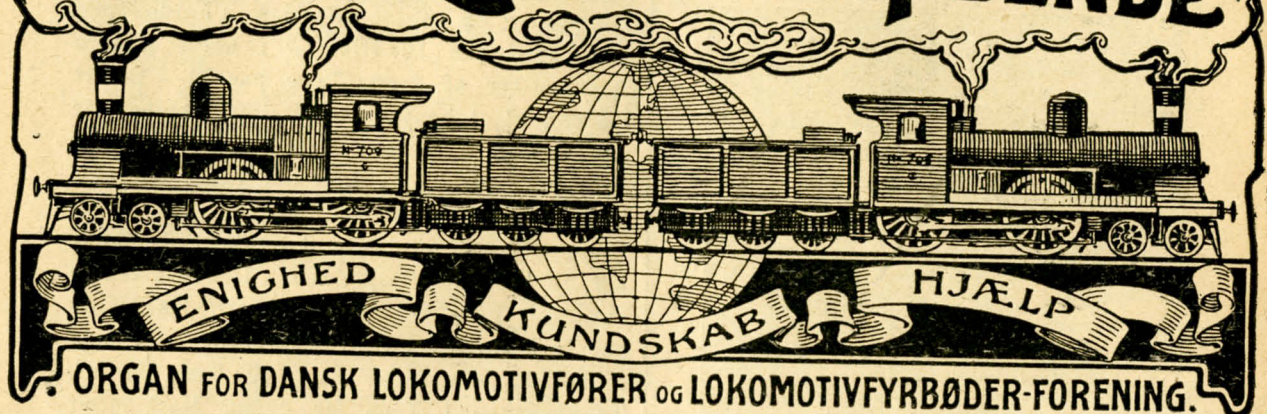


„Hornbechs rene Frugtsafter“.

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 21.

I. November 1904.

4. Aarg.

Lokomotiver paa Udstillingen i St. Louis.

Af H. W. Hanbury.

Det næste amerikanske Firma, der er repræsenteret paa St. Louis-Udstillingen, er Lima Lokomotiv- og Maskinfabrik i Ohio, der udstiller et af Shays patenterede Lokomotiver med Tandhjulsudveksling. Dette Lokomotiv (Fig. 11) bæres af tre firehulede Trucker, til hvis Hjul paa højre Side er boltet Tandhjulskranse af Staal. Disse Hjulkranse har Indgreb med Tandhjul, der er anbragt paa en bøjelig eller fjedrende Aksel, gennem hvilke de drives. Truckernes Hjulstand er 52", Hjulenes Diam. 36", og Udvekslingsforholdet af Tandhjulene er 19 til 42. Akselen er af Jern og i flere Parter, der hver samles med en Universalsamling og Ekspansionskobling; den sættes saaledes i Stand til under Omdrejning at fjedre sig i alle Retninger, og indstiller sig selv, naar Maskinen bevæger sig gennem Kurver. Den ene Part af Akselen er forsynet med 3 Krumtappe, der danner en Vinkel af 120° med hinanden og drives af 3 opretstaaende Maskiner, der er anbragt paa højre Side af Kedlen. Cylindrene er 12" i Diam. med 15" Stempelslag. Dampen tilføres Cylindrene ved 3 almindelige D-Glidere, der bevæges ved Stephenson's Kvadrantbevægelse. Ind- og Udgangsrørene ligger begge udvendig paa Kedlen; det første udgaar fra Foden af

Domen Drivstængerne er af Smedejern og ender i et Øje ved Krydshovedet og en Strop ved Krumtappen. Hver Maskine er for sig og støbt i et Stykke. Linealerne er indstillelige og boltet paa Stativerne. Krydshovedet er af Støbestaal med Broncesko. For at afbalancere Drivmaskinernes Vægt og sikre Kedlens Ligevægt, er denne forsat til venstre. Rammen er lavet af Staalbjælker med 1 Tværsnit, og Truckernes af Staalrør. Kedlen har en udvendig Diam. af 46" og skal have et Damptryk af 180 Pd. pr. □". Den totale Hedeflade er 986,8 □', af hvilke 897,4 □' er Rørenes, og 89,4 Fyrkassens Hedeflade. Ristearealet er 21,14 □'. Maskinen er udstyret baade med Dampbremse og Westinghouse Lufttrykbremse. Dampbremsecylindren er anbragt paa venstre Side og har, hvad der er usædvanligt, to Stempler, et ved hver Ende; det ene bevæger de bagerste, det andet de forreste Bremsstænger. Dampen føres ind for hver Ende af Cylindren og driver begge Stempler hen mod hinanden, hvilket bevirker Bremsningen. Den Maskinen følgende Tanks rummer 2400 Gallons Vand og 4½ Tons Kul. Maskinens Gennemsnitsvægt i arbejdende Stand er omtr. 58 Tons, og den højeste Trækkekraft paa lige Bane er 12,985 Kg. Maskinens totale Hjulstand er 38' og 8¼", og den totale Længde er 47' og 2¼", Tenderen iberegnet. Højden fra Skinnetop til Top af Skorsten er 13' og 7".

