



NO 3

Marts 1948

48. Aargang

CHEFSKIFTE VED D. S. B.



Fra Trafikelev til Generaldirektør.

Efter at være konstitueret i Stillingen siden Maj 1945 er Chefen for Trafik- og Personalafdelingen, E. Terkelsen, udnævnt til Generaldirektør.

Om Statsbanernes nye Chef kan det med rette siges, at han har Jernbaneblood i Aarerne. Faderen var Stationsforstander, og som det saa ofte gaar, naar en ung Mand skal vælge sin Livsgerning, følger han i Faderens Fodspor, og 16 Aar gammel begyndte den unge Emil Terkelsen som Trafikelev ved D. S. B., hvorefter Livsbanen har formet sig saaledes:

I 1905 bestaaet Assistenteksamen med Udmærkelse, Assistent i Odense 1. Maj 1910, Kontrolør af 1. Grad i Generaldirektoratets 1. Ekspeditions kontor 1. Juli 1922 (fra 1. Maj 1925 i Personalafdelingen), Fuldmægtig i Personalaf-

delingen 1. April 1926, Kontorchef (3. Lkl.) i Personal- og Regnskabsafdelingen 1. Februar 1931, Kontorchef (3. Lkl.) i Personalkontoret 1. December 1932, Afdelingschef for Personal- og Regnskabsafdelingen 1. April 1933, Afdelingschef for Trafik- og Personalafdelingen 1. September 1937, konst. Generaldirektør 9. Maj 1945 og Generaldirektør 1. Februar 1948.

Det har været en Periode rig paa Udvikling indenfor Statsbanerne baade trafikalt og teknisk fra den Dag, den nye Generaldirektør begyndte sin Gerning her og til nu. Vi skal ikke her komme ind paa denne Udviklings mange Faser, men sideløbende hermed er der ogsaa for Personalets Vedkommende sket store Ændringer særlig med Berettigelsen og Nødvendigheden af at samle sig i Organisationer for her igennem at forbedre deres Kaar.

Med sin sympatetiske Form og sine rige Evner blev E. Terkelsen allerede i en ung Alder draget ind i Organisationsarbejdet, og dem, der interesserer sig for Personaleorganisationernes Historie, vil, naar de blader tilbage i Jernbaneforeningens Medlemsblad „Vor Stand” møde Navnet E. Terkelsen, der som Redaktør af dette Blad blev kendt for sin friske og livlige Skriveform.

Det kan diskuteres, hvilken Værdi det har, at Administrationens øverste Mænd er „gamle” Organisationsledere og som saadant godt kendt med Forhandlingens Taktik. Men under alle Omstændigheder er det en Fordel at forhandle med en Chef, som man ved, har sat sig ind i Tingene, er klar over, hvad det drejer sig om, og det maa erkendes, at Organisationslivet læ-

rer sine Mænd, at en virkelig Indsigt og Viden om de Sager, der indbringes for Administrationen, er en absolut Nødvendighed. Denne Arv har Generaldirektøren taget med sig, da han forlod Organisationen for at gøre Karriere i Administrationen.

En stor ansvarsfuld Stilling er det at være øverste Chef for den Virksomhed i Danmark, der beskæftiger det største Antal Mennesker, og hvis Betydning for hele vort Samfund er overordentlig stor.

Ved en Pressekonference kom Generaldirektøren ind paa nogle rent personlige Betragtninger vedrørende Udnævnelsen. Herunder fortalte han blandt andet, at ved en Festlighed i Anledning af sit 25 Aars Jubilæum, hvor der var udtalt mange smukke Ord om ham, selv i sin Tale havde fremsat det Ønske: „Maa jeg aldrig mangle Jord til min Villies Plov“. Det har heller aldrig manglet, det vil alle de bekræfte, der har Kendskab til Generaldirektøren.

Selv om visse Omstændigheder har spillet med ind, er det ved Energi og Flid, denne uigenkaldelige sidste Forfremmelse, som Generaldirektøren selv benævner den, er opnaaet.

Den nye Generaldirektør har ogsaa store lyriske Evner, der bl. a. har givet sig Udslag i de smukke gribende Linier indhugget paa Murene i Mindelunden paa Bastionen i Fredericia.

Idet vi udtaler Troen paa et godt Samarbejde og ønsker Generaldirektøren Held og Lykke i hans fremtidige Virke, haaber vi ved kommende Forhandlinger, at det skabende, positive og opbyggende altid vil være Ledetraaden i hans Handlinger med fuld Hensyntagen til de mange Mennesker, der beskæftiges ved D. S. B.



1933, avancerede 4 Aar efter til I Grad. Blev 5 Aar efter, den 1. August 1942, udnævnt til Kontorchef i Personalkontoret, den 1. November 1945 overgik Johnsen atter til Distriktet, denne Gang som Trafikbestyrer i 1. Distrikt og blev samme Sted den 1. April 1946 Overtrafikinspektør uden dog nogensinde at forrette Tjeneste i denne Stilling, idet han siden 9. Maj 1945 har været konstitueret i sin nuværende Stilling som Trafikchef.

Vi har i den Tid, N. C. D. Johnsen har været konstitueret i Stillingen, ført adskillige Drøftelser angaaende Personaleforhold, og vi har under disse Drøftelser faaet det bedste Indtryk af god Forstaaelse samt et menneskeligt Syn paa de Problemer, der fra vor Side er forelagt Personalechefen.

Idet vi føjer vor Lykønskning til de mange, der uden Tvivl er tilsendt i Anledning af denne Udnævnelse, udtaler vi Haabet om fortsat godt Samarbejde mellem Personalechefen og vor Forening.

NY TRAFIK- OG PERSONALECHEF

Ved Udnævnelsen af den nye Generaldirektør blev det som ventet Overtrafikinspektør N. C. D. Johnsen, der blev betroet Hvervet som Chef for Trafik- og Personalafdelingen.

N. C. D. Johnsen begyndte som Trafikelev i Ellidshøj den 16. Maj 1915 og bestod Medhjælpereksamen med Udmærkelse i 1917, blev Assistent i Tørsbøl den 1. Juni 1921 for i 1923 at overgaa til 2. Distrikts Trafiktjeneste. Forfremmet til Overassistent i Trafikkontoret den 1. Juli 1931 og til Trafikinspektør II den 1. April

GENERALDIREKTØR P. KNUTZEN

Under 27. Januar stadfæstede Anke-domstolen Kendelsen over Generaldirektør P. Knutzen, der ved Tjenestemandsdømstolen blev dømt til Afsked med fuld Pension.

Den 1. November 1931 tiltraadte daværende Kontorchef ved Post- og Telegrafvæsenet sin Gerning som Generaldirektør ved De danske Statsbaner. Med haard, men kyndig Haand begyndte han sin Omrangering paa en Række forskellige Omraader indenfor Statsbanerne, en Bevægelse, der hurtigt forplantede sig til de mange Arbejdsgrene ude omkring i Landet.

Selv om der i den haarde Haand var en Sikkerhed og Præcision, forenet med en Dygtighed og Energi, som kun er beskaaret de faa, var der dog Tilfælde, hvor Haanden ramte ved Siden af og medførte Fejltagelser, der sved til Personalet, hvorfor der gik lang Tid, før Chef og Personale kunde mødes i nogenlunde Fordragelighed.

Det var i en Udviklings Tid, P. Knutzen kom til D. S. B., og med sine rige Evner og uvurderlige Erfaring og Dygtighed bistaaet af den siddende Trafikminister, forstod Generaldirektør P. Knutzen at føre de Udvidelser og Forbedringer igennem, der var nødvendige af Hensyn til Tidens Krav, ligesom han forstod at udnytte, hvad udnyttedes kunde.

