



24. AARG. N^o 4.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

16. FEBRUAR 1924

STATSBANERNES BERETNING OM DRIFTEN

FRA 1. APRIL 1922 TIL 31. MARTS 1923

I Driftsaaret 1922—23 fandt der ingen Udvidelse Sted af Statsbanenettet; derimod blev Længden af de dobbeltsporede Banestrækninger forøget med 25,8 km, idet Dobbeltsporet Fredericia—Vejle blev aabnet for Driften den 9. Oktober 1922.

Medens Statsbanedriften i Aarene 1916—17—1921—22 som Følge af Verdenskrigen og dens Eftervirkninger gav et stedse daarligere økonomisk Resultat, saaledes som det vil fremgaa af nedenstaaende Skema:

1916—17	1 753 889 Kr.
1917—18	10 296 542 »
1918—19	16 076 793 »
1919—20	25 626 988 »
1920—21	53 616 190 »
1921—22	62 437 370 »

betegner Driftsaaret 1922—23 et Vendepunkt, idet Driften gav et *Overskud* paa opimod 1 Mill. Kr. imod et *Underskud* det foregaaende Aar paa ca. 62,4 Mill. Kr., hvori dog var indbefattet ca. 16,1 Mill. Kr. til Nedskrivning af Lagerprisen paa Statsbanernes Kulbeholdning pr. 31. Marts 1922.

Ved Nedskrivningen gik Lagerprisen for Kul ned fra ca. 144,40 Kr. pr. t i Marts 1922 til ca. 45 Kr. i April s. A., og Nedskrivningen har saaledes i ikke uvæsent-

lig Grad bidraget til Tilvejebringelse af Overskuddet. Men ogsaa andre Faktorer har været medvirkende. Saaledes har Prisen paa Forbrugsmaterialer i det store og hele være faldende. Lønningsudgifterne er gaaet ned, og Gennemførelsen af de af Sparekommissionen af 21. Februar 1921, stillede Forslag har i mange Henseender bidraget til Udgifternes Formindskelse. Faldet paa Udgiftssiden mod foregaaende Aar udgør i alt ca. 88,6 Mill. Kr. Det er altsaa lykkedes at bringe Udgiften ned, endog med et meget anseligt Beløb, derimod har den forholdsvis betydelige Nedsættelse i Taksterne, der fandt Sted i Henhold til Loven af 13. Marts 1922, ikke medført en saadan Trafikforøgelse, at man blot tilnærmelsesvis har kunnet bevare samme Indtægt som i 1921—22. Stigningen i Rejsernes Antal mod foregaaende Aar udgjorde kun ca. 1,6 pCt., og den sendte Godsmængde forøgedes kun med ca. 5,3 pCt.. Indtægtsnedgangen blev herefter ca. 25,2 Mill. Kr.

Om de mere betydende Forhold for Statsbanernes Drift og Økonomi i Driftsaaret 1922—23 skal man i det følgende søge at gøre Rede i store Træk.

Brændsel til Lokomotiver, Færger og Skibe.

Anskaffelsen af Brændsel til Lokomotiver, Færger og Skibe m. v. i Driftsaaret 1922—23 voldte ingen Vanskeligheder.

Den samlede Import udgjorde ca. 310 000 t, der leveredes fra Storbritannien.

Beholdningen ved Driftsaarets Begyndelse udgjorde ca. 159 000 t, det samlede Forbrug af udenlandsk Brændsel ca. 350 000 t, og Beholdningen ved Aarets Udgang var ca. 119 000 t, svarende til ca. 4 Maaneders Forbrug.

Indkøbsprisen for Kullene varierede fra Kr. 28 til Kr. 48 pr. t og udgjorde som Gennemsnit ca. 35 Kr. pr. t mod ca. Kr. 52 det foregaaende Aar.

Det i Aarets Løb til Lokomotiver, Færger og Skibe forbrugte Brændsel — ca. 330 000 t — blev ført til Udgift med ca. Kr. 13 000 000, eller Kr. 39,54 pr. t mod Kr. 173,05 pr. t i det foregaaende Aar.

Ved Brændselsindkøbene — og i øvrigt ogsaa ved andre Indkøb — har Generaldirektoratet været bistaaet af en særlig handelskyndig, men dennes Virksomhed har i Finansaaret 1922—23 endnu ikke antaget fastere Former.

Vedligeholdelse af det rullende Materiel.

Den i det foregaaende Driftsaar indtraadte Stigning i Værkstedernes Arbejdsmængde er fortsat ind i Driftsaaret 1922—23, idet Vedligeholdelsesarbejdet ved Materiellet er fremmet saa meget, at der er indtraadt næsten normale Tilstande paa det omhandlede Omraade.

Det har i Driftsaaret været muligt at fremskaffe de til Vedligeholdelsen af det rullende Materiel nødvendige Materialier, men de indskrænkede Værkstedesforhold har i høj Grad besværliggjort Arbejdets Gennemførelse, saaledes at man for at tilfredsstille de Krav, der stilledes fra Driftens Side, dels vedblivende har maattet overdrage en Del af Vedligeholdelsesarbejdet — for Lokomotivernes Vedkommende — til private Fabrikker, dels jævnlig har maattet arbejde med 2 Hold Arbejdere i enkelte Afdelinger af Maskinafdelingens Værksteder. Begge disse Fremgangsmaader, der kun er lidet tilfredstillende i økonomisk Henseende i Forbindelse med ret høje Materialepriser har med-

ført forholdsvis store Udgifter ved Materiellets Vedligeholdelse. Materialepriserne har dog vist Nedgang i Forhold til de foregaaende Driftsaar, om end de langt fra er naaet ned paa samme Niveau som i Aarene før Verdenskrigen.

Sporenes Vedligeholdelse og andre Forhold vedrørende Bane- og Signaltjenesten.

Saa vel Vedligeholdelse som Forstærkning af Spornettet har i det forløbne Aar kunnet finde Sted i fornødent Omfang paa tilfredsstillende Maade. Der er hertil af Skinner anvendt Hovedspor 19 419 løb. m til almindelig Vedligeholdelse og 156 854 løb. m til Forstærkning.

Af Sporskifter og Krydsninger er indført en ny Type til Overbygning med 32 kg Skinner, karakteriseret ved krumme Tunger, bredere Glidestole og længere Krydsninger. Endvidere er ved Overbygning med 45 kg Skinner indført et nyt Normalsporskifte med Heldningsvinkel 1 : 9, forsynet med fjedrende Tunger; den hertil hørende Krydsning er forsynet med bevægelig Vingeskinne.

Forsøgene med Blinklys i fremskudte Signaler er blevet fortsat med saavel Gas som elektrisk Lys. Der er paa begyndt Forsøg med forskellige nye Konstruktioner af Signaler paa Bomme samt med automatiske Signaler ved ubevogtede Vejovergange.

Gedser—Warnemünde Rutens Radiostationer er blevet forsynede med moderne Rørmodtagere, hvorved Stationernes Virkningsgrad er blevet forøget betydelig.

Der er Driftsaarets Løb imprægneret 328 022 Stk. Fyrresveller (330 338 Stk. i 1921—22) og 1 058 Stk. Bøgesveller (21 548 Stk. i 1921—22). Gennemsnitsprisen for Imprægnering af Sveller har for Fyrresveller været 1,37 Kr. og for Bøgesveller 2,73 Kr. pr. Stk. mod henholdsvis 1,70 Kr. og 3,79 Kr. det foregaaende Aar.

I ca. 68 km Hovedspor er Grusballasten i Løbet af Aaret erstattet med Stenballast, saaledes at der ved Udgangen af

Driftsaaret forefandtes 817 km Spor med Stenballast, heri medregnet det nye 2. Spor paa Strækningen Fredericia—Vejle.

