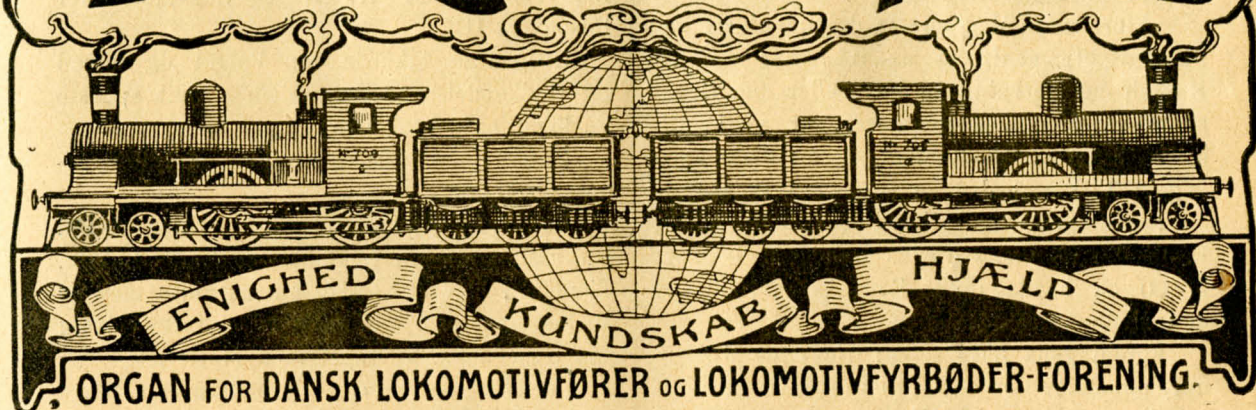


„Hornbechs rene Frugtsafter“.

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 12.

15. Juni 1905.

5. Aarg.

En Henstilling.

Det har hidtil været min Mening, at Sager, som er vor Organisation uvedkommende, ikke burde behandles i Lokomotivtidende, naar de ikke direkte omfattede Medlemmernes Interesse, men begrundet paa en Artikel i Lokomotivtidende Nr. 11 med Overskrift »En Hjælpekasse«, tillader jeg mig at udbede mig Plads for et lille Gensvar til Indsenderen.

Først synes jeg, det er et ret ubegrundet Angreb, der rettes mod Redaktøren, idet han jo efter det oplyste i sin Tid kun har udtalt sig mod, at vor Forening skulde virke som en Slags Hjælpekasse, det samme, som saa ofte er udtalt og pointeret paa vore Generalforsamlinger og Møder, en Mening, der vist deles af de fleste. Men lad os Alle være enige om, at de bestaaende Hjælpekasser, der virker enten som Sygekasser eller ved Dødsfald, maa have vor fulde Sympati, da de har gjort saa megen Gavn og lindret megen Nød. Jeg erindrer fra min første Tid ved Jernbanen, hvor ofte der kom de saakaldte »Tiggerlister« til en syg Kammerat eller ved Dødsfald. Ofte indkom der en god Hjælp i Øjeblikket, men ikke altid blev der givet, hvad man kalder »af et godt Hjerte«, og Vedkommende, som modtog Hjælpen, følte det ofte som en Slags Almisse, som kun den haarde Nød bød ham at modtage.

Nu er der forskellige Hjælpekasser i Virksomhed, hvor de Ansatte mod et overkommelig Kontingent kan sikre sig og sine Hjælp saavel ved Dødsfald som Sygdom, og da er Hjælpen en Ret, som uden Skrupler kan modtages af enhver.

Maa jeg som Eksempel anføre, at »Sjællandske Lokomotivføreres private Sygekasse«, som jeg har haft den Ære at være Formand for i 8 Aar, den 1ste Januar 1903 havde bestaaet i 25 Aar, og at Regnskabet da udviste, at der i den Tid var udbetalt 11,700 Kr., som vist i mange Tilfælde vilde have været savnet ved længere Sygdomstilfælde, og dog var Medlemsantallet i de første Aar jo lille, da Personalet jo ikke var stort.

