

Nº 14

20. Juli 1941

41. Aargang

VELFÆRDSFORANSTALTNINGER VED DEPOTERNE

Dette Aars Forhandlinger angaaende Velfærdsforhold i Personalets Tjeneste- og Opholdslokaler er nu tilendebragt i begge Distrikter. For saa vidt angaar Medlemmer af vor Organisation opnaaedes der Bevilling til nogle Forbedringer ved enkelte Depoter. Det drejede sig ikke om særlig store eller omfattende Foranstaltninger, og vi véd, at der, naar Protokollerne over de stedfundne Forhandlinger om kort Tid optrykkes, vil blive givet Udtryk for Skuffelse hos de af Lokomotivmændene, som enten er stationeret ved eller under deres Tjeneste kommer til Maskindepoter, hvor større Ændringer i lang Tid ikke blot har været paakrævet, men ogsaa godkendt til Gennemførelse.

Forholdet er imidlertid det, at Distrikterne ikke har Midler til at foretage Ombygninger af større Karakter. Som Følge deraf bliver Forslag af mere omfattende Beskaffenhed henvist til Generaldirektoratet til Afgørelse dér. Vi skal eksempelvis nævne Københavns Godsbanegaard, hvor Vaskerums- og Skabsværelseforholdene i lang Tid har været altfor smaa; vi kunde pege paa, at man i en stor By som Odense endnu har gammeldags Retirader ved Lokomotivremisen, at det i Aalborg har været nødvendigt at stille Klædeskabe ind paa Læseværelset, samt at Lokaleforholdene for Lokomotivpersonalet i Esbjerg og Struer er meget for smaa i saa at sige alle Forhold.

For saa vidt angaar de to sidstnævnte Byer var der i September 1938 lokal Besigtigelse baade i Struer og Esbjerg Lokomotivremise

med tilhørende Opholdsbygning. Man enedes om en Række Forandringer begge Steder, og Personalet har siden da gaaet i Forventning om, at de Ændringer og Udvidelser, Administrationen havde anerkendt som fuldt ud berettigede, ogsaa vilde blive gennemført inden for en passende Tidsfrist, men der er nu hengaaet 3 Aar, og endnu er der intet foretaget.

For Odenses Vedkommende vilde der vel nok være blevet installeret Vandklosetter, dersom man ikke havde ligget med Spørgsmaalet om Forandringer i hele Banegaardsanlægget, hvorom der gennem lang Tid har været ført Forhandlinger med Odense Byraad og Sydfynske Jernbaner. Under saadanne Forhold er der intet at sige til, at man ikke vil gennemføre bekostelige Bygningsforandringer, naar der maaske kort Tid efter skal foretages Ombygninger. Men Tiden gaar, og Personalet venter.

Der vil formentlig i nær Fremtid komme en Forhandling mellem Generaldirektoratet og de 4 Jernbaneorganisationer om de forskellige aargamle Velfærdsforanstaltninger, som endnu ikke er bragt til Udførelse, og vi maa saa have Lov til at haabe paa, at der kan opnaas en Ordning ikke alene for Esbjerg og Struer, men ogsaa for Aalborgs Vedkommende. Selv om dette sidste Spørgsmaal ikke i sidste Omgang er lige saa gammelt som de to andre, saa er det dog saaledes, at da der for forholdsvis faa Aar siden skulde foretages nogle Ændringer, veg man tilbage for en gennemgribende Forandring og indskrænkede sig til, hvad der paa

daværende Tidspunkt var nødtørftigst; men det varede ikke længe, inden det viste sig, at man alligevel hellere skulde have foretaget en generel Ordning, og nu er man som foran omtalt kommet dertil, at Personalet maa have Klædeskabe i Læseværelset.

I Forbindelse med Spørgsmaalet om Foranstaltninger, saa der omkring paa Depoterne kan skaffes nogenlunde tidssvarende Forhold baade for det hjemlige Personale og for dem, der kommer fra andre Depoter, kan vi ikke tilbageholde et lille Hjertesuk med Hensyn til Spørgsmaalet om Lokomotivpersonalets Senge under Natophold ude. Det vil næppe nogetsteds vække Modstand, naar vi paastaar, at det er en gammeldags Ordning, at Lokomotivpersonalet maa medbringe Lagner og saa selv rede Seng, naar de kommer til et Overnatningssted. Der har nogle Gange over for Generaldirektoratet været fremsat Forslag om en Ændring paa dette Omraade, saaledes at man, ligesom til det øvrige kørende Personale, ogsaa anviste Lokomotivpersonalet Værelser med opredte Senge. I 1938 blev der fra Generaldirektoratet givet Tilsagn om, at dette Ønske fra Lokomotivmændenes Side vilde blive undersøgt sammen med en fra Togpersonalet fremkommen Anmodning om at faa Senge med Underlagen og hvidt Dynebetæk i Stedet for som hidtil med 2 Lagner. Generaldirektøren gav dengang Udtryk for, at disse to Spørgsmaal skulde løses generelt for hele Personalet. Vi har derfor nu i nogle Aar ventet paa en Løsning, men det skal ikke nægtes, at Lokomotivmændene Landet over ved visse Lejligheder føler, at de ligesom er blevet daarligt behandlet i dette Spørgsmaal; thi det er jo en Kendsgerning, at de opredte Senge med Underlagen og hvidt Dynebetæk forlængst er gennemført for den Del af det kørende Personale, som hører under Togtjenesten, medens der for Lokomotivpersonalet ikke er sket den mindste Ændring. I Øjeblikket stiller Forholdene sig som bekendt yderst uheldige med Hensyn til Indkøb af linnede Varer, men vi vil dog give Udtryk for Forhaabning om, at man fra Generaldirektoratets Side snarest vil se at faa en Løsning i denne Sag ogsaa for vore Medlemmer.

Vi kan ikke slutte disse Betragtninger uden at pege paa, at der i hvert Fald eet Sted er et Lyspunkt. Vi tænker her paa Brande Depot. Det er almindeligt bekendt, at Forholdene dér

har været ganske usædvanligt vanskelige. Opblomstringen i Tørve- og Brunkulsproduktionen har medført en saadan Tilstrømning til Brande, at det praktisk talt ikke har været muligt at opdrive et eneste Værelse i Byen. Folk, der er kommen rejsende dertil for at udføre et eller andet Ærinde dér, har maattet tage til andre Byer for at faa Natlogi, f. Eks. Herning eller Silkeborg. Under disse Forhold har hverken Statsbanerne eller Jernbanepersonalet kunnet skaffe Værelser til Disposition for tjenestefrit Personale. Der er derfor opstillet to gamle 1. Klasses Personvogne til Benyttelse som Overnatningsrum for udstationeret Lokomotivpersonale, hvilket der jo har været adskillig Utilfredshed med; man har dels klaget over, at der aldrig er Ro i Vognene, som holder lige ved Kulgaarden, dels over at Sæderne er for smalle, og at der manglede Hovedpuder, dels over Temperaturen i Vognene og forskellige andre Ulemper.