Omend der gik lang Tid, inden Personalet blev fortrolig med den Arbejds metode, der fulgte med P. Knutzen som Generaldirektør, lykkedes det ved fælles Forstaaelse fra saavel Organisationerne som Knutzen selv ad Aare at opnaa en saadan Kontakt Parterne imellem, at den maa karakteriseres som tilfredstillende, saavel før som under Besættelsen.

P. Knutzens Afsked er nu en Kendsgerning. Den 27. Februar maatte han forlade Etaten efter 14 Aars Virke, der ud i Fremtiden vil staa som en rig Udviklingsperiode for D. S. B.

OM FARVEBLINDHED

Det svenske Jernbaneblad „Signalen“ oplyser paa Grundlag af et videnskabeligt svensk Tidsskrift, at Farveblindhedens Historie er at føre tilbage til Aaret 1777. I et engelsk videnskabeligt Selskab drøftede man nemlig da en Række mærkværdige Farveforvekslinger, en vis Skomager gjorde sig skyldig i. Lægerne forstod dog ikke, at Manden var farveblind, dette Begreb var dengang ukendt, med andre Ord Sygdommens Art var endnu ikke konstateret. Man undrede sig over den løjerlige Skomagers mærkelige Fejltagelser, men herudover blev der ikke gjort mere ved Sagen.

Det første videnskabeligt konstaterede Tilfælde skriver sig fra en kendt engelsk Fysiker og Kemiker, J. Dalton. Han er den første, som har givet en objektiv Skildring af den Svaghed, han selv led af: manglende Evne til at skelne Farver fra hinanden. Dalton blev i 1794 klar over, at han var farveblind, og han fremkom med en nærmere Beskrivelse af Sygdommen. Det gik dog alligevel langsomt baade med at finde en tilfredsstillende Forklaring paa Fæ-

nomenet og at udskille de forskellige Former for Farveblindhed.

I Sverige gaar en systematisk Undersøgelse af Jernbanemænds Farvesans tilbage til 1875, altsaa næsten 100 Aar efter Daltons Opdagelse af Sygdommen og hans første Beskrivelse af den.

Der skete i 1875 en Jernbaneulykke i Østergotland. Professor *Frithiof Holmgren* kom da paa den Tanke, at Ulykkens Aarsag maatte være at finde i svigtende Farvesans hos Togets Lokomotivfører. Et positivt Bevis for denne Teoris Rigtighed kunde imidlertid ikke skaffes, idet Lokomotivføreren var omkommet ved Ulykken.

Jernbaneledelsen stillede sig meget skeptisk overfor denne Teori fra Professorens Side, man mente nemlig ikke, der fandtes farveblinde blandt Banens Personale. Ud fra den Forudsætning, at de, som var farveblinde, selv maatte være paa det rene med deres Skavank paa dette Omraade og derfor maatte vide, at de var uegnet til Jernbanedriften, var Jernbaneledelsen gaaet ud fra, at de paagældende selv vilde være fratraadt Jernbanetjenesten. Denne Opfattelse viste, at man ikke kendte de Vanskeligheder, der kan være forbundet med at faa et Menneske overbevist om, at han er farveblind eller farvesvag.

Paa denne Baggrund vakte det derfor stor Opsigt, da Prof. Holmgren ud fra en af ham selv konstrueret Fremgangsmaade (Uldgarnsprøven) paaviste, at 5 pCt. af Personalet ved Uppsala—Gävle-Jernbanen var farveblinde!

Prof. Holmgren indbød derefter Jernbanestyrelsen til at overvære et Foredrag med Demonstrationer, hvor han vilde fremkomme med sit Syn paa „Farveblindhed og Jernbanedriften“. Hele Jernbanestyrelsen mødte op med Chefen i Spidsen, og de fik en Oplevelse, der forbløffede dem ved de uomstødelige Beviser for Rigtigheden af Professorens Teori, der blev forelagt.

Professoren havde ved den omtalte Personaleundersøgelse bl. a. fundet en rødblind og en grønblind Konduktør; dem havde han overtalt til at stille sig til Raadighed som „Forsøgskaniner“, idet han ikke vilde nøjes med at tale om Farveblindhed, men synligt vilde dokumentere sin Paastands Rigtighed.

Efter Professorens Foredrag blev Lyset slukket i Salen, og de to Konduktører blev placeret i hver sin Ende af Salen, begge forsynet med almindelig Haandsignallygte med flerfarvede Glas. Det blev aftalt med Konduktørerne, at naar den ene signalerede med een Farve skulde den anden svare med samme Farve. Prof. Holmgren bad derefter Jernbanechefen selv forlange et Signal afgivet, og denne bad den ene Konduktør vise *hvidt* Lys. Konduktøren efterkom Anmodningen ved at vise *rødt* Lys, og fra den anden Ende af Salen svarede Konduktøren dér ved at vise *grønt* Lys!

Denne Signalgivning efterfulgtes af et Øjeblikks Pause og aandeløs Stilhed, der blev afbrudt af Prof. Holmgrens rolige Kommentarer til det, Forsamlingen havde set. Han sagde, hvis det i Tilfælde af en ny Jernbaneulykke var Farveblindhed, der var Aarsag til Ulykken, kunde der herefter ikke være nogen Tvivl om, hvor Ansaret skulde lægges.

Jernbanestyrelsen maatte bøje sig for Beviserne. Det blev hurtigt bestemt, at hele Jernbanepersonalet skulde underkastes en Farvesynsprøve. Den af Prof. Holmgren indførte Uldgarnsprøve, som i en lang Aarrække blev anvendt ogsaa ved D. S. B., fik sin officielle Premiere og er anvendt ved tilsvarende Prøver over hele den civiliserede Verden; men som bekendt er den blevet afløst af nyere og mere skærpede Metoder, Ishihara og andre Systemer efter samme Princip.

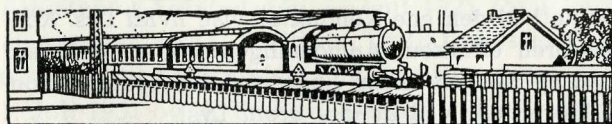
Som nævnt var det J. Dalton, der først fremkom med en videnskabelig Skildring af Sygdommen, og denne har senere dannet Udgangspunkt for videre Forskning.

Man adskiller de farveblinde i to Hovedgrupper: den totale, henholdsvis den partielle Farveblindhed. Personer under første Gruppe savner fuldstændig Evnen til at se Forskel paa de forskellige Farver; denne Defekt forekommer dog ret sjældent. Den anden Gruppe, den partielle Farveblindhed, er mere almindelig. Den bevirker, at de, der lider af denne Svaghed, er ude af Stand til at se Forskel mellem enkelte Farver, f. Eks. ikke kan skelne rødt fra grønt o. s. v.

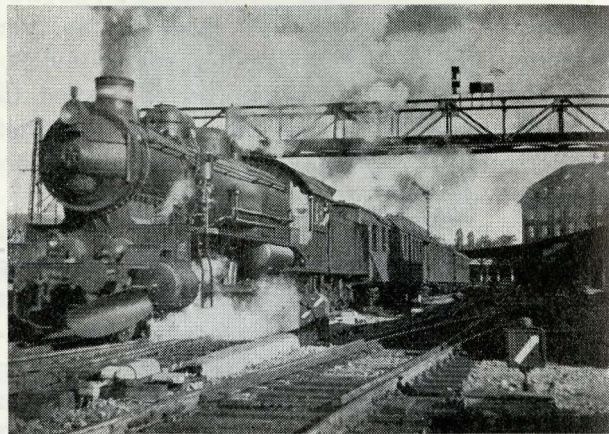
I det svenske Lægeskrift, der ligger til Grund for denne Artikel, siges det, at Farveblindhed er en arvelig Belastning — bortset fra de Tilfælde, hvor den fremtræder som Symptom paa visse Sygdomme, f. Eks. Nikotinforgiftning.

