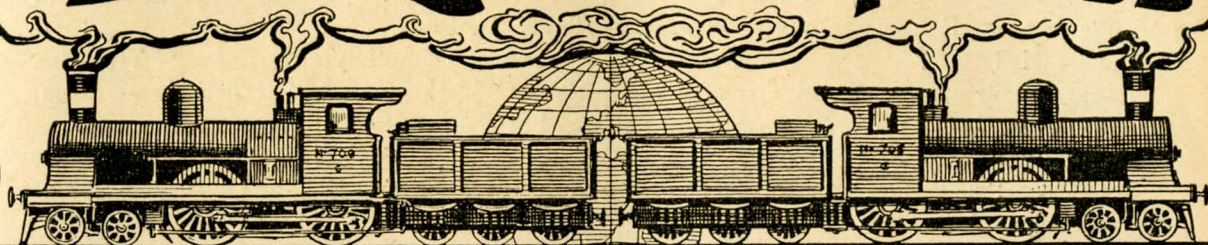


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 12.

15. Juni 1904.

4. Aarg.

Nordisk Lokomotivmands- Forbund.

Lørdag den 28. Maj d. A. afholdt det af D. L. og L. F. og D. P. L. og L. F. nedsatte fire Mands Udvalg Møde i Fredericia, hvor man enedes om følgende Regler for Samarbejde i Forbundssager:

1. De to Organisationer danner — saalænge begge staar som Medlemmer af Nordisk Lokomotivmands Forbund — Forbundets danske Afdeling.
2. Til Medlemmer af dansk Afd. af Forbundsbestyrelsen vælger D. P. L. og L. F. 1 Medlem og 1 Suppleant og D. L. og L. F. de øvrige Medlemmer og Suppleanter.
3. Alle øvrige i Henhold til Forbundslovene forefaldende Valg foretages efter Forholdstalsvalgmaaden
4. Indtrædelses- og Aarsafgifter danner en Fælleskasse, hvis Midler forvaltes af hver Organisation for sig.
5. Alle Sager overgives til Formanden for Afdelingens Bestyrelse, der forelægger disse for begge i Afdelingen staaende Organisationers Repræsentanter.
6. Afdelingens Medlemmer er underkastet Nordisk Lokomotivmands-Forbunds Love, der til enhver Tid kan bringes i Anvendelse.

Endvidere antoges Dansk Lokomotiv-Tidende til Organ for D. P. L. og L. F., saaledes at Medlemmerne af begge Organisationer nyder samme Ret til at benytte Bladets Spalter.

*

*

*

Oversigt

over

Forbundets 5te Kongres

i Stockholm

den 8. Juni 1904.

Punkt 1. Prøvelse af Repræsentanternes Fuldmagter.

Samtlige Mandater erklæredes for gyldige. For dansk Afd. var mødt 25 Delegerede samt Afd.s Formand, idet 5 Delegerede var nægtet Permission — alle fra 1ste Maskinkreds — og København H. Afd. havde valgt 2 Forbundsbestyrelsesmedlemmer som Delegerede.

Punkt 2. Kongressens Aabning af Præsidenten Kl. 8 Formiddag.

Kongressen aabnedes af Præsidenten, Hr. Lokf. Orre, der foreslog Middagshvil fra Kl. 2 til 4 Em., hvilket vedtoges.

Punkt 3. Fremlæggelse af Aars- og Revisionsberetning.

Aars- og Revisionsberetningen, der for svensk Afd. aflagdes af Lokf. A. Ringdahl, for dansk Afd. af Lokf. L. Mauritzen og for norsk Afd. af Lokf. J. Bauer, godkendtes enstemmigt.

Punkt 4. Valg af Sekretærer og Justeringsmænd.

For dansk Afd. valgtes til Sekretær Lokf. F. Knudsen og til Justeringsmand Lokf. C. Roosen.

Punkt 5. Behandling af det paa forrige

Kongres henlagde Spørgsmaal: Hvilke Midler agter Forbundet at anvende for at gennemføre saadanne af Kongressen vedtagne Sager, der møder Modstand?

Kongressen sluttede sig til den af dansk Afd. under 25. Maj 1903 vedtagne Resolution (Se Lokomotivtidende Nr. 11 1903).

Punkt 6. Eventuelle Sager fra de forskellige Afdelinger behandles i følgende Orden: Statsbanernes Lokf.- og Lokfrb.-Forening (svensk), Sverrigs Lokf.- og Lokfrb.-Forening, Norges Lokomotivpersonales Forening, Danmarks Lokomotivmands-Foreninger. (Lovændringer).

Norsk Afd. foreslog indsat i Forbundslovene, at hvert Lands Forbundsbestyrelse udtoges af Hovedbestyrelsesmedlemmer i det respektive Lands Foreninger.

