

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 15

5. AUG. 1951

51. ÅRGANG

VELKLÆDT PÅ KONTO

Kamgarn efter mål	kr. 310,00
Kamgarnshabitter	- 250,00
Sportsjakker .. fra	- 126,00
Kamgarnsbenkl. fra	- 56,00
Damefrakker	- 195,00
Jiggers	- 98,00
Kamgarnsdragt ...	- 256,00



Leverandør til
tjenestemænd
gennem 25 år -

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70 - den høje stue...

FIONETTE

Regnfrakker

BRILLER

Optiker
Felix Schmidt's
Ettf.

v/ V. Hoffgaard

Leverandør
til Sygekassen

Nørrevold 68, Tlf. Byen 2006

Sengeudstyr - Hvidevarer - Gardiner - Gulvtæpper



Leverandør
til De danske
Statsbaner og
til Dansk Lo-
komotivmands
Forenings
Feriehjem



Blinklyssignaler og Lokomotivbelysning

for AGA-GAS eller Elektricitet

A/S Gasaccumulator — Uplandsgade 52
København S. Telf. 5060 (4 Linier) Telegr.-Adr. »DANAGA«
Aabyhøj, Agavej 2. Telefon: Aabyhøj 1060
Aalborg, Skibsbyggerivej 14. Telefon: 5680
Odense, Ejlskovsgade 22. Telefon: 2316



Krone Smergellærred



Statsanstalten for Livsforsikring

Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt

Billige Premier * Kontant Bonus

Hovedkontor: Havnegade 23, København K

Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404
Begravelse og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade
Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

Fællesforeningen for Danmarks Brugforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

I. B. Schilder

Nørregade 7
København K

A/S Emdrup Dampvaskeri

Ryvang 6000

Nyd Kaffen i »LIDO«

Kaffesalonen LIDO

Vesterbrogade 4 (ved Hovedbanegaarden)

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA A/S
RANDERS



Danmarks
første
PILSNER..

TUBORG

Alt i elektriske Maaleinstrumenter

1918 **HM** 1950

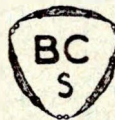
Vi udfører Reparationer
og Ændringer af alle Fabri-
kata hurtigt og omhyggeligt

HELWEG MIKKELSEN
Øster Farimagsgade 28
C. 998 (5 Ledn.) Kbhvn. Ø

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856
Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637



Indr. Varem.

Søborg Vognfjeder-Fabrik

Brdr. Christensen

Vangedevej 235 . Tlf. Søborg 189 og 1160

Alt i Luksus-, Last- og Waggonfjedre
Reparationer leveres omgaaende
Forchromede Kofangere og Bagagebærere

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211



Klingseyvej 6, Kbhvn.
Telefon Damsø 3132



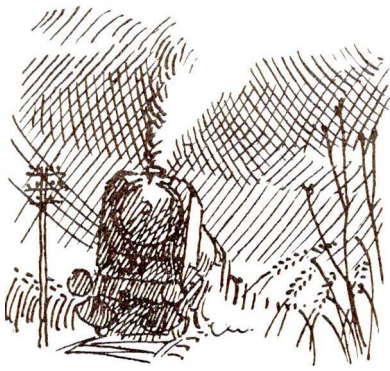
Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri
Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195



Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne

FRICHS



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 15 - 51. ÅRGANG

5. AUG. 1951



Indhold:

Jernbaneskolen	169
Nordisk nyt — Norge	170
Fremskridt i 2. distrikt	171
Nordisk studiekursus på Knudshoved	172
Tillidsmandskursus 1951	172
Elektrificeringen af DSB	173
Kvindearbejdet i Sovjet-Unionen	177
Samarbejdsudvalg	178
Fra pigtråds-paradiset	179
Under DLF	180
Lokomotivførernes Sangforening Gb	180
Tak	180
Personalia	180
Byttelejlighed	180
Statsbanepersonalets Sygekasse	180



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarhavende)

Aage Hansen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Telefon Hell. 7269.

Kontortid 10—16.

Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Jernbaneskolen

Under »Forskellige meddelelser« kunne »Vingehjulet«s redaktion i nr. 19 bringe Jernbaneskolens plan for andet halvår 1951. En meddelelse, som med sin række af forskellige kursus giver et indtryk af, hvad moderne jernbanedrift kræver i henseende til uddannelse af personalet. Til sikring af, at den enkelte, når tjenstemandsstillingen opnås, er rustet med den nødvendige viden om de mange enkeltheder, der vedrører den post og det arbejdsområde, han skal varetage, må der gennem grundig undervisning på skolen ydes et teoretisk supplement til den praktiske indøvelse ude på tjenestestedet.

Ved en nærmere gennemgang af skolens sidste oversigtsplan og med kendskab til den trange lokaleplads, der i forvejen er tildelt statsbanernes administration i Sølvgedes gamle kaserne, hvor også skolen har til huse, får man samtidig indtryk af, hvilke problemer skoleledelsen har haft med at indpasse skolehold til de enkelte kategorier i de knapt tilmålte og alt for få lokaler. Udvidelsesmuligheder i den gamle bygning kan der slet ikke være tale om, og det har da også vist sig, at den gennem årene nødvendige udvidelse af de forskellige afdelinger og oprettelse af nye har medført mindre plads i de bestående kontorer og flytning af skolelokaler til andre steder. Hermed er man naturligvis gået i modsat retning af, hvad tiden stiller af krav til gode og velegnede lokaler. Den solidt byggede kaserne og dens beliggenhed forhindrer en tilbygning. Ligegyldigt hvorledes man så end bærer sig ad og hvor stor en vilje der findes hos skolens eller statsbanernes ledelse, er de forlods handicappet i bestræbelserne for at opnå det ideelle eller det blot nogenlunde tilfredsstillende. I denne sag, som i så mange andre sager, har man gennemført »midlertidige« foranstaltninger for at løse problemet. Det »midlertidige« får til gengæld efterhånden karakter af noget varigt. Dette synes f. eks. at være tilfældet med de kursus for lokomotivpersonalet, som nu i en længere årrække har været henlagt til en barak ved maskindepotet Gb og et ganske uegnet lokale i opholdsbygningen ved maskindepotet Aarhus. Enhver erkender, at disse forhold er yderst ringe; midt i et støjende område, hvor eleverne vanskeligt kan koncentrere sig om opgaverne, fordi lokalernes beliggenhed og indretning ikke har fundet sted med skoleuddannelse for øje. Når hertil yderligere kommer de vanskeligheder, eleverne møder, når de for et tidsrum af ca. to måneder skal skaffe sig logi og kostforplejning i en storby, hvor der i forvejen hersker en bolignød, der forhindrer selv et ægtepar i at få blot 1 à 1½ værelse med adgang til køkken, siger det sig selv, at kårene for jernbanemanden i uddannelsestiden er af en beskaffenhed så ringe, at både han og etaten er dårligt tjent dermed.

Når derfor en ny skoleplan offentliggøres, bringes tanken om Jernbaneskolen som kostskole i erindring. Det nytter naturligvis ikke fortsat at græde over »den spildte mælk« fra den gang, da den gamle skole i Hellerup blev solgt. Mange bitre ord er i den anledning allerede sagt, men det får være derved, og blikket må i denne forbindelse vendes mod nutiden og frem-



Norge

Den 8. august er det hundrede år siden, det første spadestik blev taget til anlæggelse af Norges første jernbane imellem Mjøsen og Christiania. Under meget højtidelige former og med al den festlighed, der tænkes kan, foretoges dette historiske spadestik med en til dagens anledning fremstillet sølvspade, og den opgravede jord bortkørtes i en smuk udskåret mahogni-trillebør.

Norske Statsbaners blad »Vårt Yrke« fortæller om denne festdag, hvor butikkerne var lukket og skolebørnene havde fri. Med rigsdag og regering i spidsen drog et festtog ledsaget af militærmusik ind på den særlige festplads, hvor engelske og norske flag vajede, og hvor en smykket talerstol var opstillet. Herfra holdt statholderen følgende højtidssprægede tale:

»Vi er i dag samlet for å legge første hånd på et verk hvorav vi venter oss velsignede forhold for vårt fedreland. På det gamle Oslos grunn, som har vært skueplass for våre forfedres blodige feider, vil vi legge grunnen til et av disse fredens store verker som på engang er resultat av og videre utvikler en framskreden sivilisasjon og kultur. Oslo, der i oldtiden har hørt våbnenes gny og hvor i middelalderen kirkeklokkenes dype lyd kalte de troende til andakt, skal nå at se jernbanens dristige buer heve seg og høre dampmaskinens stonnen ved siden av kirkeklokkenes klang. Den store oppfinnelse som har gjort Watts og Fultons navn udødelige, utbrer sine velsignede verker til vårt fjerne nord. Store hindringer frambyr her klima og jordbunn, men den norske natur, idet den oppdrar sine barn strengt, herder dem til kraftig og ufortroden gjerning, og norsk utholdenhet, understøttet av hin beundringsverdige østats dristige sønners oppfinnsomhet og kraftige ånd vil, så håper vi, overvinne disse hindringer.«

tiden, og den skæbnesvangre handel fra den gang bør glemmes.

Noget andet er, hvor meget det så nytter at appellere til nutiden, og hvem der vil høre på denne opfordring om snarest og i alles interesse at løse dette meget vigtige problem.