Fra Generaldirektoratets Side har man været fuldt paa det rene med, at saadanne Overnatningsforhold langt fra var tilfredsstillende, men de har dog været en Nødhjælp i det Klondyke, som Brande efterhaanden er blevet (mange Steder bor der mere end een Familie i samme Lejlighed, ja, der har i Dagspressen været givet Meddelelse om, at Brunkulsarbejdere nogle Steder maatte bo i Lysthuse). Man er imidlertid ikke standset ved denne Nødhjælp, men der er nu givet Ordre til Ændringer i Brande Depots Opholdsbygning, saa der i Tagetagen tilvejebringes ialt 10 Værelser udelukkende til Brug for Lokomotivpersonalet.

Der har ogsaa været betydelige Vanskeligheder for Togpersonalet, og for at skabe nogenlunde tilfredsstillende Forhold for dem, vil det muligvis blive nødvendigt at opføre en Barak. Disse to Ting: Afhjælpning af Forholdene for saavel Togpersonalet som Lokomotivpersonalet er slaaet sammen til eet Forslag, som skal gennemføres snarest gørligt. 2. Distrikt er i fuld Gang med Udarbejdelse af Forslagets Enkeltheder. Saasnt disse foreligger endeligt udarbejdet, vil de blive forelagt de interesserede Organisationer til Godkendelse, og det er vort Indtryk, at der vil blive sat Pres paa Arbejdet, saa man inden Efteraarets og Vinterens Indtræden kan have tilendebragt Foranstaltninger, som vil bedre væsentligt paa de daarlige Forhold i Brande.

Naar Lokomotivmændene ved de andre Depoter, hvor der gennem flere Aar har været arbejdet for Forandringer, bliver bekendt med, at der nu skal sættes Fart paa Forbedringerne i Brande, vil der muligvis hæve sig Røster om, at ogsaa Forholdene i denne eller hin By trænger sig paa til Løsning. Dette kan man ikke modsig, men det maa indrømmes, at det ingen Steder har været lige saa galt som i Brande; det er derfor naturligt, at man først skrider til Forbedringer dér. Men da det jo i det hele taget for Tiden drejer sig om at skaffe Arbejde til saa mange Mennesker som muligt, og da Sagerne vedrørende Esbjerg, Struer og Aalborg som foran nævnt nu har adskillige Aar paa Bagen, vil vi i hvert Fald gerne udtrykke Forventningen om, at man fra Generaldirektoratets Side nu vil gaa med til Bevilling af de fornødne Midler, saa der ogsaa disse Steder kan opnaas en Gennemførelse af rimelige og højst paakrævede Lokaleforbedringer.

NYT MARKETENDERI I KØBENHAVN

I Lørdags, den 19. Juli, indviedes i Centralværkstedet i København et nyt Marketenteri for Centralværkstedets Arbejdere.

Allerede naar man nærmer sig Bygningen, imponeres man baade ved dens Størrelse og den smukke Stil, den er holdt i, den er udført i Jernbindingsværk udmuret med røde Mursten. Dette afsvækkes ingenlunde, men forstærkes, naar man kommer ind i Bygningen og ser den store, lyse Spisesal, som allerede ved første Øjekast betager Beskueren ved sit umiddelbart skønhedsvirkende Indtryk.

I det nuværende Centralværkstedes første Aar fandtes der intet Marketenteri inden for Værkstedsomraadet, i hvert Fald ikke noget af Betydning, men omkring ved 1920 blev Værkstedets- og Remisearbejdernes Fællesorganisation og Dansk Lokomotivmands Forening enige om at starte et kooperativt Marketenteri omfattende Centralværkstedet og Godsbanegaardens Remise. Der blev saa opført en Marketenteribygning, som toges i Brug i 1921, men den var i størrelsesmæssig Henseende holdt i yderste Beskedenhed, hvilket alene fremgaar af den Kendsgerning, at der efter en betydelig Udvidelse i 1923 kun blev skabt Plads til henved et

Par Hundrede Personer, medens det nye Marketenteri kan rumme knapt 800 af Værkstedernes 12—1300 Arbejdere. Man vil derfor let kunne forstaa, at en Forbedring længe har været paakrævet; men det maa paa den anden Side siges, at da Administrationen og Bevillingsmyndighederne endelig gik med til en Udvidelse, saa blev der ogsaa vist fuld Forstaaelse paa alle ønskelige Omraader, saaledes at der nu staar et fuldt moderne og yderst tiltalende Spiselokale til Brug for Centralværkstedets Arbejdere.

Den nye Spisesal imponerer, som foran sagt, ved sin Størrelse. Den er ca. 60 m lang og ca. 13 m bred, saaledes at den omfatter ialt ca. 800 m² Gulvflade med Plads til 114 Borde og 797 Stole. 12 meget store 3-Fags Vinduer lader Dagslyset strømme ind i Lokalet, og 4 Luftaftrækskanaler i Loftet sørger for den nødvendige Ventilation. Under Hensyn til de mange Mennesker, som samles i det store Rum, er der til Loft anvendt lyddæmpende Celotexplader. Der er installeret ialt 20 Højtalere, saa man i Spisepauserne om fornødent kan give forskellige Meddelelser til Marketenteriets Gæster. Væggene er i godt og vel 1 m Højde beklædt med lyseblaa, bornholmske Fliser, herover er der almindeligt pudsede, hvidkalkede Vægge. Som Gulvbelægning er anvendt et Materiale „Durac“, der har en vis Lighed med den bekendte Gummibelægning eller med Linotol. Durac-Belægningen bidrager til Rummets livlige Udseende og er et meget slidstærkt Materiale. Til Belægning af Spisebordene, Diskene i Udsalgene samt Køkkenborde m. v. er anvendt et Materiale af lignende Udseende — „Alitor“ — men af en anden Sammensætning; ogsaa dette skal være yderst modstandsdygtigt og holdbart. Spisebordene har svejsede Jernstel, og de er forsynet med rustfri Staalkanter uden om selve Bordpladen med Alitor-Belægningen.

Det siger sig selv, at det til Betjening af de mange Mennesker, der kan opholde sig i Marketenteriet samtidig, er nødvendigt at have tilsvarende Rum til Madlavning, Ekspedition m. v., og dette er der taget fuldt Hensyn til. Der er 2 Øludsalg, hvert med et stort Køleskab, ligesom der er Kølerum i selve Diskene, der i øvrigt er beklædt med rustfrit Staal ved Kanterne. Mellem Øludsalgene findes et stort Kaffeudsalg og et Smørrebrødsudsalg. I det varme Køkken, hvor der er Komfur med 6 Brændere,

er der ogsaa indbygget et stort Køleskab, og dette er bygget saaledes, at det samtidig afgiver Kulde til 6 mindre Køleskabe i Smørrebrøds-køkkenet.

