



Nº 24

20. December 1940

40. Aargang

ALDERSGRÆNSEN

Gennem mange Aar har det staaet paa de danske Lokomotivmænds Ønskeseddel at faa Aldersgrænsen nedsat til 65 Aar og saaledes, at man, hvis man ønskede det, kunde trække sig tilbage ved det 60. Aar. Det var derfor med en vis Tilfredsstillelse, Lokomotivpersonalet for 7—8 Aar siden modtog Meddelelse om den paa Grund af overtalligt Personale gennemførte midlertidige Forandring af Aldersgrænsen fra 70 Aar til 65 Aar. Man regnede med, at naar Aldersgrænsen nu endelig var blevet nedsat, saa kunde den holdes dér. Den enerverende og anstrengende Lokomotivtjeneste berettigede ogsaa til et saadant Standpunkt; men der var andre Grupper inden for Jernbanemændenes Kreds, som ikke var glade for den lavere Aldersgrænse, og som ønskede en Tilbagevenden til 70 Aars Grænsen. Man gjorde gældende, at der ikke var Mening i, at Statsbanernes Personale skulde have en lavere Aldersgrænse end den, der gjaldt for Tjenestemændene ved alle andre Styrelsesgrene. En saadan Opfattelse er ganske vist ikke af særlig overbevisende Karakter; thi naturligvis kan visse bestemte Geringer inden for det store Samfundsmaskineri slide deres Udøvere hurtigere op end andre, og det er saa fuldstændigt i sin Orden, at man fastsætter Aldersgrænser, som nogenlunde svarer hertil. Men der var altsaa Grupper, som ønskede at komme bort fra 65 Aars Grænsen, og da der jo var Tale om en Ordning af midlertidig Beskaffenhed, blev det i 1937 bestemt, at Aldersgrænsen i 1938 og 39 skulde fastsættes til 66 Aar, i 1940 og 41 til 67 Aar. Det var herved en Forudsætning, at selve Aldersgrænsespørgsmaalet i Mellemtiden var taget op til generel

Drøftelse, saa man fra 1. Januar 1942 havde en permanent Ordning.

Beklageligvis har Forholdene medført, at den ventede Lønningslovsrevision ikke blev til noget. Vi staa da overfor Spørgsmaalet om, hvad der skal træde i Stedet for den nugældende Bestemmelse, naar den udløber den 31. December 1941, og der har allerede været forhandlet mellem Generaldirektoratet og de 4 Jernbaneorganisationer derom; man enedes om at fortsætte med 67 Aars Grænsen endnu 1 Aar, d. v. s. til Udgangen af 1942.

Ved Forhandlingen hævdede ikke blot vor Organisation, men ogsaa Dansk Jernbaneforbund og Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation, at man helst vilde have en Nedsættelse af Aldersgrænsen til 65 Aar og højest kunde gaa med til Bibeholdelse af 67 Aars Grænsen, medens en Forhøjelse af denne maatte afvises.

Selv om det var stærkt ønsket og vel motiveret at vende tilbage til 65 Aars Grænsen, saa var det vel ikke at vente, at man skulde faa den i 1937 aftalte Aldersgrænse ændret, netop fordi det hele jo er af midlertidig Karakter. Trods dette kan det, da Spørgsmaalet nu engang er til Debat igen, være paa sin Plads at pege paa, at Bestræbelserne i den sidste halve Snes Aar stadigt er gaaet ud paa at gøre Jernbanedriften mere og mere intensiv. En logisk Følge heraf er, at Tjenesten er blevet mere og mere enerverende. Saaledes var det allerede i Fredstid, og det turde være almindelig bekendt, at der siden Mørklægningen er sket en endda betydelig Skærpelse af de Krav, Lokomotivtjenesten stiller til dens Udøvere.

Forholdene stiller sig altsaa saaledes, at en Nedsættelse af Aldersgrænsen efter vor Mening vilde være særdeles rimelig, i hvert Fald for betydelige Dele af Jernbanepersonalet, og det viser sig, at man ogsaa uden for vor Kreds har denne Opfattelse. En kendt Nerve-læge, Overlæge Dr. med. Ejnar Geert-Jørgensen, har udtalt sig til Ekstrabladet og har da gjort gældende, at 65 Aars Alderen bør være den seneste Grænse. Overlægen anfører bl. a.: „Vi er inde paa at dyrke Arbejdet paa en forkert Maade. Jeg har oplevet utallige Tilfælde, hvor en Patient, der er faldet for Aldersgrænsen, erklærer, at nu, da han ikke mere har sit Arbejde, har han intet at leve for. Det er helt urimeligt, og vi kunde her lære af Gallerne. I Frankrig stræber man kun efter et tidligt Otium — man er ligefrem stolt og glad ved at kunne trække sig tilbage til sine private Interesser, mens man endnu er modtagelig og har en vis Ydeevne. Den ene har Bøger som sin Kærlighed, den anden sin Have — og i de Aar, hvor de forskellige Mænd er midt i deres Arbejde, kan de ikke ofre deres private Interesser den Tid og Kraft, de gerne vilde. Jeg synes, at det er smukt, naar man trækker sig tilbage med Glæde — og man skylder ogsaa den kommende Generation, at den faar Lejlighed til at yde sin Indsats i fuldt Maal.“

Overlægen understreger endvidere vor Paa-stand om, at Tiden nu slider langt mere paa Menneskene end nogen tidligere Tidsalder, og konkluderer i, at man ikke bør gaa tilbage mod 70 Aars Aldersgrænsen, men fremad — til det 65. Aar. Han slutter sine Udtalelser saaledes:

„65 Aar bør være seneste Grænse, for det er kun de meget sjældne Undtagelser, der lige til det 70. Aar er i Stand til at fylde deres Plads ud. Jeg betragter det som en kulturel Fordel, at Folk lærer at trække sig tilbage i Tide. Det er i Virkeligheden Udslag af Kultur, naar Slægtled lader Slægtled afløse sig paa det rette Tidspunkt.“

Naar man fra lægevidenskabelig Side saaledes giver Tilslutning til de Synspunkter, vi ved forskellige Lejligheder har fremført paa dette Omraade, turde man vel haabe paa en tilfredsstillende Ordning, naar Spørgsmaalet næste Gang kommer til principiell Drøftelse. Lokomotivmændene og store Dele af det øvrige Jernbanepersonale vilde hilse noget saadant med Glæde.