Endvidere er der til Brug ved Vedligeholdelses-, Forstærknings- og Udvidelsesarbejder anskaffet ca. 16 192 t Staalsskinner til en Gennemsnitspris af 149 Kr. pr t, 18 348 Stk. danske, uimprægnerede Bøgesveller til en Gennemsnitspris af 3,90 Kr. pr. Stk. og 303 883 Stk. udenlandske, uimprægnerede Fyresveller til en Gennemsnitspris af 5,28 Kr. pr. Stk. Af Forbindelsesdele er der i Udlandet anskaffet 5 791 t til en Gennemsnitspris af 156 Kr. pr. t og i Indlandet 468 t til en Gennemsnitspris af 401 Kr. pr. t.

Godsvognsbenyttelsen.

I Driftsaaret 1922—23 er Beholdningen af Statsbanernes egne Godsvogne steget til 12 077 Stk. som Følge af Tilgang af 401 nye Vogne, medens de lejede Godsvognes Antal, der Aaret forud udgjorde 1 462 Stk., nedbragtes til 499 Stk.

Der har i Driftsaaret ingen egentlig Vognmangel været. Kun i Jylland—Fyn har man paa Grund af en betydelig Udførsel af Hø og Halm i Vognladninger til det sydlige Udland haft nogen Mangel paa flade Vogne med stort Bundfladeareal, egnet til Hø- og Halmtransporter.

Der er i Aaret 1922—23 kørt ca. 529 100 Særgodstogskilometer mod ca. 594 400 i 1921—22.

Toggangen.

Ved Driftsaarets Begyndelse gjaldt Køreplanen af 1. Oktober 1921. En ny Køreplan for Sommeren 1922 traadte i Kraft den 1. Juni. Ved denne foretoges betydelige Udvidelser og Ændringer.

Af særlig Vigtighed skal anføres, at de tidligere Natforbindelser med Tyskland over Warnemünde atter oprettedes.

Vinterkøreplanen traadte i Kraft 1. Oktober. Med Undtagelse af Køreplanen for Nord- og Kystbanen, der som sædvanlig indskrænkedes paa Grund af den mindre Trafik om Vinteren, bibeholdtes Sommerkøreplanen i det væsentligste.

Det gennemsnitlig daglig kørte Antal Persontogskilometer efter de ovennævnte Køreplaner samt efter de tilsvarende Køreplaner i Driftsaaret 1921—22 stillede sig saaledes:

	Sjælland—Falster	Jylland—Fyn	I alt
Køreplan af 1/10 1921	10 552 km	19 920 km	30 472 km
— " 1/10 1921	9 878 "	19 761 "	29 639 "
— " 1/6 1922	12 352 "	20 748 "	33 100 "
— " 1/1 1922	12 055 "	20 814 "	32 869 "

Overfarterne.

Antallet af Skibskilometer har i Driftsaaret udgjort ca. 762 800 mod ca. 700 000 i Driftsaaret 1921—22.

For saa vidt angaar Priserne for Materialer, der indkøbes af Søfartsvæsenet, skal anføres, at den Nedgang, der for Smøreolieprisens og Tovværksprisens Vedkommende fandt Sted i Løbet af det foregaaende Driftsaar, blev fortsat de første Månedes af 1922—23, hvorefter Priserne har holdt sig ret konstante til Driftsaarets Udgang. For Maskinpakningernes Vedkommende indtraf der en Prisnedgang i Begyndelsen af Driftsaaret, hvorefter ogsaa Prisen for denne Artikel har været ret konstant.

Takstændringer.

Som anført i Driftsberetningen for 1921—22 kunde de Nedsættelser af Taksterne, der skulde foretages i Henhold til Loven af 23. Marts 1922, først gennemføres i Løbet af Driftsaaret 1922—23.

Fra den 1. April 1922 nedsattes Taksterne for Frimærkepakker med 16—17 pCt., og fra den 20. s. M. gennemførtes en Nedsættelse af Taksterne for levende Dyr paa 33 1/3 pCt. Fra den 1. Maj 1922 blev der foretaget Nedsættelse af Taksterne for Gods, for Fragtstykgods gennemsnitlig 25 pCt. og for Vognladningsgods gennemsnitlig 12 1/2 pCt., og desuden blev der i Henhold til den i forannævnte Lov optagne Overgangsbestemmelse ydet visse Forsendere en yderligere Nedsættelse i Fragten for vognladningsvise Sendinger af bestemte Industrivarer saaledes, at Frag-

ten for disse Varer blev 20 pCt. lavere end de ordinære nye Takster, for Tørv dog 30 pCt. Taksterne for Ilstykgoods, der allerede fra den 5. Juli 1921 administrativt var nedsatte, blev ikke yderligere nedsatte ved den fra 1. Maj 1922 foretagne Nedsættelse af Godstaksterne, men en Regulering foretoges. Fra 1. Maj nedsattes endvidere Taksterne for Abonnementskort ret betydeligt, og fra den 1. Juli 1922 blev Indskrivningsgebyret for Rejsegods nedsat fra 1 Kr. til 50 Øre, og Taksterne for Billetter til III Klasse nedsatte med gennemsnitlig 10—12 pCt., hvorhos Forholdet mellem Priserne for en III Klasse og en II Klasses Billet ændredes fra 1 : 2 til 1 : 1,7, saaledes at Nedsættelsen for denne Klasse udgjorde ca. 25 pCt.

Fra 1. Oktober 1922 foretoges der administrativt en Nedsættelse i Taksten for Sukkerroer paa 20 pCt.

I Anledning af ovennævnte Takstnedsættelser i den lokale Færdsel blev der i Løbet af Driftsaaret foretaget Ændringer i Taksterne i de forskellige gennemgaaende Forbindelser:

Taksterne i Forbindelsen med de indenlandske Privatbaner og Rederier ændredes saaledes for Gods og levende Dyr i Tidsrummet 1. Juni—1. September 1922 og for Billettaksternes Vedkommende fra 1. Juli 1922.

De nye Forbindelsesgoods- og -kreatur-tariffer med Privatbanerne blev opstillede paa et nyt Grundlag, hvorved Statsbanernes økonomiske Risiko forøgedes med ca. 2 Millioner Kroner ud over den Risiko, som den almindelige Takstnedsættelse medførte.

Godstaksterne i Forbindelse med Sverige og Norge ændredes dels fra 10. Maj 1922 (Tillægstaksterne), dels fra 10. Juni 1922 (de direkte Takster). Billettaksterne i samme Forbindelse blev ændret fra 1. Juli 1922. I Forbindelsen med det sydlige Udland ændredes Taksterne for Gods og levende Dyr fra 1. Maj 1922 og Billettaksterne fra 1. Juli 1922.

De i Henhold til Loven af 13. Marts

1922 foretagne Takstnedsættelser var — bortset fra, hvad der mulig vilde kunne indvindes ved forøget Trafik — beregnet at ville medføre en Risiko for Statsbanerne af i alt ca. 30 Mill. Kr. (inklusive den særlige Nedsættelse for visse Industriegrene, der udgør ca. 1½ Mill. Kroner, og de ovennævnte ca. 2 Mill. Kroner som Følge af den ændrede Beregning af Taksterne i Forbindelsen med indenlandske Privatbaner), nemlig for Personbefordringen ca. 12 Mill. og for Godsbefordringen ca. 18 Mill. Kr.

Kommissioner og Udvalg.

I Driftsaaret 1922—23 er nedsat følgende *Kommissioner og Udvalg*:

Den 20. April 1922. Et Udvalg til Revision af Statsbanernes Signalreglement.
Den 3. Februar 1923. Et Udvalg angaaende Lejeafgiften for Statsbanernes Lejeboliger m. m.