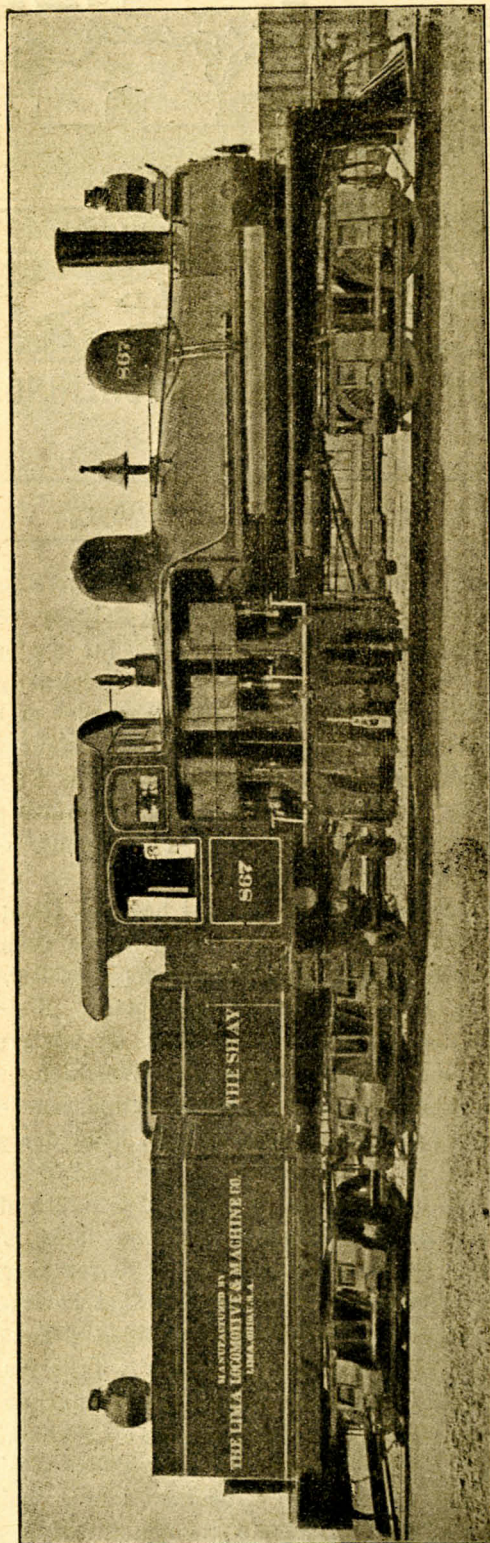


Fig. 11.

De særlige Fordele, der opnaas ved denne Maskintype, er den ligelige Vægtfordeling paa Hjulene og en heldig Adhesion. Fordelingen af Vægten paa 12 Hjul — i nogle mindre Lokomotiver af denne Type paa 8 — sætter i Stand til at benytte meget lette Skinner for den særlige Tjeneste, hvortil disse Maskiner benyttes, selv Træskinner har været anvendt, hvor Nødvendigheden har paabudt det. Den Omstændighed, at der er 3 Krumtappe, bevirker, at Vibrationer ophæves. Denne Maskine anvendes, hvor der er meget skarpe Kurver og stærke Stigninger, — de skarpeste, den med Sikkerhed kan tage, har 100 Fods Radius. Trækkeevnen i Tons for denne Maskine er gengivet i nedenstaaende Tabel:

	Eksklusive Lok. og Tender. Tons
Paa lige Bane	2829
› 1 i 200	1224
› 1 i 100	776
› 1 i 50	422
› 1 i 33	288
› 1 i 25	204
› 1 i 20	155
› 1 i 16	122

Vi vil nu gaa over til den i høj Grad interessante historiske Samling af Lokomotiver, udstillet af Baltimore og Ohio Jernbaneselskab, hvoraf mange er originale Lokomotiver i deres oprindelige Form, som er taget fra aktiv Tjeneste. Tillige er der en Del Arbejdsmodeller i fuld Størrelse, lavet efter Opfindernes Tegninger, Beskrivelser og Modeller. Maskinerne er opstillet paa Skinner og Sveller, der viser de forskellige primitive Former, der var i Brug paa den Tid, disse Maskiner byggedes, og i flere Tilfælde er Skinnerne de samme, paa hvilke Maskinerne i sin Tid har løbet. Den hele Samling danner derfor et letfatteligt Studium af Udviklingen, ikke alene af Lokomotivtekniken, men tillige af Banelegemet. Det er ganske umuligt paa den begrænsede Plads, der er til vor Raadighed, at give en udtømmende Beskrivelse, trods det, at der er mange Ting af Interesse for Læserne, men det vilde simpelthen betyde at give Lokomotivets Historie fra den tidligste Tid, — fra dets Undfangelse i den primitive Dampvogn af Newton — til Høj- og Lavtryks, det overhedede, og Bjerg-