EKSPRESSEN

*Paa det vuggende Dæk,
over Sporliniens Stræk,
staar bag Ruden to Mand
og ser frem over Land.
I den larmende Støj,
gennem Dampslag og Røg
staar de Vagt paa Maskinen, paa yderste Fløj.*

*I den mulmmørke Nat
høres Lydbølger brat:
Noget nærmer sig strakt
langs med Linien: giv Agt!
Det er Nattens Ekspres
med sit svingende Læs,
med sit gnistrende Fyg over Markernes Græs.*

*Det er Teknikkens Kamp,
der gaar fremad med Damp,
mens det hamrer og slaar
mellem Stempler, der gaar,
mens en flammende Lød
tænder Skylaget rød
som en Fakkell, der følger Ekspresen med Glød.*

*Et Ekspreslokomotiv
med sit vældige Driv
lig et Staalprojekt
borer frem som en Pil
med sin kostbare Last,
mens Signaler paa Mast
skifter over med Lysblink og Vinger i Hast.*

*I de skiftende Døgn,
baade Hellig og Søgn,
gaar det rullende Spand
over Broer og Land,
gennem Solskin og Dag,
gennem Sommernatsdrag,
gennem Vinterens Mørke med Snestormens Brag.*

*Paa et Lokomotiv
er der Højspændingsliv
fra det flammende Baal
til den dirrende Naal.
Det gaar fremad og væk
med sit dundrende Stræk
og med Mandfolk, der staar paa det gungrende Dæk.*

N. H a m m e r.



Hovedbestyrelsen og Redaktionen ønsker Bladets Læsere og
Annoncører en glædelig Jul og et godt Nyaar.

FRA VORE BRODERLANDE

*Svensk Lokomotivmandsforbund og Svensk
Jernbaneforbund sammensluttet.*

Vi har tidligere omtalt Samlingsbestræbelserne i Sverige og oplyst, at der i et dertil nedsat Udvalg var opnaaet Enighed om Betingelserne for evt. Sammenslutning af Svensk Jernbaneforbund, Svensk Lokomotivmandsforbund og Svensk Konduktørforening, hvilken Sammensmeltning skal ske fra og med den 1. Januar 1941 (Konduktørforeningen opløste sig dog allerede med Udgangen af 1939).

Efter at Sammenslutningen var godkendt paa Kongresser i Lokomotivmandsforbundet henholdsvis Jernbaneforbundet og ved efterfølgende Urafstemninger, er der i Dagene 17.—24. November i Stockholm afholdt afsluttende Kongresser i de to hidtidige Organisationer og konstituerende Kongres i den nye Samorganisation. Jernbaneforbundet afholdt selvstændig Kongres den 17.—19. med henved 375 Repræsentanter og Lokomotivmandsforbundet den 18.—19. med ialt 115 Deltagere, hvorefter de ca. 500 Repræsentanter fra den 20.—24. var samlet til konstituerende Kongres for at fastlægge den nye Organisations forskellige Forhold.

Naar man erindrer sig, at der ikke er Tale om noget pludseligt eller om en for nylig opstaaet Tanke, men om Virkeliggørelse af noget, der har været overvejet i flere Aar, og som siden 1933 er rykket sin Afgørelse nærmere og nærmere paa de forskellige kompetente Møder, er det ikke svært at forstaa, at Repræsentanterne ikke mødte til denne historiske Kongres med de sædvanlige Kongrestanker, men udelukkende var besjælet af Gennemførelsen af Enhedstanken inden for Jernbanepersonalet, og det fremgaar af Referaterne i Svensk Jernbaneforbunds Medlemsblad „Signalen“, at hele Kongresarrangementet var tilrettelagt saaledes, at

Mødedagene formede sig som en højtidelig Bekræftelse paa den historiske Sammenslutning. Kongressalen var festligt udsmykket med Blomster og Guirlander samt alle de nordiske Nationalflag; paa Podiet, hvor Bestyrelse og Gæster sad, var opplantet svenske Faner, Afdelingsfaner og I. T. F.s Fane. Fælleskongressen indlededes ved, at Afdelingernes Faner under Orkesterledsagelse blev båret gennem Salen op mod og forbi Podiet; senere anvendtes de alle til Udsmykning af Salen.

Det meste af Kongressens Tid medgik til Fastsættelse af Love, og det er karakteristisk, at Spørgsmaalet om Retten til at sende Repræsentanter til Kongresserne samt Antallet af Ombudsmænd (fastlønnede Tillidsmænd) og disses Anbringelse paa Forbundskontoret eller ude omkring ved Distriktsorganisationerne var Genstand for en længere Debat.

Den nye Organisation kommer til at omfatte henved 45 000 Medlemmer fordelt i 342 Afdelinger, som er samlet i ialt 15 Distriktsorganisationer, og som ved en tidligere Lejlighed omtalt er Opdelingen inden for disse gennemført saaledes, at Lokomotivpersonalet beholder deres hidtidige 89 Afdelinger, der samles i 2 Distriktsorganisationer.

Der valgtes et Forbundsraad (Hovedbestyrelse) paa 17 Mand, 2 for hver af Lokomotivpersonalets Distriktsorganisationer og 1 for hver af de øvrige, samt en Styrelse (Forretningsudvalg) med 9 Medlemmer.

Axel Löfgren, Jernbaneforbundets hidtidige Formand, valgtes til 1. Formand, og Lokomotivmandsforbundets Formand, Anders Borgstedt, til 2. Formand. Til 1. Sekretær valgtes G. Andersson fra Jernbaneforbundet og til 2. Sekretær J. Sjöberg fra Lokomotivmandsforbundet, desuden valgtes 8 Ombudsmænd, heraf 2 fra Lokomotivmandsforbundet. Endelig vedtog Kongressen, at Pladsen som Redaktør af

Fagbladet vedvarende skal anses for at være besat med Departementschef Severin (der har haft dette Tillidshverv i en Aarrække, men har „Permission“, saalænge han er Departementschef), saaledes at den nuværende Redaktør, Lånström, fortsætter sit Vikariat.