I samme Driftsaar har det under 23. November 1921 nedsatte Udvalg til Gennemførelse af de nye Tjenestetidsregler ved Stations- og Togtjenesten afsluttet sin Virksomhed efter tillige — tildels med en noget ændret Sammensætning — at have foretaget en Gennemgang af Tjenesteordningen ved Søfartsvæsenet, Bane og Telegraf-tjenesten samt Maskintjenesten. I Driftsaaret har endvidere den under 10. Januar 1919 nedsatte Kommission angaaende Personalets Instruktion gennem Ordre m. m. afsluttet sit Arbejde.

Statsbanernes Personale.

I Driftsaaret 1922—23 er den Indskrænkning i Personalets Antal, som paabegyndtes i de foregaaende Driftsaar, blevet fortsat. Det samlede Antal af faste og løse Arbejdere udgjorde saaledes den 31. Marts 1923 ca. 21 600 (19 344 fast ansatte og ca. 2 300 Ekstraarbejdere) imod ca. 22 600 den 31. Marts 1922 (19 533 fast ansatte og ca. 3 100 Ekstraarbejdere).

Samtidig har Arbejdsydelseerne været stigende, idet bl. a. det præsterede Antal Tog- og Sejladskilometer er gaaet op fra ca. 14,45 Mill. i 1921—22 til ca. 15,89 Mill.

i 1922—23 og Antallet af Vognakselkilometer fra ca. 481 Mill. til ca. 502 Mill. Personaleindskrænkningen er saaledes i Virkeligheden noget større, end det fremgaar ved Sammenligning af det samlede Personale i Driftsaarene 1922—23 og 1921—22, idet dette den 31. Marts 1923 udgjorde 8,74 pr. Bane- og Overfartskilometer, 13,62 pr. 10 000 Tog- og Sejladskilometer

til Trafikkens Bestridelse har nødvendig-gjort en fremskyndet Reparation af det rullende Materiel.

I Overensstemmelse med Lønbevægelserne inden for Privatindustrien nedsattes Lønnen for det timelønnede Personale i Løbet af April Kvartal, og i Centralværkstederne har Gennemsnitsfortjenesten udgjort:

	Driftsaar 1921 22	April Kv. 1922	Juli Kv. 1922	Oktober Kv. 1922	Januar Kv. 1923	Driftsaar 1922—23
Haandværkere	ca. 240 Øre	ca. 207 Øre	ca. 193 Øre	ca. 194 Øre	ca. 194 Øre	ca. 197 Øre
Arbejds mænd	„ 224 „	„ 193 „	„ 181 „	„ 182 „	„ 182 „	„ 184 „

(Fortsættes).

og 4,31 pr. 100 000 Vognakselkilometer mod 9,12 pr. Bane- og Overfartskilometer, 15,32 pr. 10 000 Tog- og Sejladskilometer og 4,70 pr. 100 000 Vognakselkilometer den 31. Marts 1922.

I de ved Tjenestemandsløven af 12. September 1919 fastsatte særlige Lønningstillæg (Konjunktur-, Sted- og Dyrtidstillæg) skete der i Driftsaaret 1922—23 ingen Ændring for Stedstillæggets Vedkommende i Forhold til Driftsaaret 1921—22; derimod blev Konjunkturtillægget, jfr. § 1 i Lov Nr. 97 af 23. Marts 1922, fra den 1. April 1922 nedsat med $\frac{1}{3}$, hvorhos Dyrtidstillægget, der ved Udgangen af det foregaaende Driftsaar var som Maksimum 810 Kr. for gifte og 540 Kr. for ugifte, fra den 1. April 1922 nedsattes til henholdsvis 594 Kr. og 396 Kr. og fra den 1. Oktober s. A. yderligere til henholdsvis 540 Kr. og 360 Kr. For hele Driftsaaret 1922—23 udgjorde Dyrtidstillægget i alt 567 Kr. for gifte og 378 Kr. for ugifte mod henholdsvis 972 Kr. og 648 Kr. det foregaaende Aar.

Arbejdstiden paa Statsbanernes Værksteder under Maskinafdelingen har i Driftsaaret været 48 effektive Arbejdstimer pr. Uge.

I enkelte Afdelinger i Centralværkstederne — navnlig i Kedelsmedierne samt Træ- og Vognværkstedet i Aarhus — har der jævnlig været arbejdet i 2 Hold, og der er i mindre Omfang udført Arbejde ud over det anførte Antal Timer, naar Hensynet

PRISTALLET

Den 11. Februar kom det nye Pristal, og det blev 209, en Stigning af 5 Points.

Det blev sikkert en Skuffelse for mange, at Tallet ikke naaede højere op, men statistisk Bureaus Opgørelse viser os dette Resultat, og derved er der intet at gøre.

Af Dagspressen vil de fleste af vore Læsere være bekendt med Virkningen af denne Stigning, der giver en Stigning paa Dyrtidstillægget af 54 Kr. for gifte, Enkemænd m. fl. og 36 Kr. for ugifte eller en maanedlig Stigning af henholdsvis $4\frac{1}{2}$ Kr. og 3 Kr.

I Juli 1919 var det Udgiftstal, der anvendtes ved Beregningen af Dyrtidstillægget, 3 466 Kr., og dertil svarede for gifte et aarligt Dyrtidstillæg paa 702 Kr.

Da det Udgiftstal, man nu er naaet til efter de sidst indhentede Oplysninger, er 3 274 Kr., d. v. s. 5,5 pCt. eller ikke fulde 2×3 pCt. under 3 466 Kr., bliver Dyrtidstillægget en Portion lavere end de forannævnte 702 Kr., d. v. s. 648 Kr. eller 54 Kr. maanedlig for gifte og for ugifte 36 Kr. maanedlig.

Da Dag- og Timepenge, Natpenge, Kørepenge, Overarbejdspenge og Vederlag for inddragne Fridage forandres hver Gang Dyrtidstillægget afviger med 108 Kr. fra 702 Kr. (det i 1919 fastsatte Dyrtidstillæg) og da Afvigelsen kun er 54 Kr., forhøjes disse forskellige Ydelser.

MEKANISK FYRING PAA LOKOMOTIVER DUPLEX LOKOMOTIV STOKEREN Ved Otto Bendixen.

(Sluttet).

Lokomotivpersonalet og da navnlig Fyrbøderen har Fordel af Stokeren af følgende Grunde:

- 1) Bortfald af fysisk Arbejde.
- 2) Forøget Arbejdsevne.
- 3) Mere regelmæssigt Arbejde da de samme Folk kan følge den samme Maskine hver Dag.
- 4) Forholdsvis bedre Betaling set paa Baggrund af det mindre legemlige Arbejde.
- 5) Bedre Lejlighed til at lære Førerens Arbejde og Pligter at kende og derigennem hurtigere Dygtiggørelse til Forfremmelse.
- 6) Fyrbøderen faar Betaling for Intelligens i Stedet for legemligt Slid.

- 1) Den giver forøget Tonnage pr. Tog.
- 2) Maksimum Damptryk til enhver Tid.
- 3) Yder stadig det største Arbejde.
- 4) Forøget Middelhastighed for svære Godstog.
- 5) Forbedring af Toggangen.
- 6) Formindskelse af Mulighederne for Kedelhavarier.
- 7) Forringede Udgifter til Overtid til det kørende Personale.
- 8) Forøget Sikkerhed i Togtjenesten, da to Mand kan holde Udkig.
- 9) Mindre Tid til Fyrrønsning.