lokomotivet op til vore Dage. Vi skal derfor kun henvise til nogle af de mest bemærkelsesværdige i Samlingen, og af disse kun virkelige Lokomotiver, og fuldstændig afholde os fra, hvor fristende det end kunde være, at beskrive Modellerne.

Det er en vanskelig Sag at sige, hvilke af disse Maskiner der er de betydeligste, og hvilke der først skulde omtales blandt saa mange, men maaske besidder det ældste amerikanske Pionerlokomotiv, der eksisterer, nemlig »Atlantic«, den største Interesse.

Dette Lokomotiv byggedes i Sommeren 1831 af Phineas Davis i York, og fra den Tid, til det gik ud af Drift, var det i uafbrudt Tjeneste paa Baltimore- og Ohio-Linien. Under den sidste Del af Tiden var den ubrugelig for Persontrafik, men benyttedes da som Rangermaskine i Mount Claire Værkstederne. Ingen Materialforandringer var foretaget i de 60 Aar, Lokomotivet gik, undtagen Anbringelse af Vandtank og Førerhus, hvilket atter fjernedes ved dets Inddragelse i 1893, da Maskinen restavreredes til sin oprindelige Form. Den er af »Grasshopper«-Klassen, og dens Stjernehjul og Tandhjul er udvekslede til at give Drivhjulet to Omdrejninger for hver Omdrejning af Krumtappen. Kedlen er en almindelig Rørkedel, og Brændselet, der benyttedes, var Anthracite Kul. Den var bygget til Persontrafik og bares af fire Hjul, af hvilke de forreste var Drivhjul. Disse bar — for at give større Adhesion — to Trediedele af Maskinens Vægt, der var omtrent $6\frac{1}{2}$ Tons. Den fremførte Togene med en Hastighed af $2\frac{1}{2}$ —3 Mil i Timen paa Stigninger af 1 i 125.

Et andet Lokomotiv, »Traveller«, først kendt under Navnet »Indian Chief«, er næst »Atlantic« det ældste eksisterende Lokomotiv i Samlingen. Det er konstrueret og bygget af Phineas Davis Aaret efter »Atlantic«, nemlig 1832, og bestemt til Godstrafik. Hjulene var her forbundne med Kobbelstænger, og Udvekslingen fra »Atlantic« gik man bort fra, da Stempelbevægelsen var direkte forbundet til forreste Aksel, der dannede Krumtap. Denne Konstruktion voldte imidlertid Vanskeligheder, og efter kort Tids Virksomhed knækkede den forreste Aksel, og Lokomotivet gik ud af Fart og forandredes til samme Kon-

struktion som »Atlantic«. Dette udførtes i Aaret 1833, og Lokomotivet omdøbtes da til »Traveller«. Det kunde se tilbage paa 60 Aars uafbrudt Tjeneste.

Det næste Lokomotiv i Henseende til Alder er »Mississippi«. Som Navnepladen angiver, er det bygget i England 1834 og gik i Fart mellem Natchez og Hambury (Massachusetts) fra 1836 til 1838, fra hvilken Tid til dets Inddragelse i 1891 det blev benyttet paa Brookhaven og Natchez Linien, der administreres af Illinois Central Jernbaneselskab, der i 1893 skænkede »Mississippi« til Columbia-Musæet.

»The Jefferson«, der var i Brug i 58 Aar, byggedes Aar 1835 af Ross Winans i Baltimore og var det første Lokomotiv, der udgik fra dette Firma.

I 1836 byggedes — og omforandredes »Mazepa«. Det er af »Grasshopper«-Klassen og antages at være et af de første Lokomotiver med liggende Cylindre. Disse var anbragt bag paa Rammepladerne, og da det gav Maskinen Udseende af at gaa tilbage, kaldtes det som Følge heraf »Krabben« tilligemed alle Maskiner af samme Type. Hjulene, hvoraf der er fire, er knap fire Fod fra hinanden, bevirkede stor Ustadihed under Gang. Det var i Tjeneste henimod 50 Aar.

Vi kommer nu til »Raketten«, den første Maskine, der bestiltes til »Philadelphia og Reading Jernbaneselskab«. Den var konstrueret, bygget og befordret til Amerika af Braithwite i 1838 og er nærmest den oprindelige Form for Lokomotiver, der nu eksisterer i Amerika. Kedlen og Rammen kom fra England, — i Realiteten de vigtigste Dele, men Hjulene er nu ombyttet med nye af Støbejern, da de andre var opslidte.