Men der er det ejendommelige ved Arvelinien, at den ikke gaar direkte fra Slægtled til Slægtled. Almindeligvis gaar Sygdommen i Arv fra Morfar til Dattersøn. Den gaar altsaa ikke i Arv til det følgende Slægtleds mandlige Medlemmer eller til disses Børn, og den kommer heller ikke til Udbrud hos de kvindelige Medlemmer af de følgende Slægtled. Den farveblindes normaltseende Datter bringer Sygdommen videre til sine Sønner; kun hvis hun bliver gift med en farveblind Mand, kan ogsaa Døtrene blive farveblinde.

For Lægfolk kan denne Arvelinie synes indviklet, men indenfor Lægevidenskaben kender man tilsvarende ejendommelige Former for Sygdommes Overførsel til følgende Slægtled ved at springe et Led over.



»Her er Banerne«.



Naar den Rejsende sætter sig magelig til Rette i Kupeen for at foretage en Rejse, er det vist kun faa, der lader Tanken blot strejfe det store Maskineri, — Banerne, som baade Dag og Nat, Hellig og Søgn, er i Gang for paa den sikreste og bedste Maade at skabe Forbindelse mellem Land og By.

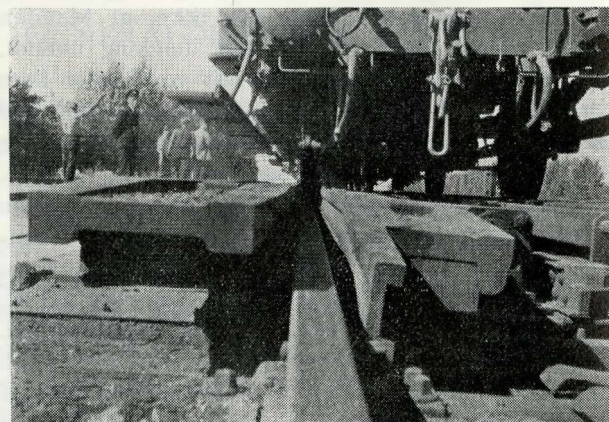
Det er sikkert kun et Faatal, der virkelig kender det Arbejde, der Døgnet rundt udføres af Banernes Mænd paa de forskellige Poster, det være sig paa Stationspladsen, i Kommandoposten, paa Lokomotivet o. s. f.

Det kan derfor kun hilses med Glæde, naar Ministeriets Filmsudvalg og Dansk Kulturfilm i Samarbejde med Statsbanerne har taget den Opgave op, at vise det store Publikum Arbejdet bag Jernbanens Kulisser.

Under Instruktion af Theodor Christensen og med Statsradiofoniens velkendte Speaker, Hr. Svend Pedersen, ved Mikrofonen, har de nævnte Institutioner i Sommeren 1947 optaget en Kortfilm, som har faaet Titlen, „Her er Banerne“.

Som Baggrund for Filmen har man med Held valgt Fredericia Station, der med sit store, moderne Jernbaneterræn byder paa bl. a. Muligheder for at komme alle trafikale og tekniske Anlæg paa nær Hold.

Alene Optakten til Filmen markerer, at der her



Den hydrauliske Bremse i Virksomhed.

er Tale om noget nyt. Der kommer nemlig ingen Fortekster paa Filmslærredet, de høres gennem Perronhøjtaleren, og gennem hele Filmen spiller Lydene og de dagligdags Replikker en stor Rolle. Næppe før er der præsteret en saa kraftig Indsats for at kombinere Billeder og Lyde i et saadant Omfang, at der kan tales om en Harmoni, og paa den Maade virker Filmen, som et virkeligt Forsøg paa at give et Kig ind bag Jernbanens Kulisser, ind bag den Overflade, som Tilskueren kan iagttage gennem Kupevinduet, ind i Kommandoposten, hvor Sikkerheden overvaages, derhen hvor Vognene gøres rene, ud i Remisen hvor Lokomotiverne efterses o. s. v., og Hovedpersonerne er den store, usynlige Skare, hvis samlede Indsats er Forudsætningen for en dagligdags Rejse eller Godsforsendelse.

I det hele taget sætter Filmen, hvorfra vi bringer 2 Billeder, en tyk Streg under Menneskenes Betydning, trækker Banernes kendte og ukendte Folk frem fra den Baggrund, som deres daglige Arbejde placerer dem i.

Pristallet for Januar 1948.

Detailpristallet med Priserne i Juli 1914 som Basis er for Januar 1948 beregnet til 300 ligesom for Oktober 1947.

I følgende Tabel anføres Resultatet af de for Januar 1948 foretagne Beregninger, idet Tallene for de fire foregaaende Kvartaler anføres til Sammenligning.

Den samlede Udgift i Budgettet er fra Oktober 1947 til Januar 1948 steget med 12 Kr. nemlig fra 5 290 Kr. til 5 302 Kr. Udgiftsstigningen andrager 0,2 pCt.

Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper.

	Jan. 1948 Kr.	Okt. 1947 Kr.	Juli 1947 Kr.	April 1947 Kr.	Jan. 1947 Kr.
Fødevarer	2 030	2 038	2 025	1 998	1 975
Klæder, Fodt., Vask	525	522	517	514	511
Bolig	582	574	574	574	574
Brændsel, Belysning	363	354	343	344	343
Skatter, Konting. o. l.	838	838	841	858	818
Andre Udgifter	964	964	964	950	938
I alt	5 302	5 290	5 264	5 238	5 159

Indenfor Fødevarergruppen er der sket et Fald i de samlede Udgifter paa 8 Kr. Der har været en Nedgang i Udgiften til Margarine paa 17 Kr. og et Fald i Udgiften til Fisk paa 5 Kr. som Følge af Torskepriserens Nedgang. Desuden er Grønsagsudgiften

formindsket, men kun med 2 Kr., som Følge af en Nedgang i Kaaalpriserne. Faldet i Kaffeprisen modvirkes af en Stigning i Udgiften til Kaffeestatning og -tilsætning, saaledes at den samlede Udgift til disse Varer er praktisk taget uændret. Derimod har der været en samlet Udgiftsstigning paa 16 Kr. som Følge af Forhøjelser af Oste-, Æg- og Mælkepriserne. Den samlede Udgift til Fødevarer er for Januar 1948, ligesom det har været Tilfældet ved Beregningerne fra og med Oktober 1946, reduceret med 33,12 Kr. under Hensyntagen til den Nedgang i Smør- og Margarineudgiften, der som Følge af Smørrabatkortene opnaas af den Gennemsnitsfamilie med 1,84 Børn, hvis Budget danner Grundlag for Pristalsberegningen.

Udgiften til Klæder, Fodtøj og Vask viser en Stigning paa 3 Kr. Denne Udgiftspost er for Januar 1948 ligesom ved Beregningerne siden April 1946 reduceret med 36,80 Kr., som udgør Værdien for eet Aar af de Tekstilrabatkort, der tildeles den ovenfor omtalte Gennemsnitsfamilie, jfr. Handelsministeriets Bekendtgørelse af 20. December 1947.

Boligudgiften, der kun revideres een Gang om Aaret, nemlig paa Grundlag af Huslejetællingen i November, er steget med 8 Kr.

Udgiften til Brændsel og Belysning er steget med 9 Kr. som Følge af dels Kulpriserens Stigning og dels Gaspriserens Forhøjelse i flere Kommuner.

