

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 19

5. OKTOBER 1951

51. ÅRGANG

## Bliv velklædt på konto



Som fastansat i det offentlige tjeneste har De ret til — og er De velkommen til — at få konto på ekstra bekvemme vilkår hos os. De gode kvaliteter i det største udvalg både i dame- og herrekonfektion.

Kamgarn efter mål kr. 288,00  
Færdige kamgarnshabitter ..... - 198,00  
Ulsters ..... - 238,00  
Sportsjakker ..... - 98,00

### Til damer:

Cotton coats... fra - 98,00  
Vinterfrakker..... - 198,00  
Teddy-bear, stort udvalg, mange faconer - 247,00

Lille udbetaling

# J. ALBERTSEN

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



## 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, Skibsbggerivej 14. Telefon: 5680  
Odense, Ejlskovsgade 22. Telefon: 2316

# FIONETTE

Regnfrakker

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN  
**SCANDIA** A/S  
RANDERS





Excellent

## KONTO

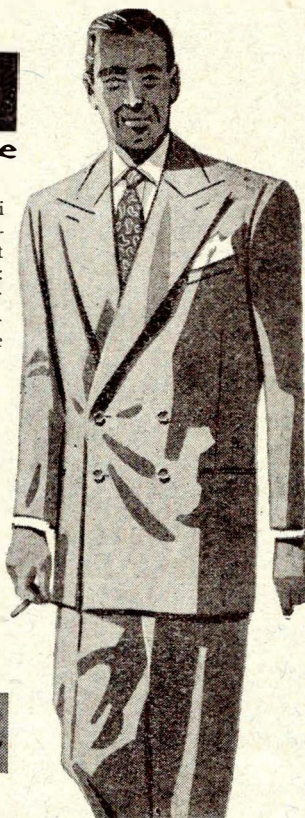
for fastansatte

Som en ekstra service har vi besluttet os til at indføre kontosystem for alle fastansatte. Det gælder både for vort speciale: konfektion efter mål — og for vort store udvalg i færdig konfektion. — Rimelige priser, lette betalingsvilkår.

**Fredag åbent til kl. 20.**

De rigtige varer er kommet hjem i rette tid, og vi kan nu levere de fineste engelske kamgarnsstoffer i en kvalitet som i den »gode tid« — og til rimelige priser.

Kamgarns-habit efter mål med prima foer og tillæg  
kr. 278.00



Excellent

E. PETERSEN

Den høje stue

Frederiksborggade 5 - København K - Telefon BY 5456



### Statsanstalten for Livsforsikring

Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt

Billige Præmier \* Kontant Bonus

Hovedkontor: Havnegade 23, København K

### Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen  
Enghavevej 31  
Telefon: Eva 1404

Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

Begravelser og Ligbrænding  
besørges paa bedste  
og billigste Maade

### Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København  
Telefon 4015

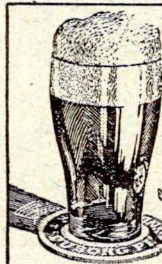
I. B. Schilder

Nørregade 7  
København K

### De forenede Kulimportører

**KUL og KOKS**

Holmens Kanal 5 . København K  
Telefon 211



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 2B  
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

STØT VORE ANNONCØRER

Nyd Kaffen i »LIDO«

### Kaffesalonen LIDO

Vesterbrogade 4 (ved Hovedbanegaarden)



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 . København K  
Tlf. Byen 4195

OPTIKER

Felix  
Schmidt's  
EFTF.

Nørrevold

Nr. 68 mellem Nørregade og Fløistræde  
Byen 2006 - 2007

Statsbanernes Brille-Leverandør





## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 19 - 51. ÅRGANG

5. OKTBR. 1951



### Indhold:

Fridags-problemet .....	217
Nordisk nyt — Norge .....	218
Hvor dyrt er det at leve i de forskellige nordiske lande ...	219
FAO har undersøgt kaloriebeho- vet .....	220
Rangertjenestens drivkraftpro- blem .....	221
Berigtigelse af en sensation ....	222
Fra medlemskredsen .....	225
Den 53. søndag .....	227
Dansk Jernbane Forbunds til- lidsmandskursus .....	227
Jernbaneorganisationernes Fæl- lesudvalg meddeler .....	227
Under DLF .....	227
Tak .....	227
Personalialia .....	227
Nye adresser .....	228
Forhøjelse af emolumenter m. v.	228



### 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.

## Fridags-problemet

Da tjenestemændene i 1944 fik anerkendt deres berettigede krav om samme antal fridage årligt, som arbejderne i privat-industrien og dermed fik deres fridagsantal forhøjet med årets helligdage udenfor søndage, forelå der straks et problem med, hvorledes disse særlige helligdage skulle afvikles.

\*

De 8 à 9 helligdages ulige fordeling på årets 12 måneder, må uvægerligt skabe uligevægt i faste tjenestefordelinger, der normalt udarbejdes og træder i kraft en gang årligt med gyldighed for de efterfølgende 12 måneder og med en turnus på en periode af et bestemt antal dage. I en tjenestefordeling af denne karakter kan fridagene af tekniske grunde meget vanskeligt indlægges, så der i årets fire måneder falder et større antal end i de øvrige 8 måneder. Tildelingen af helligdagene må derfor ske udenfor det forud tilrettelagte og uden anden forbindelse med helligdagene end, at disse indgår i antallet. Fri på helligdagene er ikke det normale, ganske vist påbyder loven, at fridagene så vidt muligt skal gives på de dage, som er almindelige fridage for andre, men skal en tjenestemand med arbejdsvilkår som lokomotivmandens have nogenlunde rimelige forhold, med mulighed for at indpasse sit familieliv efter sin tjeneste, må han have en plan, hvorefter han på længere sigt kan disponere over sin fritid. Og når en sådan plan ikke kan udarbejdes efter kalenderens dage, skal der for tjenestemanden i forbindelse med frihed, som i forbindelse med så meget andet, træffes særlige foranstaltninger.

\*

Man kan teoretisk drage en sammenligning og på samme måde optille generelle regler, der både skal dække den ene og den anden tjenestemand's tjeneste og stille ham på lige fod med den ikke stats- og kommunalansatte nabo, men i praksis viser der sig noget andet og ikke mindst for den, for hvem mødetiderne forekommer på alle døgnets timer og fyraftensklokkerne ikke kimer på samme tid, som for andre. Bedre bliver det ikke, når den pågældende kun er underkastet 8 timers bestemmelsen, som en gennemsnitsnorm, hvorefter den daglige uafbrudte arbejdstid kan blive på 10 timer og den samlede arbejdstid efter *et passende hvil* 12 timer. Teoriens mangler overfor praksis giver sig allerede udtryk i de udligningsbestemmelser, der er fastsat for såvel overtid som for fridage, efter hvilke der gives ledelsen ret til at benytte henholdsvis den efterfølgende og de to efterfølgende måneder til at gøre regnskabet op i.

\*

Når tjenestetid og fridag således kan gøres til genstand for en jonglering over et længere tidsrum, end det der ellers anses for det normale, må der ganske naturligt findes en rimelig afviklingsform for de særlige helligdages vedkommende, når de ikke kan tildeles på de dage de er opført på i kalenderen. Her ved får samfundet sit, og borgeren, der i forvejen ved dagens forskydning har måtte give afkald på den ligeberettigede stilling med andre, opnår en efter forholdene nogenlunde tålelig behandling.