Imponerende var det at se en tip-top moderne Opvaskemaskine, som i Løbet af 1 Time kan vaske 4000 Stk. Porcelæn — Kopper, Glas, Tallerkener m. v. — fiks og færdig. Det maa ogsaa nævnes, at der er afsat Plads til Indretning af et Bageri, som, naar det engang tages i Brug, vil kunne dække Brødforbruget i alle Statsbanernes kooperative Marketenderier i København.

Foruden den store Spisesal for Arbejderne er der indrettet en Spisestue for Værkmestrene med Plads til godt og vel en Snes Personer.

Udover de omtalte Lokalteter er der naturligvis betydelige Lagerrum. Der er ogsaa Kontor for Marketenderiets Bestyrer, og der er indrettet Omklædnings- og Vaskerum med Brusebad for Marketenderiets Personale.

Bygningen tjener dog ikke alene til Ophold for Arbejderne ved Indtagelse af deres Maaltider, men er saaledes indrettet, at den ogsaa kan tjene til Ly for dem i alvorligere Situationer, idet der i Kælderetagen er indrettet Beskyttelsesrum til 400 Personer.

Fra de mange Mennesker, som deltog i Indvielsen — vi skal i næste Nummer komme tilbage til selve Indvielseshøjtideligheden — lød der Gang paa Gang Lovord om det smukke og virkeligt tiltalende Marketenderi, der her er skabt for en Del af Statsbanernes Arbejdere. Vi for vort Vedkommende ønsker Værkstedernes Personaler til Lykke med den gennemførte Forbedring.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Diæterne.

Redaktionen har i Bladet for 20. Juni besvaret min Forespørgsel angaaende den af Kongressen vedtagne Forhøjelse af Diæterne, og denne finder, at Fremgangsmaaden er rigtig, idet der henvises til, at Kongressen er højeste Myndighed, og kun den kan fortolke, forandre eller ophæve Lovene. Endvidere tilføjer Redaktionen meget forsigtigt, at hvis der ved omtalte Spørgsmaal skulde være Tale om en Fortolkning, har Kongressen denne i sin Haand.

Dette Svar var ikke uden „Slør“, og jeg beder derfor den ærede Redaktion give mig Plads for følgende Bemærkninger.

Paa den Maade, som Forslaget om Forhøjelsen fremkom og blev vedtaget, kan der selv med den allerbedste Vilje ikke være Tale om en Fortolkning eller Forandring af Lovene, idet Par. 10 d) jo udtrykkelig siger, at Forslag til Kongressen kun kan stilles af Afdelingerne og H. B., og altsaa ikke af et enkelt Medlem. Men da de to førnævnte Kategorier ikke havde indsendt omtalte Forslag, maa Vedtagelsen være ugyldig og maa betragtes som Lovbrud. Som saadan nytter det heller ikke at hen-vise til, at Kongressen er den højeste Myndighed, da denne selvsagt ikke kan vedtage Forslag, der er i Modstrid med de gældende Love.

„Med Lov skal man Land bygge“, siger et gammelt Grundlovsord. Mon denne Sætning ikke ogsaa skulde være gældende for vor Forenings Grundlov? Tilsidesættelser e. l. vil uden Tvivl faa en meget uheldig Virkning paa Medlemmernes Retsbevidsthed og Frisind, ja, paa hele vort Organisationsliv — Respekten og Tilliden *maa ikke rokkes*.

At Kongresserne tager Beslutning m. H. t. Diæterne turde være temmelig indlysende, hvilket f. Eks. ogsaa skete paa Kongressen i 1920. Her havde H. B. stillet Forslag paa behørig Maade, og Forslaget var optaget paa Mødets Dagsorden, saaledes at Spørgsmaalet, forinden det kom til Behandling paa Kongressen, kunde drøftes af Medlemmerne i Landets Afdelinger. Dette er og maa være Vejen, hvilket iøvrigt ogsaa Lovens Ord fastsætter.

For yderligere at pointere vor Ledelses og Kongressens Syn paa Kongresforhandlinger vil jeg gerne understrege og paapege, at Forslaget om Forhøjelsen blev behandlet under Punkt 3 paa Dagsordenen: „Valg af Kongressens Tillidsmænd“! En saadan Forretningsgang kan vel nok, uden dermed at fornærme nogen, kaldes noget „sjusket“. Ordstyreren burde selvfølgelig omgaende have afvist Forslaget, som, hvis det havde været lovligt, næppe kunne være blevet behandlet under dette Punkt. At Organisationens Formand eller vor dygtige Sekretær ikke reagerede, nævnes kun for Fuldstændighedens Skyld.

Dog skal jeg ikke hænge mig ved denne Side af Sagen, da Forslagets Fremsættelse og Vedtagelse, som før nævnt, i sig selv er en Ulovlighed, hvilket sikkert ogsaa enhver Kongresrepræsentant og almindeligt Medlem vil give mig Ret i, naar man tænker lidt over Tingene og sammenholder Forslaget med Lovene.

Resultatet af det skete maa derfor blive, at Hovedkassereren savnede og stadig savner den fornødne Lovhjemmel til at udbetale Diæter à 20 Kr. pr. Døgn — desværre, maa jeg tilføje, for 20 Kr. er saamænd ikke for meget, i Særdeleshed for de Tillidsmænd, som skal rejse. — „Men Lov er Lov, og Lov skal holdes.“

Frederikshavn, 27. Juni 1941.

Carl Petersen.

Et yderligere Indlæg fra C. P. angaaende Badeanstalterne har maattet udsættes til næste Nr.

DE STRØMLINIEFORMEDE DAMPLOKOMOTIVER I ALLE LANDE

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(Fortsat.)

Et andet gammelt Forslag med Henblik paa Luftmodstanden er givet i det amerikanske Patent Nr. 49227, udtaget i 1865 af S. R. Calthrop. Det medførte dog ingen Udførelse i Praksis.

Ydermere kan anføres det amerikanske Patent Nr. 596227, givet til Andrews, samt Felts amerikanske Patent Nr. 928435 (Serienummer 389584).

Endnu en Række andre Forslag kunde omtales baade fra de amerikanske og de europæiske Patentregistre. Men de er alle meget fantasifulde, og de fik ikke nogen Indflydelse paa Jernbanevæsenets Udvikling. — Om samtlige gælder det, at ingen refererer det mindste til de moderne draabeformede Strømlinieprofiler, og de allerfleste repræsenterer udprægede Outsidere fra de gængse Jernbanenorner, der aldrig praktiseredes.

Som Undtagelse skal dog nævnes Togene til en mærkværdig Højbane, der skal være bygget i eller rettere sagt over Boston i 1880'erne (se Forfatterens Lyntogsartikel i Dansk Lokomotiv Tidende fra 20. Juni til 5. September 1937, Fig. 9. — NB. I det følgende refereres blot til „Lyntogsartiklen“). Disse Damptog var helt cylindriske. Ogsaa Lokomotivvognen havde cylindrisk Tværsnit. Hele Toget havde et glat Ydre; det var Tilfældet selv ved Overgangen mellem Vognhederne.