Min Mening er: Lad os støtte de private Hjælpekasser enhver især og takke de Mænd, der fra først har sat sig i Spidsen for Oprettelsen, derved støtter man en god Sag samt sikrer sig og sine, hvilket absolut er enhver Mands Pligt, idet vi maa gaa ud fra, at hvad der indtræffer for en i Dag, kan ramme os selv i Morgen.

L. Mortensen.

* * *

Hr. Redaktør!

De bedes give mig Plads for nedenstaaende Svar paa de i Lokomotiv-Tidende Nr. 11 fremsatte Spørgsmaal til Lokomotivpersonalets

private Hjælpeforening, underskrevet »Flere unge Medlemmer«.

»Flere unge Medlemmer dokumenterer ved deres Spørgsmaal, at de ikke har mindste Begreb om Foreningens Love eller den Regnskabs- og Medlemsfortegnelse, der aarlig tilstilles hvert enkelt Medlem, og for disse klarlægger Virksomheden og Medlemsantallet.

Foreningen, der i Marts Maaned d. A. har bestaaet i 25 Aar, stiftedes med et Medlemstal af 20 og havde ifølge Regnskabet 1903—04 404 Medlemmer.

Foreningens Love siger: Naar et Medlem dør, udbetales der de Efterladte 2 Kr. af hvert i Foreningen værende Medlem, dog ikke over 800 Kr. Dette Beløb udbetales med den ene Halvdel straks og den anden Halvdel 3 Maaned senere. I en Sparekasse staar ovennævnte Beløb, som saaledes altid er disponibel til Udbetaling ved indtræffende Dødsfald. Bestyrelsen hæfter for Beløbet.

Tanken om Reservefond har været fremsat, men vandt ingen Tilslutning.

Det er fuldt forsvarligt at tilraade unge Mænd at indtræde i Foreningen, thi saalænge Lokomotivpersonalet rekrutteres med unge Mænd, der har Hjerte og Villie ikke alene til at hjælpe deres egne Efterladte, men ogsaa Medansattes, saalænge vil Lokomotivpersonalets private Hjælpeforening bestaa og ved sin Hjælp i den første svære Tid efter Forsørgerens Bortgang holde Næringssorgen borte; de Gamle skal dø, de Unge kan dø. I de sidste Aar er der død 5 af Foreningens unge Medlemmer, og som nu fornylig, hvor en af de yngre Medlemmer kom af Dage ved et Ulykkestilfælde; hans Kontingent beløb sig ialt til 30 Kr., og hans Enke faar 800 Kr.

Medlemmer, der har været i Foreningen fra dens Stiftelse, har endnu ikke betalt 100 Kr. i Kontingent.

København i Juni. Oscar Larsen.

Meddelelser fra Afdelingerne.

De københavnske Afdelinger

afholdt Møde den 6. Juni.

Formanden for H. Afdeling, Lokf. Mortensen, bød Velkommen og bad vælge Dirigent

og Sekretær. — Valgte blev henholdsvis Lokfyrb. Mygind fra H. og Lokomotivfører Busch fra G.

Dirigenten takkede for Valget og udbad sig Godkendelse af Dagsordenen samt oplæste Forhandlingsprotokollen.

Baade Dagsorden og Protokol blev enstemmig godkendt.

Punkt 1. Annonceudvalget. Efter en Del Diskussion mellem Lokf. Mortensen og Lokfyrb. Thomsen, blev et Forslag om at nøjes med de Medlemmer, som var valgt til omtalte Udvalg paa Godsbanen, vedtaget med Majoritet.

Punkt 2. Lokomotivfyrbødernes Fridage paa Sommersøndage.

Efter at der var givet Oplysninger af Lokf. Mortensen, Lokfyrb. Søndergaard, Thomsen og Kassinger angaaende de forskellige Ture, blev der nedsat et Udvalg til at tage sig af Sagen. Valgte blev Lokf. L. Mortensen og V. Jespersen samt Lokfyrb. Christensen.

Punkt 3. Er de ny Signaler mere betryggende for Lokomotivpersonalet?

Det vedtoges at udsætte Forslaget til et senere Møde, da der ikke var Førere nok til Stede til at udtale sig desangaaende.

Punkt 4. Beretning fra Udvalget om den afholdte Maskerade.

