

20. Aarg. Nr. 7.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. April 1920.

Forhandlingsretten.

Saa langt tilbage som i Maj 1910 fastsattes der Regler for Forhandling mellem Administrationerne og Organisationerne ved Civilstatene. Denne Ret er i Henhold til Tjenestemandsløven udvidet til at omfatte ogsaa andre Tjenestemandorganisationer, der henhører under andre Statsinstitutioner.

I Kommissionsbetænkningen Side 5 er optaget de Lovparagrafer, som omfatter dette Spørgsmaal, og paa Side 205 er Motivering for Forslaget optrykt.

Denne Motivering, som vi i øvrigt ikke her skal komme nærmere ind paa, er ganske udtømmende og fyldestgørende, og det er let at se, at Repræsentanter for Personalet har haft en Haand med i Arbejdet.

Der staar bl. a., at Organisationerne ikke er vejet tilbage for at tage deres Del af Ansvaret for endog ret upopulære Afgørelser, naar det er sket efter en forudgaaende loyal Forhandling, og man nærer heller ikke Tvivl om, at de samfundsmæssige Hensyn ogsaa i Fremtiden vil blive iagttaget af de ansvarlige Organisationer.

Endvidere staar der, at Princippet i Reglerne er det, at visse Sager oversendes Organisationerne til Drøftelse fra Styrelsens Side, visse andre oversendes til Styrelsen af Organisationerne, og om begge Arter af Sager gælder det, at der kan føres Forhandling skriftlig eller mundlig.

I Forhandlingsreglerne er det nærmere

udformet, hvilke Sager der altid skal forhandles og forelægges Personalet inden de herom gældende Ordre eller Bestemmelser udformes.

Saaledes skete det for et Par Aar siden, at en Ordre ang. en Lønningsbestemmelse blev tilbagekaldt, fordi Personalet aldeles ikke var hørt forinden dennes Udsendelse og fordi Personalet følte sig daarligt behandlet gennem bemeldte Ordre.

Forhandlingsretten er et stort Gode for Personalet, men de er paa den anden Side ogsaa til Gavn for de paagældende Styrelser, idet disse, naar de har sikret sig Organisationernes Medvirken forinden Ordrenes Udsendelse, i saa høj Grad som det er muligt, sikrer sig mod ansvarsløs Opposition mod de udsendte Bestemmelser.

Siden den nye Lønningslov traadte i Kraft, har man i hvert Fald indenfor Statsbanerne haft travlt med at udsende midlertidige Ordre og Bestemmelser, som gælder snart dette snart hint, og i mange Tilfælde gælder det Bestemmelser, som tager Sigte paa det, man i Kommissionen kalder „Andre Ydelser“.

Dette Begreb rummer Udstationerings godtgørelse, Køre- og Natpenge m. m., og er saaledes Sager, der er af ret stor Vigtighed ogsaa for det kørende Personale. — Imidlertid skulde man mene, at der ikke kunde slaas ret meget i Stykker ved at vente med at udsende nye Regler for Beregningsmaaden af disse forskelligartede Ydelser, i nogle Til-

fælde var det nødvendigt at fastsætte Regler, f. Eks. for ganske nye Arter af Emolumenter som Kørepenge, medens det ikke var paakrævet at udsende nye Bestemmelser om Beregningsmaaden for Natpenge, her kunde udmærket de gamle Regler være blevet staaende saa meget mere som de nye Bestemmelser er lovstridige.

Paa samme Maade har man fastsat Bestemmelser ang. Beregningen af Godtgørelse for Udstationering for forud planlagte Ture, som absolut ikke er i Personalets Favør. Ogsaa i dette Tilfælde kunde man have ventet indtil de nye Bestemmelser, som skal fastsættes ved Forhandling, var behandlede.

Det er muligt, at man mener, at det varer noget længe inden disse Bestemmelser kommer frem, men i dette Forhold er Organisation helt fri for Skyld, det maa være Administrationerne, som har været noget langsomme i Vendingen forinden Reglerne er bleven formede, og maaske ogsaa Lønningsraadet har taget sig god Tid til Arbejdet. Imidlertid tror vi, at den sidstnævnte Instans har arbejdet saa hurtigt, som det har været muligt, og det har paa den anden Side maaske ikke været gørligt for Administrationen at gøre sig færdig hurtigere end sket. Hvorom alting er, der er nu gaaet et halvt Aar siden Lønningsloven traadte i Kraft, og endelig foreligger der Bestemmelser til Udtalelse, og vi maa derefter haabe paa, at det gennem Organisationernes Medvirken maa blive muligt at skabe Bestemmelser, som er saa klare, at Fortolkningen af disse kun kan ske paa en Maade, nemlig den, der er tilsigtet, og at Personalet maa blive tilfreds ved at arbejde under disse.

De endelige Bestemmelser vil saaledes komme til Verden ved Organisationernes Hjælp, og dette er jo saare naturligt, thi ved en Handel er der altid to Parter.

Ganske anderledes har man baaret sig ad med de forskellige midlertidige Bestemmelser, enten det nu er Rundskrivelser e. lign., her har man gennemført det kendte gamle System: Vi bestemmer — hvorefter alle Vedkommende sig haver at rette. — Det er vi ikke helt sikker paa passer mere, og vi mener derfor, at enten burde man have ventet

med de mange nye Fortolkninger eller ogsaa burde man have spurgt Personalet gennem dets Organisationer, hvis endelig det var nødvendigt at udsende nye midlertidige Lønningsbestemmelser.

Det er muligt man mener, naar det gælder en midlertidig Ordning, behøves det ikke at underordne sig Forhandlingsreglernes Bestemmelser, men er disse midlertidige Bestemmelser af en saadan Karakter, at der intet forløbes ved at undlade Udsendelsen, bør man lade være med den Slags Ting.

Vi har en Gang faaet Forhandlingsreglerne, og byder disse Fordele saavel for Administrationen som for Personalet, maa vi kræve dem respekteret og anvendt hvor det er paakrævet.

Man har ved de siden Lønningslovens Ikrafttræden udsendte Bestemmelser, som tager Sigte paa Fortolkninger af Lønningsbestemmelserne, naaet at skabe en meget stærk Uro blandt Personalet, som ikke er af det gode, en Uro, man meget let kunne have undgaaet, saafremt man havde vist Personalet det Hensyn, at afvente Udformningen af de derhenhørende nye Regler, som Personalet med Længsel og Taalmodighed har ventet paa — en Taalmodighed, Administrationen ogsaa burde have været i Besiddelse af, saa meget mere som det havde kostet mindre Arbejde og skabt mere Tilfredshed.

Vi vil haabe, at man forskaanes for flere Eksperimenter med Personalets Emolumenter, men at man nu søger at rette de Fejl, der er begaaet og derefter venter til Lønningsbestemmelserne er færdigbehandlet.