Nødråbet hørtes måske bedre, hvis der var tale om en afdeling under Forsvarsministeriet, hvor uddannelsesforholdene må og skal bekostes og de nødvendige skoler skaffes, og hvor fire-sengsstuer med bestemte vægfarver, der har den rigtige opmuntrende virkning på »jensernes« unge sind, er sidste mode. Vi misunder dem det ikke, tværtimod glæder det os, når det går fremad for andre, men det er uhyre vanskeligt at forstå, at snart alt, hvad der angår nybygninger til statsbanepersonalets ve og vel fra uddannelsen til den daglige tjeneste står i stampe, medens der for andre kan bevilges beløb til tilsvarende arbejder, og ofte så store beløb, hvoraf blot en mindre del ville skabe tilfredshed og udbedre nogle af de forsømte DSB-lokaler.

Den meget vigtige opgave med oprettelse af en kostskole skal måske derfor løses ad en hel anden vej. En samling af de senere års udvikling på forskellige felter, og f. eks. den sidste tids diskussion om feriens fordeling over et længere antal måneder end hidtil kan antagelig give en løsning eller i hvert fald tages med ind i overvejelserne.

Mange resultater er på flere områder opnået, når administration og organisationer i fællesskab har gjort en indsats; det er vel derfor ikke utænkeligt, at også i denne sag ville dette fællesskab give bonus, selvom der blev tale om økonomiske ofre fra begge sider.

En samling af organisationernes studiekursus og de kursus, der hører under Jernbaneskolen, kunne vel foretages i den samme bygning. Selvom der findes feriehjem eller ferie-byer, hvor de forskellige studiekursus allerede har fundet indpas og måske også tradition for, at der skal de afholdes, vil en omlægning være at foretrække, når der i forbindelse hermed bliver tale om en betydelig aflastning af de forskellige feriesteder og om at opføre jernbanemændenes højskole. Det må i denne forbindelse erindres, at organisationernes kursus alle afholdes omtrentlig i samme tidsrum, men ikke på samme tid som jernbaneskolens kursus.

Skolens beliggenhed har givetvis nogen betydning ikke mindst under hensyn til, at lærerkrafterne skal mønstres blandt personalet i administrationen. Men tidligere kunne afstanden mellem København og Hellerup klares, og den omlægning af driften til elektriske tog, der i mellemtiden har fundet sted, betyder en forbedring af dette forhold, så selv om den ønskede skole bliver lagt endnu længere ud — hvilket vil være at foretrække — skulle der ingen vanskeligheder kunne blive hermed.

Opgaven kan ikke være uløselig, og de nuværende skoleforhold er alt for elendige til, at man kan forsvare helt at opgive den ideelle løsning — en kostskole til jernbanemandens uddannelse. Hvis derfor begge parter — administration og organisationer — satte noget mere ind for sagen, både på det økonomiske og andre områder, vil et resultat kunne nås og hvad bedre er, skolen bliver en realitet hurtigere end såfremt staten alene skal arbejde med opgaven.

Fremskridt i 2. distrikt

Ifølge »Vingehjulet« af 25. juli har man i 2. Distrikt, nærmere betegnet ved Aarhus maskindepot, opført et moderne sandsiloanlæg til påfyldning af maskinerne. Vi har tidligere her i bladet påpeget nødvendigheden af, at et lignende anlæg mangler bl. a. ved maskindepotet Gb. Det er derfor glædeligt, når man fra anden side kan fastslå, at siloanlæg kan anvendes og også virke tilfredsstillende for alle interesserede.

Ved maskindepotet, Aarhus, er i foråret 1951 taget et nyt sandforsyningsanlæg for damplokomotiver i brug. Det første af sin art ved Statsbanerne. Hidtil er sandforsyningen overalt foregået på ganske primitiv måde ved hjælp af spande, og som det vil ses af fig. 1, kræves der 2 mand til arbejdet, når en lille maskine på denne måde skal sandforsynes i løbet af rimelig tid, medens der, når det drejer sig om en stor maskine, er brug for 3 mand, som vist på fig. 2. At det ikke drejer sig om et helt ubetydeligt arbejde, vil forstås, når man betænker, at sandet i trillebøre skal køres ind i remisen, og at der skal anvendes mellem en halv og en hel snes spande sand pr. lokomotiv.

Ved hjælp af det nye anlæg kan 1 mand — således som vist på fig. 3 — klare sandforsyningen både hurtigere og lettere end hidtil 2 eller 3 mand.

Anlægget består af en beholder i en grube



Fig. 1.

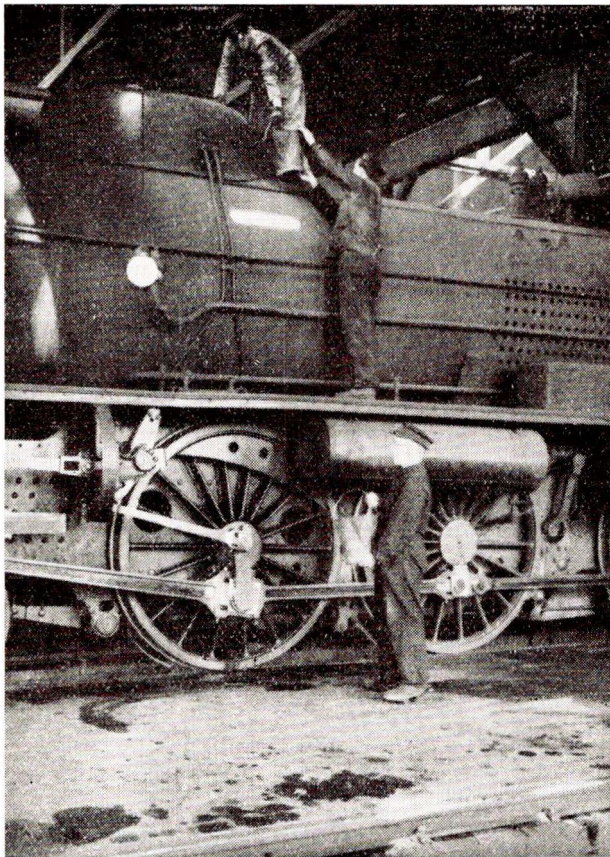


Fig. 2.

i jorden ved siden af indkørselssporet til remisen og en silo over sporet. Beholderen i jorden fyldes gennem et dæksel foroven med tørret og sigtet sand fra depotets sandtørringsanlæg. Dækslet lukkes derefter lufttæt til, og der ledes trykluft til beholderen. Det tørrede sand begynder derved at opføre sig omtrent som en tyktflydende vædske og trykkes gennem et 2 tommer rør, der er ført omtrent ned til beholderens bund, op gennem et lodret stigrør til siloen over sporet. Strålen af sand og luft rammer her indvendig i en kegleflade, der er beklædt med gummi, for bedre at modstå sandets stærkt slidende virkning, og sandet falder fra keglen ned imod siloens bund, medens luften slipper bort fra siloen gennem en spalte mellem dennes cylindriske sidevæg og koniske »tag«.

Anlægget, der er fremstillet af Centralværkstedet, Aarhus, efter tegninger fra 2. Distrikt, er omtrent som de anlæg, der gennem en år-

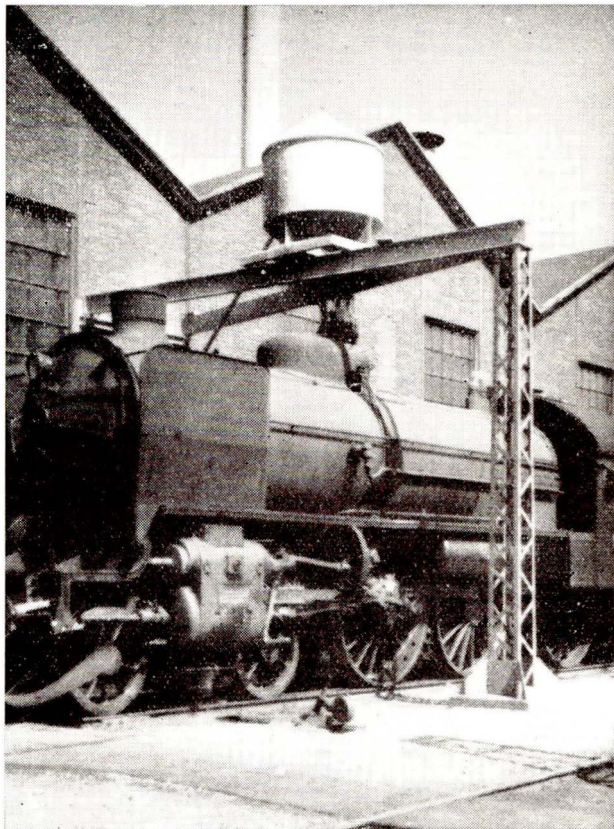


Fig. 3.

række har været anvendt af de svenske statsbaner. Det er blevet vel modtaget af personalet, og bortset fra visse besværligheder i begyndelsen, hvor stigrøret fik »forstoppelse«, må det foreløbig siges fuldt ud at have svaret til forventningerne. Tilsvarende anlæg påtænkes derfor efterhånden etablerede ved øvrige store maskindepoter.

Nordisk studiekursus på Knudshoved

Fra den 3. til den 9. juni afholdt Dansk Postforbund ferie og tillidsmandskursus på Knudshoved ved Nyborg.

Selve kursusset var udmærket tilrettelagt med arbejdende studiekredse samt ind imellem gode foredrag. Allerede søndag aften, efter at kursusleder, overpostbud B. Knudsen havde budt velkommen, og præsentationen var overstaaet, blev det første foredrag afholdt af direktør Ib Kock Olsen, Dansk Kulturfilm, om arbejderbevægelsens kulturproblem, og så gik det slag i slag. De følgende dage talte sekretær i Arbejdernes Erhvervsråd, Claus Arp, om: Danmarks økonomiske stilling i dag.