Da Forslaget ikke var rettidigt indsendt, nægtede Kongressen dette Behandling.

Samtlige af dansk Afd. foreslaede Lovændringer blev vedtagne.

Punkt 7. Straffesystemet.

Følgende Resolution vedtoges:

»Kongressen beslutter, at Forbundsbestyrelsen arbejder hen til, at alle Strafferetsspørgsmaal først afgøres efter forudgaaet Forhør, under hvilket der er givet den Anklagede Tilladelse til at udvælge sig en Defensor. Dog giver Kongressen de respektive Afdelinger Ret til at tillempe denne Beslutning efter de forskellige Landes Forhold.«

Punkt 8. Eksamens- og Tjenestespørgsmaalet. Meddelelse om, hvad de respektive Afdelinger har foretaget i disse Sager siden forrige Kongres.

For dansk Afd. forelagde Lokf. A. Madsen Resultatet af den foretagne Opgørelse, der stiller sig saaledes:

Paa de af den danske Forbundsbestyrelse udsendte Spørgeskemaer indkom fra Statsbanerne ialt 93 Besvarelser, deraf 67 fra Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere i fast Tur, omfattende 246 Lokomotivførere og 241 Lokomotivfyrbødere, og 26 Besvarelser fra Førere i fast Rangertur, omfattende 102 Rangerførere.

Tjenesten paa Toglokomotiver udviser for

Lokomotivførerne en Gennemsnits-Arbejdstid af 10 Timer pr. Døgn og en Hviletid af 14 Timer pr. Døgn.

For Lokomotivfyrbøderne er Tjenesten 10,5 Arbejdstimer og 13,5 Hviletimer pr. Døgn.

For Førerne ved Rangering er Forholdet 7 Arbejdstimer og 17 Hviletimer pr. Døgn. Hviletiden er altid i Hjemmet. Disse Maskiner betjenes kun af 1 Mand.

Af hele Fridage findes kun for Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere 2. Ved hele Fridage forstaaes, at Personalet ikke skal møde til Tjeneste den Dag. For Rangeringen er der 30 Sæt indrømmet 1 Fridag hver 14 Dag.

De forskellige Ture udviser et Gennemsnit af:

	Arbejdstimer pr. Døgn		Hviletid pr. Døgn	
	Fører	Fyrb.	Fører	Fyrb.
Iltogskørsel	9,8	10,6	14,2	13,4
Iltog og Blandet- tog	10,2	10,8	13,8	13,2
Il-, Blandet- og Godstog	9,0	9,2	15,0	14,8
Blandettog	10,8	11,3	13,2	12,7
Godstog	11,5	11,4	12,5	12,6

For flere af de indsendte Besvarelser gælder en Anmærkning, som var paaført, nemlig, at Turene vilde blive betydeligt forbedrede i de ny Kørselsfordelinger.

Fra Privatbanerne indkom ialt 32 Besvarelser, som udviser en Gennemsnitstid for Lokomotivførerne af 10,6 Arbejdstimer og 13,4 Hviletimer pr. Døgn, for Lokomotivfyrbøderne 10,8 Arbejdstimer og 13,2 Hviletimer pr. Døgn.

For 12 Sæt Personale er der i Turen 1 hel Fridag i Ture paa 3 til 8 Dage og ellers 1 Fridag pr. Uge, paa Gilleleje—Gribskov—Helsingø 3 Dage om Maanedens, men altid, for saa vidt Tjenesten tillader det.

Punkt 9. Anses en speciel Jernbaneret for nødvendig, og hvilke Interesser har Lokomotivpersonalet derved at varetage.

Dette Punkt underkastedes ingen særlig Behandling, idet Kongressen for Punkt 8 og 9 vedtog følgende Resolution:

»Kongressen udtaler sin Anerkendelse af det Arbejde, de respektive Landes Forbundsbestyrelsesmedlemmer har lagt i disse Sager.«

Punkt 10. Signalsystemet.
Følgende Resolution vedtoges:

»Da Jernbanens Signalsystem har en saa overordentlig stor Betydning for Lokomotivførernes og med disse for Togenes Sikkerhed, udtaler Kongressen Ønskeligheden af, at der i de respektive Lande, hvor Signalkommissioner nedsættes, maa gives nogle paa de respektive Strækninger godt kendte Lokomotivførere Sæde i disse.«

Punkt 11. Eventuelle Spørgsmaal, der med Kongressens Billigelse optages til Behandling.

Lokf. Laggren ønskede Kongressens Udtalelse angaaende Spørgsmaalet, om Forbundets Medlemmer burde støtte trængende Lokomotivmænd, der ikke var Medlem af Nordisk Lokomotivmands-Forbund.

