

Nº 18

20. September 1941

41. Aargang

BRIKETFYRING—BESKYTTELSERBRILLER

Efter at Brændselstilførslerne her til Landet blev besværliggjort som en af Følgerne af Krigsudbruddet i September 1939, blev det nødvendigt at gribe til Anvendelse af de opmagasinerede Beredskabslagre af Stenkulsbriketter, og en ikke uvæsentlig Del af de siden da indførte Brændelsesmængder er ligeledes Briketter. Som Følge deraf har der i det sidste Aarstid været benyttet Stenkulsbriketter som Lokomotivbrændsel i betydelig Udstrækning, hvad vi forøvrigt ogsaa gjorde i Krigsaarene 1914—18.

Medens der forrige Gang, vi brugte denne Brændselsart i større Maalestok, baade fandtes Briketter, som brændte paa Risten, og andre der lavede saa meget „Skidt“ i Fyret, at man med alle Tog, som var længere Tid paa Strækningen, var nødsaget til at rense Fyr undervejs for at kunne faa tilstrækkeligt Træk til Forbrændingen, saa synes der nu almindeligvis at være Tilfredshed med Briketterne for saa vidt angaar selve det varmemæssige. Men den Ulempe, Lokomotivpersonalet i Aarene omkring Verdenskrigen var plaget af som Følge af Briketterne, har vi ogsaa faaet nu. Det er Støvplagen og visse Syredampes skadelige Indvirkning paa Huden og i Særdeleshed paa Øjnene.

Naar der køres med Kul som Lokomotivbrændsel, kan man — som Regel da — i nogen Grad dæmpe Kulstøvet ved Hjælp af det varme Vand fra Spuleslangen; men med Briketstøvet er der intet som helst at stille op. Der kan man vande saa meget man vil; saasnart Bunken paa Tenderen skrider, er Støvet der igen, og da der

ifølge Sagens Natur altid er Træk paa et Lokomotiv, som med sit Tog maser sig frem ad Linien, er det saa lige til, at denne Træk foranlediger, at Briketstøvet saa at sige staar Lokomotivmændene om Ørerne under Kørslen. Dette er i sig selv ubehageligt nok, da det fine Briketstøv trænger ind overalt i Tøjet og paa Kroppen, saa man efter endt Tjeneste har Besvær med at blive vasket ordentlig ren (et dagligt Brusebad vilde her være paa sin Plads, men desværre er vore Badeanstalter jo lukkede); det værste er dog, at Lokomotivpersonalet er meget udsat for at faa Briketstøv i Øjnene, hvor det svier og brænder højst ubehageligt.

Støvet er dog ikke den eneste Plage ved Briketterne. Der er tillige de skadelige Damp, som fremkommer ved Forbrændingen. Det er et eller andet kemisk Stof eller maaské flere saadanne, der udløses fra Briketterne, og som paa de fleste Mennesker har en ubehagelig irriterende Indvirkning paa Ansigtshuden og ganske særligt paa Øjnene, saa mange gaar med røde betændelsesagtige Øjne. Folk, som har besøgt en Briketfabrik ved en af de tyske Kulgruber, vil have bemærket, at de Arbejdere, der er beskæftiget med Læsning af Briketterne i Jernbanevogne, naar de endnu varme kommer lige fra Briketpressen, har smurt Ansigtet ind i et tykt Lag Ler, som netop tjener til at opfange Syredampene og Støvet, saa Irritation af Huden undgaas.

Under forrige Krig var det her hos os ret almindeligt, at Personalet i Kulgaardene smurte Ansigtet ind med Kridt for at beskytte Huden;

men i udstrakt Grad blev der anvendt Beskyttelsesbriller baade i Kulgaardene og paa Lokomotiverne. Efter nogle Forsøg blev der anskaffet en Type Støvbriller, som Personalet var ret tilfreds med, og da der jo nok kunde gaa et Brilleglas itu af og til, saa var Maskindepoterne forsynet med Reserveglas. Ved en Rejse fornylig har vi forresten ved et af Depoterne set et Par af disse Briller.

Det er derfor naturligt, at der blev fremsat Anmodning om Udlevering af Beskyttelsesbriller, da vi nu igen begyndte med Briketter som Lokomotivbrændsel. Spørgsmaalet blev i Oktober i Fjor rejst over for Generaldirektoratet. Vi skal være ærlige og tilstaa, at da det drejede sig om en Foranstaltning, der tidligere var godkendt og gennemført, og da der atter var blevet udleveret Støvbriller til Kulgaardspersonalet, saa betragtede vi det nærmest som en Formssag, at Spørgsmaalet overhovedet behøvedes at rejses. Men det viste sig dog, at Sagen ikke var saa helt lige til. Generaldirektoratet har imidlertid nu tilstillet Foreningen nedenstaaende Svar, der i Realiteten imødekommer det fremsatte Ønske:

„I Anledning af Hovedbestyrelsens Skrivelse om Udlevering af Beskyttelsesbriller til Lokomotivpersonalet skal man meddele, at da Ubehagelighederne ved Briketfyringen er individuelle og ogsaa afhængige af Brikettyperne, mener man ikke at burde gaa til en almindelig Udlevering af Støvbriller til Lokomotivpersonalet. Man vil derimod foranledige i Overensstemmelse med Praksis ved enkelte Depoter, at de Lokomotivmænd, der fremsætter Anmodning derom til deres Hjemstedsdepot, mod Kvitte- ring faar udleveret et Par Briller.“

Det fremgaar heraf, at Generaldirektoratet mener, at nogle generes mindre end andre af Ulemperne ved Briketfyringen, og at Ubehagelighederne kan veksle efter den anvendte Type Briketter. Dette kan vel være rigtigt nok. Omend det efter vor Mening er saa godt som alle, der har besværet sig over de omtalte Ulemper, saa kan det naturligvis ikke afvises, at en eller anden kan være mindre modtagelig for disse end andre; men Hovedsagen er, at alle de Lokomotivmænd, som ønsker et Par Beskyttelsesbriller, nu kan henvende sig til deres Depot derom, de vil da faa saadanne udleveret.

FERIEHJEMMET

Da den store Udvidelse af Feriehjemmet sidste Aar var fuldført, regnede de fleste af Medlemmerne antagelig med, at der nu var foretaget saa store Forbedringer, at Hjemmet ikke foreløbig trængte til Udvidelse.

For dem, der kendte Forholdene bedre, var det dog ingen Hemmelighed, at der særlig var to Omraader, hvor man trængte til Forbedringer: nemlig med Hensyn til Enkeltværelser og til Magasinplads.

Der var i det hidtidige Komplex kun 3 Enkeltværelser til Raadighed, og de rakte jo ikke langt, naar Medlemmerne søgte Ophold paa Hjemmet med deres voksne Børn, eller de af vore Pensionister, der er alene, gerne vilde tilbringe en Ferie dernede blandt gamle Kammerater. Ogsaa adskillige Lokomotivmænds Enker søger stadig tilbage til Hjemmet og synes at befinde sig udmærket dér.