Den Stoker Type, som i det følgende skal beskrives, »Duplex Stokeren«, Type D, bestaar af

- 1) En Drivmaskine.
- 2) Et Tandstangs- og Tandhjuls-Kraftoverføringssystem for Transport- og Elevator-skruerne.
- 3) Transportsystemet med et Kulknuserapparat, Transportskruen, Drivakselen med

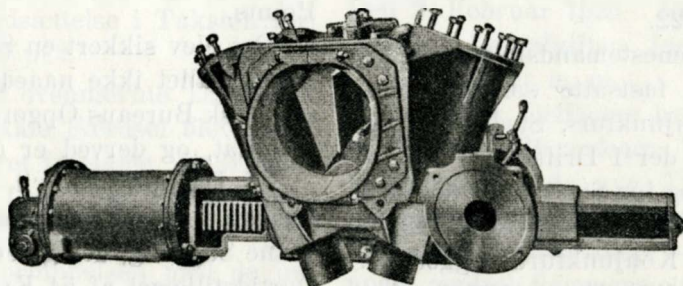


Fig. 1. „Duplex“ Stokerens Drivmaskine med Hovedcylinder, Tandstangshus, Transportsystemets Fordelingsspiæld og Samlekassen.

- 7) Flere og bedre Timer i Hjemmet, da Fyrbøderen ikke er udslett og overtræt.
- 8) Længere Levetid som Følge af roligere og mindre opslidende Arbejde.
- 9) Større Sikkerhed i Tjenesten, da det mindre Arbejde giver Fyrbøderen Tid til at holde Udkig og iagttage Signalerne.
- 10) Renligere Arbejde, da Røgplagen grundet paa den bedre Forbrænding er betydeligt reduceret.

Jernbanedirektionen har Fordel af Stokeren fordi:

Tandhjul, samt den Vinkeljernsramme, som danner Toppen af Truget til Transportskruen, og som slutter til Tenderens Bund.

- 4) Drivværket for Transportskruen med Gangskiftning.
- 5) Samlerkassen, som danner Mellemlid mellem Transportskruen og Elevatorerne.
- 6) Højre og venstre Elevator.
- 7) Højre og venstre Elevators Drivværk med Gangskiftning.

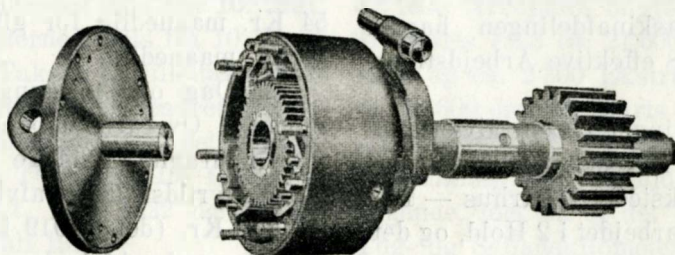


Fig. 2. Transportskruens Driv- og Bakmekanisme samlet.

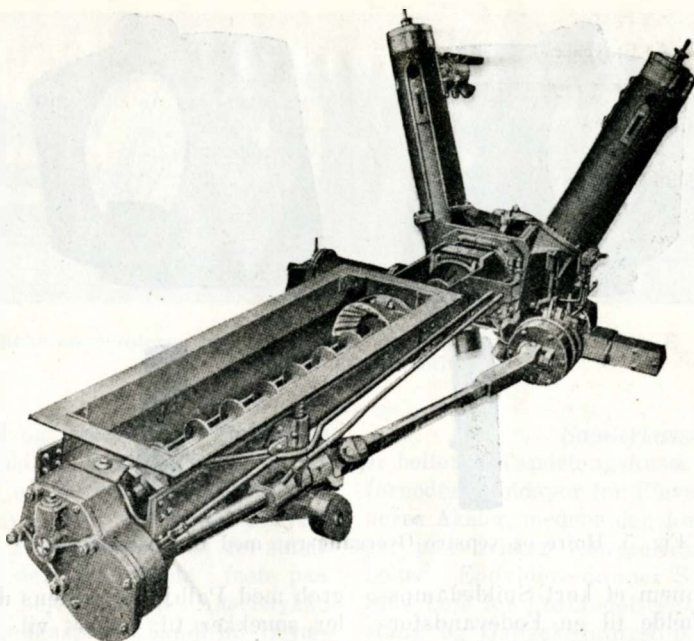


Fig. 3. Duplex Stokeren „Type D“ set fra højre Side.

- 8) Overgangsrørene (indeholdende Dampstraaletudene), som danner Forbindelsen mellem Elevatorerne og Spreaderørene eller Fordelingsrørene.
- 9) Højre og venstre Fordelingsrør.

Drivmaskinen. (Fig. 1.)

bestaar af en Dampcylinder sædvanlig 11" (279,3 mm) i Diam. med $17\frac{3}{4}$ " (440,8 mm) Slaglængde. I Cylinderens Dæksel findes anbragt en Hjælpeglider, som drevet af Stemplets frem- og tilbagegaaende Bevægelse regulerer Hovedgliderens Bevægelse, som besørger Dampfordelingen til Stemplets. Systemet er velkendt fra Knorr's Damppumpe til Fødevandsforvarmer og beskrevet i »Dansk Lok. Tid.« Nr. 22 1920. Dampen tilføres direkte fra Kedlen, men bliver dog reduceret ved at passere gennem en $\frac{1}{2}$ " Kugleventil. Damptrykket i Cylinderen er meget variabelt, f. Eks. 10—80

pound pr. $\square$ " Tomme overensstemmende med det Arbejde, som kræves af Hensyn til Kulles Kvalitet og Kvantitet, og det reguleres automatisk af den førnævnte Kugleventil. Under normale Forhold er der kun Kraft paa Stempelslagets ene Retning nemlig i den, hvori hele Transport-, Knusnings- og Elevatorsystemet drives, idet at dette staar stille under Stemplets Tilbagegang, som foregaar ved meget lavt Tryk. Da imidlertid saavel Transportskruen som Elevatorskruerne ved Omstilling af nogle Paler (se Fig. 2) kan bringes til at gaa Bak, enten alle tre eller enkeltvis, dersom en Sten eller lignende skulde have sig fast, saa kan Stempelslaget ogsaa foregaa med Kraft i den modsatte Retning eller i begge Retninger, alt sammen automatisk reguleret. Smøringen foregaar fra Lokomotivets Hovedlubrikator, og Spildedampen gaar enten hen foran en af Askekasseklapperne eller til Skorstenen, i enkelte

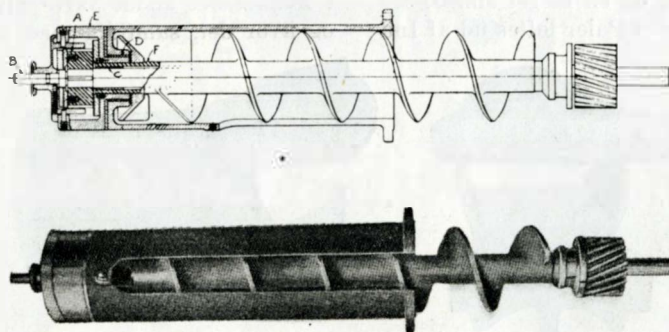


Fig. 4. Snit og Afbildning af venstre Elevator vist liggende.

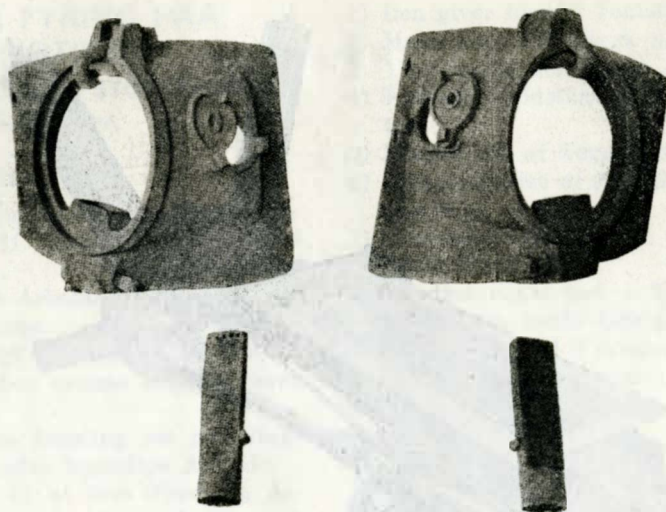


Fig. 5. Højre og venstre Overgangsrør med Dampstraalerør.