### Norge

For at fremme transporten af malm fra Kiiruna til Narvik har der fra de svenske og norske jernbanestyrelser været fremsat forslag om at fremføre malmtog på 80 lastede vogne (3700 t) mod det nuværende maksimum 44 lastede vogne (2059 t) med norske lokomotiver og 47 vogne (2200 t) med svenske lokomotiver. For imidlertid at kunne tage denne omtrentlige fordobling af togenes belastning, måtte man med de nuværende størrelser af lokomotiver påregne at skulle anvende 2 lokomotiver. Fra de 2 jernbaneleders side ønskede man en dispensation fra de almindelige bestemmelser, idet det ene lokomotiv ønskedes anbragt midt i togstammen. Heroverfor har det norske lokomotivpersonale gjort indsigelse, idet man ikke finder det forsvarligt at opholde sig på det midterste lokomotiv på grund af faren for akselbrud. Og da det norske personale ikke ville tage plads på et lokomotiv, der befinder sig midt i toget, ville det svenske personale heller ikke patage sig det.

Der har imidlertid fundet en prøvekørsel sted med begge lokomotiver foran, men kun med 70 lastede vogne (3200 t). Begge lokomotiver var udstyret med radiosender og radiomodtager samt telefon så lokomotivførerne hele tiden kunne stå i forbindelse med hinanden.

På grund af mangel på lokomotiver skal der foreløbig kun køres med 44 og 47 vogne på henholdsvis norsk og svensk strækning. På et af de svenske lokomotiver har man forøjet akseltrykket til 20 t, således at det kan trække 50 lastede vogne (2300 t) i 10<sup>0/100</sup> stigning.

Efter prøvekørslen er man kommet til det resultat, at man vil bygge lokomotiver, der kan fremføre 65 lastede vogne Kiiruna—Narvik og 70 tomme vogne Narvik—Kiiruna. En udvidelse til 70 lastede vogne vil på grund af nogle nødvendige ombygninger af stationer m. m. medføre en udgift på ca. 2,5 mill. kroner. Forøgelsen til 65 vogne kan gennemføres for en forholdsvis mindre udgift.

For lokomotivpersonalet blev der da også, da erstatning for de særlige helligdage blev gennemført, truffet en speciel aftale med Generaldirektoratet om, hvorledes disse fridage skulle afvikles. I denne aftale måtte der foruden at sikre, at fridagene blev givet indenfor et rimeligt tidsrum, tillige opstilles retningslinier for, hvorledes fridage i faste kørselsfordelinger dækker de fridage den enkelte tilkommer i de forskellige måneder. Samtidig var det naturligvis nødvendigt at sikre personalet imod, at den frihed, der tildeles af hensyn til megen fraværelse fra hjemmet eller af hensyn til arbejdets særlige karakter, bliver anvendt som dækning for fridage i almindelighed.

Den dengang trufne overenskomst mellem vor forening og Generaldirektoratet, som vi iøvrigt tidligere har været inde på her i bladet, blev da også bygget over disse principper, og indtil efteråret 1947 har der da heller ingen divergerende opfattelser været parterne imellem. Tværtimod var man såvel i Generaldirektoratet som i distrikterne i fuld overensstemmelse med organisationen, hvilket gav sig tydeligt udtryk i de informationscirkulærer, distrikterne udsendte efter Generaldirektoratets vejledning. Men i det nævnte efterår opstod der en ny opfattelse af den omtalte overenskomst, og på grundlag heraf har man i Generaldirektoratet fremhævet nødvendigheden af, at en ny aftale bliver truffet.

\*

I de snart forløbne 4 år, denne strid har været, er der ført mange drøftelser for at nå frem til et resultat, der både er retfærdigt og anvendeligt ude i det praktiske liv.

Vi havde håbet på, at den nye overenskomst kunne være sluttet, forinden kørselsfordelingerne for den kommende vintertokøplan skulle udarbejdes. Et håb, som ikke mindst blev styrket ved Generaldirektoratets tilsagn herom, men det har vist sig, at dette var uigennemførligt, netop fordi teorien ikke svarer til praksis, og vi for vor part er ikke interesseret i at få nedskrevet nogle bestemmelser, som påny skal give anledning til, at ikke-teknikere med ringe kendskab til lokomotivmændenes tjenestevilkår finder anden fortolkning end den, parterne har lagt til grund for deres beslutninger.

Under de forhandlinger, der har været ført i den seneste tid, har det været muligt at finde hinanden i de grundprincipper, der skal være retningsgivende for fremtiden, men man har nødvendigvis måtte nedsætte et udvalg med repræsentanter fra begge de interesserede parter, og før dette udvalg har sluttet sit arbejde, kan nyordningen ikke træde i kraft.

\*

Omend en umiddelbar bedømmelse af fridagstildeling måske kan give nogen den opfattelse, at det må kunne sidestilles med et simpelt regnestykke, har det vist sig og ikke mindst under denne sags behandling, at lokomotivmandens tjeneste er af en sådan karakter, at en sammenligning selv med andre tjenestemænds ikke er mulig, og der bør derfor tages fornødent hensyn hertil, når sagerne er til behandling, også i denne fridagssag. Hvor mand og maskine må være eet i den daglige gerning for at tjene fælles interesser for etat og personale, må der udvises gensidig forståelse fra begge sider.



# Hvor dyrt er det at leve i de forskellige nordiske lande?

Under møderne — såvel sekretariatmøder som repræsentantskabsmøder — indenfor Nordisk Jernbanemænds Union fremkommer ofte spørgsmålet, hvorledes de forskellige tjenestegrene i de respektive lande er stillet i henseende til indtægter, og hvor stor deres købekraft er overfor forskellige varegrupper. Man kan meget vel sammenligne lønningerne, og man hører ofte diskussioner om, at f. eks. lokomotivførere i det ene land ligger på den og den indtægt og ved en umiddelbar vurdering

kommer man til det resultat, at han er økonomisk bedre stillet end kollegaen i ens eget land eller omvendt. For at drage en sammenligning mellem forskellige tjenestemandsgrener i de organisationer, der står tilsluttet NJU, havde sekretariatet ved det for nylig afholdte repræsentantskabsmøde udarbejdet nedenstående oversigt, efter hvilken det fremgår, hvor lang tid forskellige kategorier i de fire lande skal arbejde for at kunne betale forskellige varer.

*Hvor mange timer/minutter/sekunder skal de nedenfor nævnte jernbanemænd arbejde for at kunne betale:*

Ved udregningen er kun medtaget den regulativmæssige (faste løn) uden sportler (milepenge-beklædningspenge) eller andre særlige tillæg. Der er regnet med topløn (bruttoløn) for de nævnte jernbanemænd i en middelstor stad.

Mesterklassen, f. eks. lokoførere, banemestre, pladsmestre etc.:

		1 års hyre for en 2-rums bolig i køk. således som den er beregnet af de officielle bureauer (indeks) for byer af middelstørrelse.	1 vinterkappe almindelig kvalitet, konfektioneret, kontant betalt.	1 herrekostyme almindelig kvalitet, konfektioneret, kontant betalt.	1 par herresko almindelig kvalitet.	1 kg svinekød fersk skinke uden ben	1 kg smør (hvis flere kvaliteter, da gennemsnit)	1 kg margarine (hvis flere kvaliteter, da gennemsnit)	1 kg brød Sv.: Matbrød D.: Rugbrød N.: Sigtbrød F.: Svartbrød	1 kg ost almindelig husholdningsost, gennemsnit.	1 liter mælk leveret på flaske
Danmark	11. lk.	172,41,0	66,35,24	81,37,48	10,49,48	1,27,36	1,23,24	0,56,24	0,03,36	1,11,24	0,06,36
Sverige	19. »	462,42,0	52,02,0	58,47,0	11,24,0	1,23,0	1,33,0	0,52,0	0,14,0	0,55,0	0,06,0
Norge	7. »	240, 0,0	60, 0,0	75,00,0	15, 0,0	2,30,0	1,53,0	0,35,0	0,13,0	1,18,0	0,08,0
Finland	16. » a	95, 0,0	72, 0,0	60,39,0	14,16,0	1,30,0	1,48,0	0,36,0	0,15,19	1,19,0	0,08,12
	b	186, 0,0									

Formandsklassen:

Danmark	13. lk.	198,10,0	76,25,12	93,41,24	12,25,48	1,40,48	135,24	1,04,48	0,04,12	1,22,12	0,07,48
Sverige	15. »	545,30,0	61,21,0	69,19,0	13,30,0	1,38,0	1,49,0	1,01,0	0,17,0	1,05,0	0,07,0
Norge	5.—6. »	256, 0,0	64, 0,0	80, 0,0	16, 0,0	2,40,0	2, 0,0	0,38,0	0,14,0	1,20,0	0,09,0
Finland	10. » a	107, 0,0	81, 0,0	69,54,0	16,03,0	1,41,0	2,01,0	0,40,31	0,15,59	1,28,0	0,09,14
	b	210, 0,0									

Banearbejdere, stationskarle, godsmagasinarbejdere, banevagt etc.:

Danmark	16. lk.	224,20,0	86,30,36	106, 0,0	14,04,12	1,54,0	1,48,0	1,13,48	0,04,48	1,33,0	0,09,0
Sverige:	Banearbejdere	673,42,0	75,23,0	85,37,0	16,42,0	2,02,0	2,15,0	1,16,0	0,21,0	1,20,0	0,08,0
	Stationskarle	615,24,0	69,13,0	78,12,0	15,12,0	1,51,0	2,04,0	1,09,0	0,19,0	1,13,0	0,08,0
Norge	3. lk.	288, 0,0	72, 0,0	90, 0,0	18, 0,0	3, 0,0	2,14,0	0,43,0	0,15,30	1,30,0	0,10,0
Finland	10. »	123, 0,0	93, 0,0	79,31,0	18,36,0	1,56,0	2,19,0	0,46,33	0,18,28	1,42,0	0,10,37
	b	236, 0,0									

Tiden er angivet i timer/minutter/ sekunder.

Eks.: 2,19,0 = 2 timer, 19 min., 0 sekunder.  
0, 8,20 = 0 » 8 » 20 »

lig statssubvention til brød af rug (den almindelige brødsort), hvorfor denne vare er ekstra billig i Danmark.

1) Fra Finland oplyses, at indeksfamiliens bostad beregnes at bestå af  $\frac{1}{3}$  rum plus køkken. Tallene for denne bostad er opført under a). Tallene under b) er for 2 rum.

2) Fra Danmark bemærkes, at der ydes en væsent-

	Rugbrød	Sigtbrød	Franskbrød	Gennemsnit for de 3 brødsorter
11. lk1.	0,03,36	0,14,24	0,19,12	0,12,24
13. lk1.	0,04,12	0,16,48	0,22,12	0,14,24
16. lk1.	0,04,48	0,18,36	0,24,36	0,16,0

## FAO har undersøgt kaloriebehovet

De Forenede Nationer har som bekendt oprettet en særlig international ernærings-organisation FAO, der bl. a. har undersøgt menneskets *kaloriebehov*. Denne undersøgelse tog dog ikke specielt sigte på at støtte den »slanke type«, men på det langt alvorligere problem i mange lande: Hvorledes skal man skaffe den udhungrede befolkning de fornødne kalorier, og hvor mange behøver den?

Det er en meget interessant beretning, der herom er udsendt af FAO. Den er tillige meget nyttig — både i de lande, hvor der dør mange mennesker af alt for fåtallige kalorier, og i de lande (f. eks. Danmark), hvor der dør flere mennesker af overernæring end af underernæring. Oplysning om det rette kaloriebehov er lige så vigtig som oplysning om det rette vitaminbehov, der jo ellers i de senere år har været mest fremme i ernæringsdebatten — næst efter kødpriserne.

Beretningen begynder med at omtale de kalorietabeller og -normer, der i tidernes løb er udarbejdet af forskellige videnskabsmænd og videnskabelige kommissioner. Udgangspunktet for udarbejdelsen er et »standard-menneskes« behov.

Allerede i 1880 udarbejdede forskeren Voit de første kalorietabeller. Derefter fulgte Atwater i 1895, Lusk i 1918, Folkeforbundet i 1935 og USA's udvalg i 1943—1948. —

Atwater regnede med 3.500 kalorier til en voksen mand, der daglig udførte 10 timers ikke for hårdt arbejde. Voit beregnede derimod kun 3.055 kalorier til en mand med normalt arbejde. Midt imellem disse tal lå de af Lusk beregnede kalorier, idet han regnede med 3 300 kalorier (brutto) eller 3 000 kalorier (netto). Folkeforbundets udvalg regnede med kun 2 400 kalorier daglig ved normal livsførelse i et tempereret klima uden manuelt arbejde. Men ved passende manuelt arbejde regner også Folkeforbundets udvalg med 3 000 kalorier pr. dag for en mand på 70 kilo. Ved meget hårdt arbejde ansættes behovet til 4 500 kalorier.

I mange lande har man udarbejdet kalorieta-beller til lokalt brug, der imidlertid kun er tilpasninger af de eksisterende almindeligt kendte tabeller. I henhold til en sådan tabel udarbejdet af den interparlamentariske konference i 1937 for de orientalske lande, skulle det gennemsnitlige *kalorieforbrug* (ikke det virkelige behov) for en voksen mand være 2 600 i Indien og 2 400 i Japan, hvilket naturligvis er alt for lidt.

Ved en af FAO udarbejdede tabel er man hovedsagelig gået ud fra systemet med en standard-mennesketype, og de tal, der anbefales i denne tabel, refererer sig altså til et menneske, hvis sundhedstilstand er perfekt, og som fører et aktivt liv og er i stand til en høj arbejdsydelse. Men i visse egne og lande er kroniske sygdomme meget udbredte, og da disse nedsætter menneskets vitalitet og aktivitet, nedsætter de ligeledes indirekte kaloriebehovet. Omvendt kan tilstedeværelsen i organismen af et stort antal patogener snyltere forhøje behovet. Over hele verden eksisterer der talrige befolkningsgrupper, hvis levnedsmiddelfor-

ligger langt under enhver kendt tabel for kaloriebehov. Erfaringen viser imidlertid, at mennesket har en forbløffende tilpasningsevne, men resultatet bliver da en nedsat vægt og anden fysiologisk tilpasning. I sådanne tilfælde er den sociale tilpasning af endnu større betydning, idet hele det pågældende menneskes leveform ændrer sig som resultat af den utilstrækkelige kalorieration, og følgerne er yderst beklagelige. Mangel på energi og initiativ, ulyst til fysisk og intellektuelt arbejde, tendens til at sove for meget, ringe modstandsdygtighed overfor visse sygdomme, f. eks. tb., og ringere evne til at komme sig efter sygdom. FAO udvalget har dog ikke beskæftiget sig med disse tilpasningsfænomener ved udarbejdelsen af sin tabel, men har foretrukket kun at beskæftige sig med sunde og aktive menneskers kaloriebehov.

Udvalget har delt tabellen i tre grupper for henholdsvis mænd, kvinder og børn.

*Standard-typen for mænd* vedrører en mand på 25 år, sund og med normale fysiske kvalifikationer. Han vejer 65 kilo og bor i den tempererede zone, hvor den gennemsnitlige udendørs-temperatur er 10 grader C. Hans levnedsmiddelforbrug er tilstrækkeligt og vel afbalanceret, og hans vægt er konstant. Hans daglige fysiske aktivitet er 8 timers fysisk arbejde, 4 timers stillesiddende aktivitet (f. eks. læsning og skrivning), 5—10 km's gang i fladt terræn og mindst 2 timers ophold i frisk luft. Om søndagen bør der drives nogen idræt eller passende sport. Hans daglige arbejde svarer til en industriarbejders (dog ikke sværarbejders), en lastbilchauffør, en laboratoriekarls, en gartners el. lign. behov 3 200 kalorier pr. dag.

*Standard-type for kvinder*: 25 år, vægt 55 kg, samme milieu som mænd, husligt arbejde eller lettere industriarbejde. Motion som nævnt ovenfor samt lettere havearbejde eller sport. Behov: 2 300 kalorier (dog under svangerskab yderligere 450 kalorier og under diegivning ekstra 1000 kalorier).