Tørveforsyningen.

Ved at læse om Manglerne i Tysklands Kulforsyning i Bladet Nr. 6, kom jeg til at tænke paa vor Tørveforsyning her i Jylland, og er der store Mangler i Kulforsyningen i Tyskland er der sikkert endnu større Mangler ved Tørveforsyningen til D. S. B.

Der er leveret mange Vognladninger „Tørv“ til Maskinafdelingen, som aldeles ikke egnede sig til Lokomotivbrændsel, i det hele taget var ubrugelige som Brændsel. Det har forundret det Personale meget, som har med Tørvefyringen at gøre, at der bliver købt saadant Brændsel, men endnu mere, at det

bliver modtaget. Der er store løse Tørv, der aldeles ingen Gavn gør i et Lokomotivfyrr under Kørselen, selv om de var godt gennemlørr, men i mangfoldige Tilfælde har de været saa vaade, at man skulde tro de lige fra Tørvegravene var læsset op paa Vognene. Al saadanne Tørv er dyre at købe efter Vægt er jo indlysende, og at Kulforbruget i Forbindelse med den Slags Tørv stiger, er lige saa klart.

Andre Sorter Tørv er meget lette, uden synderlig Varmeevne og som ryger lige ud gennem Skorstenen, maa vel ogsaa henregnes til dyrt Brændsel. Regner man endvidere med den forøgede Arbejdskraft, der er nødvendig ved Tørvenes Af- og Paalæsning, — i Kulgaarde, hvor man tidligere kunde nøjes med én Mand, skal der af den Aarsag være to, foruden den Mængde Tons Sand og Jord, der vel betales som Tørv og findes blandt disse, og som kun er til Skade under Kørselen og kun medfører forøget Arbejde i Kulgaardene, ved Transporten og paa Lokomotivet.

Regner man alt dette med, bliver Tørvene vistnok dyrt Brændsel.

Men af Hensyn til den manglende Kultilførsel og Priserne paa Kul skal vi vel have Tørv igen at plages med, naar det atter er muligt at faa nogle; men for at Plagen kan blive saa lille som mulig og for at D. S. B.s Underskud ikke skal blive større end nødvendig, saa lad os som den store Forbruger faa de bedste og ikke som hidtil de daarligste. Lad os faa ordentlig Kontrol med Tørvene, saa det ikke bliver muligt for Leverandørerne, at sende Sand eller Tørvedynd.

Kunde vi faa gode Tørv, og de kun blev brugt til Opfyring og Reservefyrr, tror jeg, at Tørvefyrringen vilde give gode Resultater, og Lokomotivpersonalet kunde saa komme til at trække Vejret uden at faa Lungerne fyldt med Tørvestøv.

Klag over de daarlige Tørv, vil maaske ærede Medansatte sige, men det har været gjort flere Gange, og Svaret har lydt: „De skal have Tørvene!“

Man har forøvrigt det Indtryk for Tiden, at det hele bliver dirigeret pr. Kontor, der er ikke mere det Tilsyn som tidligere med Brændsel og Maskiner og Remiser er snavse og uordentlige i allerhøjeste Grad.

×

Emolumenterne.

Alter en Bestemmelse, der forringer Emolumenternes Værdi. Denne Ytring høres jævnlig i disse Dage — og med Rette. Aldrig saa snart har man faaet lidt Ro i Sindet, før end der fra Administrationens Side skabes Uro igen, ved Fortolkninger af Lovene i Personalets Disfavør. Er det da saa underligt, at den Ro man har sporet blandt Personalet svækkes. I Loven for Tjenestemænd § 1296, 2. Stk., staar:

„Natpengenes Størrelse bestemmes paa Finansloven. De nærmere Regler for Beregningen fastsættes af vedkommende Minister.“

Denne Paragraf fylder ikke meget; men den Ret, Administrationen har igennem samme, har Personalet allerede faaet en lille Forsmæg paa.

Nu er Nattimer, som falder under Begrebet beordret Rejse som Passager, inddraget, uanset under hvilke Omstændigheder det er. Endvidere inddrages Nattimebetaling, hvor Personalet ikke har egentlig Telefonvagt. Der siges ikke herunder, at saa maa det reservehavende Personale ikke vækkes, for at tage eventuelle Dispositioner; dette sker som bekendt ret ofte, og for disse Forstyrrelser ydes der intet.

Naar Lokomotivpersonalet her i Nyborg har Natreserve, som falder mellem 6 Em. og 6 Fm., ydes der Nattimepenge til Lokføreren for Telefonvagt, men intet til Lokfyrb. (der er ingen Senge). Lokfrb. har i dette Tidsrum 3 Reservemaskiner at opsmøre, og Opsmøringen falder Kl. 6 Em., 1 Fm. og 5 Fm. Lokfrb. skal være behjælpelig med at forbinde Rørledningen fra Varmehanen til Tendervandet paa de Lokomotiver, der skal udvaskes. Udvaskernes Antal varierer, men én fast Udvasker-Maskine er der hver Nat, og Arbejdet paa denne falder ved 3-Tiden.

Som man ser, jævnlig Afbrydelser hele Natten — for ikke at tale om, naar Telefonen ringer, det vedkommer ikke Lokfrb., han har ikke Telefonvagt, han kan lukke sine Øren til, — for heller ikke at tale om, hvor mange Gange Lokfrb. maa rende med Ordren, der skal kaldes paa den og den, for at fremføre

Støt vor Organisation i Ord og Gerning.

et tillyst Særtog, eller sørge for eventuelt rekvireret Olje fra Strib.

Det meningsløse i, at Personalet skal beskæres for Nattimer for ovenomtalte Tjeneste, vil enhver med sund Sans kunne indse. Nogle af vore overordnede dog undtagne.

Nattimepengene skulde i Grunden ydes for alle Nattimer (uanset Tjenestens Art), der tilbringes i de rogbefængte Huller paa Strib, der skal kaldes Værelser. Er man heldig — eller uheldig, hvad man nu vil kalde det —, at falde i Søvn i et af disse Huller, er man ganske sikker paa at vaagne med et tungt Hoved af den daarlige Luft.

Ja, lad os faa Natpenge for alle de Nattimer man opholder sig i omtalte „Værelser“, saa vil det sikker ikke vare længe, før der sker en Forandring til det bedre for Værelsernes Vedkommende, for saa skal man vel nok til at spare.

Skal der skabes Ro, bør Administrationen lade være med at beskære de én Gang knapt tilmaalte Nattimer for hvilke der ydes Godtgørelse, for der er absolut intet at beskære.

En Interesseret.