Ifølge den nye Organisations Love er de to Formænd og 1. Sekretæren selvskrevne Medlemmer af Forretningsudvalget (Styrelsen). Ved de af Kongressen foretagne Valg af de øvrige 6 Medlemmer valgtes bl. a. Lokomotivmandsforbundets hidtidige Næstformand og Hovedkasserer samt en af de ovennævnte Ombudsmænd, saaledes at de fastlønnede Tillidsmænd har ialt 4 Mandater i Udvalget (2 Formænd, 1 Sekretær og 1 Ombudsmand), for disse er der særskilte Stedfortrædere (2 Ombudsmænd), medens der for Udvalgets øvrige Medlemmer valgtes 5 andre Suppleanter.

Endelig skal nævnes, at Kongressen bevilgede 5000 Kr. til kunstnerisk Udsmykning af Folkets Hus.

Til denne historiske Kongres var indbudt en Række Gæster fra Ind- og Udland, men kun faa af de udenlandske Indbudte havde kunnet give Møde. Formanden og Sekretæren for det finske Jernbaneforbund samt Formanden og Sekretæren for det finske Lokomotivmandsforbund var til Stede, men Forholdene forhindrede de norske og danske Organisationer i at efterkomme Indbydelsen. Omend vi havde glædet os til at overvære netop denne særligt betydningsfulde Kongres, maatte vi nøjes med at være der med vore Tanker, og vi ønsker hermed vore svenske Kammerater til Lykke med Sammenlutningen, som vi haaber vil vise sig til Gavn for den svenske Jernbanemandsstand.

I Forbindelse med den afsluttende Kongres i Lokomotivmandsforbundet blev der fra forskellige Afdelinger skænket betydelige Beløb til de svenske Lokomotivmænds Feriehjem paa Särö.

Kongres i Norsk Jernbaneforbund.

Den 9. November samledes 125 Repræsentanter for det norske Jernbaneforbund til Landsmøde i Geilo paa Bergensbanen. Mødet skulde egentligt have været afholdt i Kristianssand d. 5. Juni og følgende Dage, men Forholdene havde hindret dette, og det havde nu været nødvendigt baade at foretage en Nedskæring i Antal Delegerede og Ændringer i den først ud-

sendte Dagsorden; Behandling af en Del af de indsendte Forslag maatte vente, indtil de fremtidige Forhold var afklaret.

Det var særligt Løn- og Tjenestetidsforholdene, som debatteredes paa Mødet, man vedtog Resolutioner om Dækning for Prisstigningen, om Ferierne og om Lettelse i de forlængede Brugsterminer for Uniformerne. Der blev nedsat et Udvalg til at overveje Ændringer i Love. Formanden, Næstformanden, begge Sekretærerne og Hovedkassereren blev genvalgt, medens der for 5 af de øvrige Hovedbestyrelsesmedlemmers Vedkommende blev foretaget Nyvalg.

Th. Narvestad Formand for de norske Statstjenestemænds Centralorganisation.

Statstjenestemandskartellet, som den norske C. O. hedder, har for nylig afholdt Repræsentantskabsmøde og valgt vor gamle Kending Lokomotivfører Th. Narvestad, Formand for Norsk Lokomotivmandsforbund, til Formand.

Til Lykke.

Statsbanerne gør store Materiel-Bestillinger.

For at give Fabrikkerne Mulighed for at fremskaffe de fornødne Materialer til Bygning af rullende Materiel i Finansaaret 1941/42 har Statsbanerne allerede nu afgivet Bestilling paa 300 Godsvogne til Scandia. Af disse Vogne er 50 I-Vogne, 125 lukkede Stykgodsvogne Litra HD og 125 aabne P-Vogne med 20 t Lasteevne. Disse Vogne vil alle blive forsynet med Trykluftbremse, de lukkede Vogne faar baade P- og G-Bremse, de aabne kun G-Bremse; desuden faar de lukkede Vogne Ranger-Skruebremse af en ny Type og de aabne Vogne almindelig Haandbremse. Endvidere agtes til Ombygning af ældre Bogie-Personvogne i Løbet af kort Tid bestilt 16 Staal-Vognkasser, der i Statsbanernes Værksteder forsynes med Inventar m. v. De paagældende Vogne, der faar store, lukkede Endeperroner med Dobbeldøre, paatænkes indsat paa den sjællandske Nordbane, af hvis Vognpark et tilsvarende Antal overgaar til Anvendelse som Motorbivogne.

Hos Frichs Fabrikker i Aarhus er bestilt 6 E-Lokomotiver samt 6 Rangerlokomotiver Litra Q; E-Maskinerne paaregnes anvendt paa Sjælland til Hurtigtog, Persontog og Godstog. Begge Maskintyper vil faa Trykluftbremse baade til Togkørsel og Rangering, og E-Maskinerne vil faa elektrisk Lys.

TIDENS SPØRGSMÅL

Som bekendt blev en Handelsoverenskomst mellem Sovjetunionen og Danmark for nogen Tid siden underskrevet i Moskva, bl. a. af Trafikminister Gunnar Larsen. Det kan vel derfor være af Interesse at se lidt paa det Land, vi nu skal træde i nærmere Handelsforbindelse med. Naar man tager i Betragtning, hvilken stor Eksport og Import, vort Land havde før, hvor Danmark næst efter New Zeeland var det Land i Verden, der havde den største Eksport i Forhold til Indbyggerantallet (i 1938 500 Kr. pr. Indbygger), og vor Import var noget tilsvarende, kan det vel siges, at det Beløb, Handelsoverenskomsten omfatter, ikke er særlig stort; men det har dog sin Betydning. Som alle ved, er vi for Tiden afskaaret fra Forbindelsen med England og de oversøiske Lande. Det er derfor naturligt og i høj Grad paaskønnelsesværdigt, at alle Muligheder for en Import fra og Eksport til andre europæiske Lande er taget under Overvejelse, og hvad var da mere naturligt end at faa en Samhandel med Sovjetunionen igang. Bysynderlig nok er Kendskabet til Sovjetunionen ret ringe udbredt her i Danmark, selv om vi ikke ligger saa langt fra hinanden, og vi dog før har haft en ret livlig Forbindelse med det gamle, czaristiske Rusland; men da Nødvendigheden har gjort, at vi nu søger at komme i nærmere Forbindelse med Sovjetunionen, kan det være af Interesse at se paa, hvilken Udvikling, der er sket der, siden Czartidens Rusland forsvandt.