Forh. socialminister Johan Strøm: Danmarks sociale forhold.

Sekretær Bjarke Fogh: Monopoler, karteller og truste i dansk næringsliv.

Overpostinspektør O. Vigerslev: Post- og Telegrafvæsenet som led i statshusholdningen.

Forh. finansminister H. C. Hansen var også fore-

dragsholder, der blev lyttet med interesse til de udtalelser, han fremkom med om aktuelle politiske problemer.

Forbundsformand Hans Rasmussen holdt et glimrende foredrag om: Nye perspektiver i dansk arbejderbevægelse.

Torsdag eftermiddag var der udflugt til det sydlige Fyn, hvor vi fik lejlighed til at se Ollerup Højskole, derfra gik turen til Svendborg, hvor vi besøgte Julemærkehjemmet. Det var gribende at se de glade børn, som tog imod os ved lagen, flere af deltagerne var ikke længe om at tage de små ved hånden og begynde med sanglege, som var til glæde både for små og store.

Efter en rundgang på hjemmet, som det var en fornøjelse at se, blev der serveret kaffe med dejlig hjemmebagt kage.

Det var eet af de hjem her i landet, hvor 60 børn henter helbred og sundhed for den lille 2 ore, vi giver for julemærket. Vi tog afsked med børnene med en sang, og alle var meget rørt over dette dejlige besøg. Turen gik da videre til Troense, hvor aftensmaden blev indtaget, og hen på aftenen gik turen atter til Knudshoved efter en skøn oplevelse.

Dagene gik hurtigt, alt i alt et vellykket kursus med et godt kammeratskab og godt humor, og må jeg endnu en gang sige Postforbundets Oplysningsudvalg en hjertelig tak for de interessante dage, jeg tilbragte hos dem.

V. B.

Tillidsmandskursus 1951

Til at deltage i tillidsmandskursus på ferie-hjemmet i dagene 2.—8. september d. å. — ikke til d. 9., hvilken dato ved en beklagelig fejltagelse er anført på de til afdelingerne udsendte opslag — blev indsendt et stort antal ansøgninger fra såvel tillidsmænd som ikke-tillidsmænd.

Landsoplysningsudvalget så gerne, at samtlige ansørgeres ønske blev opfyldt, men under de givne forhold er dette ikke muligt, og idet udvalget takker for den viste interesse henstilles samtidig til dem, der ikke kom i betragtning, om at søge næste gang et kursus afholdes.

Til orientering bringer vi navnene på de tillidsmænd, der er udtaget til at deltage, herunder også navnene på gruppelederne.

De pågældende vil i betimelig tid inden kursusset få tilsendt program m. v.

Lokomotivførerne: S. Suneson, Gb., A. J. Lassen, Gb., E. E. Sørensen, Gb., J. J. Viberg, Gb., H. E. Olsen, Hg., E. Hansen, Ro., P. V. Jensen (Melby), Kø, C. M. Clausen, Es., A. Holmtoft, Ar., H. W. Pedersen, Rd., E. E. Jensen, Vg., H. E. Jensen, Ab., S. A. Jensen, Ng., E. Hansen, Pa., K. R. Olsen, Hr., A. K. R. L. Hansen, Få., K. R. Jørgensen, Od., J. V. B. Christiansen, Od., C. Schmidt, Ng. Elektroførerne: P. Meyer, Av., O. Christoffersen, Av., B. A. Jensen, Av. Lokomotivfyrbøderne: P. Busk, Gb., V. O. Krog, Næ., S. Lund Pedersen, Ge., T. B. Nielsen, Kø., E. Høtoft, Kb., Th. B. Olsen, Sg., A. O. Honoré, Fa., R. W. Olesen, Str., E. Mortensen, Vg., C. Jensen, Pa., G. E. Traczyk, Od., P. Jensen, Sdb., K. V. Jensen, Ar.

Elektrificeringen af DSB

I den offentlige debat om elektrificering af Danske Statsbaners hovedlinier har bl. a. tidsskriftet »Ingeniøren« bragt nogle artikler af professor dr. techn. P. H. Bendtsen.

Kontorchef J. P. A. Andersen, Statsbanernes maskinafdeling har i den anledning fremført nedenstående betragtninger i det samme blad, som vi mener vil have vore læsers interesse efter de indlæg, der her i bladet er fremsat af cand. mag. C. E. Andersen.

Fortsættelsen af kontorchefens betragtninger og professor Bendtsens gensvar følger i næste nummer.

Det nævnte nummer af »Ingeniøren« har ikke uden grund fremkaldt megen opmærksomhed og bl. a. givet genlyd i dagspressen over hele landet. Det drejer sig da også om en sag af betydelig aktualitet og vidtspændende rækkevidde, hvorfor en alsidig og upartisk behandling er påkrævet, hvad desværre ikke kan siges at være tilfældet i professorens artikel.

Til denne artikel har redaktøren skrevet en introduktion, som ikke er videre ingeniørmæssig.

Redaktøren gar øjensynligt ud fra som givet, at professorens udsagn og beregninger m. m. er rigtige helt og holdent — det antydes ved ordet »pavist«. Det fremgår imidlertid tydeligt af professor Bendtsens artikel, at professoren ikke behersker energi- og driftsproblemerne, hvad man i og for sig heller ikke kan forlange, da han af uddannelse og praksis er bygningsingeniør, nærmere betegnet jernbanebygger, hvilket ikke gør ham til universalingeniør på jernbanevæsenets område. Dette burde redaktøren være klar over, og det ville have tjent både ham og sagen bedst, om han, forinden han skrev sin drastiske indledning også havde rådført sig i hvert fald med maskinteknisk sagkyndige. Den behandling, han har givet emnet, medvirker ikke til at øge eller befæste »Ingeniøren«s anseelse som uvildigt vurderende organ i ingeniør-tekniske forhold.

Artiklen »jernbaneelektrificering med særligt henblik på danske forhold«, som professor Bendtsen står inde for, bærer tydeligt præg af at være eksamensarbejde, hvor facit på forhand er givet, idet det må antages, at opgaven har lydt på elektrificering af Danmarks hovedbaner.

Det ville jo derfor ikke være så heldigt, hvis eksaminanden var kommet til det resultat, at elektrificering ikke kunne betale sig. De citerede kilder er da også ensidige, det kan overalt ses, at det er forkæmperne for elektrificering i de forskellige lande, der er draget frem til støtte for projektet.

Elektrificeringsspørgsmålet vil som bekendt nu efter generaldirektorets anmodning formentlig blive behandlet i Akademiet for de tekniske videnskaber; men da Akademiets arbejde nødvendigvis må påregnes at strække sig over nogen tid, er det, med den opsigt, som artiklen har vakt, formentlig på sin plads allerede nu at påpege væsentlige svagheder ved projektet. Jeg vil gerne udtrykkeligt bemærke, at den efterfølgende kritik ikke fra min side må opfattes som noget angreb mod eksamensarbejdet som sadant betragtet. Jeg har ikke haft lejlighed til at se det, men har ingen grund til at tro, at det ikke skulle være udarbejdet med flid og omhu på grundlag af de til eksaminandens rådighed staaende midler. Det kan ikke af artiklen ses, hvad der hidrører fra eksamensarbejdet, og hvad der stammer fra professor Bendtsen, men da professoren må antages at stå inde for artiklen, falder dens svagheder og ensidigheder unægteligt tilbage på ham.

Jernbaneelektrificering i lande med vandkraft.

Under dette er nævnt de opnåede store besparelser, hvorved formentlig navnlig er tænkt på besparelsen i kul. Betydningen af at nævne dette er ret dunkel, da der jo ikke er noget mærkeligt i, at man sparer udgifterne til kul, når der ingen

bruges. Det svarer nærmest til den formentlig ikke særligt overraskende kendsgerning, at man sparer pengene til sit tobaksforbrug, hvis man ikke ryger. Hvis konklusionen af dette afsnit skal være, at det var rart, hvis Danmark havde rigeligt med vandkraft, så kan enhver vist tiltræde den.

Kul som energikilde.

Dernæst følger et afsnit om elektrificering i lande, hvor der må regnes med kul som energikilde. Her savner man i høj grad en redegørelse for, hvad betingelserne for og årsagen til elektrificeringen er, og om disse betingelser, henholdsvis årsager også kan siges at være til stede i Danmark. Men herom siges ikke et ord. Elektrificeringsspørgsmålet i Amerika (USA) er man kommet overordentligt nemt uden om. Det skyldes måske, at det ikke passer særligt godt i denne forbindelse. Der er søgt givet udseende af, at elektrificeringen er standset, bl. a. fordi trafikintensiteten er for ringe; det gælder dog vist ikke på adskillige af de store jernbaner New York Central's og Pennsylvania's linier; men man har simpelthen opgivet elektrificeringen, fordi den ikke kunne betale sig. Skal sagen behandles uvildigt, bør det også nævnes, at man endog har opgivet den elektriske drift på visse linier til fordel for dieseldrift eller endog for den forkætrede dampdrift

Virkningsgraden for elektriske lokomotiver og damplokomotiver.