Lokfyrb. 413 Thomsen afgav Beretning og oplæste Regnskabet. Efter en Diskussion angaaende en af de opførte Poster blev Beretning og Regnskab godkendt.

Punkt 5. Forslag om en Sommerudflugt.

Flere Talere havde Ordet for at anbefale Forslaget, hvorefter der blev valgt et Udvalg, som skal arbejde videre for Festen. Valgte blev Lokf. Mortensen samt Lokfyrb. Christensen og Søndergaard.

Punkt 6. Eventuelt.

Lokfyrb. Thomsen omtalte Klubmøderne og anbefalede Medlemmerne at indmelde sig i Klubben.

Lokf. Busch takkede Thomsen for Anbefalingen af Klubben og meddelte, at de udeblevne fra sidste Møde var idømt Mulkt.

Lokfyrb. Kassinger gav Busch en lille Kompliment for Udtalelsen.

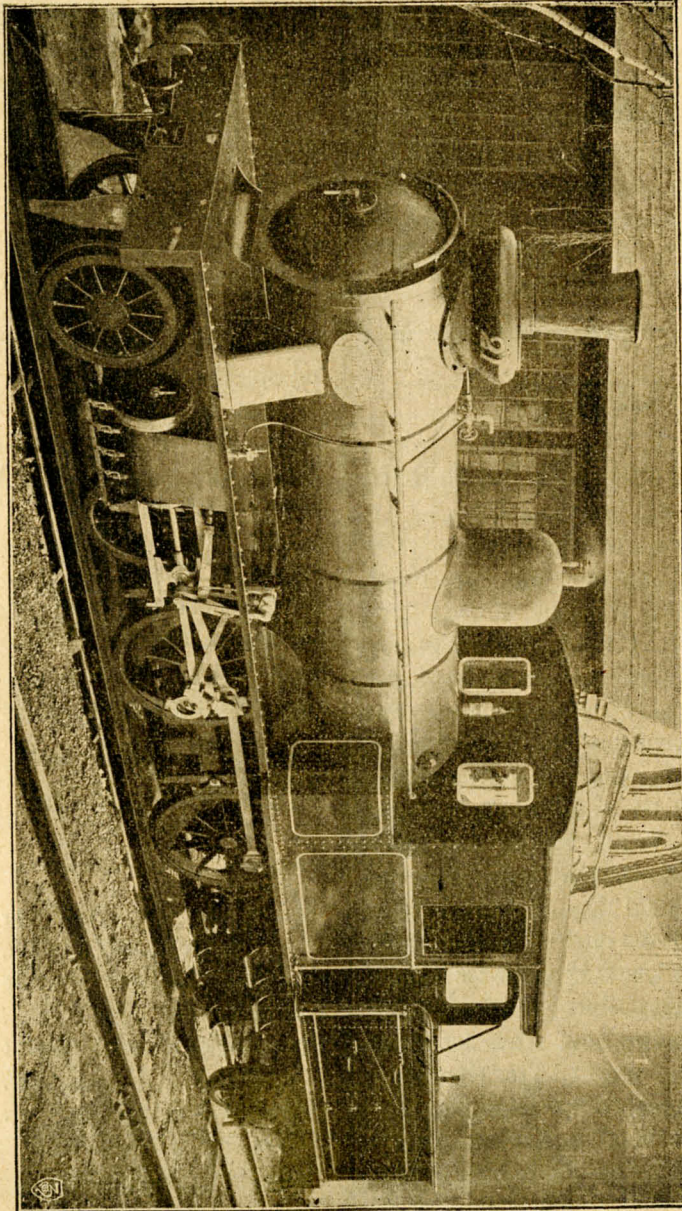
J. Busch,
fung. Sekretær.

Et $\frac{2}{4}$ koblet Lokomotiv med Tender.

Fra Nydquist og Holms Værksteder i Trollhättan er leveret et $\frac{2}{4}$ koblet Lokomotiv med Tender til Westervik—Aatvidaberg—Borsbo Jernbaneselskab.

at Drejeskiverne paa ovenomhandlede Stækninger er saa smaa, at Lokomotivet, hvoraf vi hosstaaende bringer en Illustration, ikke kan drejes paa disse samlet.