Som et lille Sidespring kan anføres, at Danmark er godt kendt i Sovjetunionen, særligt af de moderne Historikere, der undersøger og gransker alle Arkiver fra Tiden før Revolutionen. Danskerne var i det gamle Rusland vel anskrevet som Mejerister og Handlsmænd; en dansk Prinsesse blev jo gift med den senere Czar Alexander.

Det er uden Tvivl, at Sovjetunionen fra Revolutionen til nu har gennemgaaet en rig Udvikling. Herom faar man et godt Indtryk ved at læse om den 18. Partikongres, der blev holdt i Kreml i 1939.

V. M. Molotov gav Udtryk for sin Glæde over de Resultater, der var naaet ved den anden Femaarsplans Udløb. Der var stadig stigende Fremgang paa alle Omraader indenfor Sovjetunionens økonomiske Liv, og det, der skulde diskuteres, var, hvorledes denne Fremgang kunde fortsætte under den nu løbende tredie Femaarsplan. Molotov fastslog, at *Undervisning og Oplysning* var en Betingelse for, at de Maal, man stillede sig, kunde naas, og Ruslands naturlige Rigdomskilder udnyttedes fuldt ud. J. Stalin aflagde Beretning om Virksomheden i Perioden siden sidste Kongres. Han illustrerede med Tal den industrielle Udvikling, der var sket. Industriens Produktion var i 1938 ni Gange større end i 1913. Alene af Raajern blev der i 1938 produceret 15 Millioner Tons. Til Sammenligning pegede Stalin dog paa, at Raajernproduktionen i Storbritannien samme Aar androg 7 Millioner Tons, hvilket, naar Hensyn tages til de to Landes Indbyggerantal, i Virkeligheden vil sige, at Sovjetunionen endnu ligger be-

tydeligt bagefter. I 1938 blev der i Rusland produceret 39 Milliarder Kilowatt-Timer Elektricitet, i England 18 Milliarder, saa ogsaa her laa Sovjetunionen bagefter, naar Hensyn tages til Befolkningsantallet.

Selve Tallene for et Lands Produktion er ganske vist heller ikke det helt rigtige Billede for dets Produktionskapacitet, og Stalin pegede da ogsaa paa, at der for ham ikke var Tvivl om, at Sovjetunionen med sine 170 Millioner Indbyggere vilde være i Stand til i Løbet af en Aarrække at komme helt op paa Siden af de andre store Industrilande. Han omtalte ogsaa Landbrugets Forhold og oplyste herom, at Bomuldshøsten var steget fra 7,4 Millioner Centner i 1913 til 26,9 Millioner Centner i 1938. Hørfrohøsten var i 1913 21,5 Millioner Centner og i 1938 46,6 Millioner Centner. For Husdyrholdets Vedkommende stiller det sig anderledes. Antallet af Heste i det gamle Rusland androg for Aaret 1916 35,8 Millioner, men i 1938 fandtes der kun 17,5 Millioner Heste i Sovjetunionen, hvilket kan tilskrives den udstrakte Benyttelse af Maskinkraft, især Anvendelsen af Tractorer indenfor Landbruget. En lignende Nedgang gør sig gældende for Faar og Geders Vedkommende, derimod er Antallet af Svin forøget fra 20,9 Millioner i 1916 til 30,6 Millioner i 1938.

Jernbaners og andre Transportmidlers Ydeevne forøges ligeledes Aar for Aar, hvad der er et Tegn paa øget økonomisk Liv; hermed følger jo uvægerligt et større Behov for Transportmidler, ligesom Samkvemmet mellem det store udstrakte Lands Befolkning ogsaa øges. For Aaret 1933 var Antallet af kørte Tonkilometer paa de sovjetrussiske Jernbaner 169,5 Millioner, medens Tallet i 1938 var 369,1 Millioner, d. v. s. mere end en Fordobling paa 5 Aar. For den civile Luftfarts Vedkommende er Forøgelsen dog meget større; der blev i 1933 fløjet ialt 3,1 Million Tonkilometer, men i 1938 10 Gange saa meget, nemlig 31,7 Million Tonkilometer.

I Slutningen af sin Tale kom ogsaa Stalin ind paa den rent kulturelle Udvikling og dens store Betydning. Han fastslog, at Undervisningen paa Lærestalter og Universiteter stadig skulde forbedres til Gavn for hele Befolkningen. Af efterfølgende Talere blev Linierne for den kommende Forøgelse af Produktionen i den tredie Femaarsplan trukket op. Særlig maatte Produktionen af Brændstoffer — Kul og Olie — samt elektrisk Kraft forøges, de er af fundamental Betydning i al moderne Industri. Oliekilderne i Uralomraadet skulde f. Eks. bringes op paa samme Ydeevne som Kilderne i Baku, hvorfra Sovjetunionen i Øjeblikket faar det meste af sin Olie. Af russiske Oliekilder blev der i 1932 udvundet 12,2 Millioner Tons Olie, dette var i 1938 steget til 21,4 Millioner Tons, men Udvingningen skal yderligere fordobles i Løbet af en kort Aarrække.

Ogsaa for saa vidt angaar Transportmidlernes Forøgelse og Udnyttelse er der vidtrækkende Planer for den kommende Periode, og det er særligt Jernbanerne, som her kommer i Betragtning. I 1937

blev 90 pCt. af den samlede Transportmængde udført af Jernbanerne, 8 pCt. af Flodfartøjer og 2 pCt. af Lastbiler.

I Henhold til Planerne for Udvidelserne skal Godstransporten paa Banerne forøges fra 355 000 Millioner Tonkilometer aarlig til 510 000 Millioner, hvilket er en Forøgelse paa 44 pCt., og saa er der i de udarbejdede Planer endda regnet med saavidt muligt at undgaa den saakaldte Tomkørsel. 11 000 km nye Jernbanelinier skal anlægges — 3000 km allerede eksisterende Baner skal gøres dobbeltsporede, og 1840 km skal elektrificeres. Antallet af Lokomotiver skal forøges med 7370, væsentlig store Maskiner, der skal udstyres med Tenderkondensatorer. Der skal bygges 178 000 fireakslede, nye Godsvogne og 12 000 Personvogne. 300 000 Godsvogne bliver forsynet med automatisk Kobling og 200 000 med Trykluftbremse.