Det vedtoges, at man hverken direkte eller indirekte burde støtte saadanne Kolleger, der ikke vilde eller turde gaa med i Arbejdet for bedre Livsvilkaar for Nordens Lokomotivpersonale.

Punkt 12. Fastsættelse af Forbundets Aarsafgift.

Paa Forslag af Lokf. O. Larsen vedtoges Forbundsafgiften fastsat til samme Størrelse som hidindtil (Indskud 25 Øre og 50 Øre i Aarskontingent).

Punkt 13. Afgifter (§ 5, Punkt 3).

Kongressen beslutter, at den svenske Afdeling af Forbundsbestyrelsen bemyndiges til at udbetale Diæter af sin Forbundskasse i Forventning om Sanktion paa kommende Kongres.

Punkt 14. Valg af Præsident og Revisorer.

Lokomotivfører John Volradt Orre genvalgtes til Præsident.

Punkt 15. Tid og Sted for næste Kongres.

Det vedtoges, at Forbundsbestyrelsen bestemte Tiden og Stedet for Afholdelsen.

Punkt 16. Afslutning.

Lokf. A. Ringdahl afsluttede med nogle hjertelige Ord, der besvarede med et »Leve« og et »Leve« for Nordisk Lokomotivmands-Forbund.

L. Mauritzen,
Sekretær.

Opfordring.

Da Hr. Peter Simple til Trods for gentagen Opfordring fra forskellige Sider om at bevise Rigtigheden af sin fremsatte Beskyldning mod en ubenævnt Lokomotivfyrbøder paa Godsbanegaarden endnu ikke har efterkommet denne, og Rygtet som Følge deraf med Bestemthed er blevet henledet paa min Person, opfordrer Undertegnede herved den ærede Herre til under Navns Angivelse enten at opgive sin Kilde til omtalte Rygte eller som en Mand af Ære selv at indestaa for Korrektheden af sin Meddelelse og derved bidrage til, at den højtidelige Fred i Retfærdighedens Hovedstad mellem de tvende Have atter genoprettes, saa at vi maaske til næste Aar kan blive Vidne til et endnu mere velklingende Navn end som Assistent. Dersom Hr. Simple ogsaa skulde overse denne Opfordring, er det mit Haab, at vi med hans sidste Artikel har set Debut og Afslutning af hans Forfattervirksomhed her i Bladet, idet jeg formener, at det absolut er dette uværdigt at optage Indlæg fra Personer, som under et Pseudonym og med bedre Vidende fremsætter vitterlig Usandhed og gennem grundløse Beskyldninger latterliggør en hel Kategori af Ansatte. Jeg finder det mildest talt absurd.

København, den 9. Maj 1904.

Herm. Ohlsen,
Lokomotivfyrbøder.

* * *

»Viel Geschrei und wenig Wolle.«

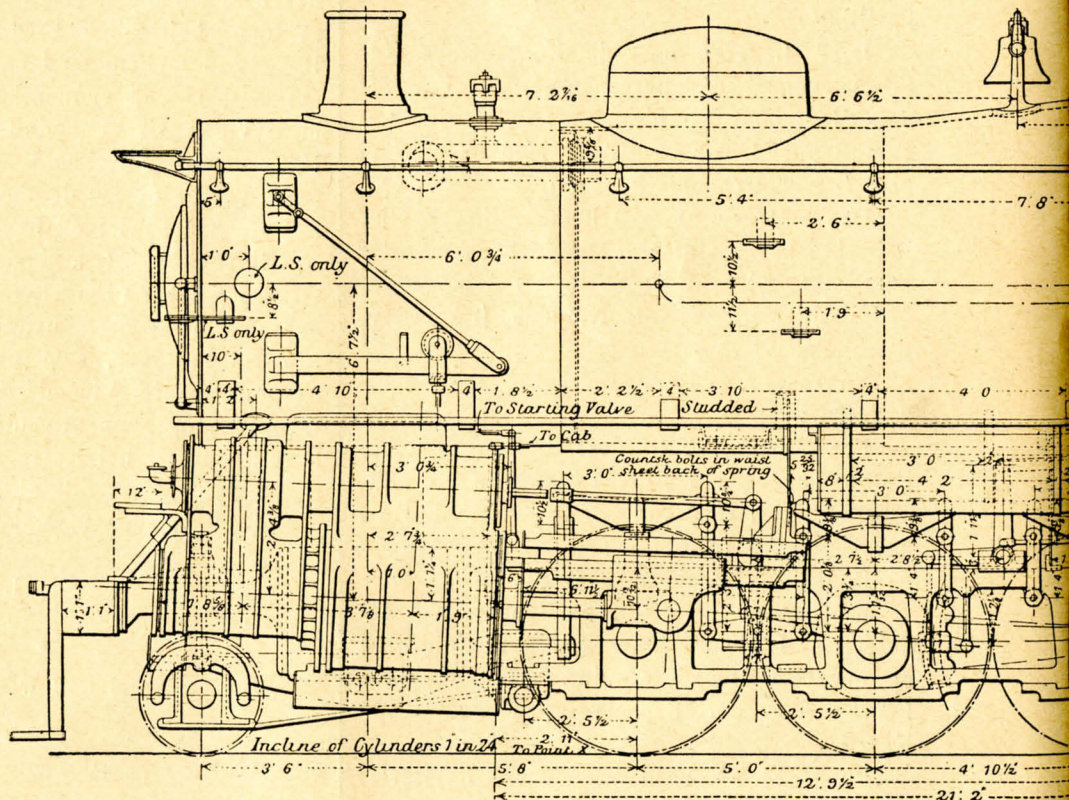
R ed.