Denne Anordning gør det imidlertid nødvendigt, at ogsaa Maskinen alene er forsynet



Dette Lokomotiv har den herhjemme ukendte Ejendommelighed, at Tenderen og Maskinen let og bekvemt kan kobles fra hinanden. Denne Anordning er foranlediget af,

med baade Vand og Kul, hvorfor der paa hver Side af Kedlen er anbragt en mindre Vand- og Kulbeholder.

Lokomotivets Hoveddimensioner er følgende:

Cylinderdiameter	335 mm.
Slagets Længde	460 mm.
Drivhjulsdiameter	1220 mm.
Hjulbasis, fast	2000 mm.
Total for Lok.	5000 mm.
Ristareal	0,84 M. ²
Ildpaavirkningsflade i Ildkassen	5,90 M. ²
Ildpaavirkningsflade i Rørene	49,75 M. ²
Damptryk pr. □ ctm.	11 kg.
Adhensionsvægt	13,22 Tons
Vægt i tjenstf. Stand, Lok.	22,85 Tons
Do. do., Tenderen	13,50 Tons
Trækraft	3025 kg.
Tenderens Vandrum	5,20 M. ³
Tenderens Kulrum	1500 kg.
(Maalene for Vand- og Kulrum paa selve Lokomotivet er ikke opgivet.)	

Forskelligt.

Jernbane-Avtomobilvogne med Benzin-Drift.

Til den i Bladets Nr. 10 afsluttede Afhandling om Jernbane-Avtomobilvogne foreligger nu Resultatet fra de paa de kongl. sachsiske Statsbaner afholdte Forsøg paa Strækningen Arnsdorf-Pirne. I Betragtning af de meget svære Stigninger, maa Resultatet betegnes som meget tilfredsstillende. Paa horisontal Bane opnaaedes en Hastighed af 45 Klm. pr. Time, og paa den 8 Klm. lange Stigning af 1:60 20 til 25 Klm. Den overfor den württembergske Vogn udviklede ringere Hastighed maa tilskrives den større Vægt af Vognen, der er 17,000 Kg. Som Eksplosionsstof anvendes Motorspiritus med 10 pCt. Bensoltilsætning. Til Tænding anvendes Benzin. Forbruget af Brændselsstof og Olie, over hvilket der føres nøjagtig Bog, synes for Tiden at være noget for høj, men til Trods herfor er Systemet dog ret økonomisk besparende, særlig paa Grund af Personalbesparelsen (Personalet bestaar nu kun af en Fører og en Togbetjent). Selve Kørselen er behagelig, og til Rystelser fra Maskinen mærkes næsten intet, heller ikke ved Vognens momentane Stilstand, naar Føreren undgaar Motorens forcerede Turantal, ved hvilket Vognens øverste Del ellers sættes i stærke Svingninger. Lugten og Støjen er ringe, og ved, at Røgen undgaas,

holder det udvendige af Vognen sig betydelig renere.

* * *

Prøvekørsel med Iltogslokomotiver.

Af Resultatet fra Prøvekørslen med de i dette Blad Nr. 6 og 24 1904 forevigeede Lokomotiver samt 2 andre Iltogslokomotiver ser vi os i Stand til at meddele følgende:

Lokomotiverne forsynedes i Hovedværkstedet i Tempelhof med de nødvendige Apparater til forskellige Maalinger og kobledes derefter til et Prøvetog, hvoraf den ene Vogn var forsynet med Dynamometer og andre nødvendige Apparater. Hele Toget overførtes til Forsøgsstrækningen Marienfelde—Zossen.

Toget bestod af 6 nye D-Vogne, hvoraf den ene var en 3die Klasses, og som løb fuldstændig tilfredsstillende, selv ved den højeste Hastighed.

Med 60 Klm. Hastighed begyndte Prøven, og var Maksimalhastigheden naaet med de 6 Vogne, saa kobledes de 3 Vogne fra, og Forsøgene fortsattes da med Resten.

