektøren som Lokomotivfyrbødere:

Haandværker S. K. M. Hansen, Viborg, i Løgumkloster og Ekstrahaandværker M. Damsgaard, Nyborg, i Tønder.

#### Announce-Expedition:

Vodroffvej Nr. 3 B, København V, Tlf. Vester 8113 eller

K. Johansen, Sommerstedgade 22<sup>3</sup>, København B. Telefon: Vester 4011.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrøgade 98 a<sup>2</sup>, København B. Tlf. Vester 2895 v. eller Vester 8113.

Abonnementspris: 5 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.



Nærværende Nummer er afleveret paa Avisposten  
den 17. Juli.



## LÆDERVARER

Haandtasker. Dokumentmapper. Dametasker.  
Portemonnaier samt alle Slags Rejseartikler til en gros Prise.

**H. A. Lassen's** Lædervarefabrik  
Skindergade 8 (ved Købmagergade)

Telefon Byen 608 y  
NB. Statsbanefunktionærer faar ekstra 5 pCt. paa de billige Priser. NB.

Stort Udvalg i

## Smede- og Maskinværktøj.

Udsalg af: Tekno Værkets anerkendte Fabrikat.

**L. ULRICH, SLAGELSE**

**L. JENSEN**

Største Udvalg i  
Cigarer og Tobakker

**LØVEGADE 27**

Tif. 243

Tif. 243

**SLAGELSE**

**Ure, Brillor**

og Pincenetz bedst og billigst  
Reparationer udføres

**M. Christophersen,**

Fisketorvet.

**A/S SLAGELSE OG**

**KORSØR**

**DAMPMØLLER**

Husholdningsmel

„BLANCA“

Husk Koloniallageret

Telefon V. 1827 y 2 Søndergade 2 Telefon V. 1827 y

**Billigste Priser.**



Telefon C. 3033 **S. P. JENSEN** Telefon C. 3033

**RANTZAUSGADE 40. Kbhvn. N.**

**Alle Slags Jern og Metaller**  
købes til højeste Pris.

Støt vore Annøncører

# FORENINGSFANER & BANNERE

saavel haand- som maskinbroderede leveres til alle Priser

**Hurtigt, solidt og smukt Arbejde**

Tilbud, Overslag og Skitser gratis

👉 **Forlang Katalog** 👈

(Leverandør til Dansk Lokomotivmandsforening, Fredericia)

**DANSK BRODERI FABRIK**

forh. C. Petersen Rask

**RANDERS**

Telefoner: 209 Kontoret 2498 Fabriken

283 Lageret 2499 Aage Hansen (Privat)