10 Bud for Diskussionsdeltagere.

Det vilde være ønskeligt, om alle Forningstalere, ogsaa indenfor vore Rækker ved de nu forestaaende Generalforsamlinger og Delegeretmødet, vilde ofre disse Regler en nøjere Eftertanke. Vore Foreningsmøder vilde ikke tabe derved.

1. Tal kun, naar du virkelig har noget at sige om den foreliggende Sag, naar du er klar over, hvad Sagen drejer sig om og hvorledes du ønsker den ordnet. Taler du uden at være klar over disse Punkter, saa blamerer du dig selv og trætter Forsamlingen. Kun den, der har noget at sige, er forpligtiget til at tale.
2. Vær saglig. Hør opmærksom efter Indlederen og udtal dig om det, han har anført. Ved usaglig Tale og Snak om Biting trækkes Forhandlingerne i Langdrag og det endelige Resultat svækkes eller tilintetgøres.
3. Tag bestemte Punkter ud af det indledende Foredrag og udtal dig derom. Vogt dig vel for at komme ind paa at tale om hele Sagen i al Almindelighed. Om de enkelte Punkter kan der siges noget nyt, men om det hele kan der kun sludres.
4. Gentag intet, der allerede en Gang er udtalt. Dersom du staar opført paa Talerlisten og din Forgænger taget Stoffet fra dig ved netop at udtale det, du havde tænkt at sige, saa bør du have Mod til at frafalde Ordet. Dette er ikke nedværdigende, tværtimod vinder man derved i enhver tænkende Forsamlingsdeltagers Øjne.
5. Vær kortfattet. Lav ingen lange Indledninger, men gaa direkte løs paa Sagen. En præcis Fremsættelse af det, man ønsker at sige, giver Taleren et vist krydret Tilnit. Fat dig altid saa kort som muligt, selv om der tildeles dig en længere Tid at tale i.
6. Anvend ikke Citater. Ved at fremføre personlige Iagttagelser og Erfaringer hjælper du langt mere til Klarlæggelse af den foreliggende Sag, end dersom du betjener dig af Lærefrugter eller Citater fra Blade og Bøger eller af Udtalelser fra andre Talere.
7. Tal ikke i Jeg-Form. Man kan meget godt fremsætte sine personlige Erfaringer uden at henfalde til det ubehagelige: „Jeg er saaledes“. „Jeg har set eller oplevet dette“. „Jeg har gjort dette eller hint“ osv. Talere, der regelmæssig benytter denne Form, risikerer let ikke at blive taget helt alvorlig.
8. Vær ikke udfordrende. Man har ikke tildelt dig Ordet, for at du kan faa Lejlighed til at udgyde din Vrede over en tilstedeværende eller fraværende Person eller et Parti. Din Tale maa underordne sig Forsamlingens højere Formaal. Hvor ofte har en enkelt ubehersket Taler ikke været Aarsag til Skandalescener og Opløsning af Møder.
9. Det er nu min ufravigelige Mening“ eller „Saaledes mener jeg, at det bør ordnes“ og lignende Slutbemærkninger er højst overflødige Talemaader, som mange

Debattører anvender i seig Udstrækning. Bort med dette! Den, der ikke har mere at sige og ikke kan finde en virkningsfuld Slutsætning, maa hellere uden videre holde op.

10. Tal ikke for meget. Mange Debattører mener, at de absolut maa udtale sig i enhver Forsamling og om ethvert Spørgsmaal. Disse opnaar som Regel, at Forsamlingen ser med Uvilje paa, at de tager Ordet, og de udsætter sig for Bemærkninger som: „Ja, naturligvis, han maa have sit Besyv med, ellers var det jo rent galt“. Selv udmærkede Udtalelser taber let derved hele Værdien. Man har til Tider, baade i egen og andres Interesse, Pligt til at tie.

Nogle Betragtninger vedrørende Eftersyn af Lokomotivet.

Af B. Suaning.

(Forts.)

Grænsen mellem tredje og fjerde Gruppe er dog flydende, idet Fejl ved en Del af de til sidstnævnte Gruppe henhørende Organer undertiden kan forværres under den videre Kørsel og endog i uheldige Tilfælde kan gøre Maskinen utjenstdygtig. Saaledes kan f. Eks. to åarligt virkende Injektorer meget vel forvandle sig til to ikke virkende Injektorer, som gør en iøvrigt brugbar Maskine til Invalid, ligesom f. Eks. en Utæthed i Kraftdamprøret til Ringblæseren kan være saa kraftig, at Vakuemet i Røgkammeret ødelægges, og Maskinens Dampspænding ikke kan opretholdes.

I det følgende skal de vigtigste Enkeltheder af Lokomotivet behandles hver for sig, idet der gøres et Forsøg paa dels at fastslaa, hvilke Fejl og Mangler der fortrinsvis kan ventes at ville opstaa ved den paagældende Enkelthed, dels at skitsere, hvorledes Eftersynet af denne kan foretages.

Hjulringene.

Eftersynet af Lokomotivets Hjulringe har til Formaal, dels at efterspore mulige Revner, dels at opdage begyndende Løshed.

Medens Revner kan opstaa af forskellige Aarsager saavel i ganske nye og svære Hjulringe, som i gamle og tyndslidte, vil Løs-

hed meget sjældent optræde ved svære Hjulringe, naar disse i Værkstedet er anbragt med fornøden Omhu, og medens Revner kan opstaa ret pludseligt under Kørselen som Følge af ydre Paavirkning af en eller anden Art, som man ikke kan sikre sig imod, vil Løshed af en Hjulring i saa godt som alle Tilfælde fremkomme lidt efter lidt, saaledes at man i Tide kan tage sine Forholdsregler.

Hjulringen anbringes paa Hjulet ved Krympning og kommer derved til at udøve et meget betydeligt Pres mod Hjulfælgens Omkreds, og det er da Hensigten, at dette Pres skal udgøre den egentlige Forbindelse mellem Hjulringen og Hjulet, medens de yderligere Sikringsmidler, Bolte eller Sprængring, kun anbringes som en Slags Reservebefæstelse, der dels saa vidt muligt skal holde sammen paa Stykkerne, hvis Hjulringen sprænges, dels skal hindre en løs Hjulring i at glide af Hjulet.

Under Kørselen vil Trykket mellem Hjul og Skinne udøve en Paavirkning paa Hjulringen, som nærmest kan sidestilles med en Valsning, medens Slagene fra Skinnestødene som tidligere omtalt vil virke som en Række Hammerslag, og begge disse Paavirkninger vil hver for sig medføre, at Materialet i Hjulringens Overflade strækkes.