Derefter følger et afsnit vedrørende virkningsgraden for elektriske lokomotiver og damplokomotiver. Hvad denne lange udredning egentlig skal gøre godt for, er ikke klart;

den bruges nemlig ikke til noget og kan iøvrigt heller ikke med nogen-somhelst sikkerhed anvendes til det, der umiddelbart skulle synes naturligt, nemlig den senere anførte udgiftsberegning for damp- kontra elektrisk drift. Det må dog erkendes, at forfatteren er inde på tanken om en anvendelse af de angivne tal (side 320, spalte 1 øverst); men det gøres dog ikke i udgiftsberegningen, muligvis fordi det ville give et ugunstigere resultat for elektrificeringen. Det er tydeligt, at forfatteren ikke behersker dette område, hvad der heller ikke kan forlanges, da han er bygningsingeniør, hvis uddannelse i jernbanemæssig henseende kun omfatter egentlig jernbanebygning (selve banelegemet, stationer m. v.), og afsnittet burde derfor allerede af denne grund være udeladt. Hvad der berettiger forfatteren til at tro, at henstand, opfy- ring m. m. af damplokomotiverne i al almindelighed betyder et tillæg på ca. 50 pct, og at denne tillægs- procent kan anvendes overalt og bl. a. overføres til at gælde for DSB's E-maskiner, anføres ikke, hvilket må betegnes som en væsentlig mang- el. Afsnittet har dog gjort sin pro- pagandamæssige virkning, hvad der måske også er hensigten, jfr. bl. a. redaktørens indledning. Det skal til- føjes — hvad der muligt vil for- bavse — at det med det af forfat- teren foreslåede elektriske standard- lokomotiv, som ganske vist ikke er specificeret nærmere, men hvis stør- relse man skal tænke sig til, let vil kunne ske, at den samlede virk- ningsgrad, målt i lokomotivets træk- krog, kan komme betænkeligt nær 4 pct., altså det tal, som så stærkt har forarget redaktøren, når det gælder damplokomotivet.

Kulforbrug.

I afsnittet om kulforbrug m. m. er anført priserne på det til elektrici- tetsværker almindeligt anvendte kulsmuld samt på lokomotivkul; det bør hertil bemærkes, at efterspørgs- len efter de billige kul er stærkt stigende, og at det ikke er udeluk- ket, at prisforholdet vil kunne for- rykkes til ugunst for de »billige« kul, hvorved elektricitetsprisen vil

stige. Den anførte beregning af, hvad elektricitetsprisen *burde* være, kan man ikke lægge til grund for en rentabilitetsberegning, medmindre man er sikker på, at en sådan pris virkelig er opnåelig; forøvrigt er udgiften til afskrivning og for- rentning, når der regnes med en an- lægsudgift på 550 kr. pr. kw og 3500 timer pr. år, ikke 1,3 men 1,6 ore. Professoren skylder derfor op- lysning om, hvorvidt elektricitets- producenterne kan tænke sig en så- dan salgspris til Statsbanerne, altså bl. a. om de vil gå ind for at be- regne prisen på basis af det gun- stigst mulige brændselsforbrug i det mest økonomiske kraftværk, og der- til uden fortjeneste. De fra udlandet mig bekendte, men desværre næppe helt nøjagtige oplysninger om strømpriser for store kulfyrede kraftværker ligger væsentligt over 5 ore pr. kwh. nærmest det dobbel- te Skal der regnes med en strøm- pris på 10 ore, får det imidlertid en skæbnesvanger indflydelse på ren- tabiliteten, hvilket vil ses umiddel- bart af beregningen s. 324.

Statsbanerne betaler (ved en pris af 110 kr. for bedste Newcastle kul) 10—12 ore pr. kwh for strøm til Københavns elektriske nærtrafik, og man har ikke indtryk af, at leve- randorerne (Københavns Belys- ningsvæsen og NESAs) er særligt til- bøjelige til at nedsætte prisen. Den- ne prisforskel kunne tyde på, at professoren mener, at værkerne ud- bytter statsbanerne gennem en for høj strømpris, men på dette angreb må det blive værkerens sag at sva- re. Det bør dog tilføjes, at den oven- nævnte pris 10—12 ore er henført til omformerstationerne, medens de 5 ore, som professoren regner med, svarer til forbruget, målt på værket.

Professoren er dernæst inde på, hvad der ville ske, hvis kulpriserne gik ned til førkrigspriser; dette er der ganske vist ikke stor sandsyn- lighed for, men da spørgsmålet er draget frem, skal det blot siges, at med en tænkt strømpris på 2,55 ore og en lokomotivkulpris på 25 kr. pr. t vil der på brændselskontoen over- hovedet ikke blive tjent en ore ved overgang til elektrisk drift, hvilket vil nærmere fremgå af følgende.

Som eksempel på et damploko- motiv vælger professor Bendtsen det svenske lokomotiv litra B, der er af typen 2 C, noget lignende DSB's R-maskiner. Dets trækkeevne sættes omtrent til DSB's E-maskines, hvil- ket er nogenlunde rigtigt ved lavere hastigheder, men E-maskinens ef- fekt (specielt de danskbyggede) er væsentligt større, nemlig 20—25 pct. højere, hvilket vil sige, at E-maski- nen kan fremføre det samme tog med større hastighed end B-maski- nen eller et større tog med samme hastighed som B-maskinen.

Der angives for B-maskinen et brændselsforbrug på 73 g pr. brut- totonkm (btkm), men der siges intet om, under hvilke forhold lokomoti- vet kører, hvilket er af afgørende betydning for bedømmelsen af kul- forbrugets størrelse; de svenske elektriske lokomotiver besørger jo nu næsten al hovedbanetrafikken og under de gunstigst mulige forhold, medens B-maskinen er henvist til mindre trafikerede linier og til re- servehold for den elektriske drift, altså en for damplokomotivet sær- ligt ugunstig anvendelse. Brænd- selsforbruget bør naturligvis angiv- es i en intensiv drift, der kommer den elektriske drift så nær som mu- ligt, og i så fald vil sammenlignin- gen se væsentligt anderledes ud. DSB's E-maskiner, der løber på Sjælland og besørger en meget stor del af den tunge trafik København —Kørsør, og (København—) Ring- sted—Nykøbing—Gedser, har et *to- talt* kulforbrug, der varierer mellem 32 og 42 g kul pr. btkm, altså gen- nemsnitligt halvdelen af B-maski- nens ovenfor angivne forbrug; i de 32—42 g er medregnet alt, såvel kul til den egentlige kørsel som til op- fy- ring, henstand i remisen, eventu- elt reservehold og togopvarmning. De jyske E-maskiner ligger på grund af forskellige forhold noget højere, nemlig omkring 50 g. H-ma- skinerne, der besørger den tunge godstrafik i Jylland-Fyn, ligger om- trent på samme niveau som de sjæl- landske E-maskiner. De anvendte kul har som regel en nyttig brænd- værdi på knapt 7000 kg^o pr. kg i gennemsnit, altså væsentligt lavere end de af professoren nævnte, som

angives til 7800. Desuden er de ofte af en beskaffenhed, som ikke gør dem særligt egnede til lokomotivbrug (bl. a. stort smuldindhold). Når DSB's gennemsnitsforbrug af professoren angives at ligge omkring 66 g pr. btkm, skyldes dette forbrug i høj grad nødvendigheden af stadig at anvende mindre damplokomotiver til den lettere trafik, hvor dieselmotorvogne ville være langt mere fordelagtige. Ligeledes anvendes damplokomotiver i stor udstrækning som reserve — også for motordriften — hvad der influerer ugunstigt på kulforbruget. Det er formentligt ikke ukendt, at DSB i høj grad søger at udskifte de mindre lokomotiver med motorvogne også af den grund, at disse lokomotiver næsten alle er gamle; deres alder påvirker lokomotivparkens gennemsnitsalder meget ugunstigt. Denne udskiftning er sinket stærkt af krigen og dens eftervirkninger, men DSB har søgt den fremmet så meget, som bevillingerne og industriens kapacitet har tilladt det. Det er derfor tendentiøst at benytte 66 g kul som basis for sammenligningen mellem damp/motordriften og den eventuelle fremtidige elektriske drift; denne er jo kun tænkt at skulle omfatte hovedbanerne, omend i temmelig vid forstand. Dels på grund af den fremadskridende motorisering af den lettere persontrafik også på hovedbanerne, dels på grund af, at der antagelig må anskaffes, omend i forholdsvis ringe grad, yderligere svært materiel (damp og/eller diesel) til hovedbanerne, er der i en sammenligning som den side 324 anførte ingen rimelig grund til at regne med større brændselsforbrug end 40 g (i stedet for 66) pr. btkm. Den ansatte udgift til kul går herved fra de anførte 36,3 mill. ned til ca. 23 mill. kr., sandsynligvis endda længere ned, bl. a. afhængig af, hvor vidt motoriseringen drives.

Der er dernæst grund til at se lidt på det antagne elektricitetsforbrug 0,04 kwh (altså 40 watt) pr. btkm. Det angives at være gennemsnitsforbruget for de svenske baner, altså et relativt meget gunstigt tal, da det næsten udelukkende hidro-

rer fra den svære hovedbanetrafik. Da energiforbruget pr. btkm for de lange godstog er forholdsvis lavt (af størrelsesordenen 25—30 wh pr. btkm), og da den svenske godstrafik i modsætning til den danske er stor i forhold til persontrafiken, hvis energiforbrug pr. btkm er væsentligt højere, er det altfor optimistisk at benytte tallet 40 i gennemsnit for danske forhold, ikke mindst fordi professoren synes at ville erstatte motordriften med lokomotivdrift. Wattforbruget for et sadant let tog vil være af størrelsesordenen 80 wh eller mere pr. btkm. Tog af denne art repræsenterer et meget betydeligt antal korte km, hvorfor forbrugstallet for disse vil influere væsentligt på gennemsnitsforbruget, som i praksis snarere vil komme op på 50 wh eller mere. Man ikke også selv den mest entusiastiske elektrificeringstilhænger vil tvivle lidt om økonomien ved at møde et stort elektrisk loko med 2 eller 3 vogne i stedet for det nu anvendte motortog med 1 eller 2 vogne, der er en hyppig togstørrelse på Fyn og i Jylland.