I det samme Aar (1838) byggedes »Samson«, og i 1839 »Albion«, begge konstruerede af Timothy Hackworth; disse blev ogsaa sendt til Amerika og benyttedes paa Albion-Minernes Linie mellem Stellarton og Pictous Havn. Disse findes ogsaa i Samlingen, den første er anbragt foran en sjælden velbevaret Personvogn, der sikkert er en af de ældste Vogne, der eksisterer.

I Henhold til Inskriptionen paa den næste Maskine, »The Pioneer«, er den bygget af Thomas W. Baldwin i Philadelphia og var først i Brug i Chikago, hvortil den bragtes pr.

Skib i 1848. Den løb paa »Galena and Chicago Railway«, nu kendt som »Chicago and North Western Railway«, hvilket Selskab den 2. November 1893 skænkede den til Columbia-Musæet.

Den første »Tihjulede Kamel« er den tilstødende Maskine. Den var oprindelig af den ottehjulede Kameltype, konstrueret af Ross Winans i Baltimore 1852. Den første Maskine af denne Type byggedes i 1848. Kedlens puklede Udseende tilligemed Fyrkassens Hældning, gav Anledning til Betegnelsen. Maskinens Løbehjul blev senere fjernet og erstattet med en firehjulet Boggie. Dette udførtes af Samuel Hayes i Baltimore, og Maskiner af denne Type kaldes derfor »Hayes tihjulede Kamel«. Denne Maskine var i Drift i 41 Aar.

Fortsættende kommer vi til et tidligt Eksempel paa »Mason«-Typen af Lokomotiver. Dette var bygget af William Mason i Taunton (Massachusetts) i 1853 og kunde se tilbage paa over 40 Aars Tjeneste paa Baltimore- og Ohio-Linien. Mason var den første Lokomotivfabrikant, der bestræbte sig for at skabe smukke Linier i Lokomotivkonstruktionen. Sandkasserne, Dornen og Førerhuset var ganske sirligt lavet og føjede et Plus til Maskinens Udseende.

»The Peppersauce« er konstrueret af Sylvester Marsh af »Whitten Machine Company« i 1863 og var det første Bjerglokomotiv i Verden. Det benyttedes paa Mount Washington i 10 Aar. Kedlen er opretstaaende og var i sin tidligste Form uden Tender og Pumpe. Den udstilles staaende paa en Del af sit tidligere Banelegeme. (Fortsættes.)

Regnskab

over

Indtægter og Udgifter i Regnskabsaaret 1903—1904 for de sjællandske og falsterske Statsbaners Embedsmænds og Betjentes Sygekasse.

Interessentantallet udgjorde den 1ste April 1903 5496 og den 31te Marts 1904 5451.

Begravelseshjælp er udbetalt for 185 Dødsfald (50 Interessenter, 43 Hustruer og 92 Børn).

Kassebeholdningen den 1ste April 1903 androg 754 Kr. 88 Øre og den 31te Marts 1904 2809 Kr. 21 Ø. Denne Forøgelse af Kassebeholdningen med 2054 Kr. 33 Øre er dog kun fremkommen ved, at der af et i

Indtægtspost 4 indbefattet Beløb af 7000 Kr., der er særligt bevilget ved Tillægsbevillingsloven for 1903—1904 til Dækning af forventet Underskud, kun er forbrugt 4945 Kr. 67 Øre, med hvilket Beløb Sygekassens Udgifter saaledes har oversteget Kassens ordinære Indtægter.

INDTÆGT.

	Kr.	Ø.
1. Indtægt af Interessenter	96,601	76
2. do. - Mulκτη	1,528	10
3. do. - Adgangskort til Banelinier		497 00
4. do. - Statsbanernes Tilskud (ordinært 163 0 Kr., ekstraordinært 7000 Kr.	23,300	00
5. do. - Avertissementsopslag paa Stationerne	150	00
6. Renter og Udbytte af Kassens Aktiver	1,223	69
7. Forskellige tilfældige Indtægter	2,488	61
	125,789	16
8. Renter og Udbytte af Poul Egede Rovsings Legat.	80	00
	125,869	16

UDGIFT.