Ved samme Tid blev der for første Gang bygget et virkeligt Jernbanetog til Brug paa almindelige Baner med adskillig Hensyntagen til Formindskelse af Luftmodstanden. Det kaldtes „Adams Windsplitter“ efter dets Financier, F. U. Adams, en „news-paper man“ i Chicago. Toget blev efter visse Angivelser færdigbygget i 1887, efter andre Kilder noget senere (maaske efter en Ombygning). Det blev prøvekørt paa Baltimore—Ohio Jernbaneselskabets Linier i Maryland. Det blev dog aldrig indsat i den planmæssige Togtrafik, — og Strømlinie-Ideen eller rettere sagt Luftmodstandstankerne sov videre — i hvert Fald paa den anden Side af Atlanterhavet.

I Aaret 1885 foreslog Chefingeniør Ricour ved det franske Vestbaneselskab — det senere franske „Stats“banesystem (NB. for et Par Aar siden sammensluttedes alle de franske Hovedbaner til et stort Selskab, ledet af Staten. Dette betegnes som Nationalbanerne i Frankrig) —, at Lokomotiverne skulde udføres med skarpe Forsider af Kedel, Skorsten, Dampdom, Førerhus o. s. v., for at Lokomotiverne derved bedre kunde kløve Lufte og køre hurtigere.

I 1896 praktiserede Chefingeniøren, Baudry, ved det franske Paris—Lyon—Méditerranée Selskab (P. L. M.) Tanken. Der bestiltes et stort Antal hurtige Eksprestoglokomotiver, nogle af dem ved belgiske Firmaer. Kedlens Forende og Skorstenens Forside formedes i Forening som en skarp opad tilbage-skraanende Kile. Ogsaa Førerhuset blev trukket frem over Kedlen i en skarp Kant. Selv Dampdomen blev sammenbygget med Skorstenen til en Helhed

for at mindske Forsidearealerne. Men der gjordes intet for at formindske Luftmodstanden af de frem-springende Maskindeles Bagside.

Disse Lokomotiver blev særlig bygget for Hovedbanen gennem Rhone-Dalen, mellem Lyon og Marseille. Her blæser der nemlig en konstant Vind fra Nord mod Syd hele Vinteren igennem. De nord-gaaende Tog maa derfor regelmæssigt overvinde en Luftmodstand foranlediget af store relative Vindhastigheder. — Konstruktørens Fejltagelse med Hensyn til Luftstrømningernes og Luftmodstandens Naturlove medførte, at han helt glemte at tænke paa Sugevirkningen bag Skorsten, Førerhus o. s. v., som tilmed er af større Betydning end Vindtrykket paa Forsiderne. — Ogsaa Virkningen af Turbulensen (Hvirveldannelsen) blev overset; den fremmes netop af de skarpe Kanter og Fremspring. De skarpe Kanter har i sig selv ringe Værdi (selve Skraafladerne betyder dog et Plus frem for Flader, der er vinkelret paa Luftbevægelsen), fordi der uden dem vil dannes en Luftpude foran Frontfladerne; den vil saa trykke Luften blidt til Side. Paa Siderne strømmer Luften jævnt forbi i koncentriske Lag (kun paa Bagsiden dannes der Hvirvler). De almindelige jævnt buede Forsider af Skorsten f. Eks. medfører i Virkeligheden mere regelmæssige Luftstrømninger end de skarpe Kanter. Kurverne bør derimod løbe jævnt sammen i skarpe Linier bagtil i Stedet for foran. I Stedet brugtes tværtimod flade eller aabne Bagsider paa Datidens Luftmodstands-Lokomotiver.

Resultaterne med de gamle Luftkløvere svarede derfor heller ikke til Ønskerne og Forventningerne. Den nye Praksis blev som Følge heraf atter opgivet af P. L. M. Men en lignende Udvikling oplevede man ikke desto mindre ved en Række andre Jernbaneselskaber, særlig i de europæiske Lande.

Det er i denne Forbindelse ogsaa af Interesse at erindre, hvordan specielt de tyske Automobileer i Efterkrigsaaarene havde „Spidskøler“ for at nedsætte Luftmodstanden. En saadan Praksis er jo forlængst opgivet; og vi er nu tilbøjelige til at smile ad disse Køretøjer, naar de viser sig ved Siden af de moderne glatte Strømlinere.

P. L. M. Selskabets Krydserstævnslokomotiver var 2 B-koblede. Senere byggedes ogsaa 2 C-Maskiner. Nogle af disse Lokomotiver kan man endnu møde i Frankrig. De er alt andet end skønne, især paa Grund af Sammenbygningen af Skorsten og Dampdom.

Sidstnævnte lille Konstruktionstræk har naturligvis en vis reel Værdi, naar det gælder om at nedsætte Luftmodstanden. Det kan derfor indskydes her, at det franske Østbaneselskab har en Serie 2 C-koblede Eksprestogsmaskiner fra Tiden lige før Verdenskrigen, hvor Skorsten og Dom er sammenbygget. Disse adskilligt mere elegante Lokomotiver bruges stadig for mange af de bedste Eksprestog i Østfrankrig.

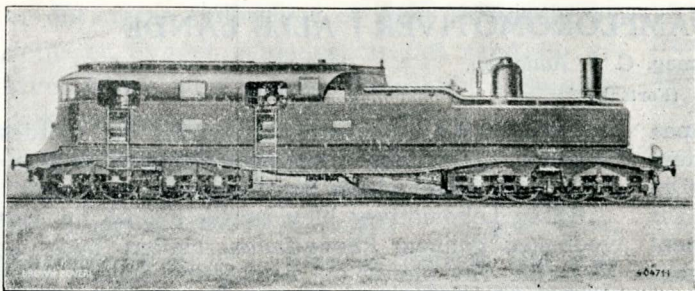


Fig. 4. — Et Lokomotiv af ejendommelig Konstruktion fra Slutningen af forrige Aarhundrede. Det havde bl. a. elektrisk Kraftoverføring, ligesom de moderne Diesellokomotiver. Det, der har Interesse i Forbindelse med en Omtale af Strømlinieformerne, er Førerhuset, som er tilspidset saavel for som bag.