En tilbundsående kritik af brændsels- henholdsvis elektricitetsudgiften kan naturligvis kun gennemføres ved at undersøge hver strækning for sig på grundlag af en køreplan; men allerede det ovenfor anførte turde vise, at der er så svære mangler ved den af professoren opstillede beregning, at rentabiliteten alene herved lider et alvorligt afbræk; forholdet vil naturligvis blive yderligere forværret, hvis kulpriserne falder, eller priserne for de to i betragtning kommende kulsorter nærmer sig hinanden.

En udgift, som herhjemme spiller en ikke ringe rolle, er *togopvarmningen*; denne er professoren kommet temmelig let over, og den er da heller ikke en for den elektriske drift økonomisk flatterende sag. Et eksempel vil tydeligt vise dette:

De internationale forskrifter for elektrisk opvarmning af personvogne forlanger en installation på 35 kw for en almindelig bogiepersonvogn, og man tænker endda på at forøge kravet til 45 kw. Tænker vi os et tog med 10 bogiepersonvogne,

og regner vi blot med et elektricitetsforbrug på 30 kw pr. vogn kræves der altid en energimængde på 300 kwh pr. time, eller en energimængde malt ved kraftværket på ca. 450 kw. Opvarmningen koster altså endda med den antagne gunstige strømpris ca. 22 kr. pr. time. Den tilsvarende opvarmning fra et damplokomotiv vil koste 9 à 10 kr. pr. time, selv med den omtalte høje kulpris på 110 kr. pr. ton. Der er intet mærkeligt heri, da det jo beror på, at 1 kwh omsat til varme kun giver 860 varmeeenheder, medens 1 kg gode kul ved tabsfri forbrænding giver ca. 7000 varmeeenheder. Selv om dampopvarmningen er forbundet med betydelige varmetab som følge af fortætning og utætheder, ses det af ovennævnte praktiske eksempel, at den elektriske opvarmning ikke på langt nær kan klare sig over for dampopvarmningen. Ved elektrisk opvarmning i så stor stil kan man med rette tale om odslen med værdier, men dette har hverken professoren eller redaktøren i sin indledning fundet anledning til at bemærke. Professoren angiver dog, at i Sverige er udgiften til opvarmning ens, hvadenten det drejer sig om damp eller elektricitet; nærværende eksempel viser, hvor forsigtig man skal være med kritikløst at benytte, hvad man har læst.

Der nævnes i artiklen forskellige til vedrørende *udnyttelsen af elektriske loko i sammenligning med damplokomotiver*. Også denne sammenligning er i høj grad ensidig. Det er, som foran nævnt, en kendsgerning, at de elektriske loko i Sverige har al den gunstige kørsel, som giver de store kilometertal, de elektriske loko skummer sa at sige fløden. Når det anføres, at gennemsnittet for de danske loko er 50.000 km pr. år, er dette også en ensidig oplysning. De større hovedbanelokomotiver løber fra 80.000—140.000 km pr. år, og det kan ikke forventes, at et elektrisk loko vil kunne komme væsentligt herover, da de opnaelige kilometre jo er ganske afhængige af køreplanen og længden af de strækninger, der kommer i betragtning. Muligheden for at opnå et stort årligt km-tal er naturligvis langt let-

tere i Sverige, hvor afstandene er anderledes store.

Under afsnittet *Fcrogelse af rejsehastigheden* drager professoren en sammenligning mellem strækningen København—Korsør og Paris—Lyon. Det er ikke helt klart, om professoren dermed mener, at man ved indførelsen af elektrisk drift skulle komme op på en rejsehastighed af 115 km t København—Korsør med tog på 500 t. Hvis det er det, må den for strækningen nu tilladte maksimalhastighed, der er 120 km t, sættes op til 130—135 km t, hvad der vil betyde en kostbar udbygning af strækningen bl. a. signalanlæggene og sandsynligvis betydeligt fcrogede vedligeholdelsesomkostninger. Maksimalhastigheden for den elektrificerede del af strækningen Paris—Lyon er f. t. 140 km t. Det skal i denne forbindelse nævnes, hvad det tidsmæssigt betyder at fcroge gennemsnitshastigheden fra 102 km t, svarende til de hurtigste lyntog, til 115 km t for strækningen København—Korsør; lyntogets køretid, heri medregnet et par minutters tillæg til indhentning af mulig forsinkelse, bl. a. på grund af sporarbejder, er 65 minutter; med 115 km's gennemsnitsfart er tiden 58 minutter, altså en gevinst på 7 minutter; så kan man jo diskutere, hvor værdifulde disse 7 minutter er. Det kan ikke bestrides, at det elektriske lokomotiv bl. a. som følge af, at det ikke selv medfører sin primære kraftkilde, ofte vil være damp- eller diesellokomotivet overlegent, men det må i hvert enkelt tilfælde afgøres, om denne overlegenhed kan udnyttes, hvilket ikke altid er muligt, og hvad overlegenheden koster. For adskillige af de strækninger, der her er tale om, vil den elektriske drifts overlegenhed ikke være stor, hvis der ikke samtidig foretages en gennemgribende udbygning af dem, og det synes ikke at være tilfældet efter det side 322 anførte vedrørende anlægsudgifterne.

Vedrørende trafikintensiteten.

Til afsnittet: *nødvendig trafikintensitet for at elektrificering skal kunne betale sig*, skal blot bemærkes:

Mon ikke det for de fleste vil være klart, hvor vanskeligt det er at afgøre, hvorvidt der bør elektrificeres, når det ses, at den trafik, ved hvilken elektrificeringen angives at blive rentabel, varierer lige fra en trafikmængde på 0,5 à 0,7 mill. trafikenheder (d v. s. bruttokilometer pr. banekilometer pr. år) til det 10-dobbelte? Den engelske »report on electrification of railways« udgivet 1951 af British Transport Commission advarer da også mod at lægge for megen vægt på den slags tal. Rentabiliteten må undersøges i hvert enkelt tilfælde.

Anlægsudgifterne.

Med hensyn til *anlægsudgifterne* må det, hvad angår de faste anlæg, antages, at professoren her er kommet ind på sit speciale, eventuelt i samarbejde med de elektrotekniske eksperter på ledningsområdet. Jeg skal derfor ikke gå nærmere ind herpå, men kun påpege, at de anslaaede anlægsudgifter, der øjensynligt er baserede på oplysninger og erfaringer fra Sverige, er meget lave i forhold til, hvad der ellers opgives fra udlandet, opgivelser, som iøvrigt ikke er let tilgængelige. Af de anførte summer at domme må det antages, at der kun udføres lige de strengt nødvendige arbejder for at komme til at køre med elektricitet. Banernes kapacitet til at udnytte de fordele, som man ellers kan drage af indførelsen af en overlegen elektrisk trækkekræft, forøges derfor som foran antydnet ikke særligt, og den elektriske drifts overlegenhed over for en passende dimensioneret damp- eller dieseltrækkekræft bliver derfor ikke særlig stor — hvis der i det hele taget bliver nogen af betydning. Det er af de opstillede udgiftsposter ikke klart, i hvor stor udstrækning de store banegårdes sporområde elektrificeres, hvilket er meget kostbart, hvorfor man da også manges steder undlader dette og i stedet regner med damp- eller dieselsrangerlokomotiver. Imidlertid må der være regnet med en vis elektrificering af stationerne, da der jo er afsat et beløb til elektriske rangerloko; men sagen er ikke tydeligt klarlagt.

Som eksempel på, hvor kostbar en større udbygning af en banelinie ved overgang til elektrisk drift kan blive, kan tages den 11 km lange strækning Vanløse—Ballerup, der har kostet over 1 mill. kr pr. km, jfr. statsbanernes driftsberetning for finansåret 1948/49. Professoren regner med en gennemsnitlig udgift på 180.000 kr., altså ikke engang en femtedel af forannævnte tal. Selvom der vel næppe bliver tale om, at elektrificeringen af de omhandlede 1076 km bane vil koste 1 mill. kr. pr. km, altså over 1 milliard ialt (foruden rullende materiel), forekommer forskellen mellem de to nævnte udgiftsbeløb pr. km ret påfaldende. Man er dog klar over, at der i det for Ballerupliniens vedkommende nævnte tal indgår udgiften til visse stationsbygninger, men til gengæld er ledningsnettet på stationerne simpelt i forhold til, hvad der bliver tilfældet på hovedbanernes stationer.

Anskaffelse af lokomotiver.

Professoren beregner det nødvendige antal elektriske lokomotiver ved at gå ud fra et gennemsnitligt årligt kilometerløb pr. lokomotiv på 150.000. Idet der regnes med ialt 34 mill. lokomotivkilometer, der omfatter både damp-, ranger- og motorkilometer, bliver det nødvendige antal altså $\frac{34.000.000}{150.000} \approx 230$, som altså omfatter savel linie- som rangerkilometer. Hertil er for det første at sige, at eftersom 1 rangertime regnes til 10 km, og da der er 8760 timer i et år på 365 dage, kan et rangerlokomotiv højst opna 87.600 km pr. år, altså kun noget over halvdelen af det, professoren regner. Alene af denne grund er antallet 230 alt for ringe. Dernæst må man gøre sig klart, at antallet af linie-lokomotiver er ganske afhængigt af køreplanen. Det er øjensynligt professorens mening at gennemføre kørslen, også motorvognskørslen, med kun een type lokomotiver. Dette giver naturligvis en gunstig udnyttelse, men som foran nævnt kan det virke i høj grad skadeligt på samlede økonomi, når der skal køres ganske små tog. (Fortsættes.)