Saa længe Hjulringen er ny og svær, vil den nævnte Bearbejdning af Materialet ikke være farlig, men naar Ringen efterhaanden er drejet saa meget ned, at Paavirkningen kan trænge igennem hele Tykkelsen af Hjulringen, vil den lidt efter lidt blive udvidet, hvorved dens Pres mod Fælgen bliver mindre. Naar Presset paa denne Maade er sunket til et vist Punkt, højere eller lavere efter de særlige Omstændigheder, vil Hjulringen vise Tegn paa Løshed.

Muligheden for, at en Hjulring løsner sig, vokser altsaa, efterhaanden som Ringen slides, og naar Tykkelsen kommer ned paa ca. 40 mm eller derunder, vil der være særlig Anledning til at være paa Post.

Løse Hjulringe bliver undertiden fastlagt i Værkstedet ved „Oppakning“, naar de endnu kan afdrejes uden at naa ned til den fastsatte Minimumstykkelse. Dette sker ved,

at Hjulringen aftages og paany fastkrympes paa Hjulet, efter at der paa Omkredsen af dette er anbragt Pladestykker af passende Tykkelse. Undertiden indskrænker man sig til at opvarme Hjulringen og indskyde Pladestykker mellem denne og Hjulet, saaledes at Ringen ved den paafølgende Afkøling presser sig fast paa den ved Oppakningen kunstigt forstørrede Hjulfælg. Det bør her bemærkes, at saafremt en Hjulring revner helt igennem paa tværs, vil den ved Krympningen fremkaldte Spænding i Ringen og dermed Passet mod Hjulfælgen udløses, saaledes at Ringen i samme Øjeblik er løs, og en saadan Hjulring ken selvfølgelig ikke fastlægges ved Oppakning.

Revner i Hjulringene opstaar i Reglen som Tværrevner, tværs paa Hjulets Plan, men kan ogsaa undertiden være Længderevner, som strækker sig paa langs ad Løbefladen. Saadanne Længderevner, som ikke behøver at paavirke Hjulringens Klang, og som i Almindelighed er mindre farlige end Tværrevnerne, vil i Reglen hurtigt opdages, ved at Løbefladen plattes ud og breder sig paa tværs af Hjulet paa det Sted, hvor Revnen findes.

Eftersynet udføres i Reglen ved, at Klangen af Hjulringen prøves med Hammeren.

En skarp og ren Klang, saavel som en udpræget skrattende eller uren Klang giver i Reglen ingen Anledning til Tvivl, idet man i al Almindelighed kan være sikker paa, at Hjulringen i første Tilfælde er fast og ren, i sidste Tilfælde enten løs eller revnet.

En dump eller døv Klang behøver derimod ikke at hidrøre fra, at Hjulringen er løs, idet en praktisk talt fast Hjulring under visse Forhold meget vel kan have en mistænkelig Klang. Dette kan da utvivlsomt i mange Tilfælde hidrøre fra Særegenheder ved Materialet i Ringen, ligesom det ogsaa kan skyldes, at Ringen er pakket paa Hjulet, men dette sidste vil dog ingenlunde altid have en saadan Virkning. Tværtimod vil man ikke sjældent kunne træffe pakkede Hjulringe, som netop har en ganske upaaklagelig Klang.

Iøvrigt vil Klangen ved Lokomotivernes

Driv- og Kobberhjul altid være noget mere død, naar Hammerslaget føres mod Hjulringen ud for Kontravægten, end naar Prøven foretages paa den øvrige Del af Omkredsen, og da Kontravægten paa Godstogsmaskinerne og paa Rangermaskinerne er temmelig lange i Forhold til Omkredsen af de ret lave Hjul, vil Klangen af Hjulringene paa disse Typer i Reglen være noget mere død end paa Personlogsmaskinerne.

Slaget bør rettes mod Hjulringen saa højt oppe mod dennes øverste Punkt, som Forholdene tillader det; thi da Lokomotivets Vægt trykker Hjulringen fast mellem Fælgen og Skinnen, vil en eventuel Løshed vise sig mest udpræget foroven, og et Slag mod Hjulringen tæt ved dennes Berøringspunkt med Skinnen vil derfor kunne give et for gunstigt Indtryk af Hjulringens virkelige Tilstand. Endelig bør man altid, forinden Prøven foretages, have løsnet Bremsen for i saa stort Omfang som muligt at fjerne enhver fremmed Paavirkning, som kan faa Indflydelse paa Hjulringens eventuelle Svingninger i Forhold til Hjulet.

Ganske vist kan man, naar Maskinen staar paa Hjul, ikke fjerne Trykket mellem Skinnen og Hjulet under Prøven, men, hvis Bremsen tillige er antrukket, saaledes at Hjulringen trykkes mod Fælgen i to forskellige Retninger, vil den Længde af Ringen, som i Tilfælde af Løshed kan svinge frit, i hvert Fald blive betydeligt forkortet.

Selv naar alle disse Forhold tages i Agt, vil det undertiden, navnlig naar det drejer sig om en begyndende Løshed, være vanskeligt for Folk, der ikke er specielt opøvede heri, at afgive et fuldt og paalideligt Skøn over en Hjulrings Tilstand paa Grundlag af Hammerslagets Klang.

I Tvivlstilfælde foretrækker mange en særlig Prøve, som udføres ved, at man anbringer en Finger langs Fugen mellem Hjulringen og Fælgen, saaledes at man berører begge disse, medens man samtidig slaar med Hammeren mod Hjulringens Løbeflade eller Sideflade udfor det Sted, hvor Fingeren er anbragt. Selv en ringe Løshed vil da med nogen Øvelse kunne føles ved, at Hjulringen dirrer mere eller mindre svagt i Forhold til

Følgen; men Prøven bør foretages paa forskellige Steder af Omkredsen, da Løsheden kan fremtræde mere udpræget det ene Sted end det andet.

(Fortsættes.)

Hvad er Kedel-Isolering, og hvad Nytte gør den?

Fra Engelsk ved Otto Bendixen.

Enhver indenfor Lokomotivernes Virkefelt kender Betydningen af Isoleringen som omgiver Kedlen, men meget faa har set den i moderne Form eller ved, hvoraal den er sammensat. Vi forudsætter, vi gør et Kig under den ydre Pladebeklædning og undersøger, hvad denne Isolering er lavet af, og hvad Nytte den gør.

Lokomotivets Arbejdsvilkaar er strenge. Selv i det varmeste Vejr har den vedvarende Luftstrøm Tilbøjelighed til hurtigt at afkøle Kedlens ydre Flade. I Vintertidens Snestorm og Frostvejr behøves den mest effektive Fyring for at vedligeholde Beholdningen af Damp mod Spildet af Varme.