Disse gigantiske Planer vil kræve en overordentlig Indsats af Kapital og Arbejde, Pengene alene naar op paa en Sum af over 180 000 Millioner Rubler, heraf ca. 36 Millioner alene til Forøgelse af Transportmidlerne.

Formaalet med denne store Kapitalinvestering er som nævnt en Forøgelse paa alle Omraader, saavel indenfor Industrien, Transportvæsenet og Landbruget.

I grove Træk vil det sige, at Sovjetunionen i Løbet af en kort Aarrække vil forøge hele sin Produktion med næsten det dobbelte af, hvad den er i Dag, hvilket igen vil sige en mærkbar Forhøjelse af Levestandarden for hele Befolkningen.

Aarene, der kommer, vil vise, hvor langt Sovjetunionen vil naa med sine store Planer, men der er ingen Tvivl om, at der arbejdes indenfor det vældige store Land med sine mange Millioner Indbyggere. Naturrigdomme findes der i Overflod af, og det er at haabe, at den nu etablerede Samhandel mellem Danmark og Sovjetunionen vil udvikle sig til Gavn og Glæde for begge Parter.

S. Suneson.

JERNBANEREJSE FOR 100 AAR SIDEN

Dagbladet »Børsen« bragte for nogen Tid siden en af J. G. Pinholt skrevet interessant Artikel om det Indtryk, en Jernbanerejse for ca. 100 Aar siden gjorde paa en Mand, der første Gang oplevede at blive befordret med Datidens nyeste Transportmiddel. Vi tillader os her at gengive bemeldte Artikel:

»Man kan ofte paa Rejse med Jernbane i vore Dage, hvor vi dog kan glæde os over overordentlig store Forbedringer og Fremskridt, høre unge Mennesker overlegent tale om det »frygteligt kedsommelige« i at »snegle sig frem« i et Person- eller blandet Tog og højt bedyre, at de nok skal vogte sig for at komme med et saadant Tog en anden Gang.

Ved saadant mindes man om den altid unge Sandhed, at jo bedre man er vant, des mere fordringsfuld

bliver man. Det er imidlertid ikke uden Interesse at sammenholde slige Nutidsudtalelser med Fortidens. I »Dansk Ugeskrift« for 1834 findes et i saa Henseende lærerigt Stykke. Det hedder: »En dansk Rejsendes Besøg i Irland i Sommeren 1831«, og nogle Udtalelser deraf er det interessant at gøre Bekendtskab med. Forfatteren beretter følgende:

»Efter et højst lærerigt og interessant Ophold i London besøgte jeg nogle af Englands vigtigste Fabrikstæder, Birmingham og Manchester, hvorfra jeg — for første Gang — forsøgte den højst mærkelige Befordringsmaade. Da den allerede saa ofte er beskrevet af kyndigere, vil jeg kun kortelig berøre det Indtryk, denne sælsomme Rejsemaade gjorde paa mig.

Afstanden mellem Manchester og Liverpool er 31 engelske Mil eller 7 danske. Denne Distance har Dampvognen alene — uden at slæbe andre Vogne med sig — tilbagelagt i 50 Minutter! Naar den derimod som sædvanligt trækker 6 store Passager-Vogne, hver til 18 Personer, tilbagelægger man Vejen i 1½ Time, og skal flere Vogne paa een Gang befordres, da befæstes en anden Dampvogn bagved, som skyder paa den hele Række af tæt sammenføjede Vogne, indtil 12 i Antal.

De bedste Passager-Vogne er aabne paa Siderne, men lukkede for og bag for at forhindre Lufftrykket. De ringere Vogne for billigere Betaling er aabne overalt. Naar alle rejsende er indstegne, begynder Rejsen, først langsomt, men efter 1—2 Minutters Forløb med en saa utrolig Hurtighed, at man med stille Beundring ser paa hverandre og paa de nære Genstande, der synes at flyve forbi.

Denne Hurtighed er især forbavsende, naar man møder en anden Række Vogne, som kommer den modsatte Vej fra; thi da foraarsager begges forenede Hurtighed, at man næsten ikke kan skelne, hvad man møder. Man ser kun en forvirret Masse, der i et Nu og med megen Raslen passerer tæt forbi. Naar man stikker Hovedet ud af Vognen, tror man at være ude i en stærk Storm, og naar man kører igennem en af de flere under Vejs værende Tunneler eller Hvælvinger, har man stundom samme Følelse, som naar man i en Gyngesvinger nedad.

Men for Resten kommer man bekvemt af Sted, og som et Bevis for, at denne Rejsemaade ikke frygtes, maa jeg anføre, at mange, baade gamle og svage Folk, var mellem Passagererne. Stundom ankommer en saadan Række af Vogne i Mørkningen, og da har den Udseende af en uhyggelig stor ildsprudende Drage, der med Lynets Fart skyder hen over Jorden . . . «

Ja — saaledes var det i vore Bedsteforældres Tid!

— Som bekendt aabnedes den første Jernbane for offentlig Drift — den 21 km lange Stockton-Darlingtonbane i England — 1825. Vor første Bane byggedes i 1844 mellem Altona og Kiel, og den næste var København—Roskildebanen, der kom i Drift 1847.«



FRA MEDLEMSKREDSSEN

Pjece om Oplysning.

I denne Tid ryger det een om Ørene med Pjecer; alle Lokomotivmænd har for kort Tid siden modtaget et særligt smukt udstyret Eksemplar paa fint, glittet Papir med Titlen: „Hvad alle Lokomotivmænd bør vide“. Pjecen er udsendt af D. L. F.s Lands-Oplysningsudvalg og indeholder: „En alvorlig Henvendelse“ og „Hvad kan der gøres“. Særlig Overskriften af første Afsnit lød jo noget foruroligende, men heldigvis viste det sig, at Henvendelsen dog kunde have været mere alvorlig. Vi har saamænd ogsaa Alvor nok endda uden at faa det fra Landsudvalget.

Men alligevel ærede Redaktion af Dansk Lokomotiv Tidende vil jeg gerne have Lov til i al Beskedenhed at beskæftige mig lidt med ovennævnte Pjece her i vort Blad.