Kvindearbejdet i Sovjet-Unionen

Teori og virkelighed

I den såkaldte Stalin-Forfatning hedder det: »Med særlig omhu varetager sovjetstaten kvindernes arbejde og sundhed. Kærligt sørger den for moder og barn. Det er forbudt at beskæftige kvinder ved særligt hårdt og sundhedsfarligt arbejde. Diegivende mødre må ikke have natarbejde. Til diegivningen ydes der mødrene på arbejdspladserne særlige amme-pauser«.

Således ser den rød-grå teori ud. — Og kommunist-delegationer supplerer denne med rosenrøde skildringer af kvindernes særstilling. En af deltagerne i den danske sovjet-delegation til Sovjetstaten i maj 1950, fagforeningsformand Willy Brauer, skriver bl. a.: »Ved alle fabriker findes børnehaver, vuggestuer og fritidshjem, hvor børnene kan opholde sig indtil 12 timer i døgnet. Under svangerskabet har kvinderne ret til fuld løn i sammenlagt 77 dage, fordelt på begge sider af fødslen. Staten yder økonomisk tilskud ved fødslen af det tredje og hvert efterfølgende barn, ligesom der tilkommer sådanne børnerige familier økonomisk tilskud hver måned efter en stigende skala for hvert barn ud over tre«. —

Hvorledes Brauer tør påstå, at der findes børnehaver etc. ved *alle* fabriker, er en gåde, da han næppe kan vide dette af selvsyn, og det stemmer i hvert fald ikke med andre beretninger fra Sovjetrusland. Rent bortset herfra er det en skrækkelig tanke, at småbørn skulle opholde sig 12 af døgnets timer i børnehaver eller vuggestuer, stik imod alle børnespsykologers teorier. (Hvorfor er moderen 12 timer på fabriken?) Men hvordan ser nu disse teorier ud i praksis?

Herom fortæller en tysk kvindelig journalist, der nylig er vendt hjem efter et flerårigt ophold som krigsfange i Sovjetrusland. Efter at hun i flere år havde arbejdet ved transportbåndet i en kulgrube, opdagede man, at hun var journalist, og da hun påviseligt havde været stærk modstander af Hitlers regime, blev hun sat til journalistisk arbejde, dog ikke som skribent, men med andet redaktionsarbejde. Her havde hun rig lejlighed til at komme rundt blandt kvinderne i fabrikerne, — ikke som politiker eller partikammerat, men blot som menneske. Hun skildrer efter sin hjemkomst til Tyskland, hvorledes kvinderne i Rusland anvendes til *alt* arbejde, unge og ældre kvinder sås i savværker, kulminer, stenbrud, ved vej- og skovarbejde, i støberier, i konstruktionsbureauer etc.

Om kvindernes stilling ved børnefødsler skriver hun bl. a.:

»Hvordan går det nu en kvinde, som bringer et barn til verden og er hos sin mand? Hun er lyk-

kelig — naturligvis — hun er jo blevet moder! Men hvordan står det til med finanserne? Hendes mands løn er ikke tilstrækkelig. Hun må arbejde, — arbejde, til hun falder om. Jeg har oplevet, at russiske kvinder har født deres børn på arbejdspladsen. De får da den berygtede »Normalløn«, en ren sulteløn. Hvis de så tillige har det uheld, at deres mand også kun får »Normalløn«, har de ikke råd til blot at købe skummetmælk til barnet. En sådan moder kan knapt stå på benene, før hun vakler tilbage til arbejdet. Hun bliver da anbragt ved transportbåndet (som en særlig begunstiggelse for svangre kvinder). Den løn, der betales her, er så lille, at hun snarest muligt opgiver dette arbejde og genoptager sit oprindelige arbejde. — Vi kvinder, der selv har født børn, tog os af sådanne kvinder. Undertiden græd vi mere over deres smerter end de selv. Det var frygteligt, især fordi det ikke var isolerede tilfælde. Og hvad var der i mellemtiden blevet af barnet? Det er måske for hårdt, hvis man skriver som det er, men vil man være objektiv, må man sige sandheden: Sådanne børn overgives til de nærmeste pårørende eller bekendte, eller de betros til gamle, arbejdsudygtige kvinder uden indtægt. Disse »Matkas« har ofte 10—20 småbørn at passe. De får honorar efter moderens indtægt — lige trøstesløst for begge parter!

Jeg har set, at kvinder, der netop har født et barn, er blevet sat til det hårdeste arbejde. De med barnets forbundne ekstra udgifter tvang dem til at påtage sig dette. Unge mødre arbejdede i de såkaldte »giftkøkkener«, i blyminer, i kemiske laboratorier, i blystøberier, i de mørkeste kulgruber — alt sammen for at skaffe penge til deres barn. Da natarbejde betales med 30 pct., påtog de sig også dette. *Om noget forbud var der ikke tale!* Hvad der tjener den »socialistiske« stat er altid rigtigt. — 30 pct. tillæg kan bryde enhver forfatning, selv om den er udarbejdet af Stalin personlig!

Ammende mødre havde ret til arbejds-pauser — men hvert minut koster penge. Ingen arbejds-ske havde råd dertil. Denne diegivning ville blive for dyr!

Når jeg i en fabrik talte med en af disse kvinder, mødte jeg trods alt lykkelige ansigter, men deres udtalelser chokerede mig. De sagde f. eks.: »— det er lige meget, jeg har givet mit barn til Sovjetstaten, til faderen for alle arbejdende — Stalin«. De brugte alle et rent cliché-sprog, — således som det lyste dem i møde fra alle plakater. Hvad skulle man nu svare dem? Hvis jeg havde fortalt dem, hvordan det var hos os, havde de leet ad mig som spidsborgerlig-reaktioner. — Ja, jeg har endda oplevet, at de bestemte frabad sig »oplysninger« af denne art. Disse kvinder var blevet oplært til at være lykkelige, og hvis man så nærrede en anden opfattelse, var man farlig, man kunne let falde i unåde og blive arresteret som spion eller agent for den anglo-amerikanske monopolkapital! Jeg og flere andre tyske kvinder havde ingen anden udvej end at give dem ret og anerkende dem som socialistiske kvinder. —

Men man kan ikke kaste hele ansvaret for disse forhold over på kvinderne alene. Hele miljøet i de sidste 32 år har formet dem sådan. Jeg er dog overbevist om, at de russiske kvinder ikke i al evighed vil fortsætte ad denne vanvittige vej, selv om deres børn opdrages til 100 procents sovjetbørn, thi en kvinde kan aldrig blive en robot, — det går kun et stykke tid, så bryder mennesket igennem den hårde skal, thi urfølelsen er individuel. Hvis en stat eller en politisk retning forsøger at »nationalisere« kimcellen i et folk, vil den lide skibbrud...«

G. L. R.

Såvidt den tyske kvindelige skribent. — Man kan naturligvis afvise skildringen som overdreven eller ligefrem usand, og det vil kommunisterne herhjemme formentlig gøre. De har det let, thi ingen kan modbevise dem. Ingen kan rejse over og kontrollere rigtigheden af de givne skildringer, således som man kan i frie lande. »Jerntæppet« har to fordele: det forhindrer oplysninger i at sive ind, men også ud! Og det forhindrer enhver afkontrollering. Men hvorfor skulle denne tyske journalist sværte sine russiske medsøstre, som hun ellers omtaler så pænt og tager godt nok i forsvar? Hvilken interesse skulle hun have i det? — Derimod er det let nok at se, hvilken interesse kommunist-delegationerne til Sovjetrusland har i at farve tilstandene rosenrøde. Hvis disse skildringer var korrekte, måtte man undre sig dobbelt over, at så mange mennesker flygter bort fra staterne bag jerntæppet, medens man næsten aldrig hører om nogen, der søger dertil.

Obs.

Samarbejdsudvalg

Referat af det 5. samarbejdsudvalgs møde i 1. distrikt.

Formanden indledte mødet med at foreslå, at udvalget i løbet af mødet besøgte Bagsværd station, for at bese og få demonstreret det nye relæsikringsanlæg. Gav derpå en økonomisk oversigt over perioden april—februar 1950/51, da det endelige driftsårsregnskab endnu ikke forelå.

Udvalget fik derefter en interessant oversigt over de drifts- og trafikmæssige præstationer i 1. de for året 1950/51, der viste en betydelig forøgelse på næsten alle områder, dog at antal læssede godsvogne og befordring af antal tons gods og levende dyr i lokal færdsel var en kende mindre end året forud. På samme måde viste en statistik, at der i afvigte år havde været en ikke ringe forøgelse af trafikken på de til distriktet tilgrænsende overfarter, når bortses fra overfarten Gedser—Warnemünde. Formanden oplyste herunder, at der nu efter indsættelsen af den nye færge ved Storebælt »Dronning Ingrid«, dagligt sejledes 27 dobbeltture, og at der pr. døgn overførtes 500 godsvogne i hver retning, foruden 7 lyntog, de internationale tog og et ikke ubetydeligt antal biler. Hvad angår den nye rute: »Gedser—Grossenbrode« ville denne komme i gang pr. 15. juli og man ville her være i stand til at overføre 70 biler i hver retning på en

daglig dobbelttur med færgen »Danmark«. Man ventede her en del biloverførsler, da bilisten fra København til Hamburg ville spare 170 km ved rattet, om han tog denne vej, i stedet for over Padborg via Storebælt. Sluttelig gav formanden nogle oplysninger om de arbejdsmæssige præstationer, der var ydet af personalet, og som i forhold til året forud tegnede et godt billede af præstationerne.