Det er uden Tvivl med Forbavelse de fleste Mennesker har modtaget den Meddelelse, at Pristallet blev uforandret, men man har vel ikke Lov til at tvivle paa den rent statistiske Udregning, den Side af Sagen er i Orden. Noget andet er, at Pristallet absolut ikke giver Udtryk for de faktiske Leveomkostninger, idet Varemangel, Kvalitetsforringelser og Forskydninger i Forbruget ikke har faaet den afgørende Betydning som Tilfældet virkelig er.

Vi stiller derfor vort Haab til, at det nedsatte Pristalsnævn, hvori Tjenestemændene ogsaa er repræsenteret, vil finde en Regulator, der giver Udtryk for et forstaaeligt Balanceforhold mellem Løn og Priser.

Danske Jernbaners Idrætsforbund

afholder ordinært Repræsentantskabsmøde den 6. og 7. Marts d. A. paa Hotel „Landsoldaten“, Fredericia. Mødet begynder den 6. Kl. 15,00 og fortsætter den 7. Kl. 9.00.

Til Mødet er indbudt Repræsentanter fra Generaldirektoratet og Organisationerne samt fra de øvrige nordiske Landes Jernbane-Idrætsforbund.

STATSBANERNES FORSØG MED OLIEFYRING PAA LOKOMOTIVER.

Af Maskiningeniør N. Søgaard.

I de følgende Linier skal søges givet en Orientering om de Forsøg med Oliefyring paa Lokomotiver, som Statsbanerne paabegyndte i Begyndelsen af 1947 og som delvis fortsættes endnu.

Først et Par Bemærkninger om Brændsel.

I Lokomotivets Barndom mente man det var nødvendigt at benytte et meget rent ikke sodende Brændsel il Lokomotiver, og derfor anvendte man hovedsagelig Koks, men man kom snart ind paa at iblande en Del Kul og gik senere over til at benytte Kul alene. I lange Tider har ingen andre Brændselsarter kunnet konkurrere med Kul, hverken her i Landet eller de fleste andre Steder, undtagen, hvor ganske særlige Forhold gør sig gældende f. Eks. i Skov- eller Olie-distrikter, eller under unormale Tilstande, som under eller efter Krig.

Fyring med Olie i Lokomotiver er ikke noget nyt. Det blev saaledes, omend i ret begrænset Omfang, praktiseret i England allerede i Slutningen af forrige Aarhundrede, og bruges til Stadighed i Olie-distrikterne og enkelte andre Steder, hvor særlige Forhold gør sig gældende.

Ogsaa ved Statsbanerne har man tidligere været inde paa at fyre med Olie paa Lokomotiverne, i en kort Periode efter forrige Verdenskrig.

Grunden til at Statsbanerne i Fjor gik i Gang med Forsøg med Oliefyring, var ikke at nye Opdagelser eller Opfindelser gjorde Oliefyringen mere tillokkende end den tidligere havde været, men udelukkende at Efterkrigstidens Brændselsituation har været præget af meget mangelfulde Tilførsler af Kul saavel med Hensyn til Kvantitet som Kvalitet.

Oliens Kvalitet var derimod stadig den samme som før Krigen, og det var, i hvert Tilfælde i den første Efterkrigstid, betydelig lettere at faa Olie end Kul. Desuden steg Kulpriserne i Begyndelsen meget stærkere end Oliepriserne.

Sidst i 1946 var Kulmanglen meget følelig, og virkede stærkt hemmende paa Genopbygningsarbejdet, ligesom den i høj Grad var medvirkende til at hindre den Opblomstring af vor Industri, som af flere Grunde var ønskelig.

Kulmanglen virkede ikke alene direkte hemmende paa Industrien, men skadede ogsaa meget stærkt indirekte ved, at en altfor betydelig Del af den disponible Arbejdskraft maatte anvendes i Tørvemoser og Brunkulslejer for at holde den værste Brændselsnød fra Døren. Denne lammende Kulmangel var meget udbredt.

Paa Grund af de ejendommelige Tilstande der raadede i store Dele af Europa, kunde selv Kullande som Tyskland og England daarligt kulforsyne sig selv. Man saa det Særsyn, at Englænderne, som jo har meget rige Kullejer og som før Krigen eksporterede store Kulmængder, i 1938 saaledes ca. 37 Mill. Tons, begyndte at importere amerikanske Kul.

Det laa da nær at søge en Del af de manglende Kul erstattet med Olie, dels i Industrien og dels

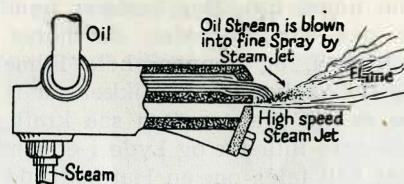


Fig. 1.

eventuelt ogsaa som Lokomotivbrændsel, især da Olien ikke var væsentlig dyrere end Kullene, naar Hensyn tages til Oliens højere Brændværdi.

Denne Overgang fra Kul- til Oliefyring var da ogsaa i fuld Gang baade herhjemme og i flere andre Lande.

I 1946 besluttede Englænderne sig til at ombygge godt 1200 Lokomotiver til Oliefyring. Svenskerne var i fuld Gang med Forsøg med Oliefyring paa Lokomotiver og Nordmændene vilde til det.

Under disse Forhold besluttede Statsbanerne sig til at paabegynde Forsøget for at staa rustet med i det mindste nogen Erfaring, hvis Brændselsituationen skulde udvikle sig saaledes, at en Overgang til Oliefyring i større Stil skulde blive nødvendig, hvilket bl. a. Kulstrejkerne havde vist kunde ske med temmelig kort Varsel.

Man maatte nu træffe Bestemmelse om, hvilke Oliefyringssystemer man vilde arbejde med, og hvilke Lokomotiver man skulde bruge som Forsøgsmaskiner.

Det er naturligt at se paa det sidste Spørgsmaal først. Man maa regne med, at det navnlig er Fyrkassernes Størrelse og Form, der er bestemmende for Fyrets Indretning.

Statsbanernes Lokomotiver kan i den Henseende stort set inddeles i:

1. Store Lokomotiver med bred Fyrkasse, Litra P, E.
2. Store Lokomotiver med lang Fyrkasse, Litra H, PR, R og S.
3. Mindre Lokomotiver med halvlang Fyrkasse, Litra C, D, K og O samt evt. G, A og J.
4. Rangerlokomotiver, Litra Q, F og Hs.

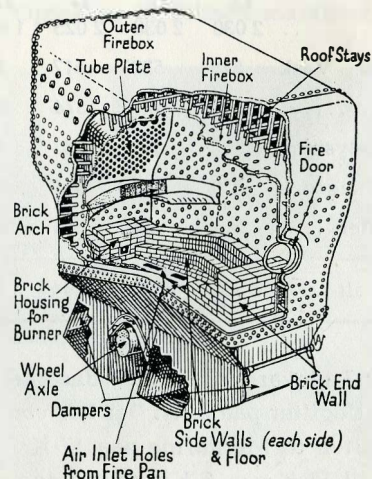


Fig. 2.

De sidste minder ganske vist med Hensyn til Fyrkasse stærkt om de mindre Toglokomotiver, men man maa regne med, at den meget stærke Variation af Dampforbruget under Rangerarbejdet vil stille særlig store Krav til Fyrets Reguleringsmuligheder.

Det var i første Omgang fuldt tilstrækkeligt, om man kunde finde frem til egnede Oliefyryngs anlæg til et Par af disse Grupper, idet Værkstederne jo i givet Fald vilde have nok at arbejde med, indtil man fik udført de fornødne Forsøg med de resterende Lokomotivtyper.

Man bestemte sig for at udføre Forsøg med en PR-Maskine, som Repræsentant for Gruppen omfattende PR, H, R og S, ialt 73 Lokomotiver, og en D-Maskine som Repræsentant for Gruppen omfattende Litra C, D, K og O med flere, ialt godt 230 Lokomotiver.