For det første har denne fine Pjece ikke været helt billig, ganske vist ved jeg, at Udvalget fik stillet 2000 Kr. til Raadighed paa vor sidste Kongres til Oplysningsarbejdet, og da jeg samtidig gaar ud fra, at Pjecens Redaktion, Trykning og Udsendelse er inkluderet i de nævnte 2000 Kr., da Udvalget er Underskrivere af Pjecen, har der vel nok hos adskillige bundfældet sig Trang til lidt Eftertanke. Og denne Tanke er: „Hvorfor har Udvalget ikke benyttet sig af vort Blad?“ Resultatet havde blevet det samme, og Pengene kunde været sparet og brugt til det virkelige Oplysningsarbejde. Udvalgets Formand, Kammerat P. Sessing, kunde sikkert have faaet Lov til at boltre sig i „D. L. T.“s Spalter af Hjertens Lyst, hvad han jo saa ofte har gjort i sit vanskelige Arbejde som Oplysningsmand. Intet maa gaa til Spilde i denne Tid, heller ikke ens Fritid draabevis, som Pjecen skriver, men undskyld, Hr. Sessing, Pjecen er Spild, paa den Maade den er kommen til Verden paa: *Vi har vort Blad.*

I denne Tid, hvor de graa Dage er blevet helt sorte, og hvor de mest elementære Menneskeretigheder trampes ned, og hvor der paa det uhyggeligste aagres med Massernes Livsfornødenheder, maa man selvfølgelig være forberedt paa alt, selv et Slag i Luften.

Frederikshavn, i November 1940.

Carl Petersen.

At den omtalte Pjece har været spildt for C. P.s vedkommende, ja, et Slag i Luften, er kedeligt, men det er der beklageligvis ikke noget at gøre ved. C. P. taler jo ogsaa kun paa egne Vegne, der er andre, som har fundet den fortrinlig.

I hvert Fald bør enhver søge ved Oplysning paa stadig nye Felter at uddybe sin Viden, og Opfordring hertil kan næppe betegnes som Spild, tværtimod bør saadant Arbejde opmuntres, og det er ellers i alle Livets Forhold en gængs Regel, at Henvendelser til den enkelte giver det bedste Resultat.

Red.

DE ITALIENSKE JERNBANERS
ELEKTRIFICERING

Det italienske Jernbanenet er ligesom det svejtsiske særligt egnet for elektrisk Drift, for saa vidt som begge Lande maa indføre Kul og besidder store Mængder Vandkraft. For Italien med de mange Tunneler gennem Bjergene er Elektrificeringen saa meget mere paa sin Plads paa Grund af Røgplagen i Tunnelerne; paa mange Strækninger med hyppig Toggang er der bygget Udluftningsanlæg, og paa nogle har det været nødvendigt at lægge Køreplanen saadan, at der er tilstrækkelig Tid til at udlutte Tunnelerne efter Togene. Den stærkt trafikerede Strækning ved den liguriske Kyst har fra Ventimiglia over Genua til Massa — en Strækning paa 278 km — 181 Tunneler med en Længde paa ialt 87 km, altsaa 32 pCt. af hele Strækningen.

I 1897 blev Elektrificeringen vedtaget, og to Aar senere blev Forsøgsstrækningen Mailand—Varese—Cerisio (71 km lang) taget i Brug under Anvendelse af Jævnstrøm paa 650 Volt og en tredie strømførende Skinne. I 1902 indviedes Valtellina-Banen (107 km) med trefaset Vekselstrøm paa 3000 Volt. De italienske Statsbaner, som grundedes i 1905, bestemte sig for denne Strømart og elektrificerede i 1911 den gamle Giovi-Linie paa Linien Mailand—Genua, og snart efter fulgte de vigtigste Strækninger i Nord- og Vestitalien.

Senere anvendtes paa nye Strækninger enfasen Vekselstrøm, efter at de i Tyskland byggede Motorer havde givet gode Resultater. Men til Slut vendte Statsbanerne sig afgørende til at bruge Jævnstrøm paa 3000 Volt, og denne anvendes nu paa største Delen af det elektrificerede Jernbanenet. Der findes saaledes tre Strømarter paa de italienske Baner, men i Løbet af kort Tid vil Jævnstrømsdriften være indført overalt. Der er 1270 elektriske Lokomotiver i Drift. Før Krigen var 5100 km (30 pCt.) af Statsbanenettet elektrificeret.

„Die Lokomotive“.



Juletræsfester.

Aarhus Afdelinger afholder Juletræsfest Mandag den 30. December Kl. 18,30 paa Østergades Hotel.

Festudvalget.

Nyborg Afdelinger afholder Juletræ den 3. Januar 1941 paa Turisthotellet. Medlemmer, Pensionister og Enker efter saadanne indbydes.

Henvendelse til Lokomotivfører P. Wejrup, Bredalsgade 6, eller Lokomotivfyrbøder N. L. Andersen, Lindevej 7.

Jubilæer.



Lokomotivfører *A. M. Tønning*, Vesteragaade 17, Aalborg, fejrer den 28. December sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Jubilæren har i hele den Tid været i Aalborg, kun med kortere Afbrydelser, da han den 1. Januar 1917 blev forfremmet til Lokomotivfyrbøder med Station i Struer og ved Forfremmelsen til Lokomotivfører 1. Juli 1931 med Station i Brande; den 1. Januar 1936 kom Tønning atter tilbage til Aalborg. Han er Tillidsmand inden for sin Afdeling og har ved sin rolige, stabile Optræden og gode Humør vundet sig mange Venner blandt Kolleger og medansatte. Aalborg Lokomotivfører Afdeling bringer dig en hjertelig Lykønskning paa Dagen, samt Haabet om et godt Helbred, saaledes at du endnu i mange Aar maa være at finde inden for de aktive Lokomotivmænds Rækker.

M. J.



Lokomotivfører *Viggo Hansen*, Ingolfsgade 15, Nyborg, fejrer den 2. Januar sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Kammerater og dine nærmeste Medarbejdere sender paa Dagen de hjerteligste Lykønskninger og siger dig Tak for Aarene, der svandt, samt de bedste Ønsker for Fremtiden.

O. K.

Taksigelser.

Alle, der viste mig Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag, bedes modtage min hjerteligste Tak.