Da Strækningen fra Marienfelde til Zossen kun er 23 Klm., var der ikke Tale om Udholdenhedskørsel, men dog kunde man paa den horisontale Del af Banen opnaa de højeste Hastigheder. Disse er for hver enkelt Maskine opført i efterstaaende Tabel:

Lokomotivernes Konstruktion.	Med 6	Med 3
	Vogne.	Vogne.
	Klm.	Klm.
² / ₅ S. L. Grafenstadeuer Bygning	111	123
^{*2} / ₅ S. L. Hannoverske Bygning	118	126,5
² / ₄ Maskine med overhedet Damp	128	136
^{*2} / ₆ Iltogslokomotiv	128	137

Ved disse Hastigheder udviklede Maskinerne over 2000 Hk. For at en saadan Hurtighed er tilladelig, maa dog to nødvendige Fordringer opfyldes, hvoraf den første er, at Banelegemet er solidt, saa der ikke kan befrygtes Sporaffløb eller andre lignende Uheld. Det

*) De i Bladet forevigeede.

viste sig ved en Prøvekørsel paa den ved Siden af Militærbanen beliggende Statsbanestrækning, hvor Banelegemet var af lettere Beskaffenhed, at en Hastighed af over 90 Klm. ikke var tilraadelig. En anden Omstændighed, som bereder stor Vanskelighed ved den raske Kørsel, er Togets Bremsning. Med de nuværende Bræmsindretninger kunde Toget ved 137 Klm. Fart først bringes til Standsning efter et Minuts Forløb, til Trods for, at Nødbremsning anvendtes. Som Følge deraf løb Toget, fra Bremsningens Begyndelse, til det holdt, ca. 1 Klm. Naar man nu betænker, at de tyske Iltog ved 90 Klm. Hastighed kan bringes til Standsning paa 30 Sek. og 400 Meter, saa kommer man uvilkaarlig til en nødvendig Reform, nemlig en Bræmsindretning, som baade er mere hurtigvirkende og tillige kraftigere, end den nuværende.

Ved Kørselen paa fri Bane med Overbygning kan man stadig gøre Regning paa en tiltagende Stigning af Farten, og særlig med de nuværende Maskiner, hvilket Forsøgene paa Militærbanen har bevist. Disse var kun beregnede paa at faa konstateret med hvor stor en Hastighed man af Sikkerhedshensyn kunde køre de i Tjenesten brugelige Lokomotiver. Først senere kan siges, om disse forøgede Hastigheder er fordelagtige, eller om der paa dette Omraade ved konstruktive Ændringer kan skaffes yderligere Forbedringer; men, som nævnt, dette Spørgsmaal lader sig først besvare efter længere og vedvarende Forsøg.

* * *

Tandhjulsbane paa Madeira

Forholdsvis sjældent anløber store Dampere Øen Madeira, og Grunden ligger vel nærmest i den store Usikkerhed ved Indsejlingen i den derværende Havn, »Havbugten ved Funchal«. Øen byder Besøgende vidunderlig skønne Rejser, i Særdeleshed naar de bestiger Højderne i Nærheden af Funchal, hvis højeste Punkt — Pico Ruivo — er beliggende 1850 Meter over Havfladen. Tidligere var det brugelige Befordringsmiddel Slæder, som blev trukket af Mennesker eller Dyr og var den bekemmeste Kørsel paa Øen, medens Gaderne fandtes belagt med Kiselsten. Nu til Dags findes derimod en Tandhjulsbane.

Lokomotivet bringer den Rejsende til Maalet i Løbet af $\frac{1}{4}$ Time efter en Kørsel, der i Begyndelsen foregaar gennem Haver, men senere gennem maleriske, vilde Parkanlæg med Grupper af Nordlandenes Træer ved Siden af yppige og ægte tropiske Planter.

Bjergturen viser os Øens Natur i hele sin Skønhed og samtidig Flora i sin fulde Omfang.

* * *

Kedelrørerne.