	Kr.	Ø.
1. Honorar til Læger (ordinære).	35,755	50
2. Honorar til Læger (ekstraordinære), Specialitetsbehandling etc.	5,023	62
3. Udgifter til Medicin (ordinær) efter Receipt, Blodkopper	44,388	95
4. Udgifter til Medicin (ekstraordinær) Bandager etc. ifl. særl. Bevilling, Bade	4,052	21
5. Udgifter til Sygehuspleje (ordinær)	20,909	02
6. Udgifter til Sygehuspleje (ekstraordinær) ifølge særlig Bevilling	3,724	48
7. Begravelseshjælp	7,542	13
8. Befordring af Læger	1,525	76
9. Forskellige Udgifter, Desinfektion.	813	16
	123,734	83
10. Understøttelser af Poul Egede Rovsings Legat	80	00
	123,814	83
Sygekassens Overskud for 1903—04	2,054	33
	125,869	16

Status.

AKTIVER.

	Kr.	Ø.
Sygekassens Obligationsbeholdning	10,242	50 00
Poul Egede Rovsings Legats Obligationsbeh.	2,000	— » —
	12,242	50
Kassebeholdning den 31te Marts 1904	2,809	21
	15,051	71

PASSIVER.

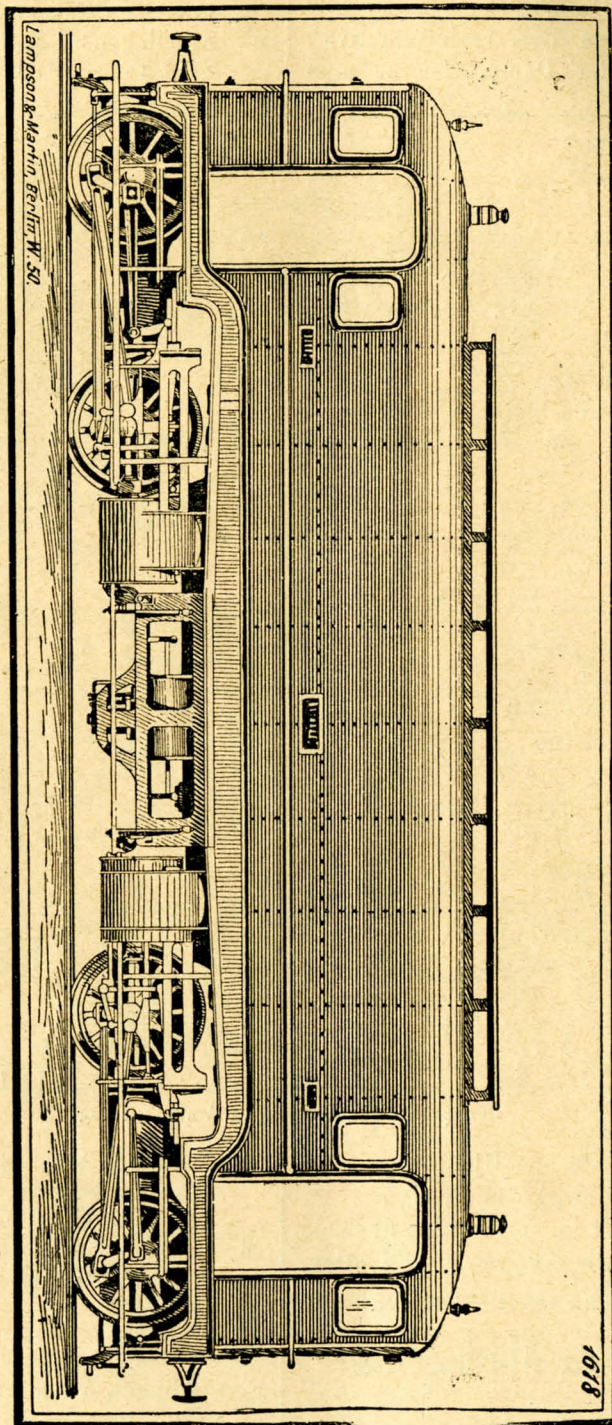
	Kr.	Ø.
Sygekassens Kapital udgjorde den 31te Marts 1904	13,051	71
Poul Egede Rovsings Legats Kapital udgjorde den 31te Marts 1904	2,000	00
	15,051	71

Et Lokomotiv med komprimeret Luft som Drivkraft.

Ved omstaaende Illustration vises et højst originalt Lokomotiv, der fungerer uden Røg

og Damp. Dette Lokomotiv adskiller sig saa meget i sin ydre Form fra de almindelig kendte Lokomotivtyper, at man nærmest tror

at have en Motor-Fragtvogn for sig. Denne ejendommelige Foreteelse skal tjene som Hjælpemaskine, naar Paris's elektriske Tramledninger nægter at gøre Tjeneste, og skal da fremføre de hjælpeløse elektriske Vogne. Lokomotivet drives med komprimeret (sammenpresset) Luft, der findes i dettes Midterparti, medens begge Ender er optaget af Førerhusene. Lokomotivet hviler paa to Boggier, og mellem disse er to Dobbeltcylinder-Motorer anbragt. Maskindelene er alle let tilgængelige for Pasning og Reparationer. Hver af Motorerne har to Cylindre (Høj- og Lavtryks); Højtrykscylindrene har 20 kg. Tryk pr. \square cm., og Lavtrykscylindrene har 10 kg. Tryk pr. \square cm. Begge Førerhusene er udrustede med de nødvendige Apparater til at dirigere Maskinernes Løb. Af Bremseapparater hæves saavel Westinghouse som Haandbremse til Disposition for Førerne. Af disse nye Luftlokomotiver er allerede 4



Lokomotiv med komprimeret Luft som Drivkraft.