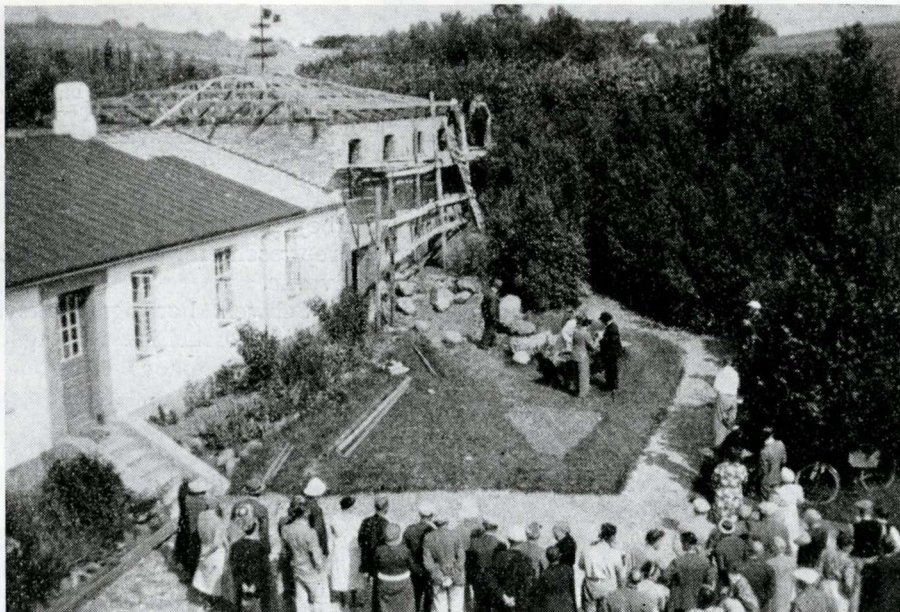
Med Hensyn til Oplagsplads, Brændselsrum o. s. v. da ved enhver, der har besøgt Hjemmet, hvor kneben Plads der var til Raadighed til dette Formaal, ja, at der praktisk talt ikke var nogen Plads.

Da derfor Hovedbestyrelsen paa sidste Kongres udbad sig Bemyndigelse til at foretage Forbedringer paa de to nævnte Omraader, var dette ikke alene velbegrundet, men ganske overordentligt nødvendigt. Kongressen stillede sig da ogsaa forstaaende overfor Forslaget.

Den Udvidelse, der foretages, omfatter en Tilbygning til den nordre Ende af det store Anneks, indeholdende 7 Enkeltværelser, 1 Dobbeltværelse samt W. C. og Vaskerum paa 1. Sal; i den meget høje Kælderetage findes 6 Rum beregnet til Brændsel, Opmagasiner m. m., hvorved man beregner at kunne opfylde alle beskedne Ønsker.

Tirsdag den 12. August blev Kransen hejst paa den nye Bygning. I den Anledning var der en lille Festlighed, hvori saavel Haandværkerne som Hjemmets Gæster deltog og bagefter tilbragte et Par Timer sammen ved en fælles Frokost.

Af hosstaaende Billede fremgaar det ret klart, hvorledes Tilbygningen foregaar, men Billedet giver dog ikke helt Indtrykket af, hvorledes det vil tage sig ud, naar det bliver helt færdigt og Træbevoksningen er bragt i Orden,



idet det er Meningen, at Arkitekt og Plantør i Fællesskab skulde se at finde en Løsning, der kunde virke smukt og falde godt sammen med hele Bygningskomplekset, og vi nærer ingen

Tvivel om, at dette vil lykkes, saa Medlemmerne vil finde endnu mere Hygge og Glæde, naar de forhaabentlig til næste Sommer kan komme paa Hjemmet i deres Ferie.

DE STRØMLINIEFORMEDE DAMPLOKOMOTIVER I ALLE LANDE

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(Fortsat.)

Italien:

Italien har igennem en lang Aarrække arbejdet ihærdigt paa at elektrificere Hovedbanerne i stort Omfang. Dette lægger stærkt Beslag paa de disponible Midler, ligesom mange Damplokomotiver frigøres til det formindskede dampdrevne Rutenet. Derfor er der ikke bygget Damplokomotiver i mange Aar. I 1939 har man imidlertid strømliniebeklædt et af de 2 C 1-koblede Eksprestoglokomotiver af 691-Typen.

Italien havde før Krigen en Mængde ejendommelige Lokomotiver med 2 C-Kobling, der nu betegnes som Klasse 670 og 671. De er baglængskørende, saaledes at Lokomotivets Skorsten findes i Bagenden. Vandbeholdningen følger bagefter i en Tankvogn, medens Kullene findes ved Førerhuset. Dette vender altsaa fremefter under Kørslen og er derfor udstyret med Vinduer, der vender fremad paa det baglængskørende Lokomotiv. (Et lignende Arrangement træffes ved forskellige af Union Pacific Lokomotiver i U. S. A. Desuden findes Førerhuset i Forenden ved mange af de andre moderne Lokomotiver eller Lokomotivprojekter, der er omtalt i denne Artikel. Et saadant System medfører foruden en bedre Udsigt ogsaa en mindre Luftmodstand, selv om Førerhuset ikke er helt strømlinieformet.)

I 1938—39 er et af disse ejendommelige italienske Lokomotiver blevet helt ombygget til et Franco-Lokomotiv (jævnfør det vældige C 1 — 1 B 1 B 1 — 1 C-koblede belgiske Franco-Lokomotiv paa Verdensudstillingen i Brüssel i 1935). Da det paa flere Maader er blevet beklædt, er der Grund til at nævne det her blandt Strømlinielokomotiverne for Fuldstændighedens Skyld.

Schweiz:

I Schweiz er praktisk talt alle Hovedbaner elektrificeret, hvorfor der ikke bygges nye Damplokomotiver til indenrigs Brug. Alligevel maa Schweiz tælles med her, fordi dette lille Land hører til de førende med Hensyn til Nykonstruktioner og banebrydende Projekter.

I Begyndelsen af 1920'erne byggedes her et 2 C-koblet Turbinelokomotiv efter Zoelly's System. Dette havde en kuppelformet Forlængelse af Kedlen, ganske som P. L. M.'s 2 D 1-Lokomotiver.

Af andre Projekter, der kun blev til Papir, maa nævnes en Række Lokomotiver med hurtiggaaende Dampmotor, der blev udarbejdet af Professor Wiesinger. Et af disse, et 2 D 1-koblet Tanklokomotiv, var helt luftmodstandsbeklædt. Forøvrigt skal han allerede omkring 1909 have udarbejdet Projektet til eller bygget et „Strømlinielokomotiv“.

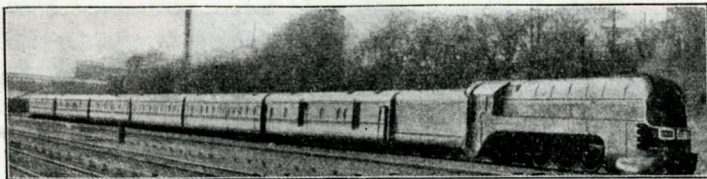


Fig. 18. — Nogle af Verdens første Strømlinie-damptrug har lige siden 1934 kørt i Manschuriet, det udviklingsprægede Land i Østasien. Lokomotiverne, der er af Type 2 C 1, er lige saa svære, som de sværeste almindelige Typer i Europas Industrilande.