På formandens foranledning drøftede man indgående hvilke muligheder, der var for at komme tyverier af forsendelser til livs, og formanden oplyste herunder, hvilke større sager der havde været fremdraget i perioden 1945 og til dato, efterlyste udtalelser om, hvad man mente der kunne gøres for at få dette uvæsen bragt til ophør. Havde med glæde bemærket i referatet fra stationspersonalets tillidsmandsmøde, at formanden for denne afdeling havde fremdraget sagen og stærkt fremhævet, at det var utidigt kammerateri at dække over tyvagtige personer, om man fik færtten af sådanne, og han troede, at en sådan diskussion i de forskellige organisationer ville være til stor gavn og sikkert medvirke til en betydelig nedgang i bortkommet gods, som vi alle måtte være interesseret i.

Sagen blev gennemdrøftet, og der var fra alle sider enighed om at medvirke til en bedring, men der blev fra flere organisationsrepræsentanter gjort opmærksom på, at det næppe ville være gørligt at få den enkelte tjenestemand til at indberette mindre letsindigheder, om man ikke fra administrationen ville behandle sagerne individuelt, så man ikke straffede en ungdommelig letsindighed lige så hårdt som den, der virkelig var tyvagtig, og som stjal i berigelsesøjemed. Drøftelsen sluttede med, at om organisationernes tillidsmænd fortsat ville agitere blandt medlemmerne for at være på vagt overfor omtalte uregelmæssigheder ved behandling af betroede værdier, da ville distriktets administration stille sig forstående i den udstrækning, dette var forsvarligt, overfor de mindre forseelser, når tillidsmændene turde gå ind for den pågældende person, og han af sine foresatte blev betegnet som en ellers pålidelig mand.

C. A. A. Larsen udbad sig en redegørelse for, om den af distriktet udarbejdede personalestatistik for distriktkontorerne var udtryk for det virkelige antal præsterede arbejdstimer, eller om man fraregnede f. eks. arbejdende personer i distriktet, der var stationeret på Kbh. H.

Formanden svarede her, at statistikken angav det virkelige antal præsterede arbejdstimer, men de, der var stationeret på Kbh. H og hævdede deres løn der, medens de arbejdede i distriktet, ville udgiftsmæssigt blive opført som udgift for stationen, hvilket kunne siges at være mindre korrekt, hvorfor man skulle undersøge forholdet nærmere og bestræbe sig på ikke at have langvarige udstationeringer, men se at få de pågældende forflyttede til det sted, hvor de virkelig gjorde tjeneste.

Videre ønskede Larsen oplyst, hvilke resultater distriktet havde nået med sine rationaliseringsudvalg.

Formanden svarede, at man havde haft eet udvalg til at gennemgå arbejdet i distriktets kontorer som tidligere meddelt, og dette udvalg var for denne omgang færdig med sine undersøgelser. Det andet rationaliseringsudvalg var en permanent institution bestående af distriktchefen og tjenestelederne i distriktet, idet man

ved ethvert møde drøftede spørgsmål vedrørende bedre organisation af arbejdet, indførelse af tekniske forbedringer m. v., når man ved tidsskrifter eller på rejser var blevet opmærksom på noget nyt, som måske kunne anvendes med fordel ved banerne.

Man kom herefter ind på en diskussion vedr. forståelse af § 5 i samarbejdsudvalgsreglerne. Da det blev oplyst, at samme spørgsmål ville blive rejst i hovedudvalget på dets næste møde, enedes man om at udsætte den videre drøftelse, til man havde et referat fra dette møde.

Meldg. Kristensen henledte opmærksomheden på, at der muligt kunne spares både tid og papir ved at undlade indsendelse af vognrapporter fra stationer, hvor rapporten kun indeholdt et nul som oplysning samt en underskrift, da han var vidende om, at meddelelsen foruden rapportindsendelse telefonisk blev afgivet til vognfordeleren.

Der blev givet en orientering om de gamle rapporter, der var blevet betydelig forenklet, men man ville nu påny undersøge, om der kunne foretages yderligere forenkling.

Aage Hansen redegjorde for det rejste spørgsmål: »Benyttelse af arbejdshandsker«, og oplyste herunder, at lokoførerne ønskede, at stationspersonalet skulle tage handskerne af, når de kom op på maskinen, da handskerne ofte var meget fedtede foranlediget ved fra- og tilkoblingsarbejdet, ligesom de kunne være tilsolet af snavs fra vognenes toiletrum, og da lokoførerne ikke fik udleveret arbejdshandsker, blev de udsat for at tage på de uhumskheder, som stationstjenestemandens handsker kunne have efterladt i førerhuset.

Det var formandens opfattelse, at spørgsmålet lå udenfor distriktets kompetenceområde, da tilsvarende forhold formentlig også var gældende i 2. dc. og henstillede derfor, at sagen oversendtes hovedudvalget til videre behandling, jfr. reglerens § 1, stk. 7. Der opnåedes enighed herom.

Julius Nielsen henledte opmærksomheden på, at der muligt kunne spares penge, om distriktet lod arbejdshandskerne reparere, navnlig når disse var gået op i syningen, for — som det nu var — tvang man personalet til helt at ødelægge et par handsker, der var løbet op i syningen, for at få et par brugelige. Aage Hansen fremlagde 3 handsker, der var nægtet byttet, men som han mente ethvert fornuftigt menneske måtte erkende var ubrugelige, da de var løbet op i syningen langs fingrene.

Gorm Pedersen redegjorde for værkstedsreglementet på dette område, hvorefter reparationer fandt sted, og man kunne tilmed få byttet handsker enkeltvis, om kun den ene var opslidt, hvorfor han henstillede at undersøge, om det ikke var billigere at lade værkstederne fremstille handskerne samt at lade samme foretage eventuelle reparationer.

Det oplystes, at udgiften til arbejdshandsker androg et beløb på ca. kr. 180.000 årl., hvorfor man enedes om at distriktet skulle undersøge det af Gorm Pedersen rejste spørgsmål, og derefter videredrøfte problemet på næste møde.

Mødet sluttede med en interessant demonstration af det nye relæsikringsanlæg på Bagsværd station, hvor oversignalingeniør Grønbæk populært forklarede det nye systems fordele.

Meldg. Kristensen.

Fra Pigtråds-Paradiset

En appel fra en czechoslovakisk arbejder!

»Folkedemokratierne« smykker deres grænser med pigtråd og minefelter, for at alle kønt skal forblive i paradiset. Hvor godt menneskene har det derinde, lader sig derfor vanskeligt beskrive. Det er derfor så meget mere bemærkelsesværdigt, hvad der er udtalt af en stakanow-arbejder *Karel Doutnác*, før han rejste til den såkaldte verdensfredskongres i Warchawa. Ifølge en beretning i bladet »Rudé právo« i Prag sagde han:

»Jeg vil fortælle en delegeret fra Amerika, hvor godt vi har det her i Czekoslovakiet. Jeg vil sige til ham: Kom dog over til os og kig på min gruppe af arbejdsaktivister. *Vi har allerede 10 gange forbedret vore arbejdsnormer.* Naturligvis tjener vi også mere.

Hvis en af os får en god idé, stikker vi hovederne sammen og begynder at overveje alle muligheder. Vi véd, hvem vi arbejder for: Republikken, og det vil sige: for os selv. Men jeg vil sige dig een ting, kammerat: *Du skal ikke bære dig sådan ad i Amerika!* Hvis du opfinder noget, afskediger kapitalisten først dine kammerater og derefter dig selv. Og til slut misbruger han opfindelsen til *krigsformål.*

Jeg ville ønske, kammerat, at du en dag kunne stå på festtribunen ved en af de store demonstrationer og se arbejderne marchere forbi med biler af fremragende aktivister. Du ville også få *folkemilitsen* at se — arbejdere med geværer — dernæst *soldater* og den nationale *sikkerhedsvagt* — trofaste vogtere af vor retfærdige samfundsordning. Jeg fortæller dig dette, da du sandsynligvis ikke er vant dertil.

Kammerat, vil jeg sige, kom dog over til os! Min kone vil beværte dig med *kaffe* og *skinke* og *alt, hvad du ønsker dig.* Hos os er disse gode sager nemlig ikke forbeholdt den lille overklasse, men kan fås af enhver, der forstår at arbejde!»

Man ved ikke, om man skal le eller græde over en sådan naivitet og himmelråbende ukendskab til forholdene i andre lande. Men man spørger blot sig selv, hvortil der er brug for en folkemilits, en hær og en national sikkerhedsvagt — »de trofaste vogtere af den retfærdige samfundsorden« — når alting går så godt af sig selv. Og man spørger, hvorfor grænserne er så hermetisk lukkede, fremmede aviser forbudt og radiolytning til fremmede stationer dels forbudt, dels forhindret af de mange russiske støjsendere. *Karel Doutnác* vil vel svare, at det gælder om at forhindre, at befolkningen fyldes med kapitalistiske løgne, men det kunne man jo effektivt forhindre ved at lade grænserne stå åbne, så de velhavende arbejdere bag jerntæppet frit kunne rejse ud til de kapitalistiske jammerdale og drage de fornødne sammenligninger. Men lad os da se på de *faktiske* forhold i Czekoslovakiet i øjeblikket. Vi benytter ikke fremmede kilder, men selve den czechoslovakiske ministerpræsident *Antonín Zápotockýs* egne ord. Ifølge Prager-bladet »*Lidové noviny*« for 26. ok-

tober 1950 udtalte han, at arbejdernes lønninger siden 1946 er steget med 73 %, nemlig fra cz. kr. 2251 pr. måned til cz. kr. 3894. — Samtidig steg funktionærernes lønninger fra cz. kr. 3501 til kr. 5473 pr. måned. — Dog er heri inkluderet alle præmier og tillæg samt de højstlønnede regeringsfunktionærers gager. — Derfor ligger arbejdernes gennemsnitslønninger næppe på mere end ca. 2700 og funktionærernes på ca. 3900 cz. kr. pr. måned.