Men tilbage til Vindkløvernes skarpe Kanter. — I 1896 byggedes der i Frankrig to meget ejendommelige Speciallokomotiver til Vestbaneselskabet (Aarstallet gælder muligvis kun for den ene Maskine). De var bygget efter schweizisk Initiativ efter Ideer fra Brown Boveri Selskabet, som særlig specialiserede sig i Bygning af elektriske Kraftanlæg. I det mindste det ene af disse Lokomotiver (se Lyn-togsartiklen, Fig. 6), havde fire Aksler i hver Ende, hver drevet enkeltvis af en Elektromotor. Denne fik Strøm fra en 6-cylindret, opretstaaende Dampmaskine med tilhørende Dynamo, som altsammen var indsluttet i et stort Betjenings- og Førerhus. Dette var, ligesom hele Maskinen, tilpasset til lige god Kørsel i begge Retninger. Der var en Førerplads i hver Ende af det lange Maskin- og Personalerum. Dette var ikke blot trukket hen over Kedlen i en skarp Kant, men var ogsaa trukket kileformet ud i Bagenden i Stedet for at være glat afskaaret. Dette saakaldte „Heilmann“-Lokomotiv hører til de eleganteste Eksempler paa Udførelsen af de skarpkantede Former. Ligesom dette eller disse Lokomotiver var bygget med vidtdreven Hensyn til Luftmodstanden, repræsenterede de ogsaa i mange andre Henseender saadanne tekniske Ideer, som var langt forud for Samtiden. Først i moderne Tid har man atter indført den hurtigløbende, afbalancerede Dampmaskine og Enkeltakseltrækket samt den elektriske Kraftoverføring fra den primære Thermokraftmaskine til Togenes Drivaksler.

I Forbindelse med ovennævnte Lokomotiver for Kørsel i begge Retninger og med to Førerpladser kan ogsaa nævnes et noget senere, men før Verdenskrigen bygget ejendommeligt Tanklokomotiv (NB. I det følgende betegnes et tenderløst Lokomotiv som Tanklokomotiv i Modsætning til Slæbetenderlokomotiverne. I sidste Tilfælde angives ingen særlig Betegnelse). Det var 2 C 2-koblet og havde et Førerhus i hver Ende. Begge disse var smukt udført med stærkt udtrukket, lodret Kileform af Hensyn til Luftmodstanden. Dette Lokomotiv var specielt bygget til Eksprestog i Bjergegne. I Forbindelse med den Tegning, som Forfatteren har set, var der desværre intet angivet om, hvor dette kørte (et Sted i Mellemeuropa).

I Aaret 1904 konstruerede Henschelfabrikkerne i Kassel en meget hurtig Eksprestogsmaskine af ejendommelig Type. Ikke blot Tenderen, men ogsaa selve den 2 B 2-koblede Maskine lignede i det Ydre en Vogn, idet Kedel saavel som Maskindelene om-

sluttedes helt af en Vognkasseoverbygning. Førerpladsen var i Forenden ved Skorstenen. Førerhuset var udformet som en skarp Kile. Denne Praksis minder altsaa om Nutidens Diesellokomotiver — eller om Brugen af Forendeførerplads, som ogsaa kendes fra en Række nyere Damplokomotiver (Tyskland, Frankrig, Italien, U. S. A.), eller som er forudsat i Projekterne til mange af de senere nævnte Lokomotivtyper.

I Litteraturen angives snart, at der byggedes et Lokomotiv, snart skrives „ein paar“ Lokomotiver af denne Type („Wittfeld“) til Preussens Statsbaner. Eet (af dem) fremvistes paa Verdensudstillingen i St. Louis.

I 1906 byggede de bayerske Statsbaner en anden 2 B 2-Maskine, der var endnu hurtigere. Den var dog af mere ordinær Konstruktion, lige bortset fra Koblingsordningen og de meget store Drivhjul og andre Tilpasninger til stor Fart. Skorstenen var tilspidset fortil og løb skraat nedefter, saaledes at den flugtede med den kegleformede Forlængelse af Kedelforenden. Ogsaa Cylindrenes og andre Enkeltdelses Forside var luftmodstandsbeklædte. Selve Førerhuset var udtrukket meget langt hen over Kedlen i Kileform. Dette Lokomotiv er nu udstillet i Jernbanemuseet i Nürnberg.

Brugen af den kegleformet tilspidsede Kedelforende og det kileformet fremtrukne Førerhus var forøvrigt ret almindelig i Tiden fra Aarhundredskiftet til Verdenskrigen. Denne Praksis var især smukt repræsenteret i en Række sydtyske og franske Lokomotiver. Særlig vidtdreven er den bl. a. ved Bayerns 2 B 1, 2 C og 2 C 1-Lokomotiver, ved Würtembergs 2 C 1-Lokomotiver, Badens 2 B 1- og 2 C 1-Maskiner og flere andre. Endvidere er der Grund til at fremhæve Ungarns ældre 2 C 1-Lokomotiver, hvoraf de fleste kom til Rumænien efter Verdenskrigen. Ungarns ældre (og nyere) 2 C-Lokomotiver udmærker sig ogsaa ved usædvanlig skarpe Kanter. Men samtidig er der saa mange Paabygninger, at Luftmodstanden trods alt maa være usædvanlig stor. — Ogsaa Italien har en Mængde 1 C 1- og 1 D 1-koblede vindkløvende Normallokomotiver, foruden Turbinelokomotiver og andre Speciallokomotiver. I Frankrig var det mest P. L. M., Østbanen og Vestbanen, der brugte saadanne skarpe Kanter paa deres 2 B-, 2 B 1-, 2 C- og 2 C 1-Lokomotiver. De danske 2 B 1-koblede „P“-Lokomotiver og de svenskbyggede 2 C 1-koblede „E“-Lokomotiver samt Sveriges egne 2 C- og 2 B 1-Maskiner repræsenterer samme Praksis. I andre Lande var de skarpe

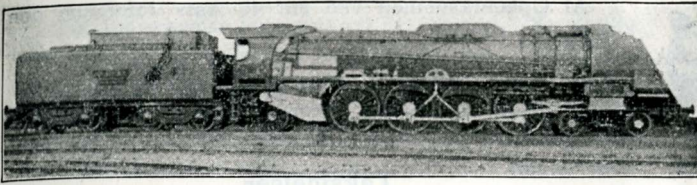


Fig. 5. — Moderne fransk Eksprestoglokomotiv som Eksempel paa nyere Luftmodstandsformgivning af de fremadvendende Flader og af de faa fremspringende Dele. Førerhuset er vindkløvende som ved mange ældre Eksprestoglokomotiver. Domen er lav og har med Henblik paa ringe Hvirveldannelse Beklædning sammen med Sandkasserne. Forenden af Lokomotivet er skraa, og Tenderen har afrundede Kanter.

Kanter derimod ikke almindelige; men de kan dog træffes, f. Eks. Hankow-Banens 2 D 2-Lokomotiver i Kina. Som en Undtagelse kan endvidere nævnes Javas skarpkantede 2 C 1-Lokomotiver, fordi de repræsenterer Smalsporstyperne.