C. L. Preisler, Roskilde.

Lokomotivførerne i Næstved Afdeling bedes herved modtage min hjerteligste Tak for den Hilsen I sendte mig i Anledning af 25 Aars Dagen for min Antagelse ved D. S. B.

København, i December.

J. Knudsen.

Undertegnede forhenværende Lokomotivførere, der i Aar er afgaaet fra Tjenesten, ønsker hermed at takke Gb. Lokomotivfører Afdeling for den smukke Afskeds-sammenkomst, der var arrangeret for os paa Lokomotivførerstuen Lørdag den 30. November.

*Aagaard. Abkjær. Højer. Kaisen.
Rønnebæk. Schiøtt.*

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved Lokomotivfører Johan P. Niensens Begravelse.

*Emmy Nielsen og Børnene,
Masnedsund.*

Dødsfald.

Mandag den 2. December afgik Lokomotivfører P. C. V. Petersen, Aarhus, ved Døden.

En god Lokomotivmand og en god Kollega og Medansat er gaet bort; men hos Lokomotivpersonalet i Ar. vil Mindet om Petersen blive bevaret. Han var et af de Mennesker, der kun havde Venner, og han forstod ved sit rolige Væsen at omgaas alle og faa alt til at gaa paa en rolig Maade.

Bisættelsen fandt Sted Søndag den 8. December fra Sct. Pauls Kirke under megen stor Deltagelse. Faner fra Ng., Fa. og Ar. var til Stede, og Kranse og Dekorationer var sendt fra flere Afdelinger.

Lokomotivførernes Formand talte paa D.L.F.s samt Lokomotivførerafdl. og Medansattes Vegne og takkede i bevægede Ord Petersen for de mange Aars gode Samarbejde.

Æret være hans Minde.

E. O.

PERSONALIA

Udnævnelse fra 1.—12.—40:

Motorfører I efter Ans. til Lokomotivfører:

- C. C. V. Nielsen, Randers, i Hobro (min. Udn.).
- C. J. Christensen, Helgoland, i Nyborg (min. Udn.).
- F. C. Rosenberg, Randers, i Aalborg (min. Udn.).
- H. A. Christiansen, Fredericia, i Padborg (min. Udn.).
- L. Jensen, Randers, i Haderslev (min. Udn.).
- K. O. Kræfting, Struer, i Herning (min. Udn.).
- C. Hansen, Helgoland, i Padborg (min. Udn.).
- E. H. C. Nielsen, Randers, i Aalborg (min. Udn.).
- C. C. Larsen, Fredericia, i Padborg (min. Udn.).
- S. M. Sørensen, Randers, i Brande (min. Udn.).
- P. C. Christensen, Slagelse, i Tønder (min. Udn.).

Motorfører II (Elektrofører) efter Ans. til Lokofører:

- C. A. Laursen, Enghave, i Brande (min. Udn.).
- C. W. H. H. Gollmann, Enghave, i Padborg (min. Udn.).
- J. R. J. From, Enghave, i Brande (min. Udn.).
- P. A. N. O. Ørbech, Enghave, i Padborg (min. Udn.).
- J. J. Viberg, Enghave, i Padborg (min. Udn.).
- A. J. M. Hansen, Enghave, i Padborg (min. Udn.).

Motorfører II til Togfører:

- A. C. Rasmussen, Viborg, i Glyngøre (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:

- S. E. S. Sørensen, Esbjerg, i Esbjerg.
- A. J. Jørgensen, Fredericia, i Tønder H.

B. R. Rasmussen, Nyborg, i Nyborg.
 L. V. Kruse, Korsør, i Korsør.
 E. C. Madsen, Fredericia, i Nyborg.
 P. K. Kristensen, Kbhavns Godsbgd., i Kbhavns Godsbgd.
 E. Nielsen, Struer, i Struer.
 A. E. Stubkær, Aarhus H., i Struer.
 H. M. Antonsen, Struer, i Struer.
 A. Skovø, Nyborg, i Nyborg.
 E. V. T. Petersen, Nyborg, i Nyborg.
 H. F. Hansen, Gedser, i Gedser.
 G. C. Knudsen, Aarhus H., i Struer.
 K. Svendsen, Kbhavns Godsbgd., i Kbhavns Godsbgd.
 C. R. Nielsen, Fredericia, i Padborg.
 H. W. Christensen, Gedser, i Gedser.
 K. R. Olsen, Aarhus H., i Struer.
 P. K. Petersen, Kbhavns Godsbgd., i Kbhavns Godsbgd.
 E. S. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., i Kbhavns Godsbgd.
 O. P. Jensen, Aarhus H., i Frederikshavn.
 K. F. Renard, Kbhavns Godsbgd., i Kbhavns Godsbgd.
 E. K. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., i Frederikshavn.
 O. A. K. Sørensen, Kbhavns Godsbgd., i Kbhavns Godsbgd.
 B. M. Laursen, Struer, i Struer.
 S. A. Andersen, Kbhavns Godsbgd., i Kbhavns Godsbgd.
 J. V. R. Jørgensen, Esbjerg, i Brande.
 S. P. Christiansen, Kbhavns Godsbgd., i Kbhavns Godsbgd.
 S. P. Jensen, Korsør, i Korsør.
 K. A. P. Petersen, Fredericia, i Padborg.
 J. Nielsen, Korsør, i Korsør.
 H. M. M. M. Christensen, Korsør, i Korsør.
 E. A. W. Pedersen, Kbhavns Godsbgd., i Kbhavns Godsbgd.
 N. J. Andersen, Kbhavns Godsbgd., i Kbhavns Godsbgd.
 A. K. Modell, Korsør, i Korsør.
 A. P. Sørensen, Kbhavns Godsbgd., i Kbhavns Godsbgd.
 P. A. Taklo, Kbhavns Godsbgd., i Kbhavns Godsbgd.
 K. R. F. Kieffer, Kbhavns Godsbgd., i Kalundborg.
 H. Mikkelsen, Kbhavns Godsbgd., i Gedser.
 N. O. J. Lange, Kbhavns Godsbgd., i Gedser.
 J. Nielsen, Gedser, i Gedser.
 E. W. Jespersen, Korsør, i Gedser.
 S. W. Hilsløv, Kbhavns Godsbgd., i Gedser.
 P. E. S. Rasmussen, Vordingborg, i Padborg.
 J. M. Hansen, Slagelse, i Brande.
 P. L. J. Jensen, Kbhavns Godsbgd., i Struer.
 B. E. A. Christensen, Kbhavns Godsbgd., i Struer.
 E. Seitzberg, Kbhavns Godsbgd., i Struer.
 A. Hansen, Padborg, i Padborg.
 G. J. Jørgensen, Kbhavns Godsbgd., i Brande.
 K. H. K. Olsen, Korsør, i Brande.
 J. S. Pedersen, Kbhavns Godsbgd., i Brande.