I Slutningen af 1920'erne byggedes der i Schweiz et 1 C 1-koblet Tanklokomotiv, som ligeledes havde hurtigløbende Dampmotor med indirekte Træk og højt Arbejdsstryk. Det byggedes af „Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik“ i Winterthur efter Dr. Buchlis' System. Det tilhører Winterthur-Romanshorn-Banen, men har været prøvekørt baade i Østrig og Frankrig.

Planerne til det franske Nordbaneselskabs 18-cylindrede Højtrykslokomotiv er, som allerede nævnt, ogsaa udarbejdet af Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik. Det oprindelige Forslag angik dog et 2 C 1-koblet Lokomotiv. Det principielle var jo selve Kraftanlægget.

Ligesaa var det franske Vestbaneselskabs damp-elektriske Heilmann-Lokomotiver fra 1896 eller 1893 (forskellige Angivelser) bygget efter schweizisk Initiativ, stammende fra Brown-Boveri Firmaet i Baden.

Dette Firma, der ellers mest laver elektriske Maskiner, har i 1930 gjort en betydelig Indsats paa Dampmeknikkens Omraade, nemlig ved Konstruktionen af Velox-Kedlen. Dennes Fordele er netop særlig fremtrædende ved Lokomotiver. Derfor er der efterhaanden udarbejdet en lang Række Projekter paa Veloxlokomotiver til forskellige Jernbaneselskaber. Af disse kan nævnes følgende, hvis Tegninger har været gengivet i forskellige Fagtidsskrifter:

P. L. M.'s 2 C-koblede Forsøgslokomotiv med Veloxkedel er allerede omtalt. — (Se Fig. 11.)

Et 3-Vogns-Damplyntog.

Et 1 B 1-1 B 1-koblet Lokomotiv.

Et 2 C 1-koblet Lokomotiv med Tender.

Et 2 C 2-koblet Tanklokomotiv for Kulstøvsfyring.

Et 2 C 2-koblet Lokomotiv, saavidt muligt med symmetrisk Bygning og med en treakslet Tender baade for og bag.

Et 7 000 HK-Lokomotiv med ubekendt Akselordning.

Hertil kommer i nyeste Tid Planerne til Gasturbinelokomotiver, bl. a.:

Et 2 D 2-koblet Lokomotiv.

Et 1 ABA 1-koblet Lokomotiv.

Det sidste er under Bygning til Schweiz' Forbundsbaner.

De arbejder ikke med Damp; men de nævnes her, fordi de repræsenterer en Videreudvikling af Veloxlokomotiverne.

Under Schweiz bør ogsaa nævnes den lange Række af vidt forskellige Forslag og Profiler, der er udarbejdet af Ingeniør Liechty, og som paa Grund af stor Hastighed tænkes strømliniebeklædt.

Tyskland:

I Tyskland er der i 1920'erne af Henschel-Lokomotivfabrikken blevet ombygget et 2 C-Lokomotiv, som har faaet Højtrykskedel af Schmidt-Systemet. — Schwarzkopf Fabrikken har omkring 1930 bygget et nyt 2 C 1-koblet Højtrykslokomotiv med Løffler-Kedel. Begge disse har som de fleste Højtryksmaskiner Højtrykskedlen særlig beklædt for at den ydre Form kan blive enklere, og Kedlen beskyttet mod Vind og Vejr og Varmetab.

I denne Forbindelse kan endvidere nævnes, at Krupp i 1924 byggede et 2 C 1-koblet Turbinelokomotiv til de tyske Rigsbaner. Kedlens Forende var stærkt forlænget ved en Kuppel, der mindede om Kuplen paa P. L. M.'s 2 D 1-Lokomotiver og paa det schweiziske 2 C-koblede Turbinelokomotiv. Krupp-Lokomotivet ses snart afbildet uden og snart med vertikale Røgdeflektorer (Vindblik) paa Siderne af Kedlens Forende. — Turbinekonstruktionen var af schweizisk Oprindelse, nemlig Zoelly's System. — Dette Turbinesystem var ogsaa benyttet paa et af Henschel ombygget 2 C-Lokomotiv af de forhenværende preussiske Statsbaners Standardtype, samt paa det ca. 1926 af Maffei-Krauss nybyggede 2 C 1-koblede Turbinelokomotiv. Sidstnævnte havde i Modsætning til Krupp-Lokomotivet en udpræget konisk Kedelforende. — Krupp-Lokomotivet er forøvrigt blevet ombygget i 1934—35.

I Glaser Annalen 15. Oktober 1935 omtales Studieprojekter til en Række Turbinelokomotiver, alle med fuldstændig Strømlinieform, saaledes et 2 C 2-koblet Lokomotiv med Førerhus bagtil, et 2 C 2-koblet Lokomotiv med La-Mont-Kedel og med Førerhus fortil,

et 2 C 2-koblet Lokomotiv med Førerhus fortil,

et 2 D 2-koblet Lokomotiv med Førerhus bagtil.

De tyske Rigsbaners første Projekter om Bygning

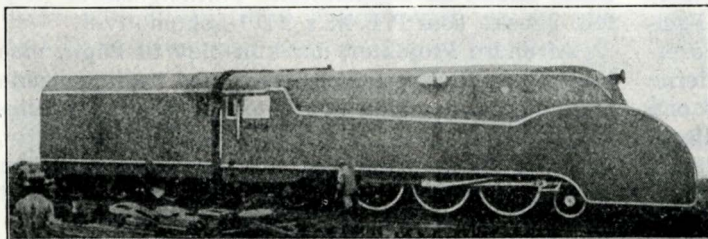


Fig. 19. — Japansk 2 C 1 Strømlinielokomotiv. Da Japan har Smalspor og er et Bjergland med Mængder af Kurver og Stigninger, er Hastighederne saa smaa, at dette Forsøg ikke har bevirket nogen almindelig Indførelse af Strømlinie-lokomotiver. Denne Tilstand varer dog næppe længere, end indtil Landets Baner er ombygget til eller suppleret med Normalspor, hvilket længe har været planlagt og forberedt.