Firecylindret Høj-og Lavtrykslokomotiv til „The Atchison, Topeka and Santa Fé Railway“.

Der er i de senere Aar i England bygget meget store og kraftige Lokomotiver, der for ikke lang Tid siden vilde være anset som ganske uforholdne Fordringer til nogen Jernbane, men som nu er fundet nødvendige i Henhold til Udførelsen af den stærkt forøgede Trafik paa

Hovedlinierne. Tag f. Eks. Iltogslokomotiver, som Midland Railway Company har bygget for at udføre Trafiken mellem Hellifield og Carlisle, eller den kraftige Maskine til North-Eastern Railway. Disse Maskiner, der hver for sig er Kæmper, kan dog ikke holde Maal med mange amerikanske Maskiner, bygget til Godstrafik. Nogle af disse Kæmpemaskiner er i den senere Tid udgaaet fra Baldvins Lokomotivfabrik i Philadelphia og en af disse er vist paa hosstaaende Illustration. Det er et tihjulskoblet Høj- og Lavtrykslokomotiv for Godstrafik til »The Atchison, Topeka and

Ringene er nittet til Fyrkassekappen, er ikke mindre end 7 Fod 4 Tommer. Som det vil ses af de punkterede Linier, er Dørpladen heldende og er forsynet med Radialstøttebolte. Pladerne i Fyrkassen gør Indtryk af at være tynde (kun $\frac{3}{8}$ " tyk, medens Rørvæggen kun er $\frac{9}{16}$ ") til det høje Tryk af 225 Pd. pr. \square "; men det maa erindres, at Pladerne er af Staal og stærkt afstivede. Støtteboltene er $1\frac{1}{8}$ " i Diam., hvor de gaar gennem Fyrkassekappen, og 1" de andre Steder. Rundkedlen indeholder ialt 391 Rør, $2\frac{1}{4}$ " i Diam. og en Længde af ikke mindre end 20'. Rørenes



Sante Fé Railway«. Det er af særlig Interesse baade for sine Dimensioner og sin Styrke; vi tror, det fordunkler alt, hvad der hidtil er forsøgt. Et blot Øjekast paa Tegningen vil vise Fagmanden, hvilken Forskel der er mellem dette sidste Produkt og dem, vi har hos os.

Kedlen, der har et mærkeligt Udseende, maaler 6 Fod $6\frac{3}{4}$ Tomme i indvendig Diam. paa det mindste Tværsnit og er af »Wagon-Top-Typen« og har et Arbejdstryk af 15 Atmosfærer. Dens indvendige Diam., hvor

totale Hedeflade naar den bemærkelsesværdige Sum af 4,586 \square ', til hvilken maa føjes 210 \square ', som er Fyrkassens Hedeflade. Den samlede Hedeflade er saaledes 4,796 \square '.

Cylindrene er af Tandemtypen, d. v. s. Højtrykscylindren sidder foran Lavtryks-cylindren og har da fælles Stempelstang. Stempelslaget er 32" og Cylinderdiameterne er henholdsvis 19 og 32". For at lette Adgangen til Lavtrykscylindrene er en lille Svingkran fast anbragt paa hver Side af Røggammeret; ved Hjælp af disse er det forholds-