Den preussiske Statsbanes Ambulance-Tog.

De store Jernbaneulykker ved Altenbecken i Westfalen og Frankfurt a. M., ved hvilke talrige Mennesker omkom, for manges Vedkommende som en Følge af, at fornøden Lægehjælp savnedes i rette Tid, har givet Anledning til, at den preussiske Jernbanebestyrelse har ladet forfærdige saakaldte Ambulance-Tog, der stationeres paa vigtigere Stationer, hvorfra de hurtigt kan afsendes til eventuelle Ulykkessteder. Omstaaende Illustration viser et af disse Ambulance- eller Hjælpetog, der ved det paa Vognsiderne anbragte røde Kors betegner sin Bestemmelse. Toget bestaar af to Vogne, en til Transport af letsaarede, og en Lazaretvogn, i hvilken ogsaa findes en Operationsafdeling (paa Billedet vist nederst til højre). Lazaretvognens Indre optages af et Operationsbord, flere Skabe med Medi-

Stykker forfærdiget for Paris's elektriske »Tramen« Regning, og flere skal nok følge efter, naar det viser sig, at de er de For-

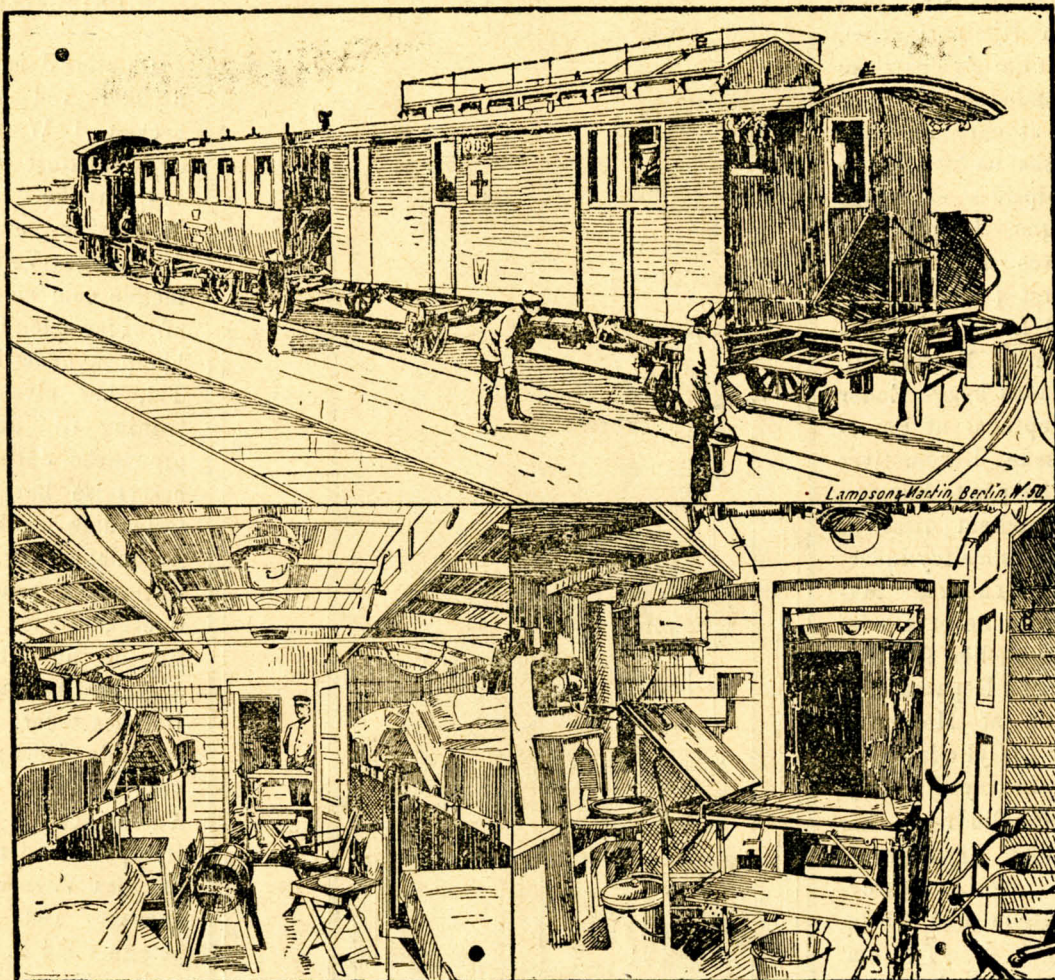
kamenter og Lægeinstrumenter, alt permanent til øjeblikkelig at tages i Brug. I Vogntaget er anbragt et Vindue med mat Glas for at