Mange Materialer er bleven prøvede i den Hensigt at isolere. I de første Tider var Isoleringen af Træ. Senere blev forskellige Former af Gips, Haarfilt og andre Ikkeledere forsøgte; men med den bestandige Stigning af Trykket og Lokomotivernes Størrelse viste dette sig til sidst at være virkningsløst. Mange moderne amerikanske Lokomotiver er isolerede med Varme-Isoleringsmaterialet kendt i Handelen som „85 pCt. Magnesia“. Det er sammensat, som Navnet antyder, af 85 pCt. Magnesia kulsurt Salt med 15 pCt. trævlet Materiale, hovedsagelig Asbest, der tjener som et Bindemiddel paa samme Maade som Haar i Gips gør det. Den „85 pCt. Magnesia“ er anbragt paa Kedlens Overflade i Form af et dobbelt Lag af Blokke eller Tavler i Almindelighed 6 Tommer lange og 36 Tommer brede. Det andet Lag er lagt saaledes, at dets Sammenføjninger ikke falder sammen med det førstes, og Mellemlunnefyldes med et formbart Bindemiddel sammensat af det samme Materiale. Det hele bliver holdt sikkert paa Plads af en svær Jerntraad. Den samlede Tykkelse af det dobbelte Lag er ca. 12 $\frac{1}{4}$ Tomme. Over det

hele kommer den ydre Jernpladebeklædning, der synes som den solide Kedel, men er i Virkeligheden ikke stort andet end, hvad Indpakningspapiret er for den Pakke det dækker.

Hvad er den væsentligste Bestanddel af denne og andre passende Beklædninger, som gør dem til fuldt brugbare Varmeisolatorer for Lokomotiv-Førmaal? Svaret er: „død Luft“. Luft i hurtig Bevægelse afkøler hurtigt en opvarmet Genstand. Endog et Barn vil blæse paa sin varme Mad for at afkøle den. Saaledes kommer vi i Berøring med den naturhistoriske Grundsætning om Varmeoverføring, som tillige med Udstråling og Ledning er de tre store Kilder til Varmetab.

Men nøjagtigt modsatte Forhold kommer altsaa til Anvendelse her. „Død“ eller stillestaaende Luft er en mægtig Forsinker eller Ikkeleder. Derfor jo mere „død Luft“ et Stof indeholder desto daarligere Varmeleder er det. Metal eller Sten er homogene eller ensartede og tæt sammensatte, og er saaledes gode Ledere. Mursten og Træ er meget porøse og gør til en vis Grad Modstand mod Gennemgangen af Varme. Uld og Fjer holder Dyr og Fugles Legemer varme simpelt hen formedelst det store Beløb af død Luft indesluttet i dem. De er blandt de bedste Ikkeledere, men kan selvfølgelig ikke anvendes i Stedet for Kedelbeklædning under moderne strenge Vilkaar med deres høje Tryk og Temperatur. Hvis der voksede Fjer eller Haar paa Lokomotivet, vilde disse utvivlsomt danne en ideel Isolering; men der er en stor Forskel mellem den levende Bestanddel, som vokser paa et Dyr, og Anvendelsen af et dødt Materiale til en Metaloverflade.

Heldigvis har vi i godt Isoleringsmateriale ikke alene Modstandsevne mod høje Temperaturer, men ogsaa det store Antal af meget smaa Dele af død Luft indesluttet i de mikroskopiske, krystallinske Celler i selve Substansen, og denne viser ingen Tilbøjelighed til at opløses eller forvitres under de bestandige Rystelser, som et hurtigt kørende Lokomotiv er underkastet. Den øjensynlige Lethed i Vægten af en Blok eller Tavle af Magnesiaisolering er foraarsaget ved det

enorme Kvantum af død Luft, som det indeholder. Saa smaa er Luftcellerne imidlertid, at et Mikroskop er nødvendigt for at opdage dem. Det er Hemmeligheden ved den store Varmemodstandsevne af god Kedelbeklædning. Medens større Luftceller vilde tillade en vis Grad af Cirkulation og følgelig Tab af Varme, indestænger Magnesiaens fincellede Struktur fuldkomment de smaa Luftdele, saa de ikke kan skille sig med deres Varme til hverandre eller til den ydre koldere Luft.

Denne kortfattede Omtale af Lokomotivkedel-Isolering er oprindelig tilsigtet de Mænd, som arbejder med og færdes mellem forskellige Tilbehør til Lokomotiver, og i Virkeligheden har at gøre hver af dem „rejsefærdige“. En Kedel med højt Damptryk kræver et tykkere Lag af Isolering end den, som har et lavere Tryk. Brugere af Isoleringen er de bedste Hjemlere for, hvor meget og hvilken Størrelse der skal benyttes, men Teorien af Brugbarheden af en Indretning og hvilken Fordel den er, skal være tilgængelig for alle Grader af Tjenesten, fordi Oplysningen af en Arbejder om „hvordan virker det“ er et direkte Aktivum for Sælgeren af en Artikel, saavel som for Jernbanen, som beskæftiger ham.

Der er mange Tilfælde som Eksempler paa, at denne Form af Isolering har været anvendt ved en ny Dampinstallation og er forbleven i stadig Tjeneste indtil Rør og Kedler var udslidte og kassable maaske 25 Aar senere. Naar Isoleringerne var fjernede, blev de imidlertid fundet i fuldkommen Tilstand og anvendt igen ved det nye Anlæg.

Maaske Læseren af disse Linjer aldrig vil blive kaldet til at bestemme en Beklædning eller Varmeisolering for nogen som helst Hensigt. Selv om han ikke skulde, vil det ikke være ham til nogen Skade at vide, hvorfor den behøves, og netop hvad Nytte den gør. Netop dette er ofte tabt af Syne eller behandlet som en Sag af liden Betydning, men i Betragtning af de hurtigt stigende Priser paa Kul og deres sandsynligvis Knappehed for mange kommende Aar, er det en Sag, som fortjener, og som sandsynligvis vil erholde, langt større Opmærksomhed i Fremtiden. Det som gennem offentlig Omtale er

kendt som dygtigt behandlet og med en til-egnet Værdi er af stor Betydning.

Den jævne Forklaring af et klart fastslaaet Forhold indeholder i vore arbejds-travle Dage altid en nyttig Egenskab, som Folk ser efter og gør sig Forventning om.



25 Aars Jubilæum.

Følgende Lokomotivførere fejrer den 1. April 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmænd:

Axel Andersen, Aarhus H. blev ansat i Struer og var bl. a. i København en Tid. Forfremmedes 1. April 1905 til Fører med St. i Aarhus. Jubilaren har haft Station i Aarhus i mange Aar, og har altid været en god Organisationsmand, en gemytlig og god Kammerat, af dem som har mange Venner og ingen Fjender og vil sikkert modtage mange velmente Lykønskninger.

C. A. Knoll, Aarhus H. blev ansat i Struer og kom ved sin Forfremmelse til Aarhus. Jubilaren, der ogsaa har været i Esbjerg og Vamdrup, er en stille og pligtfuld Lokomotivmand, en Pryd for sin Stand, en god Kammerat og støt Medlem af sin Organisation, der paa Jubilæumsdagen vil erfare, at han ogsaa er skattet af sine Kolleger.