Tilfælde ret ned gennem et kort Spildedampsrør og i nyere Tilfælde til en Fødevandsforvarmer. Cylinderens anden Ende lukkes af et Dæksel, som tillige er sammenstøbt med og danner Styr for den dobbelte Tandstang (med horisontale og vertikale Tænder), som overfører Stempel og Stempelstangens frem- og tilbagegaaende Bevægelse til Transport- og Elevatormekanismen. Fig. 1 viser dette og Drivmaskinens Cylinder samlet med Tandhjulshuset og Samlerkassen.

Transportsystemet (Fig. 3)

drives af Tandstangens horisontale Tænder, som griber ind i et Tandhjul, der er befæstet til en kort Aksel, paa hvis anden Ende der sidder et rundt Hus, som foruden at omslutte et andet Tand- eller Palhjul tillige danner Fæste for tre Par Paler, af hvilke dog kun een Pal af hvert Par er i Indgreb med det omtalte Palhjul, som altsaa vil drejes, naar det runde Hus, »Gangskiftningshuset«, drejes af førstnævnte Tandhjul ved Tandstangens Vandring den ene Vej, medens Palerne glider over under Tandstangens Vandring den anden Vej. Se Fig. 2. Ved en Udrykkerstang og en meget simpel Mechanisme kan det ene Sæt Paler løftes ud af Ind-

greb med Palhjulet, medens det andet Sæt Paler smækker til, og det vil være unødvendigt yderligere at forklare, at Palhjulets og dermed hele Transportsystemets Hovedaksels Omdrejningsretning bliver modsat.

Det er indlysende, at Tenderens Kulrum er bygget i selvlempende Form med de tre Sider skraanende og den fjerde Side nærmest Førerhuset er lodret. I Bunden af denne Tragt findes det Trug, i hvilket Transportskruen gaar rundt. (Fig. 3). Dette Trug er monteret saaledes, at en vis Bevægelsesfrihed er tilladt. Det ligger saaledes i en Bæring, som hviler paa Ruller, ligesom det Stykke Trug, som danner Forbindelsen mellem Truget i Tenderbunden og Samlerkassen paa det paa Lokomotivet monterede Ildfyrringsapparat, er meget bevægeligt og altsaa ingen Skade tager af Bevægelsen mellem Maskine og Tender indbyrdes (Fig. 3).

Langs disse to i hinandens Forlængelse anbragte Truges højre Side ligger Transportsystemets Hovedaksel. Dette udgaar fra det ovennævnte »Gangskiftningshus«, til hvilket den halve Aksel ved et Universalled er befæstet. Dette Stykke Aksel danner en firkantet Skede, i hvilket det andet halve Stykke Aksel passer, og hvor det, samtidig med at Rotationen over-

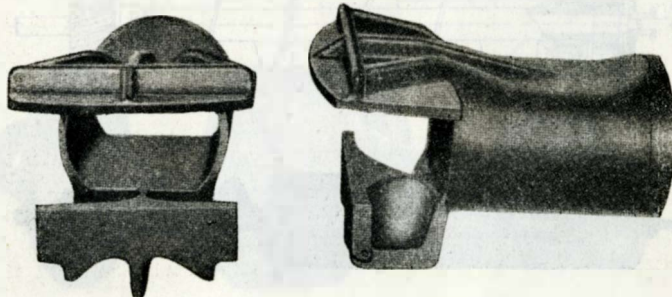


Fig. 6. Sprederør med Afbøjningsribber set forfra og fra Siden.

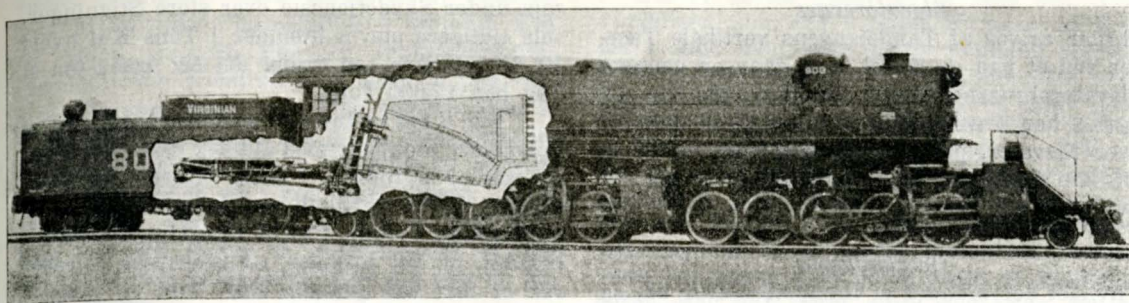


Fig. 57. Duplex Stokeren monteret paa »Virginian« Jernbanens nyeste 1 E & E 1 Mallet ledelte Compound Lokomotiv.

føres, kan glide ud og ind følgende Tenderens Bevægelser i Forhold til Maskinens. (Fig. 3.) Den sidste Halvdel af Hovedakslen, altsaa den firkantede og massive, ender i et andet Universalled, som danner Forbindelsen med det sidste Stykke Hovedaksel, der er anbragte i faste paa Truget monterede Lejer. Dette Akselstykke overfører gennem indkasplede Tandhjul Bevægelsen til Transportskruen.

I Hovedtrugets forreste Del er anbragt en Knuser eller Kværne, som idet Kullene af Transportskruen tvinges frem vil knuse disse i passende Stykker, som ikke paa deres Vej videre gennem Stokeren kan volde Ulemper. Det bevægelige Stykke Trug fører fra Hovedtruget til Samlerkassen.

Samlerkassen

er boltet til Tandstangshuset (Fig. 1) og danner forneden Bundspor for Elevatorernes Skruer og deres Aksler, medens den foroven danner Flanger paa hvilken Elevatorhusene eller Rørene boltes. Endvidere danner Samlerkassens højre Side Leje for Forbindelsesakslen mellem Tandstang og Gangskiftningshus. Paa Fig. 1 ser man tillige i den fremadvendte Aabning, hvorigennem Kullene bringes ind, et Spjæld, som anvendes til at fordele Brændslet med, idet det, naar det drejes til en af Siderne, mere eller mindre leder den fremadskridende Kulstrøm til den ene eller den anden Elevator, hvorved enten den ene eller den anden halve Side af Fyret betjenes.

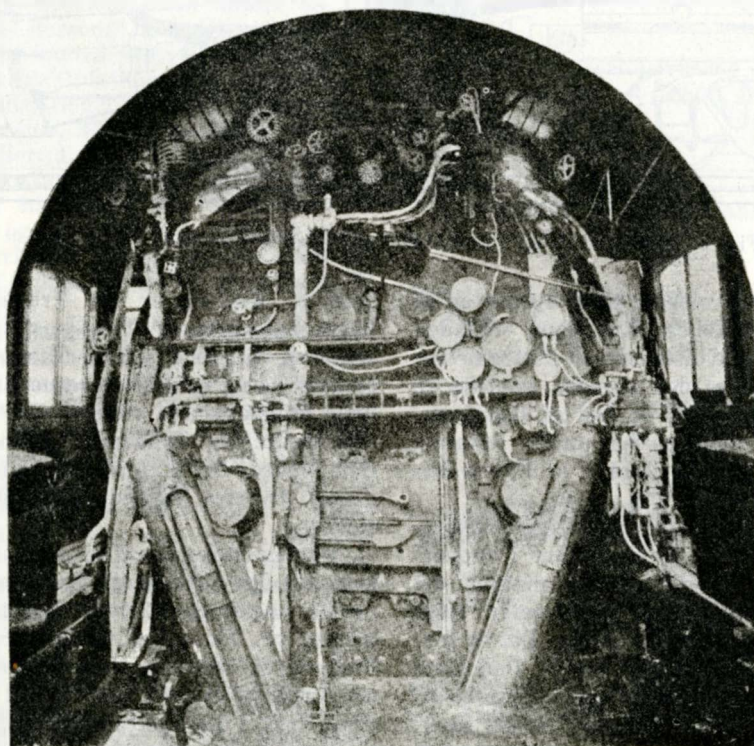


Fig. 8. Førerhus med Duplex Stoker.