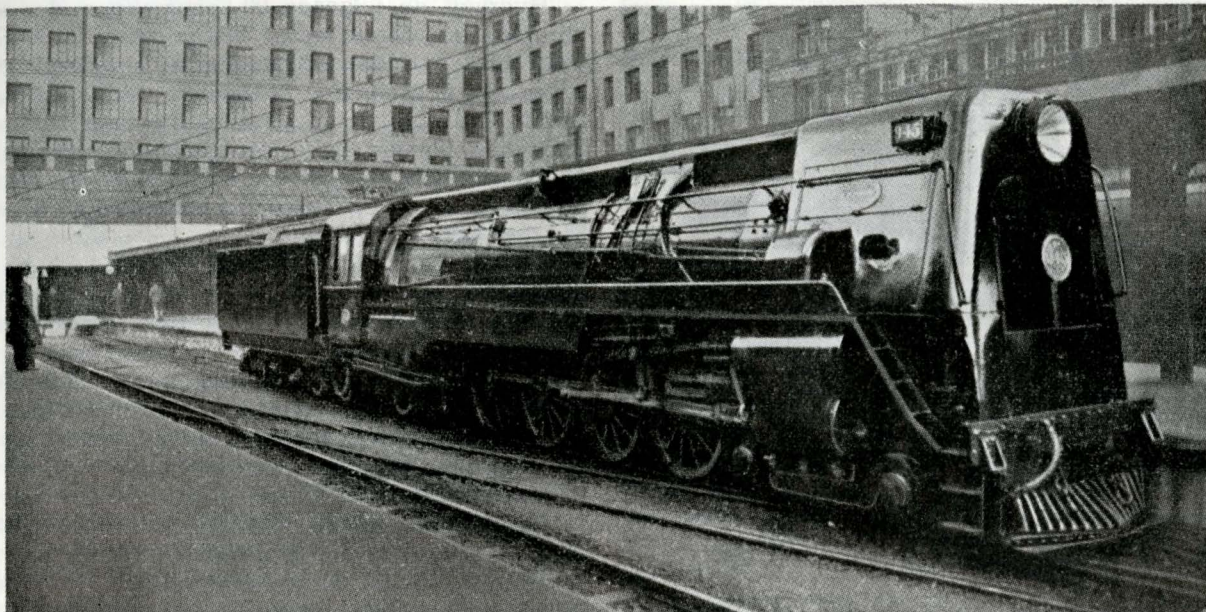


Fig. 20. — Ejendommeligt halvt glatbeklædt 2D2-Lokomotiv fra New Zealand. Der er bygget talrige af disse Maskiner (nogle har Booster), der saaledes maa anses for at være Normallokomotiver i Modsætning til de fleste andre i Artiklen omtalte Lokomotiver, der er Speciallokomotiver. Desuden repræsenterer Lokomotivet et Land, hvor Strømliniebeklædningen indføres generelt for Persontogslokomotiverne, og dette til Trods for, at New Zealand baade har Smalspor og er et Bjergland. — Beklædningen giver ikke egentlig Strømlinieform; men man opnaar et meget glat Ydre.

af egentlige Strømlinielokomotiver stammer imidlertid allerede fra Begyndelsen af 1930'erne. Der gik dog lang Tid, før de første blev færdige. Arbejdsplanerne omfattede bl. a. følgende, der er omtalt i Glasers Annalen 15. Juli og 1. August 1934:

Et 2 C 2-koblet Turbinelokomotiv med Førerhus i Forenden.

Hovedtegningen af et strømlinieformet 2 D 2-koblet Normallokomotiv med fireakslet Tender. Det er det oprindelige Udkast til de noget anderledes udførte, i 1939 færdigbyggede 06-Lokomotiver.

Billede af luftmodstandsprøvede Modeller af et 2 C 2-koblet Normallokomotiv uden Strømliniebeklædning, med delvis Beklædning og med fuldstændig Beklædning.

Af sidstnævnte findes desuden Hovedtegning; det er de i 1935 fuldførte, og i 1936 i Driften indsatte 05-Lokomotiver.

Desuden gengives Tegning til første Udkast af det kulstøvfyrede 05-Lokomotiv, der har Førerhus i Forenden.

Fremdeles afbildes en luftmodstandsprøvet Model af et baglænskørende 2 C 3-Lokomotiv.

Endvidere forefindes Tegningen af et baglænskørende 2 C 2-koblet Damplokomotiv med hurtigtløbende Dampmotor.

Tegningen findes ogsaa til et 2 C 2-koblet, normalt Tanklokomotiv. Med en Række Forandringer blev det udført som Type 61, hvorom nedenfor.

Endelig gengives Tegningerne til Henschel-Fabrikernes Projekt til et 2 B 1-koblet Tanklokomotiv.

I samme Tidsskrift fra 1. Juli 1937 findes omtalt og afbildet Hovedtegningerne til et Par Lokomotiver

med Enkeltakseltræk. Da det er hurtige Ekspres-togsmaskiner, er de naturligvis strømlinieformede. Et af dem er 2 B 2-koblet, et andet er 2 C 1-koblet. Begge er Tanklokomotiver.

Medens vi er ved selve Projekterne, kan der ogsaa være Anledning til at nævne den Række, der indkom fra de førende tyske Firmaer som Svar paa den store Prisopgave, der ca. 1936 blev udsat af Ruhrkohlen-Syndikatet. Det drejede sig om Konstruktionsforslag til kulfyrede, lyntogslignende Drivvognstog.

Lad os herpaa betragte de virkelig udførte tyske Strømlinie-Lokomotiver.

Det første af disse var et af de 2 C 1-koblede Normallokomotiver af 03-Typen, som forsynedes med en kuppelformet Forlængelse af Kedlen, en fremtrukket Forside af Førerhuset og en fuldstændig Beklædning af Drivværket. Kedlen var iøvrigt ikke beklædt. Lokomotivet var Nr. 03-154.

Herefter fremkom i 1935 de store 2 C 2-koblede 05-Lokomotiver, der var fuldstændigt strømlinieformede. Der byggedes to Stykker. — (Se Fig. 12.)

Samtidig byggedes et enkelt 2 C 2-koblet, tocy-lindret Tanklokomotiv af 61-Typen ligeledes færdigt i 1935. — (Se Fig. 13.)

Fremdeles byggedes et Normallokomotiv af 03-Typen med fuldstændig Strømliniebeklædning, af samme Art som ved 05-Lokomotiverne, samt med en 5-akslet Strømlinietender, som ved disse. Det var Nr. 03-193.

I Slutningen af 1937 eller i Begyndelsen af 1938 færdigbyggedes et 2 C 2-koblet Lokomotiv, der havde Kulstøvfyring og Førerhus i Forenden, men

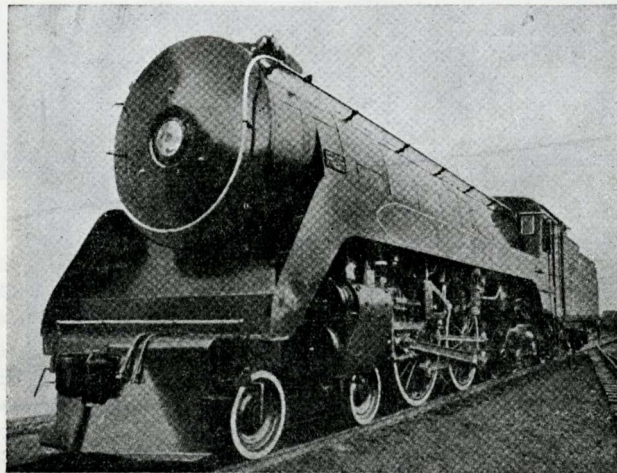


Fig. 21. — Hurtigt kanadisk 2 B 2-Lokomotiv, der ikke er udpræget strømlinieformet, men af Hensyn til Luftmodstanden — og formentlig ogsaa til Udseendet — har et overordentligt aflattet og afrundet Ydre.

som i det store og hele er bygget som de omtalte 05-Lokomotiver. Typen og Numret blev derfor betegnet 05-003. — (Se Fig. 14.)