Nu må man huske, at levnedsmidlerne i Czekoslovakiet er *strengt rationerede*. Stadig ifølge officielle kilder udgjorde rationerne i den 68. tildelingsperiode (fra 30. september til 26. oktober 1950) følgende for normale forbrugere over 20 år: 1400 g kød 180 g smør, 240 g fedt og 300 g margarine. — Æg og sukker er stadig forbeholdt børn og gravide kvinder.

Det er klart, at arbejderne derfor er nødt til at købe disse og andre varer på det såkaldte frie marked. Trods flere med stor propaganda udskregne prisnedsættelser, hvoraf den sidste trådte i kraft ved udgangen af oktober 1950, er priserne dog følgende: 1 kg smør cz. kr. 330.—, 1 kg fedt cz. kr. 200.—, 1 kg sukker cz. kr. 140.—, 1 kg honning cz. kr. 200.—, en herre-habit af middelkvalitet koster cz. kr. 7000.—, en vinterfrakke 10.000 cz. kr. (En arbejder skal altså arbejde 3 dage for at kunne købe 1 kg smør og ca. 3 måneder for at få et sæt tøj eller en vinterfrakke. Meget dyre er også »luksüsvarer« som ure, kameraer og radio-apparater. Et herre-armbåndsur koster cz. kr. 4800 (40 dages arbejde), et billigt kamera cz. kr. 19.150, en billig folkemodtager ca. cz. kr. 7250. — En vaske-maskine af mærket »Irka« (type 6349) koster cz. kr. 22.000.

Således forholder det sig altså faktisk med den lovpriste høje levestandard. Det er muligt, at stakanov-arbejdere ved et hårdt slid og en umenneskelig arbejdsydelse kan tjene betydeligt over gennemsnitslønnen — sandsynligvis det dobbelte — men det kan kun ca. 10 % af arbejderne i deres bedste alder præstere, og i det lange løb kan man ikke ustraffet drive rovdrift på den menneskelige arbejdskraft. De få år, der er forløbet under den nye ordning i Czekoslovakiet, er en altfor kort periode til at se resultaterne af denne rovdrift. Og endelig nytter det jo ikke den store masse af jævne arbejdere, at en lille aktivist-gruppe kan skabe sig gode leveforhold. Med socialisme har det i hvert fald intet at gøre.

S.

»Ret uden magt er afmagt;
Magt uden ret er tyranni.
Ret uden magt kan ikke bestå.
thi der findes altid skurke.
Derfor må magt og ret forenes, —
for at retten kan blive mægtig
og magten retfærdig«.

Pascal.



Lokomotivførernes Sangforening Gb.

afholder udflugt torsdag den 16. august 1951 til »Skovbrynet« og »Bøndernes Hegn«.

Samlingssted: Udenfor Slangerupbanens station kl. 13,30.

Aftensmaden medbringes.

Der serveres eftermiddagskaffe, øl, snaps, kaffe. Keglespil, dans. Pris pro persona 4 kroner.

Indtegning sker til formanden: Stig Andersen, telefon Damsø 2547 eller kassereren Aage Hansen, telefon Valby 5831.

Bestyrelsen.

Tak.

Hjertelig tak for udvist opmærksomhed ved vor kære mand og fader, pens. lokomotivfører S. Hvass' død og begravelse.

Anna Hvass,
børn og svigerbørn,
Langaa.



Forflytninger efter ansøgning pr. 1-8-1951.

Lokomotivfyrbøderne:

B. E. Sørensen, Gedser, til Korsør.
A. Jacobsgaard, København Gb., til Gedser.

Ansæt som lokomotivfyrbøder pr. 1-8-1951.

Lokomotivfyrbøderaspirant:

E. K. Simonsen, Korsør, til København Gb.

Afsked:

Lokomotivfører J. C. H. Kok, Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-10-51).

Byttelejlighed.

Moderne 2 vær. lejlighed i Aalborg med centralvarme, maskinvaskeri og stor altan, leje kr. 67,50 + varme — indskud kr. 500,00 — ønskes byttet med 2 eller 2½ vær. lejlighed i København eller omegn, helst nær S-tog.

Overtrafikassistent G. A. Christensen,
Københavns Hovedbanegaard.

En lejlighed (rækkehus) 3½ vær. med have i Nyborg ønskes byttet med en 3 vær. eller lignende i Fredericia.

A. B. Carlsen,
Frisengaardsvej 83,
Nyborg.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Jernbanelæge M. Petri er bortrejst fra d. 23. d. m. til d. 20. aug. d. å.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge Ludvigsen, der afholder konsultation i jernbanelægens konsultationslokale daglig fra kl. 13—14. (Rekvision af sygebesøg afgives som sædvanlig på tlf. Palæ 6868).

Forlang **KAFFE**

fra P. M. BRUUN's Kafferisteri
(Ved A. M. Petersen)

Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Besøg „Kurhotellet“
Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen
Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. Juni 1817

Nyborg Kulimport og Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

„Industrirestauranten“

Byens hyggeligste Restaurant og bedste Madsted
samt store og smaa Selskabslokaler
Ærbødigt H. E. KAAS - Telefon Nyborg 1313

Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger
Papir
Musik

RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189
Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelæn- og
Udstyrsforretning

NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

KARL PETERSEN

Glarmester
Mellemgade, Tlf. Nyborg 264
Malerier, Raderinger
Rammer og Spejle

JOHS. WICHMANN'S

Træskoforretning
anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd

HJ. MARTENS EFT.

v/ Peter Christensen
Guldsmed Nørregade 6,
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

Østervembs

VINSTUE
anbefales

Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori
anbefales

WERNER HANSEN

Urmager og Guldsmed
Mellemgade 15
Nyborg
Telefon 530

Nyborg Ligkistemagasin

K. Jacobsen Snedkermester
Besørger alt vedr. Begravelse el.
Ligbrænding. Grdl. 1897
v/ Slottet . Tlf. 171

Papirvarer . Aviser
Telegrammer . Ugeblade
TURISTKIOSKEN

Tlf. Nyborg 454

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

*

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur
Direkte Salg fra Drivhus

Ingen Butiksleje
derfor billigste Priser



Gør li'som han —
drik Carlsminde
øl og vand



**Aarhus og Omegns
Begravelsesforretning**
Nørregade 1 . Tlf. 81 83
Omst. til priv.



Leverer alt — Ordner alt
Leverandør
til D. L. F. Afdelinger

A/s H. C. Møllers
Sæbefabrik og Oliemølle
AARHUS
Sæbe Linolie Fernis

Jensen & Nielsen
Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Chr. Christensen
Sten- og
Billedhugger Etbl.
Frederiksgade 26, Aarhus
Telefon 720

Aktieselskabet
AARHUUS PRIVATBANK
Aarhus København

Aktieselskabet
Aarhus Discontobank
Tlf. 188 - 1117 - 1118 Kontor: Søndergade 9

Frederiksbjerg Installations Co.
Frederiksballe 99 . Tlf. Aarhus 6813-6814-6815
Lys ✕ Kraft ✕ Radio-Anlæg ✕ Lamper ✕ Lysekroner

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn
de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 1033-10015 Tlf. 6250 (3 Linier) Tlf. 8166
Indskudskapital ca. 36 Mill. Reserver ca. 4,8 Mill.

S. Bendtsen & Co.
Skræderforretning
Nørregade 2

Telefon
Aarhus 3720
Leverandør
til DSB

Blomster og Kranse paa faa Timer overalt i Danmark

Brdr. Jensen
Fr. Alle 112 . AARHUS . Tlf. 4520

Storaarhusianske Mejerier Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

KØB HOS ANNONCØRERNE

Leverandør
til Danske
Statsbaner

A/S »REFFO« Struer
Kedelrensningsvædskan »REFFO«
Telefon 145

Sig det med Blomster

P. B. VAHL
Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

✕ Paa faa Timer
overalt i Verden

Godt og lækkert brød der fåes,
når til bageren på torvet der gåes

N. H. Sørensen
Tlf. 38 Brande

*Den rigtige sko, det alle
må sande, fåes hos*

JEPSEN i Brande
Telefon 132

Bliv fast Kunde i »Magasin du Nord«
v/ Kaj Jørgensen, Brande

H. L. Aastrup & Søn
BRANDE
Kolonial Vin Tobak

IMPORTØREN
Brande
Storegade 23 Tlf. 24

Fa. JOH. HANSEN
ELEKTRO-INSTALLATØR
Tlf. 45 Brande

Lad male
Alt moderne Malerarbejde udføres
Aage Andersen
Herningvej 23 Tlf. Brande 210

Møbler fra
E. Borggaard
Tlf. Brande 62

Vort Speciale er **kunstige Tænder**,
der ser ud som naturlige
Prøv den lette Plasticgane
H. Mønster . Tandtekniker
Telf. 94 . Stationsvej 5 . Brande

Frugt - Blomster - Kranse
M. BALLEs EFTF.
v/ Nehrhorn
Brande . Telf. 1

Børge Andersen
Slagterforretning
Brandlundsvej 1, Brande
Tlf. 187