*Standard-type for børn*: For spædbørn fra 6 til 12 måneder regnes med 110 kalorier pr. kg legemsvægt. Fra 1 til 3 år 1200 kalorier, fra 4 til 6 år 1600 kalorier, fra 7 til 9 år, 2000, fra 10 til 12 år 2500, fra 13 til 15 år 2 600 (piger) og 3 200 (drengene). Unge mænd på 18 år, vægt 50 kilo, 3 800 kalorier, unge kvinder på 18 år, vægt 50 kilo, 2 400 kalorier.

*Stærk nedsættelse af kaloriebehovet med alderen.*

Interessant er udvalgets bemærkning om nedsættelse af behovet med den stigende alder. Nedsættelsen ansættes til 7,5 pct. pr. 10 år fra og med standard-typens 25 år. En mand på 45 år har således et kaloriebehov på 15 pct. mindre end ved 25 års alderen, og en mand på 65 år skal have  $\frac{1}{3}$  mindre kaloriemængde end den 25 årige. — Også temperaturen har betydning. Kaloriebehovet må forhøjes eller nedsættes med 5 pct., hver gang temperaturen er 10 grader C. højere eller lavere end standard-temperaturen.

(Uddrag af ILU's medlemsblad nr. 10, 1951).



## Rangertjenestens drivkraftproblem



I et tidligere nummer af DLT omtaltes diesellokomotiverne. De udmærker sig ved deres yderst ringe brændstofforbrug. Til gengæld koster de meget i anskaffelse.

Alene de 200 diesellokomotiver synes at ville koste et beløb af samme størrelsesorden som det, hele elektrificeringsprojektet ville koste, skønt dette sidste bl. a. indbefatter anskaffelsen af 160 elektriske toglokomotiver og 70 elektriske rangerlokomotiver til brug på ca. 40 pct. af DSB's linienet.

Der er midlertid et specielt område, hvor dieseldriften må være fordelagtig fremfor den elektriske drift og tillige fremfor dampdriften. Det er rangertjenesten.

Statsbanernes rangerarbejde udføres næsten udelukkende af damplokomotiver, dels af toglokomotiverne, mest dog af de egentlige rangerlokomotiver, hvis tal er ca. 200, deriblandt 15 Q- og 128 F-lokomotiver, pr. 31. marts 1950. Der brugtes ganske vist også 26 dieseltraktorer og 21 traktorer med benzinmotor. Men de er, på nær en enkelt, allesammen ganske små. Desuden er de gamle, idet kun de 3 af dem er bygget siden 1934. Ingen af dem har elektrisk kraftoverføring.

DSB's godstog og blandede tog fremføres næsten udelukkende af damplokomotiver, idet de få diesellokomotiver kun i ringe udstrækning trækker godsvogne. Derimod afvikles en ikke ubetydelig del af eksprestogtrafikken, herunder lyn-togtrafikken, ved dieselkraft; og en meget væsentlig del af persontogtrafikken klares af de svære diesel-elektriske vogne.

I dieseldriftens land, U. S. A., er forholdet lige omvendt. Der bruges de dieselelektriske lokomotiver først og fremmest til rangerarbejde, og har hertil fortrængt damplokomotiverne næsten fuldstændigt. De amerikanske rangerlokomotiver har næsten allesammen elektrisk kraftoverføring og er meget svære og kraftige. En del af dem bruges som lokalgodstogslokomotiver. Det er der-

for vanskeligt at afgøre, hvor stor en del der bør kaldes rangerlokomotiver. Blandt de øvrige diesellokomotiver er størstedelen godstogslokomotiver. Kun en lille del af dem er eksprestogs- og lyntogslokomotiver. Dieselmotorvognene til lokal persontrafik forefindes kun i ganske ringe antal, i hvert fald, når det ses på baggrund af U. S. A.'s samlede togmateriepark.

Det er vanskeligt at se forklaringen på dette modsætningsforhold mellem amerikansk og dansk drivkraftpolitik. Man må i hvert fald fa den tankeassociation, at man måske burde indføre diesellokomotiver til rangertjenesten herhjemme. Måske kunne de bringe driftsmæssige fremskridt? Måske kunne de medføre udgiftsbesparelser? Muligvis kunne de ligefrem betale sig?

I København kunne de sikkert gøre god tjeneste ved at trække godsvognene omkring mellem de forskellige godsbanegårde, havnen, til Amager osv. De kunne bruges til vognfordelingstjenesten i godsbanegården. Og de kunne trække eksprestogstammerne til og fra Hovedbanegården. I provinsen kunne de især gøre nytte i Fredericia, Aarhus, Aalborg, Esbjerg, Odense, Nyborg og Korsør. Især kunne man ved hjælp af sådanne lokomotiver lette rangeringen af vognstammerne til og fra færgerne. Diesellokomotiverne kan bevæge sig friere end damplokomotiverne på broklappen og de krumme færgespor, navnlig da, hvis de bygges som bogielokomotiver med ringe akseltryk. Eventuelt kan de indrettes sådan, at koblingen betjenes fra selve lokomotivet, i det minste i den ende af lokomotivet, der er vendt mod færgerne. Blot der kan spares nogle sekunder ved hver til- og frakobling på færgen og i land, kan det let blive til nogle minutter for hver færgetømning og -fyldning. Alene det kan eventuelt være meget vigtigt.

Det er endvidere af betydning, at der kan spares personale og dermed udgifter ved indførelse af sådanne

rangerlokomotiver. De behøver kun en fører. Desuden kan der undertiden spares en mand »mellem lokomotivet og vognene«.

Størst interesse i denne sammenhæng har imidlertid brændstoføkonomien ved rangering med damplokomotiver, diesellokomotiver og elektrolokomotiver.

I efteråret 1949/50 forbrugte rangerlokomotiverne ikke mindre end 67500 t kul. Det er næsten en sjettedel af DSB's kulforbrug til lokomotivtjenesten. Da den samlede kulregning beløb sig til godt 39,6 millioner kroner, eller gennemsnitlig 93 kr. pr. t, kan man regne med, at rangerlokomotiverne brugte for 6,3 millioner kroner kul. Med øjeblikkets høje kulpriser ville det blive til 10—12 millioner kroner på et enkelt år.

Hvis man anvendte diesellokomotiver i stedet, kunne man antagelig spare mellem 80—90 pct. af disse udgifter. Thi fremfor alt i den uregelmæssige rangertrafik er diesellokomotivernes virkningsgrad meget bedre end damplokomotivernes. Og dieselolien er jo nu nogenlunde ligeså billig som lokomotivkullene, regnet pr. kalorie.

Selvom kulpriserne falder igen, vil der i løbet af en arrække kunne spares snese af millioner kroner på brændstoffkontcen, hvis DSB omstiller hovedparten af rangertjenesten fra dampdrift til dieseldrift. Tilmed drejer det sig om en valuta-besparing, der kan komme samfundet tilgode på andre områder.

Nu er sagen jo ikke belyst alene med driftsudgifterne og specielt brændstoffudgifterne. Når det drejer sig om diesellokomotiver, er de øvrige udgiftsposter og ganske særlig anskaffelsesudgifterne vigtigere. Det første spørgsmål er derfor: Hvad vil det fornødne antal diesellokomotiver til rangertjenesten koste?

Man må da allerførst gøre sig klart, hvor store de skal være, og hvordan de skal udformes.