Det næste, der maatte træffes Afgørelse om, var hvilke Oliefyryngssystemer, man skulde arbejde med.

Der findes et Utal af Oliefyryngssystemer, som jeg ikke skal forsøge at redegøre for. Jeg skal nøjes med at nævne et Par af de Systemer, som kom under Debat.

For det første havde Statsbanerne selv en vis Erfaring med Oliefyryng paa Lokomotiver, idet man efter forrige Verdenskrig gjorde Forsøg med Oliefyryng paa en O-Maskine.

Paa denne Maskine anbragte man en Rundbrænder med Dampforstøvning i Fyrhullet. Brænderen var opbygget paa noget lignende Maade, som en Ejektor af to Rør, det ene anbragt uden om det andet, Olien tilførtes gennem det indvendige Rør. Dampen strømmede ud gennem en indsnævret ringformet Spalte mellem de to Rør, og ved sin store Hastighed rev den Olien med ud af Brænderen forstøvet til ganske smaa Draaber. Luften tilførtes gennem et Par aflange Huller i en Plade over Askekassen. Det viste sig umuligt at faa Maskinen op paa en tilfredsstillende Ydeevne ved dette System, hvorfor man efter adskillige Eksperimenter med Murværkets Form forholdsvis hurtigt indstillede Arbejdet.

Det simpleste af de nu benyttede Systemer er formentlig det, der anvendes en Del paa Balkan.

Lokomotivet har ved det der anvendte System sin normale Rist, og opfyres paa normal Maade med Kul. Naar der er et godt Lag Gløder paa Risten, indsprøjtes Olien gennem en Række Forstøvere anbragt i store rørformede Sidestøttebolte. Naar Olien rammer de glødende Kul, „forgasses“ den, og forbrænder i den Luft, som slippes op blandt andet gennem Fyrdøren tilsat sekundær Luft.

Sandsynligvis er det alligevel ikke let at faa en ordentlig Forbrænding, fordi det maa være vanskeligt at faa en passende Lufttilførelse og en tilfredsstillende Blanding af Olie-dampe og Luft.

Foruden disse Vanskeligheder er der den Mangel ved Systemet, at man stadig vil faa et ikke helt ubetydeligt Kulforbrug, ligesom man stadig vil være nød til at rense Fyr, Askekasse og Røggkammer som paa almindelige kulfyrede Lokomotiver.

Selv om en Del af de Kul vi fik i denne Periode, godt kunde trænge til at „kvikkes lidt op“ ved Olie-

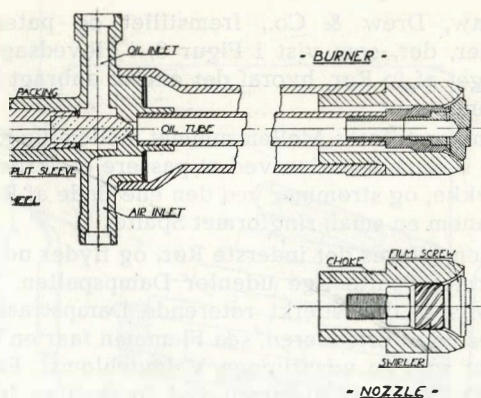


Fig. 3.

tilførsel, bestemte man sig dog for at holde sig til rene Oliefyryngssystemer, der udelukkende arbejder med Olie.

Af disse Systemer fandt man, at især to Dampforstøvningssystemer havde fundet en betydelig Udbredelse, nemlig: Det der opbygges over en meget enkelt Fladbrændertype, som stammer fra 1890'erne, og vistnok stadig er den mest anvendte Brændertype paa Lokomotiver. Den bestaar, som vist paa Fig. I, af et Hus, der ved en vandret Skillevæg er delt i to Rum. Olien føres til det øverste af Rummene, og flyder ud gennem en spalteformet Aabning i Brænderens ene Ende.

Forstøverdampen føres til det underste Rum, og strømmer derfra ud gennem en ganske lav og bred Spalte anbragt umiddelbart under Oliespalten.

Idet Olien flyder ned paa den langt hurtigere løbende Dampstraale, rives den ud i ganske smaa Olie-draaber, der som en vifteformet Damp-Olietaage slynges indtil ca. et Par Meter ud fra Brænderen.

Denne Taage kan antændes og brænde frit i Luften, om man vil.

Brænderen anbringes gerne midt under Fyrkassens bundrammens forreste eller bageste Kant.

Luften tilføres Fyret gennem passende Aabninger i et Slags Risteparti anbragt øverst i Askekassen, der nu maaske rettere kunde kaldes Luftkassen, da Olien ikke giver nogen Aske, jfr. Skitserne Figur 2.

Brænderkonstruktionen er i Almindelighed ikke mere beskyttet af Patenter, og den fremstilles af mange Firmaer.

Det andet Dampforstøvningssystem med betydelig Udbredelse er baseret paa en af et skotsk Firma,

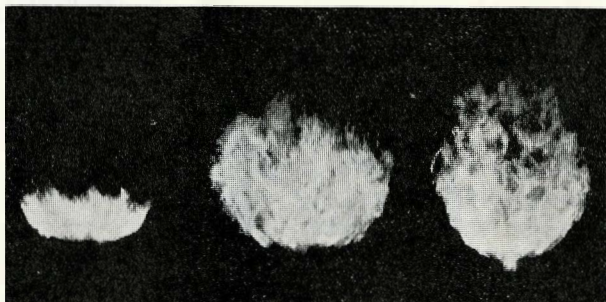


Fig. 4.

„Laidlaw, Drew & Co., fremstillet og patenteret Brænder, der, som vist i Figur 3, i Hovedsagen er opbygget af to Rør, hvoraf det ene er anbragt inden i det andet.

Dampen tilføres Mellemlummet mellem de to Rør, sættes i stærk Rotation ved at passere et skrueskaarret Stykke, og strømmer ved den ene Ende af Rørene ud gennem en smal, ringformet Spalte.

Olien tilføres det inderste Rør, og flyder ud af en ringformet Spalte lige udenfor Dampspalten. Olien forstøves af den stærkt roterende Dampstraale, og slynges ud af Brænderen, saa Flammen faar en Form, omtrent som en udsprungne Valmueblomst. Figur 4 viser Fotografi af Flammen ved forskellige Indstillinger.

Brænderen anbringes lodret midt i en Plade over Askekassen. Luften tilføres gennem en hel Mængde Rørstykker indsvæjst i Pladen.

Disse Rørstykker er skraatstillede, saa Luften omkring Brænderen kommer til at rotere, hvilket fremmer Blandingen af Luften og Olietaagen.

Ved begge disse Dampforstøvningssystemer kan Olien tilføres Brænderen med det ganske ringe Tryk, den faar ved at løbe til den ret lavt siddende Brænder, fra en i Tenderens Kulrum anbragt Olietank.

Paa lignende Maade, som man ved Dieselmotorerne efterhaanden har forladt Luftforstøvningen, og nu næsten udelukkende bruger ren Trykforstøvning, synes der ogsaa indenfor Oliefyring at være en stærk Tendens til at gaa over til Trykforstøvning, baade ved de smaa Fyr til Centralvarmeanlæg og ved større Anlæg til Industri- og Skibskedler.

Statsbanernes nyeste Isbryderfærge „Holger Danske“ har f. Eks. Trykforstøvningssystem.

Ved dette System sættes Olien under Tryk, ofte ca. 10 Atmosfærer, ved Hjælp af en Pumpe, som Regel en elektrisk Tandhjulspumpe eller en dampdrevne Stempelpumpe.