Ca. 1938 byggedes endnu et Lokomotiv af 61-Typen, der var afvigende fra det første ved at være trecylindret, ved at have Røgnedslagsskærme, ved større Brændsels- og Vandbeholdning og en Række andre Ting. Da det var væsentlig tungere end det første, er der blevet indbygget en ekstra Aksel i sidste Bogie.

I Begyndelsen af 1939 blev der af Krupp leveret to meget svære 2 D 2-Lokomotiver. Efter de oprindelige Planer skulde det ene være et Compound-Lokomotiv, og det andet skulde have Enkeltekspan- sion. De er dog vistnok udført ens (med Enkeltekspan- sion ligesom ved de almindelige tyske Lokomo- tiver). — (Se Fig. 15.)

I 1938 begyndte man endvidere at bygge nogle af de svære 2 C 1-Lokomotiver af 01-Typen som Strømlinere; i Modsætning til de tidligere fik de omtrent fra samme Tidspunkt mindre Cylindre og forskellig anden Tilpasning til større Normalfart. Efterhaanden gik man over til at bruge tre Cylindre i Stedet for to.

Det var de første seriebyggede Strømlinere i Tyskland. Samtlige nye 01-Lokomotiver er siden blevet udført som Strømlinere. — (Se Fig. 2.)

I 1940 er man desuden begyndt at bygge de let- tere, men ellers ganske tilsvarende 03-Lokomotiver som Strømlinere (efter at de ogsaa er blevet for- andrede analogt med 01-Lokomotiverne). Alle nye tyske Eksprestogslokomotiver bliver altsaa nu strøm- linebeklædte. (NB. Nogle af de nye Strøm- linere har 5-akslet og andre 4-akslet Tender.)

Ligesom samtlige tidligere tyske Strømlineloko- motiver, bortset fra 06-Typen, havde det første af de nye trecylindrede 03-Lokomotiver fuldstændig Beklædning. Det andet havde derimod Drivværket frit. De trecylindrede Normallokomotiver betegnes som 03-10- og 01-10-Typen (Numrene paa de to ovennævnte er saaledes 03-1001 og 03-1002).

Hvorvidt de følgende 03-Lokomotiver, der alle udføres som Strømlinere, bliver som det første eller som det andet, er et aabent Spørgsmaal. Dog synes den fuldstændige Beklædning at skulle blive foretrukket. (NB. Af de senere byggede Lokomo- tiver har Borsigs Lokomotiv med Fabriksnumret 15 000 (fra 1941) og Rigsbanenumre 03-020 Driv- hjulene frie; men en Serie 03-Lokomotiver fra Krupp har dem helt dækket.

Hvis det frie Drivværk bliver foretrukket, vil 01-10-Lokomotiverne sikkert ogsaa fremtræde paa tilsvarende Maade med to lidt forskellige Strøm- linebeklædninger.

Da Rigsbanernes Byggeplan for de fire Aar 1940—43 allerede et Aar forinden var fastlagt til 6000 Damplokomotiver, ganske vist indbefattende Godstogslokomotiverne, er Strømlinernes Antal sikkert allerede stort*).

Muligvis er talrige ældre Eksprestogslokomo- tiver fornyligt blevet strøm- linebeklædt.

Til Rigsbanerne er nu ogsaa bygget et 7-akslet Strømlinelokomotiv, hvor de fire Aksler drives indbyrdes uafhængigt, hver af dem af en tocylin- dret, hurtigtløbende Dampmotor. Det er afleveret i Juni 1941 fra Henschelfabrikkerne i Kassel med Fa- briksnumret 25 000.

Endvidere er et nyt Turbinelokomotiv under Bygning (hos Krupp). Det bliver 1 D 2-koblet. Type- nummeret bliver 09.

Endelig foreligger der en Plan om Bygningen af et 2 B 1-koblet, strøm- lineformet Tanklokomotiv med een Cylinder.

Eventuelt bygges ogsaa Forsøgslokomotiver med 3-cylindrede, stjerneordnede Lentz Dampmotorer, virkende direkte paa de enkelte Drivhjul.

Foruden strøm- lineformede Damplokomotiver be- sidder de tyske Rigsbaner et Antal strøm- linefor- mede Dampvogne; en Type er bygget af Borsig (saavidt Dampanlægget angaar). — En anden Type af strøm- lineformede tyske Damplyntog, der ogsaa er seriebygget, er udstyret med Kedelanlæg af Doble-Systemet.

For et Par Aar siden, ved Aarskiftet 1937—38, overtog Rigsbanerne det privatejede Hamborg-Bü- chen-Jernbaneselskab, under hvilket bl. a. Ham- borg—Lübeck Strækningen sorterede.

Dette Selskab anskaffede allerede for en Række Aar siden et Damplyntog (Drivvognstog) med Doble- Kedelanlæg.

I Aaret 1936 fik denne Privatbane et 1 B 1-kob- let, helt strøm- linebeklædt Tanklokomotiv. Dette Lokomotiv var konstrueret til Brug for en 2-Etages Dobbeltvogn. I bageste Ende havde denne Anlæg for Fjernbetjening af Lokomotivet til Brug, naar Toget kørte „baglæns“ (en lignende Praksis er ind- ført i Londons og Paris Forstadstrafik, — først i Paris, baade af Nordbaneselskabet og Statsbanerne). — (Se Fig. 16.)

(Fortsættes.)

* I Tyskland og til en vis Grad ogsaa i Frankrig har man nu ogsaa begyndt at bygge alle nye Hurtigtogs- vogne med Strøm- linebeklædning.

NY PERSONALFORTEGNELSE

Der er nu hengaaet 2 Aar siden den sidste Ud-gave af Haandbogen „De Danske Statsbaners Tjenestemænd og Aspiranter“, som Personalfortegnelsen officielt kaldes, udsendtes, og da der jo paa det personalemæssige Omraade er sket store Forandringer i den forløbne Tid, er Udgiverne af denne nyttige og af mange stærkt benyttede Haandbog gaaet i Gang med Udarbejdelse af en ny Udgave, der vil udkomme henimod Aarets Slutning.

Personalfortegnelsen vil som sædvanligt indeholde Anciennitetslister og alfabetiske Navnelister over Statsbanernes Tjenestemænd og Aspiranter samt andre værdifulde Oplysninger, som Statsbanernes Personale har Interesse i. Det hele vil blive ført å jour med alle de siden 1939 skete Forandringer.

Denne Gang indeholder Personalfortegnelsen desuden et nyt Afsnit, som er af særlig Interesse for vore Medlemmer. Fra vor Side blev der i sin Tid fremsat Ønske om en Forfremmelsesliste for Motorførere og Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførerstillingen paa samme Maade, som Personalfortegnelsen hidtil har indeholdt en Forfremmelsesliste for togførerprøvede Tjenestemænd. Dette Ønske har Udgiverne nu imødekommet. Motorførere og Lokomotivfyrbødere vil saaledes i Fremtiden i Personalfortegnelsen kunne se deres Plads i Rækken til Lokomotivførerforfremmelse. Hermed vil en ofte følt Mangel blive afhjulpet.

Prisen bliver denne Gang 4,25 Kr.