J. M. Nissen, Aarhus H. blev ansat i København, blev ogsaa Fører den 1. April 1905. Jubilaren har været ansat i Struer og Fredericia, længst i Fredericia, kom efter Ansøgning til Aarhus, hvor Jubilaren i den forholdsvis korte Tid, har forstaaet at vinde sine Kollegers Venskab og Agtelse, hvilket han nok vil erfare paa Jubilæumsdagen.

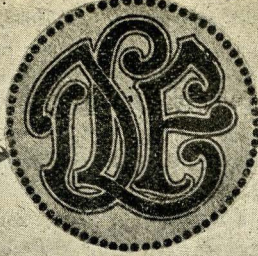
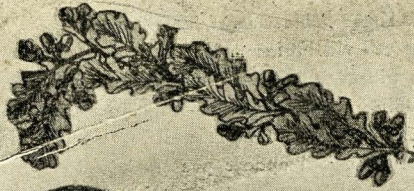
A. F. C. Marx, Aarhus H. ansattes i Skanderborg, var en Tid lang i Esbjerg, blev Fører 1. Februar 1905 med St. i Struer, hvorfra han i 1907 kom til Aarhus. Jubilaren der er en stille og bramfri Mand, er agtet og afholdt blandt sine Kolleger, kendt for sit lune Humør og et godt Medlem af sin Organisation.

L. K. Larsen, Fredericia ansattes i Struer og kom den 1. April 1899 til Fredericia hvor han siden har været.

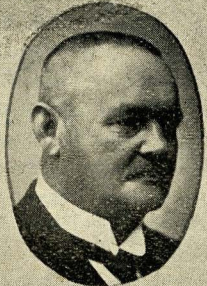
T. M. Blond, Fredericia, ansattes i Glyngøre og kom efter Ansøgning til Fredericia, kom til Struer som Fører 1. April 1905, kom tilbage til Fredericia efter 1 Aars Forløb, hvor han siden har været.

Om begge Jubilarer gælder det, at de er agtede og afholdte af Kammerater og Medansatte. Indenfor Afdelingen har de begge beklædt forskellige Tillidshverv og er begge interesserede Foreningsmænd.

J. S. Jensen, Aalborg, der i en Aarrække har været stationeret i Aalborg, er en dygtig og pligtfuld Lokomo-



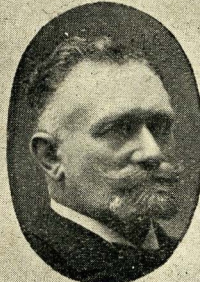
J.S. Jensen.
Aalborg.



J.H. Hansen.
Aalborg.



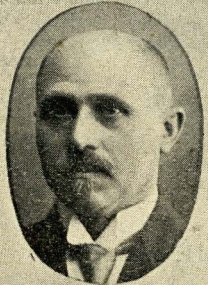
A.C.P. Olsen.
Nyborg.



L.H. Larsen.
Fredericia.



F.M. Blond.
Fredericia.



J.F. Ranthe.
Kjøbenhavn G.



Th. Rugaard.
Kjøbenhavn G.



K.C. Bendixen.
Helsingør.



P.K.O. Arding.
Kjøbenhavn G.



C.V. Larsen.
Kjøbenhavn G.



T. Jensen.
Korsør.



A. Andersen.
Aarhus.



C.N. Qunskjær.
Varde.



C.A. Knoll.
Aarhus.



H.W. Engelhardt.
Slagelse.



H.P. Lytvoer.
Struer.



V. Gundel.
Struer.

1895 - April - 1920.



tivfører. Jubilaren er en brav og god Kammerat, der gennem Aarene har vundet sine Kollegers Agtelse.

I. K. Hansen, Aalborg, har i en Aarrække været stationeret i København og blev efter Ansøgning forflyttet til Aalborg, hvor Jubilaren tidligere har været som Rangerfører. Jubilaren er en agtet og afholdt Kollega, som gennem Aarene har vundet sig mange Venner.

H. P. Lytver, Struer, blev ansat i København, kom snart derefter til Roskilde og senere til Esbjerg og blev ved sin Forfremmelse stationeret i Struer. Jubilaren er et godt Medlem af sin Organisation, har været Afdelingsformand og beklædt andre Tillidshverv. Lytver hører til de lykkelige, der har alle til Ven og Ingen til Uven og er meget afholdt.

Viggo Gundel, Struer, blev ansat i København, var en Tid i Nykøbing Falster og kom til Struer ved Forfremmelsen. Jubilaren er en støt og rolig Mand, der er afholdt af sine Kammerater har, som Lytver, været Afdelingsformand og driver med Interesse videnskabelige Sysler.

Afd. sender begge vore Jubilarer de bedste Ønsker paa Højtidsdagen.

H. C. T. Rugaard, København G., ansattes i Skelskør, kom nogen Tid derefter til Slagelse, kom senere til Esbjerg en kort Tid, tilbage til København for senere at komme til Roskilde. Kom ved sin Forfremmelse til København. Paa sin lange Vandring har Jubilaren vundet sig mange Venner, ved sin bramfri Færd og aldrig svigtende gode Humør og mange Hilsener og Tanker sendes ham nok paa Festdagen.

J. F. Ranthe, København G., blev ansat i København, kom senere til Struer og derfra til Korsør. Jubilaren kom ved Forfremmelsen til Ro. og forflyttedes senere til København. R. er en god Kammerat og har altid været et støt Medlem af sin Organisation, hvis Arbejde han følger med levende Interesse.

Vilhelm Larsen, København G., blev ansat i Roskilde, kom senere til København og han kom ved sin Forfremmelse til Gedser, derfra til Korsør for at havne i Gb. hvor Jubilaren har været de sidste 10 Aar. Jubilaren er stærkt interesseret Lokomotivmand og hører til de stille Naturer der røgter sin Gerning med stor Interesse og Omhu.

P. K. Arding, København G., blev ansat i København, kom senere til Randers og kom ved sin Forfremmelse den 1. April 1905 til Frederikshavn, hvorfra A. forflyttedes i 1914 til København. Jubilaren er saaledes godt bevandret og sikkert bedst kendt under sit tidligere Navn (Peter Olsen). Jubilaren er et afholdt Medlem af sin Afdeling, hvad han sikkert vil faa Bevis for paa Festdagen.

— — — Paa Afdelingens Vegne bringes d'Hrr. Jubilarer vor bedste Lykønskning i Haab om fortsat godt Samarbejde for den Stand vi tilhører.