Rørlængden i Amerika ved $\frac{3}{5}$ koblede Lokomotiver med Løber saavel foran som bagved og $\frac{3}{6}$ koblede Lokomotiver har nu naaet en Længde af 6,080 mm. Indsætningen af disse udføres for det meste med en om Røret anbragt Tætningsring af Kobber. Om den sædvanlige Valsning af Rørene, eller den med de Prosserschenske Rørvalser, som bagved Rørvæggen frembringer en Krans, er den bedste, derom er Meningerne delte. Her udføres Valsningen kun med glatte Rørvalser, dog gør nogle Baner Rørhullerne saa meget koniske, at Hullet i den udvendige Side (Røggammeret og Fyrkassen) faar et større Gennemsnit af ca. 1,5 mm. Foruden de tyske forsyner i Særdeleshed de spanske, italienske og bulgariske Baner Damp-rørerne med Kobberender for at faa Kobber til Kobber som Anlægsflade i Rørvæggen. Som Beskyttelsesring bliver der paa disse Rør hyppigt anbragt smaa, korte Staalbøsninger. Ved indtrædende Utætheder under Damp er Benyttelsen af Dorn og ikke Valse i Reglen beordret for derved saa vidt muligt ikke at bevirke en Forandring af Rørvæggens Form.

Utætheder forekommer i Amerika saavel ved lange som korte Rør paa Grund af slet Fødevand. Rensningen af Vandet, som ogsaa bruges her, har skaffet nogen Forbedring. Særlig de med flydende Brændsel forsynede Lokomotiver synes at lide meget af Utætheder ved Rørene, som man tilskriver den ved Oliefyring forekommende bratte Varmevæksling, naar Maskinerne fyres op fra kold Tilstand. Ogsaa mindre gode og uensartede Kul skal ofte af samme Grund kunne fremkalde Utætheder ved disse.

En bestemt Forklaring om Aarsagen til Utæthederne gennem det daarlige Fødevand

har man endnu ikke fundet i Amerika. Formodentlig bliver de med Kedelsten belagte Rørvægge og fremstaaende Rørender ved uheldig Varmetilførsel fra et kraftigt Fyr ophedet saa stærkt, at den gennem Valsningen fremkaldte Spænding tabes, og ved Afkøling trækker de sig saaledes sammen, at de ikke udfylder Hullerne mere. Trækker der yderlig kold Luft ind i saadanne Rør, trækker de sig saa stærkt sammen, at Vandet sprøjter ud.

Rørenes Inddeling bliver i Amerika mest valgt saaledes, at der fremkommer et Cirkulationsrum for Vandet paa 17,7 mm. til 19 mm. Mindre Inddelinger er meget sjældne, derimod forekommer ofte et Cirkulationsrum paa 25 mm. Her nøjes man mest med 14,5 mm. til 18 mm.

(Efter »Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens«.)

* * *

Lokomotivlanternen.

De amerikanske Lokomotiver bærer som bekendt kun en stor Frontlanterne, og som Belysningsemne anvendtes tidligere hovedsagelig Olie, mest Kerosinolie. Lysgas, omend stærkt anvendt til Togbelysning, benyttes ikke meget til Lokomotivlanternen; derimod har Acetylgas og Elektriciteten vundet stærkt Indpas. Af 41,300 Lokomotiver i de Forenede Stater brænder omtrent 1650 Acetylgas, og 3200 er i Besiddelse af elektriske Frontlanterner, hvor der i selve Lygten er anbragt en lille Strømdveksler, som for det meste er tilkoblet direkte til en Damp turbine.

Da disse Lanterner ikke som her benyttes som Kendingssignal, men kun tjener til Belysning af Strækningen, hvilket er meget nødvendigt i Amerika, vil den elektriske Lanterne stadig vinde større Udbredelse. Omkostningerne ved Anskaffelsen udgør ganske vist 900 Kr., for Acetylen 450 Kr., og for Olielanterner 110 Kr.

Driftsomkostningerne stiller sig efter indgaaende Forsøg som 1 : 2,55 : 2,25, medens Lysstyrken forholdt sig som 1 : 8 : 50. Prisen for Olien var 16,4 Øre til de førstnævnte og med Karbid 49 Øre pr. Kilo. De sidste var altsaa ca. 80 pCt dyrere.

En anden Forsøgsrække strækker sig over Omkostningerne ved Vedligeholdelsen af Olie og Acetylenlanterner. En Bane med 450 Lokomotiver opgiver disse Udgifter inklusive Fornyelsen af hele Lanterner samt med Olie til 37,50 Kr., med Acetylgas til 22 Kr. pr. Lokomotiv om Aaret.