Olien sprøjtes ind i Fyrrummet gennem en Forstøver, der f. Eks. kan være af lignende Konstruktion som de Forstøvere, der normalt anvendes til Havesprøjter til Sprøjtning af Frugttræer m. m.

Konstruktionsprincippet er vist i Figur 5. Olien trykkes med stor Hastighed gennem nogle skraat stillede Slidser ind i et Hvirvelkammer, hvorfra den gennem et lille Hul strømmer ud med stor Hastighed og Rotation. Strålen opløses straks udenfor Forstøveren i en Mængde smaa Draaber, der med stor Hastighed slynges ud i Luften, der oftest indføres i Fyret som en roterende Luftstrøm omkring Forstøveren. Anlæg efter dette Princip fremstilles blandt andet af flere danske Firmaer.

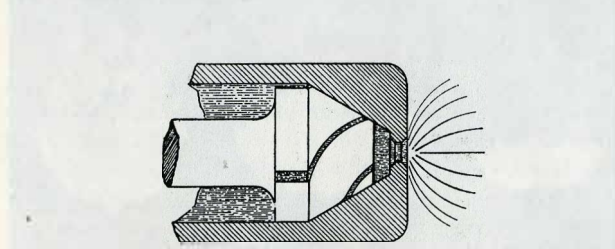


Fig. 5.

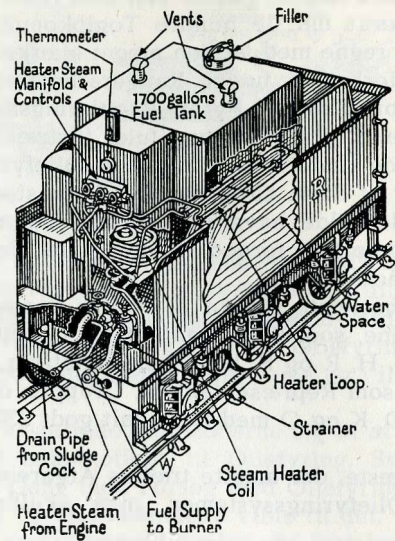


Fig. 6.

Man fandt det mest naturligt at forsyne i det mindste een af Forsøgsmaskinerne med de meget benyttede Fladbrændertyper, og da man maatte regne med, at den egnede sig bedst for en Maskine med forholdsvis lang Fyrkasse, bestemte man sig for at udstyre PR-Maskinen med et Oliefyriansanlæg efter dette System.

Da ingen danske Firmaer havde nogen Erfaring i at bygge saadanne Anlæg, og det kunde have sine Vanskeligheder at faa et Anlæg fra Udlandet med en rimelig Leveringstid, bestemte man sig for at lave hele Anlægget selv.

De fornødne Tegninger blev udarbejdet paa Maskinafdelingens Tegnestue ved Centralværkstedet i København, under Afdelingsingeniør V. Voldmesters Ledelse.

Det blev fremstillet og paamontere Maskinerne i Centralværkstedet Kh.

Da man gerne vilde prøve et Par forskellige Systemer, stod Valget for D-Maskinens Vedkommende herefter hovedsagelig mellem Laidlaw, Drew og Co.s Dampforstøvnings-Rundbrænder eller et Trykforstøvningssystem, der ikke forelaa Erfaringer for paa Lokomotiver.

Det skotske System var der meget lang Leveringstid paa, hvorimod et dansk Firma, A/S Aalborg Værft, tilbød at levere et Trykforstøvningssystem meget hurtigt og desuden var Firmaet villig til at fremstille den fornødne Olietank til Maskinen, hvilket var af betydelig Interesse, da det kneb at skaffe Plader dertil, og Centralværkstederne var meget stærkt belastet med Arbejde. Desuden var der som før nævnt Tegn paa, at et Trykforstøvningssystem maaske var Fremtidens Anlæg, og det var just ikke lutter Lovord, man hørte om Dampforstøvningssystemerne. Blandt andet kunde Svenskerne i hvert Fald ikke dengang, faa Maskinerne med Dampforstøvning til at dampe tilfredsstillende, og man hørte ogsaa noget om Forbrændinger af Rør, om Sodaflejringer i Rørene og om „Sandka-

noner" til Rensning af Rørene for Sod under Kørslen.

Man besluttede sig derfor til at prøve et Trykforstøvningsanlæg paa D-Maskinen.

Det blev overdraget A/S Aalborg Værft at levere de specielle Dele, medens Centralværkstedet i København, skulde udføre Rør- og Monteringsarbejdet efter Værftets Anvisninger, idet Statsbanerne dog i nogen Grad maatte medvirke ogsaa med Hensyn til Tegnearbejdet, dels fordi Værftet ikke havde tilstrækkeligt Kendskab til Lokomotiver, og dels for at fremskynde Arbejdet.

Man havde nogle Forhandlinger om Sagen i December 1946, men tog først rigtig fat paa Arbejdet i Januar 1947.

Det blev D-Maskinen som først kom ud at køre med Oliefy, hvorfor det vil være naturligt at omtale den først.

Arrangementet var stort set følgende:

Olien medførtes i en ca. 3 m³ Tank, der er svejst op af Jernplade og anbragt paa en Træopklodsning i Tenderens Kulrum. I Tankens forreste og nederste Del er anbragt Damprørspiraler til Opvarmning af Olien, omtrent som vist paa Figur 6, idet man maa regne med, at det i det mindste om Vinteren er nødvendigt at holde Brændselolien opvarmet, for at den kan være tilstrækkelig letflydende.

Fra Tanken føres Olien gennem en Afspærringsventil til et Sugefilter anbragt paa Tenderens Forvæg. Fra Filteret føres Olien gennem et Par bøjelige Slinger af oliebestandigt syntetisk Gummi over til Pumpen. Denne skulde helst staa lodret og være let tilgængelig for Lokomotivfyrbøderen.

Det var ikke helt let at finde en passende Plads til den, men tilsidst fandt vi paa at anbringe en Slags Gittermast paa Lokomotivets Trækkasse til Tagafstivningen, og paa denne Mast anbragte vi Pumpen, et Trykfilter og en Eftervarmer, hvorfra Olien gennem et 1/2" Straalerør førtes over til Brænderen, jfr. Skitsen Figur 7. Værftet udfører normalt sine Anlæg saaledes, at Reguleringen af Oliemængden i Hovedsagen foretages ved at skifte

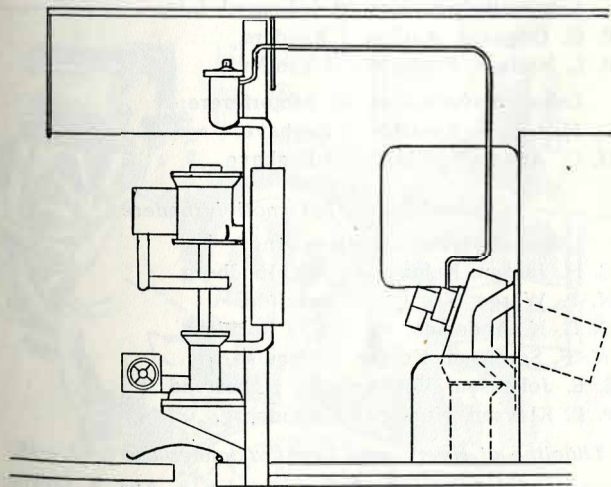


Fig. 7.