G. O. F. Lund.

C. N. Aunskjær, Varde, blev ansat i København, kom senere til Frederikshavn og kom ved Forfremmelsen til Struer, hvorfra Jubilaren paa Grund af Svagelighed flyttede til Varde som Depotforstander. Jubilaren har i mange Aar været i Struer, hvor han er godt kendt som en stille og god Kammerat, der har vundet sig sine Medansattes Agtelse.

H. W. Engelhardt, Slagelse, har været stationeret flere Steder i Jylland, paa Fyn og Sjælland og er godt kendt af mange Lokomotivmænd. Jubilaren er et solidt Medlem af sin Organisation, en god Kammerat, der ved sit livlige Væsen har vundet sig mange Venner.

T. Jensen, Korsør, blev ansat i København, kom senere til Korsør og ved sin Forfremmelse til Esbjerg, hvorfra Jubilaren vendte tilbage til Korsør hvor han nu har været i en Aarrække. Jubilaren er en god Kammerat, der har vundet sig mange Venner ved sit joviale Væsen og sit lune Humør, hvilket Jubilaren nok vil opdage paa sin Festdag.

K. Bendixen, Helsingør, blev ansat i Aarhus, var en Tid i Skive, kom senere til Esbjerg hvor han forfremmedes og søgte senere Hg. Jubilaren er nu Tillidsmand i Afdelingen og som en rolig støt Lokomotivmand afholdt af Kollegaerne. Forhaabentlig maa han virke adskillige Aar endnu.

Alfred Olsen, Nyborg, ansattes i Struer, kom nogen Tid efter til Nyborg, senere til Odense, kom ved Forfremmelse atter til Struer og derfra til Viborg og endelig 1908 tilbage til Nyborg, hvor Jubilaren har været siden — Jubilaren, som altid har været et meget interesseret Medlem af sin Organisation, er i Aarenes Løb blevet betroet adskillige Tillidshverv baade bl. Kollegaer og andre Medborgere, er Medlem af Kommunalbestyrelsen. Jubilaren er en brav Kammerat, en ægte Type paa en Lokomotivmand, bred og jovial og i Besiddelse af den Ligevægtighed og Ro, som virker baade smittende og velgørende.

Endvidere fejrer Lokomotivfører *Vald. Hansen*, Aarhus H., sit Jubilæum.

Fra det daglige Liv.

Hr. Redaktør!

Maa jeg bede om Plads for et Par Bemærkninger i vort Organ. Sagen er nemlig den, at jeg ikke kan begribe, at jeg nu ingen Nattepenge maa faa, naar man ønsker min Nærværelse om Natten.

Og man holder meget af at se mig om Natten, og ærlig talt holder jeg ikke meget af det Natteroderi — det har jeg aldrig gjort — og Generaldirektoratet har nu tydelig vil sin Ordre tilkendegivet, at man vil til at reformere, man vil af med Reserverne, og det er netop Vand paa min Mølle.

Væk med al det Reservehold, det skal forbydes Personalet at blive syge, naar de skal møde til Tjeneste ved Natte-tide.

Altsaa, lad os faa bestemt Besked. Sygemelding af Personalet, som skal møde til Tjeneste mellem 10 Aften og 6 Morgen modtages ikke, det er forbudt at blive syg paa den Tid og de paagældende skal, uden Hensyn til hvilken Tilstand de er i, møde.

Det maa ligeledes forbydes at forsove sig, og det maa erklæres for ugyldig Grund at undlade at møde, fordi de sover. — Jeg tænker paa Norge, Hr. Redaktør, hvor Personalet skal møde, selv om de sover.

Vi maa have indført systematisk Søvnøgneri, for de Mennesker, som have Vanskeligheder ved at vaagne midt om Natten.

Saa skal det endvidere helt forbydes at tilmelde Særtog hen paa Aftenen eller Natten, saadan noget skal finde Sted senest den foregaaende Dag inden Kl. 12 Middag.

Kan De følge med, Hr. Redaktør!

Det kan De maaske ikke, men ser De, naar dette gennemføres — og det kan lige saa godt gennemføres, som man kan

erklære, at Tjeneste ikke er Tjeneste. — saa kan man helt undvære Reserve- og Raadighedspersonalet. — Det er da en Fidus!

Saadan noget maa der laves, og man kan vist lige saa godt lave det først som sidst, for varer dette Natsystem længe, kommer Personalet saagu ikke paa Banen ved 2—3 Tiden om Morgen.

Ja, saa er der for Resten ikke mere, lad os haabe paa, som De Hr. Redaktør skriver i Deres Artikel i forrige Nummer om Natpengene, at de dertil indrettede Embedsmænd lægger deres Hoveder i Blød, og at der kommer noget godt ud af dette, det er jo kun Bagateller for dem. Der er kommet meget godt fra den Kant — nemlig Fortolkninger, men for en Cang's Skyld er det ikke Fortolkning — men rent og skært Lovbrud.

Med Tak for Optagelsen, Deres ærbødige

Caspar Røghbrænder.

Spørgsmaal og Svar.

Hr. Redaktør!

I et foregaaende Nummer af Bladet retter „Den yngre“ en Forespørgsel om Herman Bang's Kørsel paa Lokomotiv. Som Svar derpaa kan jeg oplyse, at det var i November vistnok 1888. Jeg kørte dengang som Fyrb. hos Lokomotivfører H. Schou med Lokomotiv Nr. 75 Ks. Vi holdt for Afgang 7,20 Eft. til Korsør, da Herman Bang i almindelig Spadseredress, dengang brugtes de meget korte Overfrakker, mødte frem med en Skrivelse fra Generaldirektoratet, at han havde Tilladelse til at køre paa Maskinen til Roskilde. Det frøs den Aften 3—4 Grader, og da vi ingen Sidesejl havde, blev det jo ingen behagelig Tur for Herman Bang, i Særdeleshed da han opholdt sig paa Tenderen med Ryggen til Kedlen og havde nok at gøre med at holde sig fast. Da vi kom til Roskilde, var han meget medtaget af Kulde, og han udbrød tænderskærende, da jeg hjalp ham af Maskinen, „Jeg vilde saamænd ikke være Lokomotivfører, om jeg saa fik en hel Million Kr. for det“. Han forsvandt skyndsomt i Jernbanerestauranten, hvor jeg fik at vide, han havde faaet sig en stor Romtoddy. Artiklen, som han skrev, stod ved Juletid i det dengang udkomne Ugeblad „Nordstjernen“.

*Jens Christensen,
Nykøbing F.*

Dødsfald.

Skræddermester L. Bendixen, Aarhus er afgaaet ved Døden i en Alder af 79 Aar.

Den Afdøde var kendt af en Mængde Jernbanemænd, fordi han gennem en meget lang Aarrække har syet Uniformer til Statsbanerne og selv rejste ud og tog Maal. Afdøde var meget anset blandt Personalet, elskværdig som han var og meget flittig.