Udgifterne til Belysningsemnerne udgjorde for Olie ved en Pris af 8,6 Øre pr. Kilo 1,42 Øre. For Acetylen ved en Pris af 32 Øre pr. Kilo 2,46 Øre pr. Lystime. Opgivelse af Lysstyrken mangler. Den vigtigste Besparelse ved disse Udgiftsposter fremkommer ved, at Acetylenlanternerne bruger mindre Reflektor og ingen Lampeglass. Ved de i Tyskland herskende højere Petroleums- og lavere Karbidpriser vil Acetylenlanternerne i Forhold til Brændselomkostningerne næppe stille sig dyrere end Petroleumslanternerne.

PERSONALIA.

Forflyttede ere:

1.—7. 05.

Lokomotivfyrbøder Nr. 278 J. Jørgensen, København G., til Struer.

Lokomotivfyrbøder Nr. 503 C. O. E. Sørensen, Struer, til København G.

1.—10. 05.

Lokomotivfører Nr. 120 A. F. C. Madsen, København H., til Masnedsund.

Lokomotivfører Nr. 319 F. P. Børgesen, Masnedsund, til København H.

Afskedigede ere:

31.—8. 05.

Lokomotivfører Nr. 84 J. Pedersen, København H.

30.—9. 05.

Lokomotivfører Nr. 39 C. Christensen, Langaa.

Lokomotivfører Nr. 85 S. Petersen, Frederikshavn.

Lokomotivfører Nr. 58 T. J. F. Kohl, Skanderborg.

Lokomotivfyrbøder Nr. 227 C. S. Kruuse, København G.

Lokomotivfyrbøder Nr. 292 M. M. Christensen, Aarhus.

Døde:

Lokomotivfører Nr. 50 P. Poulsen, Aarhus, d. 31.—5. 05.

Lokomotivfører Nr. 143 L. G. Johansen, Helsingør, d. 8.—6. 05.

Navneforandring:

Lokomotivfører Nr. 262 N. Jensen, Slagelse, hedder fremtidig N. Friholt.

Lokomotivfører Nr. 230 A. M. Rasmussen hedder fremtidig A. M. Manthorpe.



I. P. V. Vesterstrøm.

75 Aar.

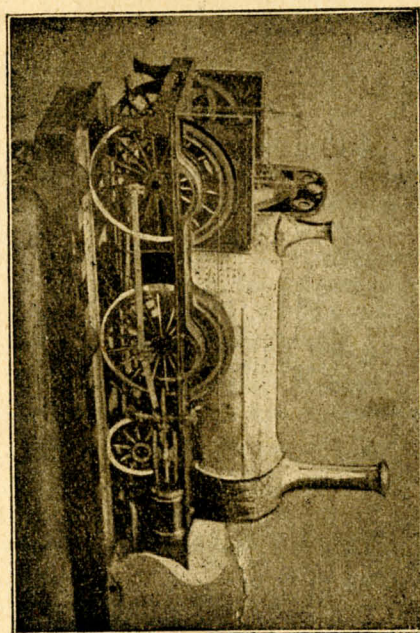
Den 12. Marts d. A. fejrede i Nærværelse af Slægt og Venner forh. Maskin- og Baneingeniør ved Landskrona og Helsingborg Jernbane Isac Peter Vilhelm Vesterstrøm sin 75-aarige Fødselsdag, i hvilken Anledning vi her vil fremsætte nogle biografiske Data.

Efter at have taget Studentereksamen fra tekniske Institut i Malmø og polyteknisk Eksamen fra Polyteknisk Lærestalt i København, praktiserede han ved Høgenes Stenkulværk 1851—52, ved Motala mek. Værksteder 53—56, fik derpaa Ansættelse ved de svenske Statsbaner som Lokomotivfyrbøder og fungerede som Lokomotivfører til Aaret 1865, da V. overgik som Lokomotivfører til Landskrona-Helsingborg-Jernbane, hvor han gjorde Tjeneste til 1868, hvorefter han forfremmedes til Maskin- og Baneingeniør ved Banen, hvilket

Embedet han bestred, indtil han 1896 afskediges med Pension.