Ogsaa i moderne Tid kan man jævnlig træffe de skarpe Kanter, f. Eks. ved Bergslagerne-Jernbanens 2 C-Maskiner, der vistnok nu er de kraftigste Damp-Eksprestoglokomotiver i Sverige. Finlands nye 2 C 1-Maskiner har ogsaa skarpe Kanter. I Italien er de forskellige Typer af 1 D 1- og 2 C 1-Lokomotiverne Eksempler paa samme Praksis. I Frankrig er Statsbanesystemets nyeste 2 D 1-Type et Eksempel. Selv ved Person- og Godstogslokomotiver, som P. L. M.s 2 D 1-, 1 D 1- og 1 BC 1-Lokomotiver, kan man træffe det vindkløvende Førerhus. I England er L. N. E. R.s nye 1 C 1-Maskiner ogsaa en Repræsentant. (NB. Det franske Nordbaneselskab bruger altid en fremtrukket Forkant paa Lokomotivernes Skorsten. Men det er maaske kun et Kendingmærke ligesom D. S. B.s rød-hvide Skorstenring).

Den praktiske Betydning af de skarpe Kanter er som nævnt ringe.

I et Tilfælde, som ved den lige omtalte 1 C 1-Lokomotivtype, der tilhører L. N. E. R. i England, betyder de skarpe Kanter særlig lidt, fordi Førerhuset her kun hæver sig ubetydeligt op over Kedlen.

En Luftmodstandsformgivnings eller Strømliniebeklædnings Fordelagtighed er forøvrigt stærkt afhængig af, hvor jævn Lokomotivets Overflade er, hvorfor Udbygningernes og de paamonterede Deles Mængde og deres Udbygningsgrad spiller en stor Rolle. Betragter man derfor et Lokomotiv, som f. Eks. sidstnævnte Type eller L. N. E. R.s ældre 1 D 1-Lokomotiver, hvorfra den er udviklet, saa vil det være umiddelbart indlysende, at der ikke kan vindes meget ved en Strømliniebeklædning.

Strømlinie-lokomotivernes Udbredelse maa derfor blive stærkt paavirket af, hvor meget Udbygningerne rager frem. Derfor vil baade Lokomotivernes Størrelse og Profilerne begrænsende Maksima være en vigtig Faktor for de enkelte Landes Indførelse af Strømlinie-lokomotiver. Svære (moderne) Lokomotiver plejer jo ikke at have store fremspringende Udbygninger eller Paahæng; og er Profilet nu tilmed snævert, som det eksempelvis er Tilfældet i England og frem for alt i Smalsporlandene, saa bliver Opybningerne særlig lave.

Lokomotiver med helt ubetydeligt lave Overbygninger og Paabygninger findes i Storbritannien, Irland, Frankrig, Spanien, Portugal, Norge, Belgien, Holland, Tyskland (særlig nogle private Bjerg- og Grubebaners Tanklokomotiver), endvidere i Østrig,

Rumænien, Jugoslavien, Bulgarien, Tyrkiet, Palæstina, Iran (Persien), Indien, Kina, Australien, Chile, Argentina, Brasilien, Mexico, Cuba, U. S. A. og Canada. Dertil findes en Række Typer for Smalspor i flere sydamerikanske Stater, især Argentina, Brasilien, Columbia og i forskellige afrikanske Kolonilande, frem for alt Kenya — Uganda, Rhodesia og den sydafrikanske Union samt ogsaa Java, Thailand (Siam), Japan, Filippinerne, Queensland, Vestaustralien, New Zealand og New Foundland.

Den maksimalt tilladte Profilhøjde kan variere stærkt fra Land til Land. I England er den noget forskellig, 3,8 à 4,1 m. I Vest- og Nordeuropa er den 4,2 à 4,3 m (Danmark 4,30 m). Dette var ogsaa Tilfældet i flere tyske Lande før Verdenskrigen. Nu bruges 4,55 m i Tyskland. I de østrigske Lande og delvis ogsaa Balkanlandene er 4,65 m udbredt. I Rusland og tidligere russiske Lande, der jo havde Bredspor (152,4 cm — 5 engelske Fod — i Stedet for 143,5 à 144,5 cm i det øvrige Europa, lige bortset fra Spanien og Irland), var og er Højden meget stor. Den var dog meget forskellig; men 520 cm var almindeligt, hvortil kom lidt ekstra Overbygning paa Skorsten og Lygte, saaledes at Maksimalhøjden paa de russiske Lokomotiver kan naa op til ca. 5,5 m. I U. S. A. er 4,5—5,0 m almindeligt, men med betydelig Variation. 5,25 m overskrides næppe af noget normaltsporet Lokomotiv. For Smalspor, mest 106,7 cm (3½ eng. Fod), er ca. 4 m, som i Sydafrika, antagelig den største Højde.

Disse Tal nævnes her, fordi de har stor Indflydelse paa de Forhold, der ansporer til Indførelse af en Strømliniebeklædning. En saadan er nemlig ulige fordelagtigt fra Sted til Sted.

Som det vil forstaas, paavirker baade Lokomotivernes Størrelse og Profilets Dimensioner (indirekte endog Brugen af Smalspor) Strømliniebeklædningens Fordelagtighed, Anvendelse og geografiske Udbredelse.

Hastigheden, der ogsaa varierer fra Sted til Sted — efter Landenes økonomiske Udviklings-tilstand, Bebyggelsens Tæthed og Fordeling, Terrænet, Sporvidden, Konkurrencen med Dieseltog og elektriske Tog (Vandkraftlande, Mineralrigdom), Automobilbestand og Lufttrafik og meget andet —, maa naturligvis ogsaa paavirke Strømlinie-lokomotivernes Chancer. Endvidere bliver Godstogslokomotiverne selvsagt ikke strømliniebeklædt, fordi de kører forholdsvis langsomt, hvorfor Luftmodstanden er meget ringe, og dens Overvindelse kun fordrer en ubetydelig Andel af hele Kraftbehovet og Kraftydelsen.

(Fortsættes.)



JUBILÆER



Fredag den 1. August kan Lokomotivfører *Th. Jensen*, Nykøbing F., fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Jubilæren er en kendt og afholdt Mand paa Falster, hvor han har været hele sin Jernbanetid. Afdelingen sender dig, Thorvald, de bedste Ønsker paa Dagen og haaber alt godt for dig i Fremtiden.

C. C.



25 Aars Jubilæum ved D. S. B. kan Lokomotivfører *H. F. V. Nielsen*, Hjørringvej 22, Frederikshavn, fejre den 8. August.

Nielsen er en ægte indfødt Frederikshavner, i sin Aspiranttid var han her ved Depotet, den faste Ansættelse var i Korsør, men det varede ikke mange Maaneder, saa kom Nielsen tilbage til Fh. igen. I 1936 blev Nielsen Lokomotivfører, saa maatte han ud at se store Forhold, derfor kom han til Oddesund, paa saadan en Plads har en Lokomotivfører-Depotforstander stor Betydning, han er som en lille Konge saadan et Sted, men det tilfredsstillende ikke Nielsen, nej maa jeg be' om at komme tilbage til Fh. igen, og det lykkedes ogsaa efter 1 Aars Tid, altsaa Nielsen hører til den faste Stab her, og det er vi alle glade for, en mere vennesæl og fredselkende Kollega skal man lede længe efter; han er afholdt af alle, en pligtro Tjenestemand og en god Organisationsfælle, derfor skal der ønskes ham til Lykke og alt godt i Fremtiden.