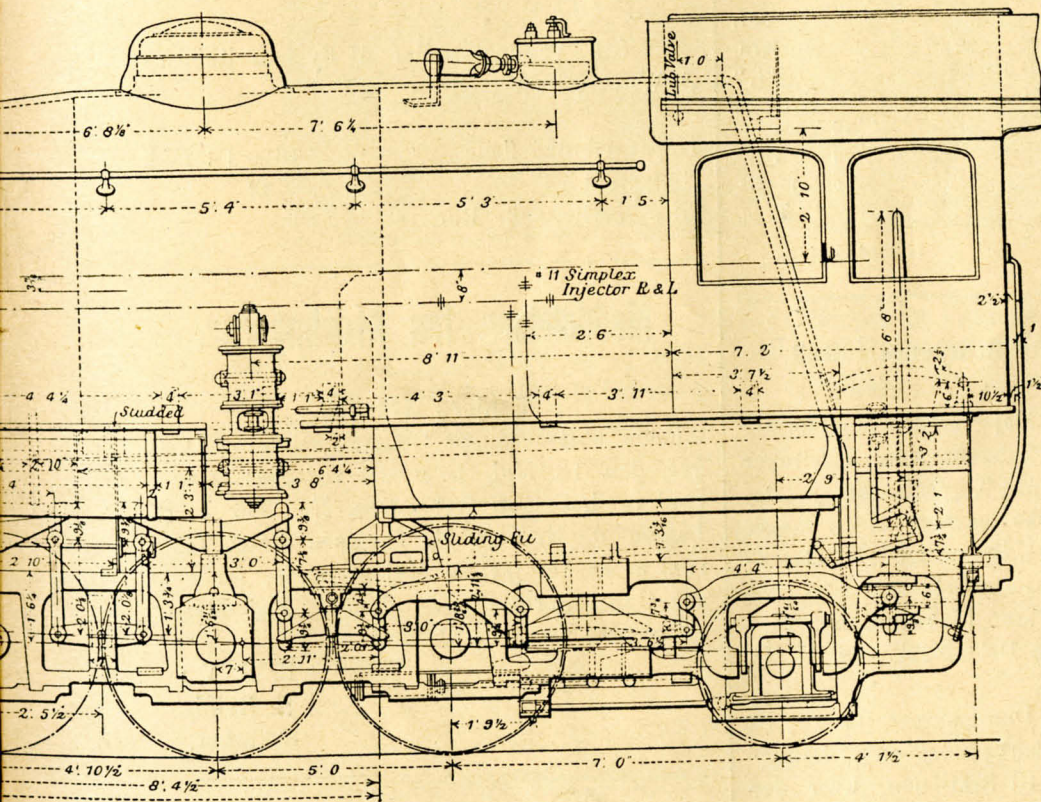
vis let at fjerne Højtrykscylindrene, naar Lavtrykscylindrene skal underkastes Eftersyn. En særlig Form for metallisk Pakning, hvor indvendige Bolte ikke behøves, er benyttet mellem Høj- og Lavtrykscylindrene. Dampfordelingen besørjes ved Stempelglidere.

Rammepladerne er af den sædvanlige amerikanske Model. Maskinen har foran og under Fodpladen en tohjulet Truck. Dens koblede Hjul er 57" i Diam. og dens kalkulerede Trækkekraft med et Damptryk af 15 Atm. er 31,365 Kg. (Til Sammenligning skal anføres, at vore Litra D.-Maskiners Trække-

i 16 Fod; tillige er der andre Stigninger paa 1 Fod i 50 Fod, og paa de andre omtalte Strækninger er der ogsaa svære Stigninger, nemlig en paa en Længde af 16 Kilometer, der paa et Sted har en Stigning af 1 Fod i 25 Fod.

Nedenfor gengives i tabellarisk Form en Oversigt over denne bemærkelsesværdige Maskine:

Spormaals	4' 8 1/2"
Brændsel	Kul.
Rammepladerne	Staal.
Driv og Kobbelhjuls Diam.	57"



kraft er angivet til 5,900 Kg.) Adhensionsvægten er 112 1/4 Tons, og Maskinens Vægt i tjenstfærdig Stand er 144 Tons, medens Tenderen vejer andre 81 1/2 Tons.

Fireogtyve Maskiner af denne Type er bestilt til de ny mexikanske Distrikter paa Santa Fé Hovedlinie og indrettede til Kul-fyring, medens 45 Maskiner af samme Type er bestilt til Albuquerque og Arizona Jernbanen og vil blive indrettede for flydende Brændsel. Paa den førstnævnte Strækning er Banelegemets Stigning over Ratonpasset 1 Fod

Diam. af Drivakslens Akselhalse henholdsvis Længde	11" og 12"
» » Kobbelhjulsakslernes Akselhalse henholdsvis Længde	10" og 12"
» » Truckakslernes Akselhalse henholdsvis Længde	7 1/2" og 12"
» » forreste Sæt Truckhjul	29 1/2"
» » bageste » »	34 1/4"
» » Cylindrene	19" og 32"
	32"
Stempelslag	
Glidere	Stempelglidere.
Vægt paa Driv og Kobbelhjul	117 1/2 Tons.
» » Truckhjulene	11 1/2 "
» » af Maskinen i tjenstfærdig Stand	144 "