Lokomotivfører K. Bendixen, Helsingør, er en Søn af den Afdøde.



Chr. Hylver.

Den 21. Februar afgik Lokomotivfyrbøder Chr. Hylver, Kjøbenhavn G., ved Døden. H., der i ca. 1 Aar havde været sygemeldt, skulde netop til at begynde Tjeneste igen, da „den spanske Syge“ angreb ham og i Løbet af nogle Dage bortrev ham.

Afdøde havde i en Aarrække haft en Del af Annoncerne for D. L. T. i Forpagtning og lagt et stort Arbejde ind herpaa.

Hylver, der var en kendt og afholdt Kammerat, begravedes den 27. Februar fra St. Hans Kirke i Odense under stor Deltagelse.

Ved Graven bragte Lokfb. Kuhn, Kallundborg, den sidste Hilsen fra Kammeraterne.

K. J.

Hjertelig Tak.

Før al udvist Deltagelse ved Lokomotivfører Martin Nielsens, Esbjerg, Begravelse takker hjerteligst

hans Efterladte.

Meddelelse fra Afdelingerne.

Paa en i Langaa Lokomotivførerafdeling afholdt Generalforsamling valgtes til Formand: H. Zschau, til Kasserer: H. E. Bech og til Repræsentant: L. Nielsen.

H. Zschau.

Frederikshavn Lokomotivførerafdeling har ved Generalforsamling i Februar valgt følgende ny Bestyrelse: Formand: C. Beich, Kasserer: J. A. Nielsen og Repræsentant C. Nielsen.

J. A. Bech.

Efter det i København G. Lokomotivfører Afdeling sted-

fundne Valg af Bestyrelse bestaar denne af: Formand: G. O. F. Lund, Kasserer: J. F. Carlqvist, Repræsentanter: J. Rinov, R. P. Rasmussen, A. E. Johansen, Karl R. J. Olsen, H. C. Vigholt.

G. O. F. Lund.

Roskilde: Formandens Navn og Adresse rettes til C. J. Klem, Frederiksborgvej 15.

Roskilde: Kassererens Navn og Adresse rettes til Fr. Petersen, Skovbovængets Sidealle 9.

Langaa: Formandens Navn og Adresse rettes til H. Zschau.

" Kassererens " " " " H. E. Bech.

Lokomotivfyrbøderafdelinger:

Langaa: Formandens Navn og Adresse rettes til A. Givskov.

" Kassererens " " " " H. Jensen.

Rettelse til Adressefortegnelsen.

Lokomotivførerafdelingerne:

København G.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: J. F. Carlqvist, Søndre Boulevard 87¹, B.

Frederikshavn: Formandens Navn og Adresse rettes til: C. E. Beich, Amaliegade 1.

Frederikshavn: Kassererens Navn og Adresse rettes til: J. A. Nielsen, Elmegade.



Urmager ved Statsbanerne
L. Beyer Holgersen & Søn
(C. Wejstrupa Efft.
Colbjørnsensgade 17 - København B.
Grundlagt 1856.

„**Flippen Godthaab**“
Manschetskjorter.
Engelske Hatte. Slips.
Flipper i Lærred og Gummi.
Godthaabsvej 20 a.
Telf. Godth. 883 y.

HANSON NY ØSTERGADE
2 NY STEMPelfABRIK
MÆRKEPLADER
TELF. 354. & BYEN 324 X.
Signeter - Dørplader - Haandtrykkerier
Brændejern - Numeratorer - Perforerer.

Statsbanepersonalets

Brandforsikings- For-
ening.
Ekspeditionskonror
Vesterbrogade 26.
Telefon Nr. 6626.

Foreningen er oprettet 1891, har ca. 7000 Medl.
ejer ca. 37,000 K. og har i Understøttelser
uddelt ca. 36,000 Kr.

Lav Præmie. Kulant Erstatning.

Indmeldelser og Oplysninger:

pr. Brev eller gennem Tillidsmændene, der for
Aarhus er:

Hr. Togbetjent L. Hammer, Hr. Værk-
mester Ludvigsen, Hr. Magasinformand
M. Nielsen, Hr. Lokomotivfører J. J.
Nissen, Hr. Assistent Thiede, Hr. Over-
banemester Wehrs, Hr. Fuldmægtig B.
Bertelsen.

Regnskabskontrollen giver Oplysning
om alle Foreningen vedrørende Forhold.

FREDERIKSHAVN

E. J. Roleff,
Isenkram - Glas - Porcelæn,
- - Udstyr - -
Fest- & Brudegaver.

VIBORG

D A M E H A T T E
altid billigst i
„MODES“, Vestend,
Gravene 1. Tlf. 748.

AARHUS

A. Muchitsch,
Vestergade 7. Aarhus.

Pelsvaremagasin.

Hattemagasin.

Gør Deres Indkøb
hos vore Annoncører.

FREDERICIA

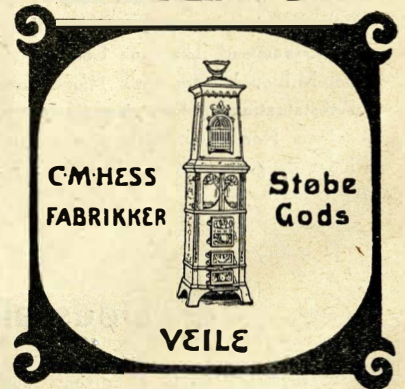
Fredericia Dampvaskeri,
kem. Tøjrensingsanstalt
Telf. 141. VENDERSGADE 63 A, Telf 141.
Filial: DANMARKSGADE 21.
Tøjet hentes og bringes overalt.
Ærbødigst M. Brodersen.

ESBJERG

Jørgen Pedersens Efft.
(Johs. Clemensen).

o o Kontant Manufakturforretning o o
Kongensgade 63. Tlf. 552. Esbjerg.
Hvidevarer o Gardiner o Kjøletøjer
Tæpper o Overtøj o Sengeudstyr.

VEJLE



CM HESS
FABRIKKER

Støbe
Gods

VEJLE

Aktieselskabet

Telef. 27 & 28 **Vejele Dampmølle.** Statstelefon 20
Flormel, Rugsigtemel, Halvsigtemel, Gr Rugmel, Byggryn.

Annønce-Ekspedition:

Vodroffvej Nr. 3 B, Kjøbenhavn V., eller
K. Johansen, Sommerstedgade 22³, Kjøbenhavn B.
Telefon: Vester 4011.

Udgaar 2 Gange maanedlig.
Redaktion: Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B.
Tlf. Vester 2895 v.

Abonnementspris: 5 Kr. aarlig.
Tegues paa alle Postkontorer i Skandinavien.