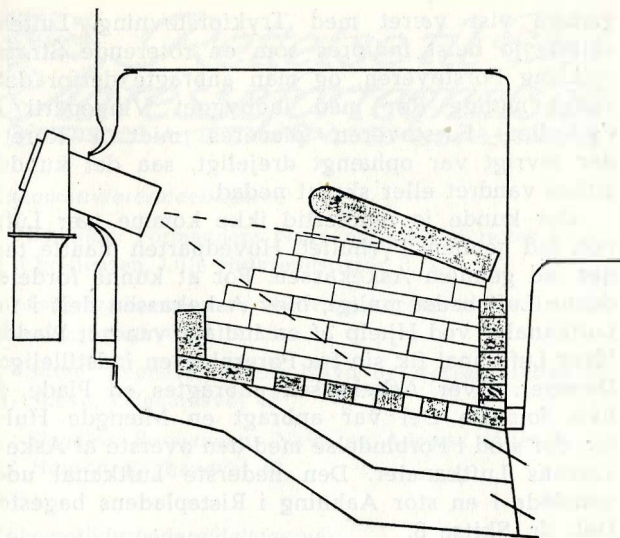


Fig. 8.

Forstøvere, medens man kun i ret ringe Grad regulerer Oliemængden ved Ændring af Pumpestrykket.

Da man maatte regne med, at Oliemængden her skulde reguleres indenfor meget vide Grænser, ansaa Firmaet det for noget af det allervigtigste, at Brænderen anbragtes let tilgængelig, saa man let og hurtigt kunde skifte Forstøver under Kørslen, hvis det viste sig, at den man havde sat i gav for lidt eller for meget Olie.

Udskiftningen paastod man kunde udføres paa 10—15 Sekunder.

Finreguleringen skulde ske ved at ændre Oliestrykket, hvilket lod sig gøre, dels ved at regulere paa Pumpens Damptilførsel, dels ved at spænde eller slække Fjederen paa en fjederbelastet Omløbsventil anbragt mellem Pumpens Tryk- og Sugeseide.

Trykket regnedes at kunne reguleres mellem ca. 5 og 15 Atmosfærer, men skulde helst holdes mellem 10 og 15 for at opretholde bedst mulig Forstøvning. Man regnede med at skulle bruge mindst 4 forskellige Forstøvere; 1 til Opfyring, 1 til Rangering, 1 til Igangsætning og let Kørsel og 1 til almindelig Kørsel.

Fra Statsbanernes Side var man ikke begejstret for Udsigten til den evindelige Skiftning af Forstøvere eller Brændere, som de ogsaa kaldes, og man opfordrede Firmaet til at konstruere en indstillelig Brænder, som kunde reguleres fra det mindste til det største Forbrug, blot ved at dreje et Haandhjul.

Firmaet tog ogsaa med stor Energi fat paa Op-gaven, og konstruerede to forskellige indstillelige Brændere.

Med hele denne Indstilling til Problemet vil De forstaa, at man ansaa det for meget ønskeligt for ikke at sige næsten nødvendigt, at anbringe Brænderen saa den kunde udskiftes fra Førerpladsen. Den blev derfor anbragt i Fyrhullet, selv om vi fra Statsbanernes Side nærede Betænkeligheder, idet vi var vidende om, at det flere Gang før var forsøgt at anbringe en Brænder i Fyrhullet, men hver Gang med mindre godt Resultat, men det havde

ganske vist været med Trykforstøvning. Luften skulde jo helst indføres som en roterende Strøm omkring Forstøveren, og man anbragte derfor det størst mulige Rør med indbygget Vingeparti i Fyrhullet. Forstøveren placeres midt i Røret, der iøvrigt var ophængt drejeligt, saa det kunde stilles vandret eller skraat nedad.

Der kunde jo imidlertid ikke komme nær Luft nok ind gennem Fyrhullet. Hovedparten maatte tages ind gennem Askekassen. For at kunne fordele denne Luft bedst muligt, blev Askekassen delt i to Luftkanaler ved Hjælp af en indlagt vandret Plade. Hver Luftkanal fik sin fra Førerpladsen indstillelige Dæmper. Over Askekassen anbragtes en Plade, i hvis forreste Del var anbragt en Mængde Huller, der stod i Forbindelse med den øverste af Askekassens Luftkanaler. Den nederste Luftkanal udmundede i en stor Aabning i Ristepladens bageste Del. jfr. Skitse 8.

Den perforerede Plade over Askekassen og Fyrkassens Sider op til Murbuen beklædtes med ildfast Murværk, saa man under Murbuen fik et Forbrændingskammer. Det var saa Meningen, at en ret stor Del af Olieaaberne fra Forstøveren skulde slynge ned i dette Forbrændingsrum, for der at blandes med den nedefra kommende Luft og forbrændes.

Men det kom ikke til at gaa saa let.

(Fortsættes.)



Feriehjemmet.

Paa given Foranledning henledes Opmærksomheden paa, at der ikke modtages Anmodninger om Ophold paa Feriehjemmet før efter 15. April.

Feriehjemmets Sæson bliver i Aar fra 29. Maj til 3. September.

I Dansk Lokomotiv Tidende for April og Maj Maaned vil findes en Formular som maa benyttes, naar Anmodninger om Ophold fremsendes.

Det henstilles til Pensionister og Enker saavidt muligt at søge Ophold udenfor Skolernes Sommerferieperiode.

Ligeledes henstilles det til Afdelingerne at søge Feriefordelingerne afsluttet, saa Medlemmerne kan indsende deres Anmodning om Ophold i god Tid.

P. U. V.
E. Greve Petersen.

Taksigelser.

Min hjerteligste Tak til Lokomotivførerne i 1. Distrikt for udvist Deltagelse ved min Hustrus Død og Begravelse.

Ditlev Monrad Andersen.

Opmærksomhed frabedes.

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

J. M. M. Jensen, Lokomotivfører, Korsør.

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

H. P. Bispekov, Kh. Gb.



Paaskønnelser:

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste Tak og Paaskønnelse overfor Lokomotivførerne J. C. M. Rasmussen og H. W. Pedersen, Randers, i Anledning af, at de den 13.—10.—47 under en alvorlig Faresituation paa Faarup St. udvistes særdeles god Agtpaaagivenhed, hvorhos der er udbetalt dem en Dusør.

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste Tak overfor Lokomotivfører K. R. Jensen, Korsør, i Anledning af, at han den 16.—10.—47 paa Viby Sjælland St. i en alvorlig Faresituation ved særdeles god Agtpaaagivenhed forhindrede alvorlige Følger, hvorhos der er udbetalt ham en Dusør.

Generaldirektoratet har udtalt sin Paaskønnelse overfor Lokomotivfører R. V. Nielsen, Fredericia, i Anledning af, at han den 3.—11.—47 paa Rinkenæs St., da der holdt Vogne i selve Sporskiftet, ved Agtpaaagivenhed og hurtig Reaktion i væsentlig Grad bidrog til, at Uheldet ikke fik alvorlige Følger, hvorhos der er udbetalt ham en Dusør.

Fortællinger pr. 1.—3.—48:

Lokomotivmester (7. Lkl.) J. A. Hansen, Kh. Gb., til Lokomotivmester (6. Lkl.) i Korsør.

Motorførere til Lokomotivførere:
S. P. Christiansen, Enghave, i Næstved.
I. Nielsen, Enghave, i Nykøbing F.

Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere:
P. G. Odgaard, Aarhus, i Randers.
B. L. Nielsen, Fredericia, i Tønder.

Lokomotivfyrbødere til Motorførere:
O. H. Larsen, Roskilde, i Enghave.
H. O. Andersen, Kh. Gb., i Enghave.

Ansættelse af Lokomotivfyrbødere:

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:
C. H. Jensen, Kalundborg, i Kalundborg.
N. P. Werge, Kh. Gb., i Roskilde.
O. G. K. Andersen, Kh. Gb., i Roskilde.
W. F. Sørensen, Korsør, i Slagelse.
E. E. Johansen, Vordingborg, i Næstved.
P. P. Klavsén, Korsør, i Kalundborg.