Vægt af Tenderen i tjenstfærdig Stand	81 1/2 Tons.
Total Hjulstand (Maskine og Tender)	66 Fod.
Kedeltryk	225 Pd. pr. Kv. Tomme.
Diameter af Rundkedlen	78 3/4 "
» » Røggammer	80 "
Længde af »	94 1/2 "
Godstykkelse af Rørpladen	9/16 "
Rørenes Længde	20 "
Diam. af Domen	31 1/2 "
Fyrkassens Længde	108 "
» Bredde	78 "
» Højde foran	80 1/4 "
» » bag	78 1/4 "
» Materiale	Staal.
» Godstykkelse i Side- og Dørpladerne	3/8 "
» Vandrum foran 4", paa Siderne 5" og bag 4 1/2 "	
Kedelrørenes Antal	391.
» Materiale	Jern.
» udvendige Diameter	2 1/4 "
Hedeflade i Fyrkassen	210 Kv. Fod.
» » Rørene	4,586 "
» total	4,796 "
Tender: Vandrum	32 cul. meter.
» Kul	10 Tons.

(»Engineering«.)

Besøg paa Kloakpumpestationen.

Tirsdag den 17. Maj besøgte Medlemmer af D. L. og L. F.s københavnske Afdelinger Kloakpumpestationen paa Kløvermarksvej. Det store Bygningskompleks bestaar af en meget stor Maskinhal med Udbygninger til Dampkedlerne og Reparationsværksted, som fra Ende til anden med stor Elskværdighed blev forevist, og de enkelte Dele forklarede, af Hr. Maskinmester Erslev.

I Rørledninger af Dimensioner fra 4 3/4 til 6 Fod i Diam. føres Kloakvandet under Langebro ud paa Amager til Stationen, hvor der findes store Brønde, der optager Vandmængderne. Et Ristesystem optager alle faste Dele i en Dybde af 23 Fod. Kloakvandet ledes derefter til de i Maskinhallen værende store Pumper, der besørger 360,000 Tdr. daglig ud i Sundet i en Ledning paa 5000 Fods Længde, som atter fortsættes andre 5000 Fod ud fra Strandkanten. En meget stor Triplemaskine fra Burmeister & Wain paa 500 J. H. Kraft har følgende Dimensioner:

Højtrykscylinderens Diam.	390 mm.
Mellemtrykscylinderens Diam.	600 —

Lavtrykscylinderens Diam.	970 mm.
Slaglængde	600 —
Antal Omdrejninger	160 i Minuttet.
Pumper i Minuttet ca. 900 Tdr. = 120 Tons.	

2 Stk. 75 J. H. K. Maskiner pumper hver 40 Tons i Minuttet = 300 Tdr.

I Kedelhuset findes:

2 Stk. Lancashire-Kedler hver med en

Ildpaavirkningsflade	740 □ Fod.
Ristestareal	27 —
Kedlernes Længde	25 Fod.
— Diam.	7 —

2 Stk. Vandrørskedler af System Babcock & Wilcox, hver med en

Ildpaavirkningsflade	1600 □ Fod.
Ristestareal	32 —
80 skraatliggende Rør.	

Meddelelser fra Afdelingerne.

Esbjerg Afdeling

afholdt ekstraordinær Generalforsamling Onsdag den 18. Maj, hvor det vedtoges at ekskludere Lokomotivfyrbøderne Nr. 366 J. R. Larsen og Nr. 490 M. Thomsen for et Tidsrum af et Aar fra 18. Maj at regne, fordi de paa Generalforsamlingen den 12. Maj udviste en mindre passende Opførsel.

P. B. V.:

R. Hviid,
Sekretær.

En Lokomotivekspllosion.

For nogen Tid siden eksploderede Kedlen paa et Lokomotiv, tilhørende Chicago—Alton-Linien, 1 1/2 miles vest for Greenview. Lokomotivet var i Færd med at trække et langt Tog op ad en Stigning og havde lige passeret Toppen af Bakken og var paa Vej nedad, da Eksplosionen indtraf. Kedlen, som vises i Fig. 1 og er anslaaet til at veje ca. 10 Tons, blev kastet 150 Fod i vestlig Retning fra Eksplosionsstedet; under Farten stødte den

to Gange mod Jorden og havnede i en Majs-
mark med Fyrstedet vendt den modsatte Vej
af den Stilling, det havde, da Eksplosionen

af Kedlen, hvori der sad 1214 Bolte, blev
kastet 360 Fod bort i sydlig Retning. Boltene
var anbragte med et Mellemrum af 4 Tommer