Det vil formodentlig være praktisk at nøjes med en enkelt standardtype. Ganske vist er der nogle steder brug for ret store rangerlokomotiver, andre steder kun for små rangerlokomotiver. Men kon-

strueres de med mindst mulige to-tallængde, og indrettes de med fjernstyringsanlæg ligesom Mo-vognene, kan man bruge dem parvis på de store stationer og på visse tidspunkter og iøvrigt bruge dem enkeltvis. Man kan da nøjes med en ret svag dieselmotor. For at undgå et gearsystem og opnå stor startkraft og rolig igangsætning, må elektrisk kraftoverføring være at foretrække. Den ekstra vægt betyder ikke noget i dette tilfælde. Eventuelt kan man måske med fordel indbygge en akkumulator som hjælpekraftkilde, så fremt vægten alligevel skal bringes op på et vist minimum. Da DSB allerede har en standardmotor og en standardgenerator, nemlig dem der bruges i Mo-vognene, og da begge er gennemprøvede og driftssikre, kunne der måske være grund til at vælge dem som kraftkilde. I så fald ville lokomotivet blive på 250/275 hk, regnet på motoraksel, og ca. 200 hk, regnet på trækkrogen ved gunstigste hastighed.

Hvis sådanne lokomotiver seriebygges i større antal, kan de formodentlig fremstilles for omkring 200.000 kr. pr. stk. Anskaffes der 50 stk. bliver det til ca. 10 millioner kroner. Dette er ikke mere end svarende til kulbesparingen på et par år. Anskaffes der yderligere 50 eller 100 stk. senere, bliver det til 20—30 millioner kroner ialt. Men selv det er jo ikke overvældende meget i sammenligning med de årlige brændstoffregninger, så længe rangeringen væsentlig skal klares med dampkraft.

Trods alt vil det formodentlig være mest økonomisk at bruge de dyre diesellokomotiver, hvor de kan udnyttes hele døgnet rundt, og iøvrigt indrette sig på at klare sig med damp-rangerlokomotiverne, trods disse store brændstofforbrug.

Måske vil selv de få dieslrangerlokomotiver blive en dyrere rangerdrivkraft end damplokomotiverne på grund af den høje anskaffelsespris og de høje vedligeholdelsesomkostninger. Men deres brændstof koster i hvert fald mindre; og det har betydning langt uden for statsbanerne.

I elektrificeringsprojektet regnes der med, at der anskaffes 70 elek-

triske rangerlokomotiver, som skønnes at ville koste 28 millioner kroner.

Nu er den prisberegning, der ligger til grund for disse tal, måske ikke så optimistisk som den, der er anlagt for dieslrangerlokomotiverne, som formodes at ville koste ca. 30 millioner kroner for 150 stk. Tallene kan i så fald ikke sidestilles, så vidt nyinvesteringsbehovet angår. Men brændstofføkonomisk og valutamæssigt set byder dieslrangerlokomotiverne og de elektriske rangerlokomotiver på nogenlunde lige gode resultater.

Dieslrangerlokomotiverne kan tilmed bruges overalt, også på den ikke-elektrificerede del af banenet-

tet, på sidespor, havnespor, industri-spor m. m. De er bl. a. mere anvendelige i færgehavnene.

Dieslrangerlokomotiverne synes altså at kunne hævde sig fremfor både damp-rangerlokomotiverne og de elektriske rangerlokomotiver både m. h. t. brændstofføkonomi, valutabehov og driftsegenskaber.

Men selvom rangertjenesten spiller en ganske bemærkelsesværdig rolle i brændstofføkonomisk henseende, må man dog stadig holde sig for øje, at den egentlige togdrift er langt vigtigere. Derfor må rangerdrivkraftproblemet ikke tilskrives for stor betydning, når det gælder om at belyse drivkraftproblemet som helhed.

## Berigtigelse af en sensation

Artiklen om drivkraftproblemet i DLT nr. 17, teknisk side 53, har givet »Social-Demokraten« anledning til den 5. septbr. at bringe en sensationsartikel med den trespaltede overskrift: »Bygges fremtidens danske gasturbinelokomotiv på Helsingør Skibsværft?«.

Heri tillægges der undertegnede forskellige udtalelser i DLT, som er højst afvigende fra det, der virkelig er skrevet, og som endda er i direkte modstrid med mit syn på forholdene.

Heldigvis har Traktionsudvalgets sekretær, dr. techn. P. Draminsky, taget til orde i et brev i Social-Demokraten d. 8. septbr., hvori bladets referat af artiklen i DLT søges korrigeret.

Da der imidlertid kan være mange, som har læst sensationsartiklen, og som ikke har set korrektionen, og som heller ikke har læst originalartiklen i DLT, finder jeg anledning til på dette sted at understrege divergensen.

Den pågældende artikel i DLT er jo kun en blandt flere, der tilsammen giver en populær oversigt over nogle af de problemer, som man må formode, at Traktionsudvalget skal undersøge og behandle i detaljer i den kommende tid. I artiklerne tages der ikke standpunkter, og de

kunne akkurat ligeså så godt være fortolket som definitive forslag om gasturbineelektricitetsværker eller om indførelse af elektrisk drift. De repræsenterer ikke en teknisk-saglig behandling, og de giver blot en almindelig letlæselig orientering om nogle af de aktuelle muligheder — som forøvrigt enhver jernbaneingeniør har interesseret sig for og været fortrolig med i mange år.

Efter henvisningen til DLT skrives der i Social-Demokraten, at DSB søger en Marshall-bevilling til indkøb af 6 diesellokomotiver i USA. Fremstillingen er noget tvetydig og kan opfattes, som om meddelelsen stammer fra DLT. Men her har der ikke stået noget som helst af den art. Og det er forøvrigt ikke forfatteren bekendt, at der søges Marshall-bevilling til de pågældende diesellokomotiver, som vistnok ikke har været offentlig omtalt, siden der omkring 1. maj fremkom en del avisnoter om dem. Tværtimod overrasker den nye oplysning mig; hvis den er rigtig, kunne man nemlig vente, at DSB ville søge midler til indkøb af langt større antal lokomotiver. Thi anskaffelsen og brugen af 6 stykker kan dog kun være et eksperiment med henblik på eventuelt senere at købe mange gange flere, idet der ikke opnåes



driftsmæssige fordele ved at køre med så få lokomotiver af en fra de øvrige lokomotiver stærkt afvigende konstruktion. — På et senere tidspunkt kan man i hvert fald ikke gøre regning på at få Marshall-midler. — Iøvrigt kan avisartiklen kun skade sagen, hvis DSB's indkøb afhænger af amerikanernes good-will.

Jeg har på ingen måde givet udtryk for den tanke, endsige påstand, at de amerikanske diesellokomotiver ikke kan bruges her i landet.

De amerikanske diesellokomotiver kan i modsætning til de amerikanske damplokomotiver udmærket godt bruges her i landet, endda uden væsentlige ændringer. Standard profilbredden er praktisk taget den samme i Nordamerika som her. Højden er 25—30 cm større; men den kan let reduceres for diesellokomotivernes vedkommende. Akselbelastningen er en del større. Men den er langt mindre end for damplokomotiverne. Og da diesellokomotiverne er bogielokomotiver, kan man let formindske akselbelastningerne så meget, at de kan køre på DSB's hovedlinier, ja, endog på alle de betydelige sidelinier; man behøver blot at erstatte de toakslede bogier med fireakslede.

De amerikanske diesellokomotivernes bogier er erfaringsmæssigt storartede selv til hastigheder omkring 180 km i timen. Persontoglokomotivernes bogier er gerne treakslede med to banemotordrevne endeaksler og en ikke-drevet midteraksel. Disse bogier kunne f. eks. erstattes med fireakslede bogier med to banemotordrevne inderaksler og to ikke-drevne endeaksler, der er sidefor-skydelige og passende fjederspændt. Sådanne bogier forekommer mig at måtte få endnu bedre køreegenskaber end de amerikanske med store hastigheder på spinkle spor dels på grund af deres mindre sidetryk og deres mindre akselbelastning samt deres mindre inertimoment.