Elevatorernes

Skruer drives af Tandstangens vertikale Tænder ved et paa en Aksel, som gaar op gennem Elevatorskruerne, fastsat Tandhjul (Se Fig. 4). Ogsaa her anvendes et Gangskiftningshus til hver Elevator, paa hvis Topende det hviler og let kan betjenes. Elevatorrørene slutter til hver sit

Overgangsrør

i hvilket der munder et Dampstraalerør ud, og disse Overgangsrør føre videre til Spreaderørene, som føre ind til Fyret. Fig. 5 viser de to Overgangsrør. Man ser i de to Passager en firkantet Studs, gennem hvilken Dampstraalerørene føres op. Fig. 6 viser et Spreaderør. Dets ejen-

som under Skydetjeneste over store Stigninger, som tidligere nævnt brænder 1 Tons Kul hvert 10. Minut; men saa drejer det sig ogsaa om et Tog paa 17 600 Tons.

I Fig. 8 ses et Interiør af Førerhuset paa et Lokomotiv monteret med Duplex Stokeren. Som det ses er Fyrdøren, i dette Tilfælde en automatisk, todelt vertikal ved komprimeret Luft oplukkende Fyrdør, Patent Franklin, bleven bibeholdt, og det forstaas, at Stokerens Spreaderør er ført ind gennem Rør, som er valset i Kedlens og Fyrkassens Væg.

Det vil føre for vidt helt at beskrive Stokerens Pasning m. m. Det vil være nok at antyde, at Stokeren paa en Maade arbejder stødvis med een eller flere Omdrejninger pr. Stem-

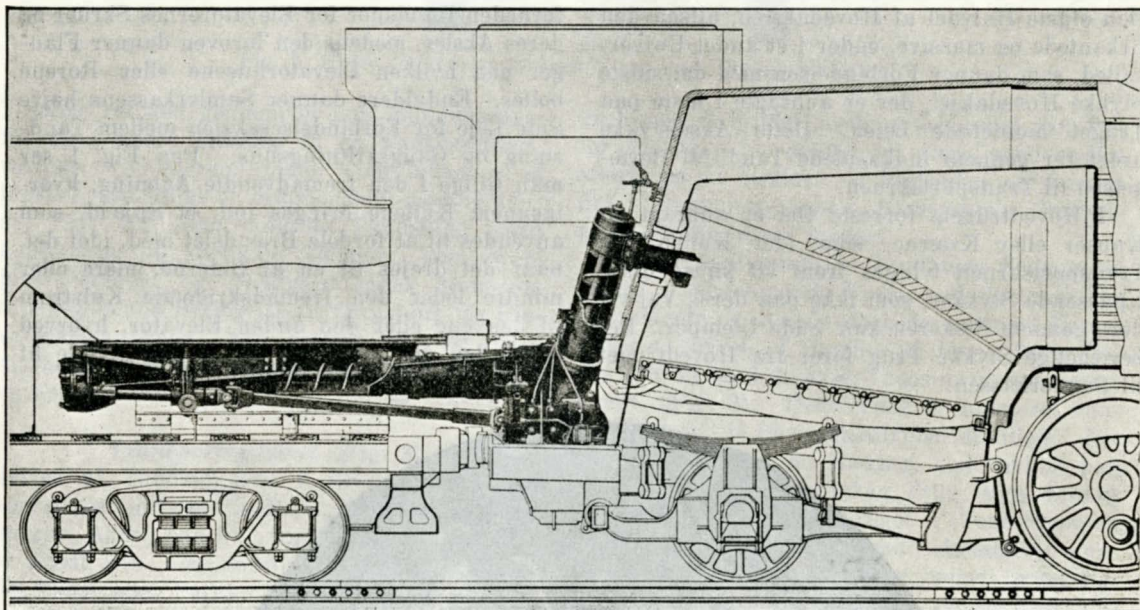


Fig. 9. Monteringen af Duplex Stokeren paa et moderne Lokomotiv.

dommelige Form er velegnet til at sprede en af en Dampstraale indblæst Kulstrøm. Fladen foroven forhindrer Kulstrømmen i at gaa for højt, samtidig med at den spredes, medens de to Gruber forneden giver en Del af Kulstrømmen, som samler dem, en hel anden Retning, navnlig ud til Siderne i Retning af Fyrets bagste Hjørner.

Til Stokerens Udstyr hører tillige 2 Manometre. Det ene viser Damptrykket i Stoker-Drivmaskinens Hovedgliderkasse, medens det andet, som er et dobbelt Manometer viser Damptrykket i Dampstraalerørene. Det er forsynet med en stor og en lille Viser. Den store viser for højre, den lille for venstre Straalerør.

Fig. 7 viser en D Type Duplex Stoker monteret paa et af »Virginian« Banens nyeste 1 E × E 1 Mallet leddelte Compound Lokomotiver,

pelslag. Kullene er fra Truget i Tenderens Bund befordret af Transportskruen til Knuseren og videre til Samlerkassen. Herfra befordres de op af Elevatorerne til Spreaderørene hvor de blæses ind over Fyret. Smøringen af alle de under Tenderen værende bevægelige Dele smøres fra Smørekopper under Førerhusgulvet, hvorfra Rørledninger føre til Smørestederne.

Duplex Stokerens Yde- og Spredesevne reguleres for den indflydende Kulmængdes Vedkomme ved Stoker-Drivmaskinens Antal Stempepslag pr. Tidsenhed, medens Spredesevnen af Fyrdøren reguleres dels ved det i Samlerkassen anbragte Spjæld, dels ved at regulere Dampens Tryk i Dampstraalerørene, hvorved Kullene kan kastes kortere eller længere ind i Fyret: Skal et mindre rent Fyr brændes ud ned-

sættes Stokerens Antal Stempelslag, samtidig med at Spjældet i Samlerkassen drejes f. Eks. til højre, hvorved den af Transportskruen fremadresserede Kulstrøm kun ledes til den venstre Elevator, som da holder venstre Side af Fyret vedlige, medens den anden Side brænder ud, og selvfølgelig drejes Spjældet til venstre, naar højre Side af Fyret skal renses. Skal et rent Fyr kun holdes vedlige, spredes Kullene kun ved Hjælp af Dampstraaler af lavt Tryk, hvorved Kullene vil leje sig paa de bagste Rister.

Betjeningen af Stokeren er, naar Erfaring er indvunden, meget let, da Fyrbøderen vil have paa Fornemmelsen det Antal Stempelslag, som Drivmaskinen skal gøre, samt med hvilket Tryk Kullene skal blæses ind i Fyret under de forskellige Forhold, hvorunder Lokomotivet arbejder.

Naar Lokomotivet er fyret op betjenes Fyret ved Haandkraft til forlængt Damptryk er naaet, og først naar Lokomotivet forlader Banegaarden sættes Stokeren i Virksomhed.

I November Maaned 1923 var 6000 Duplex Stokere i Anvendelse ved 79 Jernbaner.

ET PAR ORD

Skal en Organisation være levende, maa den have alle en Organismes Organer i sig, hver lille Organ (Medlem) maa udføre en vis Livsvirksomhed, dersom ikke Organisationen skal forsumpe og derved være ukampdygtig.

Den almindelige Opfattelse er vel nok, at betaler man sit Kontingent, og saa ellers lade Ledelsen om Resten, saa er alt godt.