give Adgang for et dæmpet Ovenlys. Den anden Halvdel optages af otte Sygesenge for de haardtsaarede. Begge Vognene er forsynet med Endedøre og Harmonikaer. Paa alle større Stationer findes Reserve-Lokomotiver, der altid staar under Damp, for at man

Nyborg Afdeling Generalforsamling med følgende

Dagsorden:

1. Godkendelse af Protokollen.
2. Forslag angaaende en Tur til Odense for Afdelingens Medlemmer for at bese Sukkerkogeriet, Glasværket m. m.



Den preussiske Statsbanes Ambulancetog.

hurtigst muligt kan afsende Hjælpetoget, der har absolut Forrang for alle andre Tog.

Til Dato har disse moderne, flyvende Hospitaler dog heldigvis ikke været i Funktion.

Meddelelser fra Afdelingerne.

København G. Afdeling.

Til Afdelingens Formand er valgt Lokomotivfører Nr. 1 C. A. Petersen.

Nyborg Afdeling.

Den 19. Oktober 1904, Kl. 8 Em., afholdt

3. Forslag om at rette en Anmodning til Ikke-Medlemmer under Afdelingen om at indmelde sig i D. L. & L. F.
4. Forslag om Afholdelse af Torskegilde for Afdelingens Medlemmer.
5. Eventuelt.

Formanden aabnede Mødet, idet han bød Forsamlingen Velkommen.

ad 1 Protokollen godkendtes.

ad 2. Formanden foreslog, at Afdelingens Medlemmer foretager en Tur til Odense den 2. November for at bese Sukkerkogeriet, som i denne Tid er i Virksomhed under den første

Kampagne, samt Glasværket og Eksportslagteriet. Taleren mente ikke, der kunde naas mere paa en Eftermiddag, idet Afrejsen jo helst skulde ske med et af Middagstogene fra Nyborg.

Det vedtoges, at Bestyrelsen arrangerer en Tur til Odense i første Halvdel af November Maaned.

ad 3. Det vedtoges, at Formanden tilstiller Ikke-Medlemmer under Afdelingen følgende Opfordring:

Ifølge Generalforsamlingens Ønske og Vedtagelse den 19. Oktober d. A., tillader man sig herved at anmode Dem om at indmelde Dem i D. L. & L. F., da det har sin store Betydning, at Statsbanernes Lokomotivpersonale staar solidarisk sammensluttet.

Endvidere tillader man sig at gøre Dem opmærksom paa, at Foreningen siden Adskillelsen fra Privatbanerne er anerkendt som forhandlingslovlige Faktor. Foreningen har tillige sluttet sig sammen med Jernbaneforeningen og Jernbaneforbundet, og har disse Foreninger sammen med vor Forening valgt et Fællesudvalg, der behandler Sager, som vedrører hele Jernbaneetaten, saasom Løn- og Uniforms-Spørgsmaalet, Enkepensionssagen, Personalets retslige Stilling, Personalets Skattepligt o. m. a.

Ved sidste Revision af Lovene er Indskudet sat til 2 Kr. for at lette Adgangen for udtraadte Medlemmer til atter at indmelde sig.

De bedes udfylde vedlagte Seddel, der i udfyldt Tilstand bedes afleveret til Afdelingens Kasserer:

Bestyrelsen
for

D. L. & L. F.s Nyborg Afdeling.

Hr.	Lokf.	Nr.	Navn
	Lokfrb.	Nr.	Navn

ønsker at blive indmeldt i D. L. & L. F. fra 1. Novbr. 1904.

ad 4. Det vedtoges at afholde et Torskegilde for Afdelingens Medlemmer i sidste Halvdel af November Maaned, og det vedtoges at yde et Tilskud af Afdelingens Kasse paa 25 Kr., samt at Formanden arrangerer det fornødne.

ad 5. Lokf. F. Knudsen henstillede, at Foreningen holder et eller to Blade til Remissen i Strib.

Lokfrb. Skovbjerg meddelte, at Medlemmerne i Assens anker over, at Meddelelser om Sammenkomster kommer dem for sent i Hænde; Meddelelsen om Generalforsamlingen i Aften var de ikke bekendt med, da Tillidsmanden havde Permission.