De amerikanske diesellokomotiver kan altså godt bruges her i landet, så vidt angår ydre dimensioner o. l. Også deres konstruktion og kvalitet er flere gange blevet omtalt efter fortjeneste i DLT, f. eks. i artiklen om Fairbanks-Morse's nyeste stan-

dardtype. DSB's indkøb af amerikanske diesellokomotiver har jeg naturligvis heller aldrig kritiseret, tværtimod. Eksempelvis skrev jeg i DLT nr. 13, side 151 = teknisk side 43:

»Når man betænker GMC's ressourcer, produktion og erfaringer, må man tro, at lokomotiverne må være fortrinlige, og at der kan læres meget af den indledede disposition«.

De amerikanske massebyggede dieselelektriske lokomotiver er så gode og så gennemprøvede som ingen andre selvstændige lokomotiver af nogen art eller type i noget land i verden i hele jernbanevæsenets historie. Kun de helelektriske lokomotiver er bedre, (fordi de ikke medslæber de primære kraftmaskiner). Når talen drejer sig om gasturbiner og specielt gasturbinelokomotiver, kan det øjensynligt ikke fremhæves stærkt nok, at disse endnu er på eksperimentstadiet, og at de på det nærmeste er uegnede til praktisk regelmæssig økonomisk jernbanedrift på nuværende tidspunkt. Når man prøver dem hist og her, sker det med stor bekostning; og formålet er blot at høste erfaringer med dem, studere deres fejl og at videreudvikle dem. Kun derved kan man gøre sig forhåbninger om at afhjælpe deres mangler.

Man overser naturligvis ikke deres mangler, fordi man gør sig forhåbninger om, at de engang kan blive damplokomotiverne og diesellokomotiverne jævnbyrdige og eventuelt overlegne til specielle tjenester, omend kun, hvor der kræves stor ydeevne.

Social-Demokraten skriver, at jeg »fremhæver gasturbinelokomotivet som en mere sandsynlig løsning (underforstået: end diesellokomotiver) og som mere egnet til danske forhold«.

Jeg har gjort mig spekulationer over og ulejlighed med at gennemstøve, hvor jeg har skrevet noget sådant; men jeg har kun fundet et afsnit i nr. 17, side 198 = teknisk side 54. Her har jeg omtalt — med direkte relation til sagen — at gasturbinelokomotivets byggepris ikke vokser proportionalt med ydeevnen, således som det er tilfældet med

diesellokomotiver. De er derfor relativt billigere for store lokomotivens vedkommende.\*) I den forbindelse fortsatte jeg:

»Hvis man vil investere f. eks. et beløb af størrelsesorden 25 mill. kroner i et eksperiment, vil man antagelig kunne få omkring en snes heldanske gasturbinelokomotiver på 3—4000 hk hver. — Jfr. de 6 diesellokomotiver«.\*\*)

En sådan bemærkning tager sig skævt ud når den citeres isoleret.

Angående bruttoudgifterne til et eksperiment bør det bemærkes, at de ikke bliver rimelig meget mindre, selvom man nøjes med at bygge og drive en enkelt prototype; og der vil da næppe komme varige, endsige hurtige resultater ud af det.

Det skrives som sagt i bladet, at jeg »fremhæver gasturbinerne som en mere sandsynlig løsning end diesellokomotiver og som mere egnede til danske forhold«. Fortsættelsen lyder: »Disse lokomotivets virkningsgrad er i stadig vækst, og gasturbinerne kan klare sig med næsten enhver art brændstof, hvilket har særlig betydning for de hjemlige forhold«.

Ja, men jeg skrev jo efter den talmæssige omtale af virkningsgraden: »Gasturbinen måler sig ikke tilnærmelsesvis med diesellokomotiver m. h. t. virkningsgraden og vil antagelig aldrig komme på højde med dem«. Derefter skrev jeg: »Men til gengæld kan gasturbinen klare sig med næsten enhver art brændstof«. (Derved var underforstået: flydende brændstof, hvilket fremgik af fortsættelsen). Denne lod: »I løbet af det sidste år eller to har man imidlertid gjort den ubehagelige erfaring, at turbinebladene tæres stærkt af vanadiumpentaoksyd, et stof, der er beslægtet med fosforpentaoksyd, og som findes i for-

\*) Jeg burde forøvrigt have tilføjet, at gasturbinen ikke er så afhængig af en elektrisk kraftoverføring, som dieselmotoren er det.

\*\*) De amerikanske priser er godt 100 dollars pr. hk; og priserne er stigende, og fragtomkostningerne kommer til, når lokomotivernes skal til Danmark. Her kræves der et stort reservedelslager. Man må derfor regne med, at lokomotiverne koster ca. 1000 kr. pr. hk. — Da man formodentlig vil have mest nytte af en type på 2000—2500 hk, må prisen rimeligvis blive 12—15 mill. kr. for 6 kraftige diesellokomotiver.

hødsvis store mængder i brændsøsolie». Dette er dog en klar fremhævelse af, at gasturbinen stiller sine specielle krav til brændsøsolien, og kan derfor ikke godt udelades af helheden.

Alle disse eksempler viser, at melodien er den gamle: »Kain slog Abel ihjel. Gak hen og gør ligeså».

Følgen er, at jeg er kommet i et afvisende monochromatisk, tilmed violet projektorlys, og at DSB er blevet disavoueret ovenikøbet af mig. Det må læserne da tro.

Det er rigtigt nok, at olien til gasturbinerne kan fremstilles af faste brændstoffer, også danske. Men denne olie kan naturligvis også bruges af damplokomotiver og diesellokomotiver, samt af stationære gasturbiner og dermed også af elektrolokomotiver.

Et oliesynteseanlæg koster imidlertid sine hundrede eller hundreder millioner kroner og kan selvsagt ikke bygges alene af hensyn til en lille eksperimentserie af gasturbinelocomotiver. Derimod kan det bygges eventuelt som et led i den samlede nationale brændstofudnyttelse. Det ville antagelig være mere økonomisk at bygge og drive et sådant anlæg end at fortsætte med at ofre hundrede millioner kroner på at udnytte vore sparsomme energistofresourcer, der kan befrygtes at være ødelagt om få år; man kunne heraf udvinde en halv snes millioner tons olie, d. v. s. nok til at drive alle DSB's tog igennem en menneskealder med en hvilken som helst art lokomotiver lige fra diesellokomotiver og pescaralocomotiver til damplokomotiver og elektrolokomotiver (via oliedrevne elektricitetsværker omkring i landet).

Når jeg har nævnt Helsingør Skibsværft, var det i første instans som et eventuelt forsøgssted for brugbarheden af syntetisk olie. Det er naturligt at nævne skibsværftet, fordi det er det eneste firma i dette land, der har vist større interesse for gasturbiner. Den derværende gasturbiner er forøvrigt almindeligt kendt, siden den for et par år siden præsenteredes for offentligheden på udstillingen »Skibet« i Forum. Det er en skibsmaskine; og skibsgastur-

biner er lige så forskellige fra gasturbinelocomotiver, som skibsmaskiner er forskellige fra damplokomotiver. Det drejer sig endda kun om lavtryksdelen af en compoundmaskine. Og det er en ren eksperimentmaskine. Men den kan naturligvis bruges lige så godt til olieforsøget som nogen anden. Det aktuelle for gasturbinernes fremtidschancers vitale problem er jo netop undgåelsen af den tæring af turbinebladene, som de fleste billige oliers vanadiumindhold fremkalder, — ved at katalysere iltningen af svovlet til svovltrioksyd og dermed til svovlsyredamp, der ved de høje temperaturer ætser de bedste metallegeringer.

Tæringsproblemet må derfor løses, før man kan tænke på at konstruere gasturbiner til andet end eksperimenter.

Iøvrigt må det pointeres, at denne sag har betydning ikke blot for gasturbinelocomotiver, men også for gasturbiner til elektricitetsværker og dermed elektrisk banedrift.

Praktisk brugelige og konkurrencedygtige gasturbinelocomotiver er endnu langt fra virkeligheden.