Det er imidlertid ikke alene en Del Medlemmer, som tænker saa, men ogsaa i Afdelingsbestyrelser har man den Opfattelse: vi alene vide, lade og gøre; det er en Kendsgerning, at enhver Henviisning bliver besvaret med et: det skal vi nok ordne, behold de gode Raad til der bliver spurgt.

Alt dette er manglende Forstaaelse af indre organisatorisk Betydning, og der er desværre Medlemmer, som lader sig tilrettevise af saadanne Udtalelser, maaske ihukommende det gamle Ord, at den Gud giver Embedet, giver han ogsaa Forstanden, — dermed er langt fra sagt, at alle Ledende er saadan. Jeg ved, at der saavel i den øverste Ledelse som i Afdelingsledelser sidder Folk, som Organisationen er en Livssag, men at der ogsaa er dem, som mangler alle organisatoriske Forudsætninger, med andre Ord som C. Hostrup siger: »Kun kan tralle vore Viser efter«.

Skal Organisationen i de kommende Aar være det, som den skal være, maa dette Forhold ændres, og der maa reorganiseres kraftig indadtil, det vil sige, hvert Medlem maa være et levende Organ i den store Organisme.

Det er derfor glædeligt at læse den Nyt-aarshilsen, som var i første Nummer af Bladet i Aar, hvor man netop hentyder til den levende Kammeratskabets Aand, som skal være Organisationens Symbol og dermed ogsaa dens Vejviser for kommende Tider, der ligger i denne Udtalelse et Fremsyn, for hvad der vil komme, og hvad der vil og maa kræves af en Organisation med Aktionsvillie og Aktionsevne; men skal Tanken i den udsendte Nyt-aarshilsen virkeliggøres, hvad jeg tror, man ønsker, saa vilde jeg gerne sige: drag Lære af Brydningerne, som har været, store som smaa, søg at finde Aarsagerne, selv om de har dybe Rødder, og begaa aldrig organisatoriske Justitsmord. Lad os alle forstaa Organisationens rette Betydning, saa kan og vil vi, Meninger til Trods, kæmpe i sluttede Rækker med vore fødte Modstandere udadtil og mod Disharmoni indadtil, lad os forstaa vor Tid og dens Tegn, da vil Kammeratskabets Aand sidde i Højsædet, og Sejren, al Modstand til Trods, være vor.

Gedser i Januar 1924.

P. Sessing.

DAMERNES INDSAMLINGSLISTE

BIDRAGSLISTE OVER INDSAMLINGEN TIL ET FORENINGSBANNER

Siden Indsamlingslisten til Banneret er afsluttet, er indkommet følgende Bidrag:

København Gb.

Lokomotivførerhustruerne H. Falkenberg Kr. 2.00, H. Hein Kr. 2.00, P. Falck Kr. 2.00, L. Larsen Kr. 2.00.

Aalborg.

Lokomotivfører I. K. Hansen's Hustru Kr. 3.00.

Rettelse til forrige Liste.

Under Kbhvn Gb. er opført H. M. Nielsen — skal være H. H. K. Nielsen.



25 AARS JUBILÆUM

Den 1. Marts kan Lokomotivfører A. Larsen, Pileallé, Skjern, fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

FERIEHJEMMET

Fra 1. Marts modtages Bestillinger paa Ophold paa Feriehjemmet i Sæsonen 1924 (15. Maj—15. September.)

Bestillingerne bedes sendt til Foreningens Kontor, Ny Vestergade 7. 3. S., København B. under Adr. Ferie- og Rekreatiøns-hjemmet.

For at undgaa unødvendig Korrespondance, skal jeg tillade mig at anmode om, at Bestillingerne indeholder nøjagtige Oplysninger om, hvem Ophold bestilles til, d. v. s. den eller de paagældendes Stilling og Navn og for Børn Opgivelse af Alder.

P. U. V.
C. M. Christensen.

KONTINGENTBETALING M. M.

En Afdelingskasserer har anmodet om at faa følgende Henstilling optaget i Bladet:

»Da det ofte hænder at afgaaende eller tilgaaende Medlemmer ikke har deres Medlemsbøger i Orden, hvilket medfører unødvendig Arbejde for Afdelingerne, henstilles til Medlemmerne at faa dette uheldige Forhold rettet.«

Vi skal medgive Henstillingen vor bedste Anbefaling og haaber paa, at Resultatet maa blive det, at Medlemmer, der forflyttes, sørger for, at deres Papirer er i Orden ved Ankomst til den ny Afdeling.

Red.



FRA JUBILÆET

Paa Jubilæumsfestdagen kom et Par unge Damer hen til Maskinen for Tog 158 i Jyderup. De overrakte en Buket Roser og en Kasse Cigarer til Uddeling i København og ønskede Personalet til Lykke paa Festdagen. De unge Damer var Døtre af pens. Lokf. Andersen, der paa denne smukke Maade hilste sine gamle Kammerater.

EN FORBEDRING

Der er i de sidste 4—5 Aar, ja, maaske mere, lavet en Del om paa Lokomotiverne og indført forskellige Forbedringer, nogle er gode, og dem er Personalet selvfølgelig glade for, men

naar man ser noget indført, der er upraktisk, maa der protesteres.

Jeg siger hermed til de Smørentiler, der efterhaanden bliver sat paa Lokomotivernes Stanglagere.

Ja, saalænge et Lager gaar godt, kan Tanken være god nok, men ved Varmeløbning er den upraktisk, og enhver blot nogenlunde erfarne Lokomotivmand véd, hvad det vil sige at køre med varme Stænger. Det kan gaa an paa Maskiner med udvendig liggende Gangtøj, men paa en C-Maskine er de højest uheldige. En Varmeløbning af et Stanglager kan være hændelig, selv med den aller største Paapasselighed, og man véd da, hvad det vil sige, naar først en saadan »Klods« er løbet varm; den er næsten ikke til at møtte med Olie. Hvad skal man saa gøre? Ja, efter mit Skøn har man tre Ting at vælge imellem: Enten skal Lokomotivfyrbøderen krybe ind under Maskinen og fylde Smørekoppen lige saa tit, der er Lejlighed dertil — og derved sinke Tøget — fordi dette ikke kan gøres paa anden Maade, end ved med en Skrueøgler at fjerne Ventilen, eller man lader det hele gaa saa længe det kan, og derved ødelægger baade Sole og Lager, eller man skal gaa fra sit Tog og tilkalde Hjælp.

Det er højest ubehageligt at krybe ind under Maskinen i Snavs og Sole, og man maa ikke blive forhavset, hvis D'hr. Lokomotivfyrbødere forlanger Skindbukser udleverede til dette Brug. Endvidere er disse Ventiler indrettede til kun at gaa med Mineralolie, og denne Olie har under Varmeløbning en meget ringe Smøreevne. Jeg tillader mig derfor at henstille; lad os blive fri for disse Ventiler paa Maskiner, hvor Drivstængerne ligger indvendig.

Kalundborg i Januar 1924.

C. Lehde.

AFTENUNDERHOLDNING

De københavnske Lokomotivfører-Afdelinger afholder Aftenunderholdning med Bal paa Etablissementet »Gimle«, Grundtvigsvej 14, Lørdag den 1. Marts Kl. 8 Em. præcis.

Hagb. Bentzens Selskab vil opføre »Apollo-Teatret«s store Succes:

AMOR PAA VILDSPOR!

Farce-Operette i 3 Akter af Leonard Haskel og Willy Steinberg. — Musikken af Poul Lincke.

Denne Farce-Operette er meget fiks og ustyrlig morsom ved sine mange Forvekslinger og originale Pointer.

For Musikken bærer Poul Linckes Navn, det er herlige og iørefaldende Melodier.

Der vil her blive Lejlighed for Medlemmerne med Familie og Venner at tilbringe en særdeles fornøjelig Aften.