De mange, som benytter den udmærkede Haandbog, vil hilse en ny Udgave med Glæde, og da den som nævnt indeholder et helt nyt Afsnit vedrørende Lokomotivmændenes Forhold, er den denne Gang af særlig Betydning for mange af vore Medlemmer.

Tillidsmændene i de enkelte Afdelinger er som sædvanligt villige til at tage imod Bestillinger. Oplagets Størrelse fastsættes imidlertid efter Antallet af bestilte Bøger, og da Bestillingsfristen udløber den 30. September, vil det være rigtigst at afgive sin Bestilling snarest.



**Hovedbestyrelsesmøde
den 21.—23. August 1941.**

Alle til Stede.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Protokollen over sidste Møde oplæstes.
Godkendtes uden Debat.

Punkt 2. Formandens Beretning.

De i Referatet af sidste H. B. Møde omtalte Sager vedrørende Betjening af det til Rangering i Ringkøbing lejede Privatbanelokomotiv ved Statsbanernes eget Lokomotivpersonale samt om Forhøjelse af Depotforstanderhonoraret i Assens og Kolding er gaaet i Orden efter Organisationens Ønske.

En Depotforstander, som gennem et Par Aar i sin

Fritid har ført Tilsyn med et af Statens Briketlagre, har faaet et Honorar paa 400 Kr. for de ca. 400 Timers Merbeskæftigelse, han derved har haft.

4. Maskinsektion havde nægtet en som „Trykluftbremseinstruktør“ udstationeret Lokomotivmand anden Godtgørelse end Udstationeringsgodtgørelsen. Sagen er behandlet over for 2. Distrikt, hvorefter der er udbetalt $\frac{2}{3}$ Kørepenge for vedkommendes Kørsel under Udstationeringen.

En Sag angaaende Beregning af Funktionsvederlag til en Lokomotivfyrbøder i et Tilfælde, hvor en yngre Kollega var anvendt til Lokomotivførertjeneste, har været forelagt Generaldirektoratet, som dog ikke kunde tiltræde Organisationens Ønske, idet den yngre Lokomotivfyrbøders Tjeneste Dagen før den bestemt paapegede Dag sluttede saa sent, at han ikke kunde overtage den omstridte Tjeneste, hvorfor denne maatte tildeles den næst-yngste.

En Lokomotivfyrbøder, som var forfremmet fra Aarhus til Struer og senere forflyttedes efter Ansøgning til Frederikshavn, hvorefter han flyttede sit Indbo fra Aarhus til Frederikshavn, har været utilfreds med, at Statsbanerne ikke vilde beregne hans Flyttinggodtgørelse efter Udgiften til Flytningen Ar.—Fh., men kun paa Grundlag af hvad en Flytning Ar.—Str. vilde have kostet. Vi har maattet meddele, at den anvendte Beregningsform er den sædvanlige.

En Lokomotivfører, som var forflyttet, men tilbageholdtes i 3 Uger paa det hidtidige Stationeringssted, har besværet sig over, at han ikke har faaet Stedtillæg af Størrelse som gældende for den By, hvortil han blev forflyttet. Vi har maattet meddele ogsaa denne Kollega, at hans Betragtning var urigtig. Det er udtrykkelig fastsat i Tjenestemandsløven, at Stedtillægget skal beregnes efter det Sted, vedkommende gør Tjeneste den 1. i den Maaned, for hvilken Tillægget udbetales.

Forskellige Afdelinger har paa Forespørgsel faaet Underretning om Formen for Beregning af Tjenestetidsnorm og Overtid. Vi har i denne Henseende gjort opmærksom paa, at der altid bør tilstræbes Udligning af Overtid eller mistede Fridage ved tilsvarende Fritid, hvorimod Godtgørelse i Penge saa vidt gørligt bør undgaas.

For 2 Lokomotivfyrbødere, som fik deres første Vinterkappe henholdsvis 1. Oktober 1935 og 1. Oktober 1936, har været forespurgt, hvornaar de skal have Vinterkappe Nr. 2, idet der efter den sidst truffne Aftale ikke skal gælde forlængede Brugsterminer for den første af hver Uniformsgenstand. Meddelt, at den førstnævnte af de to Mand skal have Vinterkappe pr. 1. April 1941, og den anden pr. 1. Oktober 1941; herved er for den førstomtaltes Vedkommende at tage Hensyn til, at han normalt skulde have haft Vinterkappe Nr. 2 pr. 1. Oktober 1940, dette blev udskudt paa Grund af de da gældende Bestemmelser om alle Uniformsterminernes Forlængelse, og den nugældende Ordning kan ikke gælde længere tilbage end fra og med 1. April i Aar.

En Lokomotivfyrbøder, der er ansat som saadan i 1940, men i Henhold til sin Aspirantdato og sit Eksamenresultat er placeret mellem Kolleger ansat i 1937—38, ønsker at blive lokomotivførerprøvet under Hensyn til den givne Dispensation. Det er meddelt, at Dispensationen kun gælder de, der er ansat som Lokomotivfyrbødere senest 1. April 1938, og at det ikke er Mening, at

disse alle uden Undtagelse skal lokomotivførerprøves. Saadant skal kun ske de Steder, hvor Forholdene gør det nødvendigt at bruge saa unge Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførertjeneste.

Efter den pr. 1. Juli stedfundne Udvidelse af Lokomotivførerantallet ønskede nogle af de pr. 1. Juni udnævnte Elektroførere at blive løst fra deres Karenstid, saa de straks kunde opnaa Lokomotivførerforfremmelse. Under Hensyn til at hele Lokomotivførerspørgsmaalet endnu den 1. Juni laa meget usikkert, anbefalede Organisationen de paagældendes Ønske, som Generaldirektoratet derefter har tiltraadt. 6 af de 9 Mand, dette vedrører, er herefter blevet Lokomotivførere eller vil blive det ved først givne Lejlighed. Pr. 1. August forefindes der endnu 60 Motorførere I og 49 Motorførere II; en Del af disse er dog udgaaet fra Trafiktjenesten og kommer ikke i Betragtning ved Lokomotivførerforfremmelser.

Det har atter været nødvendigt at meddele en Afdeling, hvor man paa Grund af Turudvidelse ønskede at foretage nye Turvalg, men vilde afskære Reservens Personale fra at deltage, at en saadan Fremgangsmaade ikke kan anses for rigtig. Hvis der afholdes Turvalg, maa dette være for alle.

Nogle Spørgsmaal angaaende Turanciennitet har været behandlet og er besvaret overensstemmende med sædvanlig Praksis.

Ved et Depot, hvor en halv Snes Lokomotivfyrbødere gaar i Reserven til Lokomotivførerafløsertjeneste, mente man, at de ældste af disse burde have Eneret paa al forefaldende Udstationering til Lokomotivførerafløsning. Efter at vi havde oplyst, at en saadan Fremgangsmaade ikke var rigtig, men at det normalt maa være saaledes, at Reservens Personale alle anses for at være lige gamle, hvorfor de forskellige forefaldende Tjenester bør fordeles nogenlunde ligeligt mellem dem, er Sagen gaaet i Orden.

Paa Grund af forskellige Beklagelser over nægtede Permissioner har vi tilskrevet 2. Distrikt.