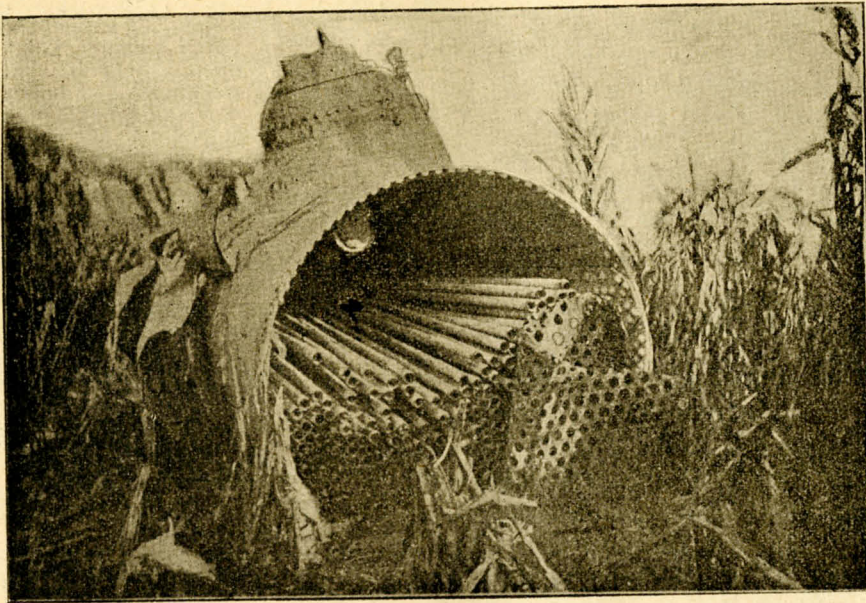


Fig. 1.

indtraf. Rørvæggen, hvori Rørerne sidder, var
revet bort paa over $\frac{2}{3}$ af sit Areal og bøjet
saa stærkt bagom, at den laa fuldstændig
dobbel; Kedlen indeholdt 300 Rør. Et Stykke

fra Centrum til Centrum og sad omtrent alle
i Stykket, da dette fandtes.

Toppladen af Fyrkassen og noget af Bund-
rammen fandtes paa det i Fig. 2 viste Sted.

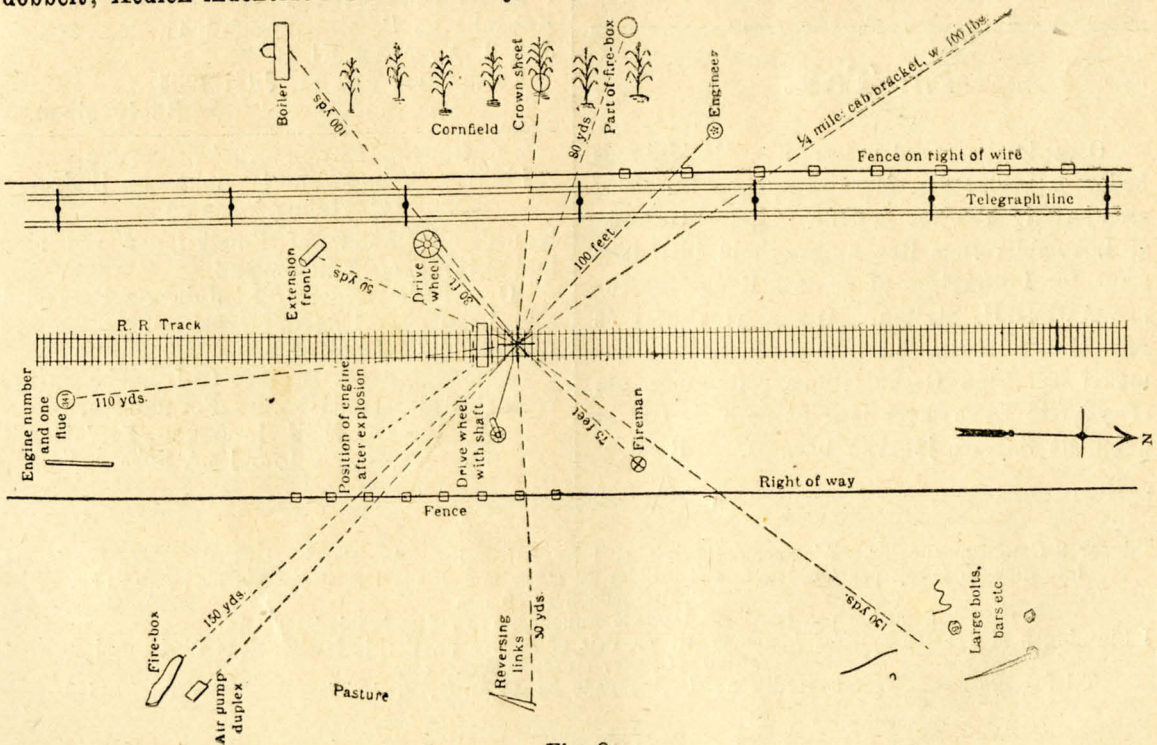


Fig. 2.