Især kræver de af dem, der brænder faste energistoffer, et stort forskningsarbejde, for de kan hævde sig. Stovbrænding af gasturbiner er forøvrigt ingen nyhed. Brown Boveri har prøvet kulstovbrænding allerede for en halv snes år siden. da BB's gasturbiner var nyfodt, jfr. iøvrigt Diesels oprindelige forsøg med kulstovfyring af dieselmotorer.

Mange ingeniører har gennem årene siden sekelskiftet ofret deres livs arbejdsindsats eller i hvert fald meget slid på at konstruere gasturbiner og bibringe dem en positiv virkningsgrad.

Rent principielt har gasturbinerne imidlertid langt større udviklingsmuligheder end dampmaskinerne og dieselmotorerne, der allerede har nået den modne alder. Gasturbinerne har endda teoretisk muligheder for at tage tæten i fremtiden. —

Dette er dog ikke noget nyt. Det har stået klart for de fleste ingeniører, der har levet siden Heron byggede sine første turbiner for to årtusinder siden, eller i hvert fald si-

den gasturbinerne for 160 år tilbage patenteredes af John Barber.

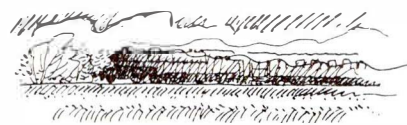
Netop derfor ofrer man i disse år milliardbeløb på gasturbinernes udvikling, ganske vist mest på gasturbiner til brug i flyvemaskiner og skibe, men også til brug i elektricitetsværker og lokomotiver, de sidste hidtil alle med elektrisk kraftoverføring. Der gøres en stor indsats for at udvikle støvforbrændende typer af elektricitetsværks- og lokomotiv-gasturbiner, fordi deres eventuelle fuldkommengørelse kan få særlig stor betydning for udnyttelsen af de forekommende faste energistoffer, bl. a. til jernbanedrift.

Den stedfundne forskning på disse områder kan ikke undgå at medføre visse resultater. Og det er vist og givet, at gasturbinen allerede har sikret sig en fremtid på mange områder ved siden af de andre slags kraftmaskiner.

I de sidste 10 år har enhver tilfældig rejsende haft chancer for at komme til at køre med et planmæssigt tog, drevet af et gasturbinelocomotiv, der efterhånden er prøvet mange steder i Mellemeuropa. — Siden efterkrigen er der bygget eller bestilt en hel række gasturbinelocomotiver i adskillige lande. Gasturbinelocomotiverne er følgelig blevet et dagligt samtaleemne blandt alle jernbaneingeniører, — ganske uanset om de hylder damplokomotivet, diesellokomotivet eller elektrolokomotivet. Det er derfor usandsynligt, at nyhedssensationen i Social-Demokraten kan gøre indtryk på Statsbanernes ingeniører eller Traktionsudvalgets medlemmer.

Dens fremkomst kan måske tyde på, at det vil være på sin plads at bringe en artikel om gasturbinen og gasturbinelocomotivets historie her i DLT ved passende lejlighed. I så fald må det være underforstået: Eftertryk er ikke tilladt, ej heller referat, — med mindre det er rigtigt!

C. E. A.





**„Interessen er stor“.**

Under ovenstående overskrift omtales i DLT nr. 16, 1951, den voksende interesse for oplysningsarbejdet indenfor vor organisation, som har givet sig udslag i, at der til det af landsoplysningsudvalget tilrettelagte kursus på feriehjemmet i indeværende sæson har været dobbelt så mange ansøgere, end der kunne imødekommes.

Dette kan siges at være både glædeligt og trist, glædeligt fordi interessen er så stor, trist fordi ikke alle kan komme med.

Redaktøren eller landsoplysningsudvalget, hvilket ikke fremgår af artiklen, er imidlertid næsten rørstrømsk i sin glæde over den stigende interesse, der vises disse kursus, og fastslår, at den interesse, der er udvist, må landsoplysningsudvalget tage i betragtning ved tilrettelæggelsen af sæsonen 1952.

Omend jeg nødig vil dryppe gift i bægeret, dels fordi jeg helst vil tro, at interessen virkelig er stigende, og dels fordi jeg selv var blandt de ansøgere, der ikke kom med, og det så vil kunne siges, at »rønnebærrene er sure«, så føler jeg mig ikke overbevist om, at det store antal ansøgere til feriekurset kan tages som et bevis på, at interessen for oplysningsarbejdet i almindelighed er stigende indenfor vor organisation.

Det oplysningsarbejde, der indenfor afdelingerne finder sted i vinterhalvåret, og som ikke foregår i så tiltalende omgivelser og under samme komfort som vort feriehjem kan byde på, og hvor studiekredsene i modsætning til feriehjemmet kun har arbejde på repertoire: denne del af oplysningsarbejdet viser en i forhold til medlemstallet meget ringe interesse, og da særlig af lokomotivførerne.

Når det samtidig er tilfældet, at mange af de i afdelingsbestyrelserne siddende medlemmer, som har fortrinsret til deltagelse i feriehjemmets kursus, hvilken ret de også benytter sig af, men derimod ikke deltager i vinterens almindelige oplysningsarbejde, eller på anden måde viderefører dette, hvad der ifølge artiklen skulle være en naturlig forudsætning, kan det synes som om ordningen med denne fortrinsret ikke virker helt retfærdig, og som om det grundlag, der i artiklen benyttes ved bedømmelsen af den stigende interesse for oplysningsarbejdet, ikke giver et sandt billede.

Fortrinsretten virker uretfærdig deri, at den udelukker mange af dem, der i vinterens løb gør et stykke arbejde for at dygtiggøre sig, og man kunne sikkert uden skade, og uden at underkende nødvendigheden af, at tillidsmændene får den bedst tænkelige uddannelse, have nøjedes med at forbeholde halvdelen af deltagerantallet for disse.

Jeg håber at have uret, når jeg ved bedømmelsen af den stigende interesse mener, at denne kan hidrøre fra, at en del af de privilegerede benytter feriehjemmets kursus som en sen kærkommen sommerferie med gratis forplejning.

Aarhus, den 24. august 1951.

E. G. Appel.

Den stigende interesse for oplysningsarbejdet er en kendsgerning set ud fra den tilslutning, vore tillidsmandskursus tidligere har haft. At forbeholdt halvdelen af deltagerantallet til andre end tillidsmænd, lader sig ikke gøre, da betingelsen for, at statsbanerne yder de 3 dages ekstraordinær frihed uden betaling er, at deltagerne beklæder en tillidspost indenfor organisationen.

Såfremt du følte, at du havde uret, da du skrev dine sidste bemærkninger, skulle du have undladt dem — du har nemlig uret, med mindre din egen ansøgning blev fremsendt med den bagtanke.

Red.