Tildeling af Hverv som Depotforstander fra 1.—3.—48:
Lokomotivfører A. H. Boysen, Tønder, e. Ans. if. Opslag i Kolding.

Forflyttelse efter Ansøgning pr. 1.—3.—48:

Lokomotivførere:

- H. M. Salvad, Næstved, til Kh. Gb.
 V. J. Rasmussen, Nykøbing F., til Kh. Gb.
 K. E. Frandsen, Randers, til Aarhus.
 A. J. Nielsen, Kh. Gb., til Enghave.
 T. Viberg, Kh. Gb., til Enghave.

Lokomotivfyrbødere:

- P. S. Nielsen, Kalundborg, til Korsør.
 H. S. Johansen, Roskilde, til Kh. Gb.
 T. V. Nellemose, Helsingør, til Kh. Gb.
 K. A. Hansen, Slagelse, til Helsingør.
 A. Petersen, Padborg, til Fredericia.
 T. Junget, Padborg, til Fredericia.
 E. Houstrup, Padborg, til Fredericia.
 G. Gaarde, Padborg, til Fredericia.
 H. V. Jensen, Assens, til Padborg.
 V. Kirkegaard, Tønder, til Skanderborg.

Tildeling af Hverv som Depotforstander fra 1.—4.—48:

- Lokomotivfører J. K. Bentzen, Brande, e. Ans. if. Opslag i Silkeborg.

Forflyttelse efter Ansøgning pr. 1.—4.—48:

- Lokomotivfører F. F. Jensen, Helsingør, til Viborg.

Afsked:

- Lokomotivfører O. T. J. C. V. E. Hansen, Fredericia, efter Ans. p. Gr. af Alder m. Pension fra 31.—5.—48.
 Motorfører F. Pedersen, Enghave, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed m. Pension fra 30.—4.—48.

Dødsfald:

- Lokomotivfører K. K. O. A. Jensen, Aarhus, d. 30.—1.—48.

Dødsfald blandt Pensionisterne:

pens. Lokomotivførere:

- H. C. Hansen, Korsør, den 4.—2.—48.
 A. M. Jensen, Struer, den 18.—2.—48.
 B. Elmgreen, Gedser, den 21.—2.—48.

pens. Lokomotivfyrb.::

- N. C. Nielsen, Esbjerg, den 8.—2.—48.

Rettelser til Adressefortegnelsen

Lokomotivførerafdelingerne:

Roskilde: Formandens Navn og Adresse rettes til: K. J. Christensen, Lille Højbrøndstræde 3, 2.

Esbjerg: Formandens Navn og Adresse rettes til: Chr. Hansen, Lyngbyes Alle 19.

Skive: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: A. Skovø, Odgaardsvvej 42.

Slagelse: Formandens Navn og Adresse rettes til: J. M. Hansen, Enghavevej 40.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Gedser: Formandens Navn og Adresse rettes til: B. O. Gottlibsen, Allevej 2.

Esbjerg: Formandens Navn og Adresse rettes til: P. E. P. Jacobsen, Østergade 62, 2.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: E. K. Holm, Østergade 95.

Struer: Formandens Navn og Adresse rettes til: A. P. Bang, Danmarksgade 42.

Korsør: Formandens Navn og Adresse rettes til: O. I. Israelsen, Dyrehovedgaards Alle 23.

Helsingør: Formandens Navn og Adresse rettes til: H. P. E. Mortensen, Ryesvej 24, 1.

Medlemslisten

Optaget som ekstraordinære Medlemmer fra 1.—2.—48:

pens. Lokomotivfører:

- L. C. Jensen, Grenaagade 4, 3., Kbhvn. Ø.
 C. V. Rasmussen Egumvej 22, Fredericia.
 C. Møller, Borups Alle 16, 4., Kbhvn. N.

Byttelejligheder.

Aalborg—København.

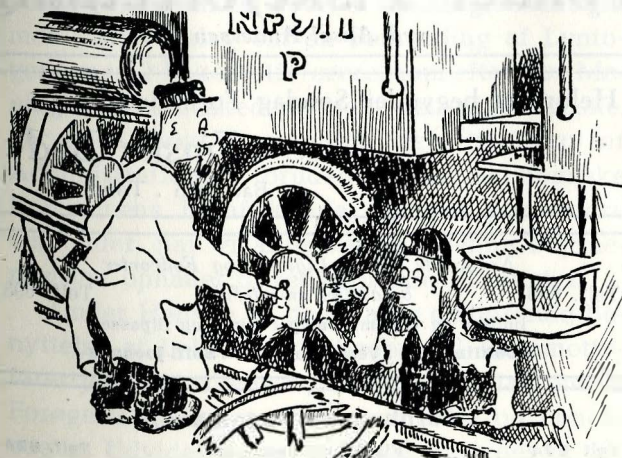
Stor meget moderne 2½ Vær. Hjørnelejlighed i Aalborg ønskes byttet med tilsvarende i København. Husstand: 2 Voksne og 1 Barn paa 2½ Aar.

A. Sønderkov Sørensen, Samsøgade 8, Aalborg.

Vejle—Aarhus.

4 Vær. Lejlighed i Vejle ønskes byttet med Lejlighed i Aarhus.

Kontrolør A. P. Lund, Postkontoret, Aarhus.



Du slog vist lidt for haardt—Jensen!



FRØ
sikrer
Høsten

J. E. OHLSENS ENKE

Skandinaviens ældste Frøfirma

København . Odense . Aarhus . Aalborg . Nykøbing F.

Slagelse Dampmølle Akts.

Slagelse — Telf. 120

DANA MEL

Garver J. Hachenberger

LÆDERHANDEL

. Beredning af Skind . Opkøb af Huder og Skind .

Telefon 71 — SLAGELSE — Skovsøgade 21

Roskilde

Man spiser godt paa

»Palæ-Cafeen«

Raadhusstorvet . Telefon 146

Tønder

„Blenner's Dampvaskeri“

Telefon 398 Østergade 37 Telefon 398

Og Turen gaar til „KINO-BAREN“

Anbefaler sig med **Is og fin, fin Kaffe**

Paa Telf. 619. De ringer, og vi Selskabsisen bringer

Telf. 286 **Brødrene Tygesen** Telf. 286

„Damehuset“

Telefon 498 ved H. FRIIS Telefon 498

Telf. 311 **Elektroinstallatør** Telf. 311
RIBER JENSEN

Ure **Optik**
J. N. Hansen, Torvet. Telefon 232.
Bedste Reparationsværksted.
Guld **Sølvarer**

Knud Bach Handelsingartner
Telf. 191 **BLOMSTER OG KRANSE** Telf. 191

NIELS JENSEN

Kolonial

Telefon 198

Telefon 631

Telefon 631

Benyt Lillebilen

Telefon 631

v. Jørgen Thomsen

EMIL WOLFFHEGHEL

Telf. 465. Tønder Telf. 465.

• **Manufaktur**

• **Sengeudstyr**

„HOTEL TØNDER“

Telefon 130 ved Niels Caspersen Telefon 130

Telefon 606

Telefon 606

Tønder Fiskeforretning

ved Aksel Andersen

Helbredet begynder Søndag Formiddag

i det »Finske Bad«

Badstuen . Tønder

Nedgroede Negle, Ligtørne og Fodvorter
Telf. 693 behandles smertefrit Telf. 693

Indlæg og Gummistrømper føres og tilpasses
Fodklinikken . Vestergade 72² . Sofll Joensen

Jernbanens Vognmand

Telf. 624

Flytninger besørges
H. C. David Hansen

Telf. 624

REDAKTION:

E. Greve Petersen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarhavende.
Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708.

ANNONCE-EKSPEDITION:

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