Formanden optog Knudsens Henstilling som Forslag og foreslog at abonnere paa et Par Hovedstadsblade, f. Eks. »Politiken« og »Kl. 12«. — Enstemmigt forkastet.

Formanden: Til Hr. Skovbjergs Anke fra Personalet i Assens skal jeg kun bemærke, at jeg til enhver Tid, saasomt noget Møde eller andet er bestemt, sender Meddelelse til Tillidsmanden i Assens; at han i sidste Tilfælde havde Permission, kendte jeg ikke noget til; havde jeg anet dette, havde jeg selvfølgelig sendt Meddelelsen til en anden.

Lokfrb. J. Mortensen henstillede, om der ikke kunde gøres noget for at faa indrettet Garderobeskabe for Personalet til at opbevare deres Tøj i.

Formanden oplyste, at der til ham var klaget over Sovebriksen i Værelset i Nyborg med Tilføje, om Foreningen vilde paa-tale det.

Lokf. Voigt foreslog, at Bestyrelsen henvender sig til Maskininspektøren angaaende Garderobeskabe, samt om Sovebriksen.

Vedtoges.

Lokf. F. Andersen foreslog, at Afdelingens Kasse yder et Bidrag af 30 Kr. til en selskabelig Sammenkomst for Afdelingens Medlemmer med Dammer i Vinterens Løb.

Vedtoges.

F. Knudsen,
Sekretær.

D. P. L. & L. F.

Aalborg Afdeling:

Ved Generalforsamlingen, der afholdtes den 11. Oktober, valgtes Lokfrb. Østergaard til Afdelingsbestyrer i Stedet for M. Lennø, der ikke ønskede Genvalg som Følge af sin Stilling som Medlem af Agitationsudvalget.

Til Revisorer valgtes Lokomotivfyrbøderne Brix og Lennø.

Under Eventuelt blev man enig om i Forbindelse med Værkstedspersonalet at søge dannet en selskabelig Forening.

Strø.

Dreng fra Byen ved Jernbanestationens Billethus:
»God Dag! kan jeg faa en Billet til Odder?»

Assistenten: »Vårs'god!»

Drengen, nølende med Betalingen: »Der er ellers ikke mange Folk med Toget i Dag.«

Assistenten: »Hvad rager det Dig, faa nu bare betalt!»

Drengen gaar ud paa Perronen, træffer der en Mand med nogle store Hunde, han ikke kan slippe, hvorfor han beder Drengen om at købe en Billet til Odder.

Drengen, ved Billethullet: »Kan jeg faa en Billet til Odder?»

Assistenten: »Du har jo Billet til Odder!»

Drengen: »Hvad rager det Dig? kom nu bare med Billetten!»

— — Tableau! — —

PERSONALIA.

Døde:

Lokomotivfører Nr. 320 V. E. Kræfting, Aarhus, den 11. Oktober 1904.

Lokomotivfører Nr. 55 N. Larsen, Langaa, den 17. Oktober 1904.

Forflyttet:

25.—10. 04.

Lokomotivfører Nr. 305 F. E. G. Birnbaum, København G., til Gedser.

Navneforandring:

Lokomotivfyrbøder Nr. 395 L. V. Christensen, Aarhus, hedder fremtidig L. V. Aagaard.

Medlemslisten.

Nyborg Afdeling: Lokfrb. Nr. 15, A. Knudsen, Nyborg, indmeldt fra 1. Okt. 1904. — Lokfrb. Nr. 321 O. Johansen, Nyborg, indmeldt fra 1. Novbr. 1904.

Jernbaneetatens Fællesindkøbsforening, København,

afholder Generalforsamling paa »Nyt Landmandshotel«, Ny Halmtorv 14, Tirsdag d. 15. November 1904 Kl. 8¹/₂ Eftermiddag.

Dagsordenen for Generalforsamlingen vil senere blive bekendtgjort ved Opslag i Ud-delingslokalet.

Forslag, der ønskes behandlede paa Generalforsamlingen, maa være Formanden i Hænde senest den 7de November 1904.

København, den 21de Oktober 1904.

Paa Repræsentantskabets Vegne:

C. Kragh. p. t. Formand.

HUSK

Intet er saa praktisk og holdbart som det af mig indførte

coul. Celluloids Kravetøj.

Jeg har Eneudsalg af det bedste engelske Fabrikata, der er fremme, og Mønstrene ligner saa skuffende Lærred, at De selv paa nært Hold vanskelig kan se Forskel.

Skriv efter et Sæt, og De vil blive overbevist.

Sendes overalt pr. Efterkrav.

Opstaaende Flipper pr. Stk.	0,35
Nedfaldende — — —	0,60
Kraver — — —	80—100
Manchetter — — —	0,93

C. PROHASKA, STRUER.

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. Petitlinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Telefon 123.

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

Telefon 123.