I Forventning om stor Tilslutning er Billetpriserne sat meget lavt.

Forestillingen varer fra 8 Em. til Kl. ca. 10. derefter Bal til Kl. 2.

Festudvalget.



SELVKOBLING VED JERNBANERNE.

Den schweitziske Arbejderrepræsentant, Kollega Schürch, har indsendt nedenstaaende Resolution til den internationale Arbejderkonference i Genua. Da det er et Faktum, at Jernbanemændenes Sikkerhed i høj Grad kunde forbedres ved Indførelse af et automatisk Koblingssystem ved alle Tog, giver den 5. internationale Arbejderkonference internationale Arbejdskontorer den Opgave at tage Initiativet til en international Overenskomst med Hensyn til Indføring af automatisk Kobling af alle Tog.

DRIFTSRESULTATET VED NORGES STATS- BANER

Overskudet ved de norske Statsbaner udgør for det sidste Regnskabsaar 2.7 Millioner Kroner. Dette er 1/2 Million mindre end beregnet. Undersøgelser for at indføre yderligere Besparelser ved Statsbanerne vil ske.



SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK

Ordinær Generalforsamling afholdes Lørdag den 29. Marts Kl. 8 Aften i Bibliotekslokalerne Istedgade 3. 1. Dagsordenen er: I. Aflæggelse af Beretning. — II. Fremlæggelse af Regnskab. — III. Eventuelt.

TAKSIGELSE

Min hjerteligste Tak til Hovedbestyrelsen og øvrige Organisationsfæller for al den Venlighed, hvormed de alle kom mig i Møde paa Jubilæumsdagen.

Tak for den smukke Gave og de hjertelige Ord af Formanden, da han overrakte mig denne.

Til sidst min dybtfolte Tak, fordi Hovedbestyrelsen og Medlemmerne paa Jubilæumsmødet udnævnte mig til Æresmedlem af D. L. F.,

som Belønning for det af mig udførte Arbejde i Organisationen, derved beredte de mig den største Glæde, jeg gennem de mange Aar har haft, og Dagen vil aldrig gaa mig af Minde. Endnu en Gang Tak til alle Medlemmer af D. L. F.

Esbjerg, den 4. Februar 1924.

Chr. Christensen.

Min bedste Tak til den ærede Hovedbestyrelse og samtlige Medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening for den venlige Opmærksomhed paa Foreningens Jubilæumsdag.

Den smukke Minde gave vil stedse være mig en kær Erindring. Hjertelig Tak!

P. Schmidt.

Hovedbestyrelse, Festkomité og Medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening bedes modtage min dybtfolte Tak for den store Opmærksomhed, der blev vist mig paa Foreningens Jubilæumsfestdag.

Osv. Bockel.

Min hjerteligste Tak for den smukke Krans, som den 24. Januar blev lagt paa min kære Mands Grav.

Kathrine Mortensen.

Alle Lokomotivmænd i Vamdrup med Underafdelinger, i Korsør, Kolding og Fredericia, der saa smukt har hjulpet mig og mine to smaa Børn over den første vanskelige Tid, bedes modtage min dybtfolte Tak og Taknemlighed.

Anna M. Nielsen.

Enke efter Lokfrb. C. M. Nielsen, Fredericia.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivforenkredsen.

Gedser: Repræsentanten rettes til C. J. Andersen.

Korsør: Afdelingsformanden rettes til: N. P. Nielsen, Hejssesvej 6, St.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Thisted: Afd. Formanden rettes til Chr. Lee-gaard, Dragsbæksvej 17.

Tønder: Afdelingskassererens Adresse rettes til F. C. Rosenberg, Nyvej 2.

Brande: Afdelingsformanden rettes til: J. Bentzen, Gl. Arrevadvej.

Viborg: Formandens Navn og Adresse: H. P. Lærnsen, Fredensgade 4, 1. S.

Viborg: Kassererens Navn og Adresse: P. J. Hansen, Slesvigsgade 12, 1. S.

Viborg: Repr. for Feriehemmet: A. M. Mikelsen, Gothersgade 4, 1. S.

Esbjerg: Kassererens Navn og Adresse: H. V. Døssing, Østergade 45, 2. S.



Udnævnelse fra 1—2—24:

Lokomotivfyrbøder K. A. Egevang, Kbhavns Godsb., til Lokomotivfører i Orehoved (min. Udn.).

Lokomotivfører K. T. A. L. Holst, Roskilde, til Lokomotivfører i Aalestrup (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder H. C. Lorentz, Kbhavns Godsb., til Lokomotivfører i Struer (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder J. P. Toft, Aarhus H., til Lokomotivfører i Oddeund Nord (min. Udn.) og tildelt Funktion som Depotforstander.

Haandværker L. G. Brettschneider, Kbhavns Godsb., til Lokomotivfyrbøder i Tønder.

Haandværker K. V. M. Jensen, Kbhavns Godsb., til Lokomotivfyrbøder i Orehoved.

Haandværker N. B. Petersen, Kalundborg, til Lokomotivfyrbøder i Tinglev.

Haandværker A. Nielsen, Brande, til Lokomotivfyrbøder i Brande.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1—2—24:

Lokomotivfører A. C. Jørgensen, Orehoved, til Korsør.

Lokomotivfører J. Jensen, Struer, til Aarhus H.

Lokomotivfyrbøder T. C. Lindgreen, Tinglev, til Aarhus H.

Lokomotivfyrbøder N. A. Nielsen, Brande, til Kbhavns Godsb.

Lokomotivfyrbøder C. Olesen, Tønder, til Kbhavns Godsb.

Lokomotivfyrbøder J. A. S. Larsen, Orehoved, til Roskilde.

Afsked efter Ansøgning med Pension:

Lokomotivmester I J. P. F. Cordsen, Dbmd., Kbhavns Godsb., paa Grund af Alder i Naade fra 29—2—24 (kgl. Afsked).

Lokomotivfører H. P. C. Staberg, Skelde, paa Grund af Svagelighed fra 31—3—24 (min. Afsked).

Lokomotivfører P. J. Knudsen, Kbhavns Godsb., paa Grund af Svagelighed fra 30—4—24 (min. Afsked).

Lokomotivfører A. J. Berg, Esbjerg, paa Grund af Svagelighed fra 30—4—24 (min. Afsked).

Lokomotivfører O. H. Thinesen, Kbhavns Godsb., paa Grund af Svagelighed fra 30—4—24 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfyrbøder H. C. Mortensen, Aalborg, den 28—1—24.



Bemærk • Kiærs • Klæder

**HABIT
35 KR.**

20 Skindergade 20

**HABIT
35 KR.**

HUSK
det fortrinlige
Wiibroe Øl

A. W. RANFELT,
Bagerier & Konditori
(V. H. Jessens Eftf.)
Dybbølsgade 22. Telf. Centr. 9058

Nærværende Nummer er aflæst
paa Avispostkontoret den 19. Februar



**Leveret til flere
Afdelinger og
Hovedafdelingen.
Forlang Tilbud.**

Amk. Gummivare
Industri Vestergade 3 Kbhvn. B.
Mødersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prisliste mod 30 Øre i Frimrk.
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

C. B. Møller & Co.s

BØRS CIGAR

der faas over hele Landet, er
fabrikeret af de fineste Tobakker
Det er den bedste 15 Øres Cigar

FORLANG ALTID
OTTO MØNSTED & S
OMA
PLANTE-
MARGARINE

**Køb Deres CIGARER & VINE
i Cigarforretningen
Hørsholmsgade 28
(ved Nørrebros Station)**

Redaktion: Vesterbrogade 98 a 2, København B.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613
Udgaar 2 Gange maanedlig.
Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Expedition
Ny Vestergade 73, København B.
Telefon Central 14613.
Kontortid Kl. 10—4.