Det kan man kalde en Kariere, og det var ønskeligt, at vi Lokomotivmænd herhjemme kunde have Haab om en lignende Kariere, thi da havde vor i Ordre og Bestemmelser indeklemte Tilværelse da et Maal at arbejde hen til.

For Kuriøsitets Skyld bringer vi en Illustration af det Lokomotiv, V. sidst førte ved de svenske Statsbaner.



Konduite.

En Ulykke, der meget let kunde have kostet et Menneskeliv, passerede Lørdag den 10. ds. paa Strib Station under følgende Omstændigheder:

Eftermiddagsiltoget til København holdt ved Perronen paa Strib Station med forspændt Maskine. En Snedkermester fra Horsens og dennes Hustru, der var i Besøg paa Strib, gik foran Iltogets Maskine for at skyde Genveje over Sporene; men denne utidige Lettelse kunde let have kostet Hustruen Livet, thi Rangermaskinen, der havde sat Post- og Pakvognene bag paa Iltoget kom kørende ad andet Spor, og Føreren, Lokfrb. Valdemar Mortensen, hindredes i at have frit Overblik over Stationspladsen af Toget, der holdt klar til Afgang.

PAA DE STATIONER,

hvor vi ikke er repræsenterede, søger vi en Repræsentant blandt d'Hrr. Jernbanembedsmænd til Forhandling af vore Fabrikata — Cigarer, Cigaretter og Røgtobak — direkte til Forbrugerne. Angaaende Lønningsforholdene bedes man henvende sig til

A/S. TOBAKSKOMPAGNIET,
VINGAARDSSTRÆDE 25 TELEFON 6822.
KØBENHAVN K.

Syge- og Hjælpeselskabet „Dannebrog“,

der har en Grundkapital paa 50,000 Kr., er en Forening, i hvilken Medlemmerne selv tjener Overskudet, og som udbetaler Dagpenge i Sygdoms- og Ulykkestilfælde, kombineret eller hver for sig, hvorfor den egner sig fortrinlig for **Jernbanefunktionærer.**

Hovedkontor: Griffenfeldtsgade 8 A, København N. — Telefon 16742.

Hovedagentur for Sjælland-Falster: Lokf. TH. GERTSEN, Clasensgade 55, København Ø.

Hovedagentur for Jylland-Fyn: Lokf. L. MAURITZEN, Gothersgade 29, Fredericia.

NB. Foreningens Præmietafregninger er byggede over betryggende tarifmæssige Beregninger, hvorved opnaas en virkelig Garanti for, at Foreningen til enhver Tid kan tilsvare sin Forpligtelser.

Pludselig farer Fruen frem umiddelbart foran Rangermaskinen; et Rædselsskrik fra Manden bringer Føreren til at gribe Dampbremsen, kaste Styringen om, og Damens Liv var frelst.

Man faar bedst et Indtryk af, hvor betydningsfuld den af Valdemar Mortensen udviste Konduite var, naar man hører, at den forulykkede Dame var falden midt i Sporet, og at Rangermaskinen (der havde Skorsten forrest) løb saa langt over hende, at Tværstangen til Sandkassetrækket bøjedes opefter ved Sammenstødet med den Forulykkedes Hoved, der fik nogle alvorlige Knubs, — ellers skete ingen Skade; men et Par Alen til, og hun vilde være knust. — Dagen efter overrakte den Forulykkedes Mand den raadsnare Fører af Rangermaskinen en flot Tobakspibe som Tegn paa Erkendelse af udvist Konduite.

Maa vi paa Standens Vegne bringe Hr.

Valdemar Mortensen, der er Medlem af Lokomotivpersonalets Organisation, vor og Organisationsfællers hjerteligste Tak, fordi han paa en saa brav Maade har henledt det rejsende Publikums Opmærksomhed paa vort ansvarsfulde Kald.

Til d'Hrr.

De kan købe Pianoer og Orgel-Harmonium paa lette Betalingsvilkaar og bestemte, ikke forhøjede Priser. 10 Aars skriftlig Garanti. Kun første Klasses Fabrikata.

Nærmere erholdes hos

Direktør N. M. LUDVIGSEN,
Griffenfeldtsgade 8A, Købhvn.

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.