P. A. V.

V. Heitholm.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag den 3. August frabedes.

T. P. H. Laursen,
Motorfører, Helsingør.

Al Opmærksomhed ved mit 40 Aars Jubilæum den 6. August frabedes.

A. T. Rosendahl,
Motorfører II, Odense.

Taksigelser.

Min bedste Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Carl J. Christensen,
Lokomotivfører.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

E. A. Pedersen,
Motorfører, Hgl.

Min hjerteligste Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mands Død og Begravelse.

Emma Kornild,
Sct. Paulsplads 19, Aarhus.

Tak for al venlig Deltagelse ved vor kære Mand og Far, Lokomotivfører Sophus Sørensens Død og Begravelse.

Randers, den 11. Juli 1941.

Sigrid Sørensen, Svend Aage og Vagn.

Lokomotivførernes Sangforening, Gb.

afholder Udflugt til Sommariva ved Helsingør Onsdag den 13. August, Afgang Kh. Kl. 10,20.

Foreningens Medlemmer, som ønsker at deltage, bedes tegne sig paa den fremlagte Liste inden den 9. August.

NB. Frokost maa medbringes, Foreningen giver gratis Øl og Kaffe samt Middag til en Person.

Bestyrelsen.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Jernbanelæge M. Lerche, Gl. Carlsbergvej 4, København, er bortrejst fra den 14. Juli i ca. 4 Uger.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Gustav Lehnert, der afholder Konsultation paa Jernbanelægens Bopæl til sædvanlig Tid.

Jernbanelæge William Ottesen, Belgiensgade 8, København, er bortrejst fra 15. Juli til 6. August 1941.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Svend Reinert, Amagerbrogade 59, København, Konsultationstid: Kl. 11 ½—13, Fredag Kl. 18—19. Tlf. Amager 13.

Bestyrelsen for Statsbanepersonalets Sygekasse har under forvetet Sanktion af Arbejds- og Socialministeriet afsluttet Overenskomst om Indlæggelse af Sygekassens i Folkeforsikringslovens Forstand ubemidlede, i Københavns Kommune boende nydende Medlemmer paa Kommunens Fødehjem paa Martinsvej paa følgende Vilkaar, som ogsaa er gældende for ubemidlede Medlemmer af de statsanerkendte Sygekasser:

For Indlæggelse beregnes en Betaling af 5 Kr. daglig, der betales af vedkommende Interessent. Udstrækkes Opholdet af lægelige Grunde ud over 14 Dage, betaler Sygekassen for det fortsatte Ophold efter de for Hospitalerne almindelig gældende Takster, og samtidig ophører Interessentens Betalingspligt. Ud over denne Betaling erlægges der af Sygekassen til Fødekliniken særlig Betaling for Jordemoderhjælp og Forbindsstoffer samt Lægehjælp.

Der er ved denne Overenskomst sikret Sygekassens i Københavns Kommune boende i Folkeforsikringslovens Forstand ubemidlede Medlemmer Adgang til at blive indlagt til forventet normal Fødsel for en Betaling, der ikke vil komme til at koste Medlemmerne over 5 Kr. daglig i højst 14 Dage, og der er nogen Udsigt til, at denne Dagsbetaling vil blive nedsat fra 1. April n. A.

De i Folkeforsikringslovens Forstand *bemidlede* nydende, i København boende Medlemmer kan indlægges paa ovennævnte Fødehjem for en Betaling, der af Hospitalsvæsenet fastsættes efter Prisniveaueu, og som for Tiden udgør 17 Kr. 48 Øre daglig for Indlæggelse og al Behandling og Forplejning. Disse Medlemmer vil af Sygekassen kunne faa godtgjort et Beløb, der for Tiden udgør ialt 69 Kr. 70 Øre (for saa vidt angaar et normalt Ophold paa Fødehjemmet paa ialt ikke over 14 Dage).



Udnævnelse fra 1.—7.—41:

Motorfører I til Lokomotivfører (min. Udn.):

- C. R. T. Holmtoft, Aarhus, i Aalborg.
- J. J. B. Birkbo, Helgoland, i Korsør.
- A. Henriksen, Fredericia, i Lunderskov.
- A. Holmtoft, Aarhus, i Aalborg.
- K. H. Gjørtsvang, Helgoland, i Korsør.
- H. M. Kristensen, Fredericia, i Brande.
- A. M. Jørgensen, Aarhus, i Aalborg.
- N. Christiansen, Struer, i Herning.
- C. Olesen, Struer, i Struer.
- A. C. Nielsen, Sønderborg, i Gedser.
- E. M. N. Markussen, Struer, i Struer.
- S. K. M. Hansen, Sønderborg, i Padborg.
- P. S. Kristensen, Struer, i Struer.
- A. A. F. R. Jensen, Helsingør, i Gedser.
- V. J. S. Heckmann, Tønder, i Tønder.
- P. H. Würtz, Randers, i Gedser,
- E. Romme, Randers, i Gedser.
- N. J. Rasmussen, Struer, i Herning.
- C. Rasmussen, Randers, i Aalborg.
- J. V. Jensen, Randers, i Aalborg.
- A. Hansen, Randers, i Frederikshavn.
- A. L. Hansen, Randers, i Frederikshavn.
- H. E. Mortensen, Struer, i Brande.
- J. K. Jensen, Struer, i Brande.
- S. C. N. Edelvold, Tønder, i Tønder.
- S. R. Thomasen, Struer, i Brande.
- H. M. Jensen, Tønder, i Tønder.
- J. H. Larsen, Østerport, i Gedser.

Motorfører II til Lokomotivfører (min. Udn.):

- N. J. Thomsen, Helgoland, i Gedser.
- G. L. J. Bagger, Helgoland, i Lunderskov.
- N. V. Sørensen, Aarhus, i Brande.
- K. V. Sørensen, Aarhus, i Brande.
- C. J. Larsen, Helgoland, i Padborg.
- J. K. Bentsen, Aarhus, i Brande.
- J. K. P. Jensen, Aarhus, i Brande.
- A. K. Jensen, Aarhus, i Brande.
- N. S. Lindholm, Aarhus, i Aalborg.
- N. M. Jensen, Struer, i Brande.
- M. K. Jørgensen, Aarhus, i Brande.
- C. A. Ankerstjerne, Aarhus, i Brande.
- S. J. C. E. Stahnke, Viborg, i Aalborg.
- A. A. Møller, Viborg, i Brande.
- L. J. Anthonsen, Viborg, i Brande.