En Lokomotivfører, som i sin Tid var Lokomotivfyrbøder i Aarhus, hvorfra han forfremmedes til Motorfører i en anden By for senere at blive Lokomotivfører i en tredje By, har stadigt sit Hjem og sin Familie i Aarhus og ønsker derfor denne By betragtet som Hjemsted m. H. t. Tilbageflytningsrettigheder (d. v. s. et Aars Fortrinsberettigelse til Ar. i Stedet for til den By, hvor han var Motorfører). Evt. ønsker han Tilbageflytning efter Bundanciennitet i Stedet for efter Forfremmelsesdato. Ingen af de to Dele har kunnet imødekommes, da det for det første er afgjort stridende mod de gældende Bestemmelser og dernæst vilde forurette andre.

Generaldirektoratet har meddelt, at der heller ikke i Aar vilde kunne gives Ekstra-Familiefripen til Foreningsudflugter.

Ved Forhandlinger i Distrikterne er der opnaaet Bevillinger til Indretning af Vaske- og Skabsrum samt Brusebad i Holbæk; Forbedring af Vaskerumsforholdene i Odense og Indlægning af Gas samme Sted; nyt Cykleskur ved Remisen i Viborg samt Indretning af Vaskerum med varmt og koldt Vand i Løgstør (ifølge Ordre fra Gdt. er denne Foranstaltning udskudt, men Sagen kommer til Forhandling i Gdt.). Af forrige Aars Bevilling er der indrettet Kontor for Depotforstanderen i Herning.

Ved Forhandling i Generaldirektoratet er der opnaaet Bevilling paa 10 800 Kr. til W. C.-Installationer ved Maskindepoterne i Frederikssund, Aabenraa, Vejle, Silkeborg, Herning, Skive og Hobro. Til Afhjælpning af Forholdene i Brande vil der blive indrettet 10 nye Værelser til Lokomotivpersonalet. Disse indrettes i Opholdsbygningens Tagetage.

Med 2. Distrikt er opnaaet Enighed om Fjernelse af et W. C. i Ringkøbing Remise, saa der opnaas bedre Vaskerumsforhold dér; samtidig er der installeret et Brusebad.

Sagen angaaende Flytning af Læseværelset i Randers er bragt i Orden, og der er givet Arbejdsordre til Anlæg af den ønskede Vejovergang samt Sti mellem Stationen og Maskindepotet i samme By.

M. H. t. den højst nødvendige Udvidelse af Lokaleforholdene i Aalborg har Distriktet givet Tilsagn om at udarbejde Forslag til en generel Ordning og søge dets Gennemførelse fremmet mest muligt.

Nogle større Velfærdsforanstaltninger henstaar endnu uafgjort. De 4 Jernbaneorganisationer har i Fællesskab anmodet Generaldirektoratet om en Forhandling angaaende disse Sager.

Der har været aflagt Besøg ved de fleste af Depoterne for at undersøge Muligheden for Anbringelse af Brusebade i Forbindelse med Vaskerummene; Undersøgelserne i Sagen er ikke endelig afsluttet.

Generaldirektoratet har tiltraadt et af Organisationen fremsat Forslag vedrørende Standardisering af Oliesprøjterne, og man har meddelt, at Foreningens Ønske om et nyt Olieforsyningsanlæg paa Gb. Depot vil blive imødekommet i Forbindelse med Gennemførelsen af det nye Kulforsyningsanlæg. Derimod kan Ønsket om et nyt Sandudleveringsanlæg ved samme Depot ikke bringes til Udførelse, saa længe de nugældende Jernrestriktioner har Gyldighed. Anlægget vil dog blive projekteret.

Som en Følge af, at der er forsvundet en Del Værktøj fra Lokomotivernes Værktøjsskabe, overvejer man i Generaldirektoratet Foranstaltninger til Forebyggelse heraf.

Vi har modtaget Forslag om et Opstigningstrin til Barrieren paa Loko. Litra D. Denne Sag er henvist til Velfærdsudvalget.

Som et Led i Oplysningsarbejdet havde vi delegeret 6 Mand til Deltagelse i Fagforeningskursus paa Roskilde Højskole. Paa Grund af Permissionsvanskelighederne blev 2 københavnske Tillidsmænd imidlertid forhindret i at kunne deltage i Kursuset.

Nogle Auditørsager i hvilke der fra Foreningens Side har været ydet Bisidderassistance, er afsluttet, dels med Irettesættelser og dels med Bøder af forskellig Størrelse. En enkelt af Sagerne er sluttet med den anklagedes Afsked.

I Perioden siden sidste Hovedbestyrelsesmøde er der som sædvanligt behandlet en Del Sager vedrørende mere personlige Forhold.

Til „Gabriel Jensens Ferieudflugter“ er bevilget det sædvanlige Beløb, 25 Kr.

Vi har været indbudt til Deltagelse i Norsk Lokomotivmandsforbunds Kongres og havde valgt Soph. Jensen og Johs. Hansen som vore Repræsentanter, men Rejsen maatte paa Grund af Forholdene opgives.

Formandens Beretning godkendtes.

Punkt 3. Beretning fra de staaende Udvalg.

Der er indviet et nyt Marketenderi i Centralværkstedet i København. Har været udførligt omtalt i D. L. T.

Ved et i Aarhus afholdt Møde med Tillidsmænd fra Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation samt vor Forening er man enedes om at drive det nye Marketenderi i Aarhus — naar det til sin Tid bliver færdigt — kooperativt efter samme System som f. Eks. i Fredericia.

I „Vejlekassen“ samt i „Uheldsforsikringsforeningen“ har været afholdt Repræsentantskabsmøder; i den sidstnævnte Forening genvalgte Soph. Jensen til Medlem af Styrelsen.

Toges til Efterretning.

Punkt 4. Beretning fra Hovedkassereren; herunder det kritiske Udvalgs Bemærkninger.

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt pr. 30. Juni. Balancen var Kr. 636 040,32, hvilket i Forhold til Stillingen pr. 31. Marts er en Tilbagegang paa Kr. 2 073,58; dette skyldtes Kongressen, der kostede ca. 17 000 Kr.

Foreningens Obligationsbeholdning er forøget med ca. 50 000 Kr.

Det kritiske Udvalg, som havde gennemgaaet de forskellige Regnskabsbilag, havde intet at bemærke.

Godkendtes.

Punkt 5. Behandling af foreliggende Sager.

Lokomotivfører C. Petersen, Fh., protesterer mod Lovligheden af Kongressens Beslutning m. H. t. Diæternes Forhøjelse og henstiller, at de i Henhold til hans Protest for meget udbetalte Beløb atter indgaar i Hovedkassen. Hovedbestyrelsen var enig i at afvise Protesten som uberettiget.

Enghave Motorførerafd. fremsender Forslag til ændret Uddannelse af Elektroførerne. Sagen henvistes til Behandling i Udvalg bestaaende af Aa. Holst for Afdelingen samt J. Bøyesen, S. Mortensen og E. Kuhn for Hovedbestyrelsen.

Generaldirektoratet foreslaar Ændringer i Signalreglementet og Sikkerhedsreglementet m. H. t. Togs Indrangering paa visse Stationer. Det vedtoges at tiltræde Forslaget.