Forfylltelse efter Ansøgning fra 1.—12.—40:

Lokomotivførere:

M. C. Mortensen, Aarhus H., ifølge Opslag til Skanderborg med Tjeneste som Depotforstander.
 V. Hansen, Padborg, til Korsør.
 S. V. T. Monthell, Padborg, til Korsør.
 T. P. Jørgensen, Padborg, til Korsør.
 K. T. Pedersen, Hobro, til Korsør.
 O. P. Sørensen, Lunderskov, til Esbjerg.
 C. M. Berthelsen, Tønder, til Esbjerg.
 O. Hansen, Brande, til Lunderskov.

Lokomotivfyrbødere:

W. S. H. Olesen, Helsingør, til Kbhavns Godsbgd.
 E. G. Willumsen, Gedser, til Kbhavns Godsbgd.
 E. G. Petersen, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.
 B. A. Ljungdahl, Brande, til Kbhavns Godsbgd.
 K. T. Andersen, Struer, til Kbhavns Godsbgd.
 K. K. M. Jensen, Struer, til Kbhavns Godsbgd.
 P. A. B. Seifert, Gedser, til Kbhavns Godsbgd.
 J. W. Johansen, Nyborg, til Kbhavns Godsbgd.
 H. V. Hansen, Padborg, til Kbhavns Godsbgd.
 C. G. J. Loving, Roskilde, til Kbhavns Godsbgd.
 V. J. Rasmussen, Padborg, til Korsør.
 P. V. Jensen, Brande, til Korsør.
 J. A. M. Andersen, Tønder, til Korsør.
 E. V. Rasmussen, Kalundborg, til Slagelse.
 B. Qvist, Struer, til Frederikshavn.
 A. Andersen, Frederikshavn, til Aalborg.
 F. Ladegaard, Frederikshavn, til Aalborg.
 K. E. Friis, Brande, til Randers.
 F. J. Grove-Nielsen, Struer, til Randers.
 A. T. Husted, Brande, til Fredericia.
 W. A. S. Andersen, Randers, til Fredericia.
 C. S. E. Petersen, Viborg, til Fredericia.
 E. R. Hansen, Brande, til Esbjerg.
 A. H. K. Pedersen, Gedser, til Helsingør.
 H. Andersen, Gedser, til Roskilde.
 O. J. Jønsson, Struer, til Viborg.
 P. S. Rasmussen, Struer, til Randers.

Ansæt til Tjeneste efter Ans. iflg. Opslag fra 1.—12.—40:
 Lokomotivfører P. H. Petersen, Haderslev, som Depotforstander samme Sted.

Afsked:

Lokomotivfører C. C. V. Hoppe, Dbmd., Fredericia, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 28.—2.—41 (min. Afsked).
 Lokomotivfører J. H. Jensen, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 28.—2.—41 (min. Afsked).
 Lokomotivfører C. R. Christensen, Esbjerg, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 28.—2.—41 (min. Afsked).

Dødstald:

Lokomotivfører J. P. Nielsen (Engbo), Vordingborg, den 21.—11.—40.



Optaget som ekstraord. Medlemmer pr. 1.—11.—40:
 pens. Lokomotivførere

C. A. Lorenzen, Erlevvej 48, Haderslev.
 F. E. Rademacher, Holstebrogade 9, 4., Kbhvn. Ø.
 C. M. Høier, Ny Carlsbergvej 4, 4., Kbhvn. V.
 N. P. Nielsen, Lyngbyes Allé 7, Esbjerg.

pr. 1.—12.—40:

F. C. Schjøtt, Sankelmarksgade 34, 3., Kbhvn. V.
 N. P. Nielsen, Ansgarsvej 24, Fredericia.
 J. Hansen, Svendgade 10, 2., Aalborg.

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. 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.

**Cloëtta's
Chokolader**



Briller til Sygekassemedlemmer!

Som bekendt kan ethvert Medlem af en Sygekasse, for dennes Regning og paa **udtrykkelig** Forlangende, nu faa Brillen hos **THIELE**. Vore Sygekassebriller laves og tilpasses i hvert enkelt Tilfælde af Special-Optikere. Ønskes de verdenskendte Busch eller Zeiss Brillerglas, (faas **kun** hos Special-Optikeren) leveres disse mod Betaling af Prisforskellen.

Øjet faar Hvile i Brillen fra Thiele!

i 120 Aar - Briller

Filial:
Bispensgade 6, Aalborg

THIELE
KØBMAGERGADE 3



**DEN KONGELIGE PORCELAINSFABRIK
& FAJANCEFABRIKEN ALUMINIA A/S**

UDSALG

Amagertorv 6

Randers

Vesterport Barbersalon
Ilge for Banegaarden -

A. HOLLERUP.
Telefon 1769

Cykler, Radio, Symaskiner „STABIL“

Alt i førende Radio, forlang Demonstration
Reparationer af Cykler, Radio, Symaskiner
Chr. Christiansen,
Telefon 2214

Nu - mere end nogensinde

køb kooperativt - køb i

ABDF

**Søren Sørensens
SKOTØJ**

er bedst og billigst Vestergade 11

Støt vore Averterende!

Blomsterforretningen

A. ANDERSEN & SØNNER
Nørregade 5 - Telefon 80
Buketter - Kranse - Dekorationer

Korsør

AAGE M JØRGENSEN
HALSKOV HERREMAGASIN KORSØR

OPTAGET

RADIO

i førende Mærker
Lempelige Betalingsvilkår

Brdr. Nielsen
Halskovvej 10

STØT DANSK INDUSTRI

Fjerritslev

A. K. SIMONSEN

CYKLER - SYMASKINER - RADIO

En gros • En detail

Telefon 160 - Fjerritslev