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører (min. Udn.):

- E. K. Kristensen, Nyborg, i Padborg.
- A. P. Skov, Fredericia, i Skive.
- K. E. Ohlendorff, Glyngøre, i Brande.
- S. H. Kaster, Esbjerg, i Tønder.
- K. G. Jensen, Korsør, i Padborg.
- R. P. Ditlevsen, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.
- J. C. F. Christensen, Kalundborg, i Padborg.
- E. H. Nielsen, Slagelse, i Brande.
- C. G. V. Pedersen, Skern, i Brande.
- M. J. K. E. Nielsen, Sønderborg, i Padborg.
- E. T. Nielsen, Aabenraa, i Aabenraa.
- H. E. Petersen, Slagelse, i Brande.
- M. Jensen, Haderslev, i Padborg.
- L. V. Christensen, Padborg, i Padborg.
- F. V. Olsen, Roskilde, i Brande.
- J. H. Gyllun, Assens, i Brande.
- H. O. Olsen, Hobro, i Brande.
- T. C. M. R. Nielsen, Nyborg, i Tønder.
- K. Hansen, Sønderborg, i Padborg.
- K. K. V. Andersen, Gedser, i Padborg.
- J. Jensen, Brande, i Brande.
- T. F. M. Adamsen, Slagelse, i Tønder.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—7.—41:

Lokomotivførerne:

- H. F. Hansen, Lunderskov (Depotforstander), til Helsingør.
- O. R. Vedam, Gedser, til Helsingør.
- A. H. E. Møller, Aalborg, til Københavns Godsbgd.
- C. J. Christensen, Gedser, til Københavns Godsbgd.
- C. A. Laursen, Korsør, til Københavns Godsbgd.
- C. W. H. H. Gollmann, Korsør, til Københavns Godsbgd.
- J. R. J. From, Korsør, til Københavns Godsbgd.
- C. Hansen, Nyborg, til Københavns Godsbgd.
- J. J. Viberg, Korsør, til Københavns Godsbgd.
- A. J. M. Hansen, Gedser, til Københavns Godsbgd.
- G. C. Christensen, Padborg, til Korsør.
- H. E. H. Kruse, Aabenraa, til Korsør.
- H. P. E. Hansen, Herning, til Korsør.
- K. P. V. Hansen, Padborg, til Korsør.
- O. L. R. Hollænder, Gedser, til Næstved.
- H. J. Löschenkohl, Gedser, til Næstved.
- C. Nielsen, Gedser, til Næstved.
- H. E. Kunckel, Randers, i Aarhus.
- A. P. Nielsen, Randers, til Aarhus.
- S. J. Knudsen, Randers, til Aarhus.

A. P. Petersen, Herning, til Aarhus.
 O. Birkelund, Skive, til Aarhus.
 K. M. C. Dimke, Randers, til Aarhus.
 A. Andersen, Frederikshavn, til Aarhus.
 C. L. Frederiksen, Aalborg, til Aarhus.
 A. E. Rasmussen, Langaa, til Aarhus.
 E. M. Søgaard, Esbjerg, til Aarhus.
 F. F. Rysz, Brande, til Aarhus.
 T. G. Pedersen, Struer, til Randers.
 C. C. V. Nielsen, Hobro, til Randers.
 E. H. C. Nielsen, Aalborg, til Randers.
 S. M. Sørensen, Aalborg, til Randers.
 K. E. Hansen, Langaa, til Randers.
 A. Knudsen, Hobro, til Randers.
 J. K. Nielsen, Padborg, til Randers.
 N. C. Plougmann, Padborg, til Randers.
 A. Christensen, Brande, til Randers.
 N. H. Blume, Brande, til Randers.
 M. C. Pedersen, Lunderskov, til Fredericia.
 H. U. Andersen, Padborg, til Fredericia.
 J. Knudsen, Padborg til Fredericia.
 A. L. Gregersen, Brande, til Fredericia.
 J. P. Platz, Lunderskov, til Fredericia.
 A. Pedersen, Padborg, til Viborg.
 L. N. Andresen, Aalborg, til Esbjerg.
 H. C. C. L. Nielsen, Brande, til Esbjerg.
 A. A. C. Pedersen, Padborg, til Langaa.
 P. Iversen, Padborg, til Langaa.
 H. P. Laursen, Brande, til Langaa.
 A. R. Sprogøe, Brande, til Struer.
 L. P. J. Dyhr, Frederikshavn, Nyborg.
 J. Christiansen, Tønder, til Nyborg.
 J. C. Jensen, Brande, til Viborg.
 A. Poulsen, Brande, til Viborg.
 V. C. M. N. Pedersen, Brande, til Struer.
 I. Høyer, Brande, til Struer.
 S. M. Rasmussen, Brande, til Struer.
 K. B. H. Lorentzen, Brande, til Struer.
 A. V. Andersen, Brande, til Struer.
 P. Andersen, Fredericia, til Odense.
 C. H. Ebsen, Tønder, til Sønderborg.
 H. G. H. Runge, Tønder, til Sønderborg.
 C. F. Jochumsen, Brande, til Hobro.
 O. K. Djernæs, Padborg, til Hobro.
 J. K. M. Andersen, Brande, til Fredericia.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførerafdelingerne.

Herning Afd.: Formand: E. Sivertsen, Fyensgade 39.

" " Kasserer: P. C. Nielsen, Østergade 7.

Haderslev Underafdeling: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: L. Jensen, Ribe Landevej 69.

Motorførerafdelingerne.

Tønder Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: G. Steffensen, Strucks Allé 13.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne.

Helsingør Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: S. A. Jensen, Gyldenstræde 1.

Brande Afd.: Kassererens Navn rettes til: S. K. Jensen.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

Sj.-Palster	Jyl.-Fjn	Nye Bøger.
19232	18407c	Resner, Ch.: Andy Hardy i det vilde Vesten.
19233	18630	Skovmoes, Peter Hansen: Hvad gavner det et Menneske.
19234	18670	Skjoldborg, Johan: Familien i Kors- huset.
19235	18532	Pedersen, Jens K.: En Bonde pløjer Nyland.
19236	18521	Michaelis, Karin: Mors Øjne.
19237	18770	Ott, Estrid: Sally Smaalotte.
19238	18793	Schaffalitzky de Muchadell, Cai: Hurra for Willemoes.
19239	18767	Snorrason, Inger: Mik og Mille.
19240	18765	Dahl, Minna: Pigebørnene.
19241		Pedersen, Aage J. Chr.: Lars Lynges erobrer et Rige:
19242	18450b	do.: Land forude.

Hobro

Hobro Øl og Mineralvande

H. J. Bies Bryggeri

Glarmesterforretningen

anbefales
Jul. Hansen • Telefon 133

RIBE-CHRISTENSEN — HOBRO Manufaktur og Herreekviperings

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarshavende. Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 8 aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.
Postkonto 20 541.