„Social Oplysning“ indbyder til Møde paa Hindsgaul 7.—11. September. J. Bøyesen og E. Kuhn valgtes til at deltage i Mødet.

En Tillidsmand anmoder om Støtte til evt. Sagsanlæg. I Betragtning af de foreliggende Omstændigheder vedtog Hovedbestyrelsen at stille sig forstaaende, for saa vidt det kommer til Sagsanlæg, og der derved paaføres vedkommende Tillidsmand særlige Udgifter, som han ønsker refunderet.

Fra et Signalkommissionsmedlem foreligger Anmodning om Forhøjelse af den af Organisationen ydede Godtgørelse for Deltagelse i Signalkommissionsmøder. Det vedtoges at forhøje Godtgørelserne med 50 pCt., saaledes at der for Deltagelse i Signalkommissionsmøder, for hvilke der oppebæres Time- og Dagpenge, fra Foreningens Side desuden ydes et Vederlag paa 4,50 Kr. pr. Dag, medens der ydes en Godtgørelse paa 7,50 Kr. pr. Dag for Deltagelse i Møder, for hvilke der ikke oppebæres Timepenge.

Driftsudvalget for Marketenderiet i Fa. har hidtil haft Ret til aarligt at disponere over 75 Kr. af Marketenderiets Overskud, men ønsker dette Beløb forhøjet til 100 Kr. aarligt. Hovedbestyrelsen tiltraadte dette Ønske, som ligeledes er tiltraadt af den anden interesserede Organisation (Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation).

„Hjælpekorpsset paa Kalvebod Bastion“ anmoder om Støtte i dets Arbejde mod Tuberkulosen. Det sædvanlige Beløb, 25 Kr., bevilgedes.

Aarhus Lokomotivførerafdeling beklager sig over, at der paa de nye H-Maskiner mangler Rum til Beklædningsgenstande og henstiller, at der tilvejebringes saadanne. Det vedtoges at meddele, at der saavel paa Lokomotivfører- som Lokomotivfyrbødersiden forefindes „Rum for Klæder“ saavel som Madskab. Rummene vil nu blive paamalet Betegnelser vedrørende deres Anvendelse, og til Forhindring af Fugtighed vil de alle blive forsynet med et Dræn fra Bunden af Rummet ud i Tenderens Forkant.

En af de pr. 1. Juni udnævnte Elektroførere, som ikke har ønsket at blive løst fra denne Udnævnelse, før end hans Karenstid udløber, forespørger, hvorledes hans Stilling til sin Tid vil være, hvis han kun vil forfremmes til Lokomotivfører, naar han kan opnaa Stationering i København: om han da skal indplaceres i Ansøgersrækken paa Grundlag af 2-Aarsdagen efter at kunne være blevet Lokomotivfører ved Karenstidens Udløb, eller paa Grundlag af 2 Aarsdagen efter den Dato, hvor hans jævndrendende blandt Lokomotivfyrbøderne er blevet Lokomotivfører. Sagen debatteredes, men udsattes til yderligere Behandling paa næste Hovedbestyrelsesmøde.

Med Hensyn til Montering af Værelserne i den ny Tilbygning til Feriehjemmet vedtog Hovedbestyrelsen, at der bør anskaffes nye Møbler i Lighed med dem paa de øvrige Værelser, for saa vidt dette kan lade sig gøre inden for en forsvarlig økonomisk Rækkevidde.

Punkt 6. Eventuelt.

Enkelte mindre Forhold drøftedes.

E. K.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 1. Oktober d. A. frabedes venligst.

Motorfører K. K. Ø. Thomsen,
Enghave.

Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 1. Oktober d. A. frabedes.

J. J. B. Birkbo,
Lokomotivfører, Korsør.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 5. Oktober d. A. frabedes.

K. Petersen,
Lokomotivfører, Fredericia.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit 40 Aars Jubilæum den 13. Oktober frabedes venligst.

J. C. Christensen,
Lokomotivfører, Gb.



Udnævnelse fra 1.—9.—41:

Motorfører II P. A. K. Nielsen, Odense, til Lokomotivfører i Padborg (min. Udn.).
 Motorfører II (Elektrofører) S. E. Madsen, Enghave, til Lokomotivfører i Brande (min. Udn.).
 Motorfører II (Elektrofører) J. S. A. Larsen, Enghave, til Lokomotivfører i Brande (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder P. T. Povlsen, Kbhavns Godsbgd., til Motorfører II (Elektrofører) i Enghave (min. Udn.).
 Lokomotivfyrbøder S. K. R. N. Thomsen, Kbhavns Godsbgd., til Motorfører II (Elektrofører) i Enghave (min. Udn.).
 Lokomotivfyrbøder V. R. O. Berg, Kbhavns Godsbgd., til Motorfører II (Elektrofører) i Enghave (min. Udn.).
 Lokomotivfyrbøder O. F. E. C. Koldt, Kbhavns Godsbgd., til Motorfører II (Elektrofører), i Enghave (min. Udn.).

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—9.—41:

Lokomotivfører S. K. T. Nielsen, Brande, til Fredericia.
 — C. S. Larsen, Nyborg, til Fredericia.
 — T. C. Lindgreen, Nykøbing Fl., til Aarhus H.
 — A. P. Knudsen, Horsens (Depotforstander), til Aarhus H.
 — E. K. Kristensen, Padborg, til Nyborg.
 — F. V. Olsen, Brande, til Nykøbing Fl.

Navneændring:

Lokomotivfyrbøder H. N. K. L. Nielsen, Aarhus H., heder fra 5.—8.—41 Helmer Niels Kristian Leth.

Afsked:

Lokomotivfører J. M. Henriksson, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—11.—41 (min. Afsked).
 Lokomotivfører J. S. Jensen, Vordingborg, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—11.—41 (min. Afsked).
 Lokomotivfører J. P. Sørensen, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—10.—41 (min. Afsked).



**KØB
 KLOGT
 KØB
 KOOPERATIVT
 KØB i**

H.B.
**HOVEDSTADENS
 BRUGSFORENING**
ANDELSSELSKAB MED BEGRÆNSET ANSVAR...

Støt vore
 Annoncører

Urmager ved Statsbanerne
L. Beyer Holgersen & Søn
 (C. Welsstrups Eff.) - Grundlagt 1856
 Colbjørnsensgade 17 - København V. - Telf. Vester 2637



Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis
 Amk. Gummivare Industri
 Vestergade 3 København K. Tlf. Byen 4195

Ulsøe Andersen, Pr. Jørgensgade 14
PUDSEKLUDE Nora 6903

Grundlagt
 1895



10 Aars Garanti

*Der er en Del Folk
 i faste Stillinger*

som udelukkende køber Deres Møbler i det anerkendte
 Møbelfirma **HOLM & LARSEN**
 Skandinaviens største Møbelmagasin. Vort Firma, grundl. 1895,
 yder Dem den største Garanti og borger for reel Behandling.
KREDIT
 kan indrømmes fra 20 Kr. pr. Md. Brugte Møbler tages i Bytte.

HOLM & LARSEN A/S
 St. Nikolajvej 8 - C. 71 55 - Nora 71 29