Paa Toppladen af Fyrkassen fandtes paa Vand-
siden et Stykke af 3,84 Kvadratfods Størrelse,
som saa ud til at have været overordentlig
stærkt ophedet. Alle Røgkanalerne paa tre
nær blev siddende i Forstykket. En af disse
Kanaler fandtes paa det i Fig. 2 viste Sted
og havde brændt Græsset, hvor det laa. Klok-
ken fandtes 500 Fod fra Ulykkesstedet.

Lokomotivføreren dræbtes øjeblikkelig, og
Fyrbøderen blev saa frygteligt skoldet, at han
døde den næste Dag. Som et Bevis paa
Ekspllosionens Voldsomhed kan anføres, at et
af Hjulene blev revet af sin Aksel, tiltrods for,
at de presses paa Akslerne ved et hydraulisk
Tryk af 125 Tons.

Som Aarsag til Ulykken anfører man, at
da Lokomotivet hørte til en Klasse Maskiner,
der var bekendt for at have en daarlig For-
dampningsevne, har Fyrbøderen holdt for lav
Vandstand, og Fyrkassens Top har da ikke
været dækket af Vand, da Maskinen passerede
Toppen af Bakken. Fyrbøderen har da be-
mærket, at Vandstandsglasset var tomt og har
straks sat Injektoren i Virksomhed og sat koldt
Vand paa den rødvarme Topplade. Denne
viste flere smaa Revner.

Den Del af Maskinen, der fandtes paa
Strækningen, stod paa tværs af Sporet.

En Tak.

Organisationsmedlemmer i 3. Maskinkreds
beder os bringe Hr. Maskininspektør Duseberg
en hjertelig Tak for den nu indførte Ordning
af Lokomotivernes Rensningsforhold i Kredsen
samt for Indførelsen af en fast Rangeringstur
paa Aarhus H. Station. Ogsaa vi slutter os
med Glæde hertil, idet vi indtrængende an-
moder samtlige Organisationsmedlemmer om
af yderste Evne hver især at gøre sit til, at
det gode Samarbejde kan bevares. R e d.

Medlemslisten.

Esbjerg Afdeling. Lokf. O. R. Hammer og
Lokf. M. Christensen er fra 1. Juni samt
Lokf. H. Nielsen fra 1. Juli indmeldt.
Lokfrb. J. R. Larsen og M. Thomsen
slettet.

Nyborg Afdeling. Lokf. L. V. P. Larsens
Udmeldelse annulleres.

Frederikshavn Afdeling. Lokfrb. S. Christen-
sen er forflyttet til Aalborg Afd.

Møder.

Den 25. Maj paabegyndte Sekretæren en
Agitationsrejse til Frederikshavn, Aalborg,
Langaa, Viborg og Aarhus Afdelinger. Refe-
ratet maa af Pladshensyn udskydes til senere.

En Lokomotivfører i Aalborg ønsker at
bytte med en Kollega i det sydlige Jylland,
Fyn eller Sjælland. O.

Sjællandske Statsbaners Embedsmænds og Betjentes

Laane- og Spareforening af 1883.

Da den Mandag den 6. ds. afholdte ordi-
nære Generalforsamling ikke var beslutnings-
dygtig, indkaldes herved i Henhold til Lovens
§ 9 en anden Generalforsamling, der afholdes
i Skolelokalet (ved Ilgodsekspeditionen) paa
Københavns Personbanegaard Tirsdag den 5.
Juli d. A., Aften Kl. 8.

København, den 11. Juni 1904.

Bestyrelsen.

Danske Jernbanefunktionærers Livsforsikrings- samt Laane- og Under- støttelsesforening

tegner alle Arter af Forsikringer ved sine
Inspektører og Tillidsmænd.

Overskudet uddeles ved Jule- og Paasketid
som Laan eller Understøttelser til Medlemmer
i Henhold til Lovens § 8.

Anmodning om Blanket til Laanebegæring,
vedlagt Svarporto, tilstilles Formanden,

N. V. Jacobsen, Konduktør,
Lyøvej 3, 4, Købhvn. F.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Abonnementsprisen er 1 Kr. halvaarlig. Avertissementsprisen er paa Omslagets
1ste Side 15 Ø. og paa Omslagets andre Sider 12 Ø. pr. mm. Plads i Spaltebredde halvaarlig.

Spaltebredden er 58 mm.

Samtlige paa Omslaget tegnede Annoncer ere staaende mindst 1/2 Aar.

I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitolinie eller dens Plads, med Fradrag
af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Telefon 123.

Ekspedition: Gothersgade Nr. 29, 1. S., Fredericia.

Telefon 123.