**Schweizerturen.**

Efter hjemkomsten til den danske sommer, som oplysningsudvalget desværre ikke syntes at have nogen indflydelse på, hvad man havde følelsen af i Schweiz, hvor solen strålede fra morgen til aften, føler jeg trang til på dette sted allerførst at takke udvalget for dets arbejde til den dejlige tur, og en særlig tak til vore ledere, d'hr. Sune-son og Svendsen, for den udmærkede måde, hvorpå de ledte hele turen, samt det gode arrangement, den store hjælpsomhed overfor alle, ikke mindst de lidt ældre, samt det gode humør og stemningen, som satte gemytligheden nogle grader i vejret. Vel var turen til Holland en dejlig tur, som vi, der var med, sent vil glemme, men denne tur glemmer vi aldrig. Her var noget for enhver smag, dejlig sommer, hvor selskabet kunne gå i lette sommerdragter og prise det dejlige vejr, for derefter næste dag at tage med de mange forskellige baner (bjerg-, tov- og svævebane) og hvad ved jeg, til »den evige sne«, hvor der trods sneen var det dejligste milde vejr, og sikken udsigt, hvem glemmer denne fra Pilatus. Det var vel nok et panorama, som dem, der ikke var med, ikke kan forestille sig, det skal ses. Og sejlturene på Vierwaldstädtersøen, som var noget for sig. Dejlige landskaber og venlige byer vekslede ustandselig for øjet, og det mægtige liv, som rørte sig på disse både. Her så man rigtigt, hvilket turistland, vi befandt os i. Endelig må ikke glemmes den dejlige biltur, som varede en hel dag, og hvor vi passerede nogle af Schweiz's bedste seværdigheder, hvoraf vel nok Sankt Gotthardtunnelen, ca. 15 km lang, er den vigtigste, samt de tre pas, Grimsel, Fürka og Suster med Susterhavn i baggrunden, ligesom vi heller ikke må glemme gletcherne, disse store isformationer, som man syntes hurtigt ville smelte i den bagende sol. Men nej, de bliver liggende til evig tid. Sidst, men ikke mindst, må man beundre den færdighed, hvormed vore førere af busserne kørte på smalle veje, store stigninger og fald, og disse mange hårnåle-sving, som alle blev klaret med stor rutine. Slutte-lig vil jeg gerne takke selskabet for det gode kammeratskab, som fik rystet hele forsamlingen sammen til en stor familie. Det er sådan, det skal være, når vi kommer ud. Jeg kunne blive ved længe endnu, men minderne hos hver enkelt af deltagerne siger resten, derfor slutter jeg med på gensyn, næste gang oplysningsudvalget kalder til udenlandsrejse, forhåbentlig næste år.

William Pedersen.

## Turbetragtninger.

I disse dage, hvor disse linier skrives, får personalet igen tilsendt turforslag, tilpasset efter den nye køreplansperiode.

Kendetegnende for disse ture, der i dag udsendes fra distriktet, er den røde tråd, der går gennem dem alle, fuld og effektiv udnyttelse af personalet. — Vi er alle indforstået med og villige til at yde fuld arbejde for lønningen, vi oppebærer, men under rimelig tilrettelæggelse af dette.

Er den tilrettelæggelse nu rimelig? Nej! I alt for mange tilfælde må forslagene fra distriktet returneres med påvisning af inhumane tjenester, der er opstillet i disse. —

Turene viser tydeligt, at de medansatte, der udarbejder disse, er teoretikere, der fuldt ud kender tjenestetidsreglerne, personalet arbejder under, men ikke evner at skelne mellem de meget forskellige vilkår, hvorunder de månedlige tjenestetimer skal opnås. Jeg vil herunder nævne:

- 1) Tidspunktet i døgnet, hvor arbejdet udføres.
- 2) Fremdrivningsmidlets art.
- 3) Togenes karakter.

En mærkværdighed ved turene er tjenestefor-delernes lyst til at opstille delte tjenester, hvorved 12 timers normen kan komme til anvendelse, samt hvor tjenestefrihed på 6 timer ved fremmed depot nødvendigvis må anvendes for at kunne påvise det lovbeholdende tjenestefri ophold mellem to hovedtjenester. Distriktet synes at have glemmt, at tjenestefrit ophold mellem to hovedtjenester kun *undtagelsesvis* kan nedbringes til 6 timer ved fremmed depot og som følge deraf ikke bør indlægges i fast tur.

Med hensyn til de før omtalte delte tjenester er det indlysende, at når personalet har udført en tjeneste på 8 timer 27 min., hvilket under andre kategorier regnes for godt og vel een dags arbejde, finder de det urimeligt, at de på samme dag efter et par timers ophold på hjemstedet yderligere skal forrette 3 timer 17 min. arbejde. Det pointeres, at nævnte tjenestesammensætning er forsøgt indlagt i fast tur og ydermere ikke kun som et isoleret tilfælde. —

Når man, som jeg, nu har påtalt de af distriktet opstillede ture, finder jeg det rimeligt at opstille en hovedretningslinje for opstilling af ture, som jeg mener er rimelig og i alle tilfælde gørlig for motorturene:

- 1) Turene bør tilrettelægges på en sådan måde, at personalet får mest mulig *samlet tjenestefrihed* på hjemstedet.  
Ovennævnte kan opnås ved:
- 2) Hyppigere end nu praktiseret at lade i alt fald motorvognspersonalet skifte på krydsningstationerne,
- 3) at distriktet tager mere hensyn til, hvilket togpar der ligger bedst for de forskellige depoter; herved undgås den lange udeliggertid, nogle depoters personale er bebyrdet med.

Konklusionen af denne lille artikel må være, at vore medansatte i distriktet, hvis opgave det er at udarbejde ture, vil forstå, at der er en væsentlig forskel på en arbejdsfordeling for mennesker og et

maskinløb, og at det er for meget, når der så godt som ved hvert udsendt turforslag skal kunne påtåles inhumane tjenesteopstillinger. R. Dörner, Esbjerg.

## Ensartet behandling udbedes.

Under overskriften: »3000 politimænd i fare for aldrig at kunne avancere«, bragte BT d. 17. august en artikel hvori det bl. a. hedder: »Justitsminister Helga Pedersen har nedsat et udvalg, der skal beskæftige sig med »aldersfordelingen« inden for politiet. Med den tilgang af ungdom, der fandt sted i politiet i de første år af besættelsen, vil man på et vist tidspunkt komme ud for, at en meget betydelig del af styrken vil have nået en meget høj alder (uden at avancere), og det kan gå ud over politiets effektivitet. Det er justitsministerens opfattelse, at man skal have et effektivt politikorps, men på den anden side skal de mænd, der har lagt hele deres liv i et arbejde for politiet, også behandles ordentligt. Derfor rejser der sig det spørgsmål: »Hvilke foranstaltninger kan man træffe for at give disse mennesker mulighed for at avancere, så de ikke skal gå hele deres liv som almindelige politibetjente på ældste løntrin«. I en udtalelse af formanden for Dansk Politiforbund fremgår det, at problemet er at finde frem til skabelsen af arbejdsglæden, og videre, at den vil være i fare, hvis ikke der for de under besættelsens første år antagne betjente skabes advancementsmuligheder.«

Inden for staten har advancementsmulighederne altid været og er stadig et meget stort problem, fordi tilgang og afgang ikke altid er sammenpasset. Inden for vore egne rækker ser vi, at nogle på en lille løn i 18—20 år har stået i stampe, medens andre har nået slutstillingen i en tidlig alder. Det problem, der altså nu melder sig hos politiet og har affødt nedsættelsen af et udvalg, har været en meget stor hemsko for størsteparten af lokomotivmændene før og vil sikkert også blive det for dem, der kommer efter »de heldige«. Inden for etaterne kræves der til langt den overvejende del af tjenestemandstillingerne nøjagtig det samme, krav, som *ikke* forud sætter økonomiske belastninger til ansøgeren eller dennes forældre. Det er imidlertid ikke tilfældet med vore stillinger, idet der ialt kræves 6 à 7 års uddannelse (2 inden for etaten) inden udnævnelsen til lokomotivfyrbøder kan gives. Det ville derfor være rimeligt og retfærdigt om en lignende undersøgelse som den, politiet nu får, blev overført til andre etater, således at bl. a. de ældre lokomotivmænd fik en så afgjort velfortjent chance for et advancement, idet man inden for etatens ledelse må erindre sig om, at løfterne efter krigen: »I skal ikke blive glemte«, endnu ligger til behagelig afbenyttelse, indtil nu er dette nemlig kun sket i form af stadige forringelser på punkter, hvor ledelsen skulle gøre den helt store indsats, nemlig at skabe arbejdsglæde for alle, det før omtalte advancement til de ældre, og det lyspunkt til os unge, der idag kun har pensionen om en 30—35 år at se hen til; lad os derfor snarest se justitsministerens initiativ overført til DSB, men det haster, hr. trafikminister. G. A. Rasmussen, lokof., mdt. Gb.



## Den 53. søndag

Opmærksomheden henledes på, at der i indeværende finansår forekommer 53 søndage, hvorfor fridagsantallet i oktober kvartal skal forhøjes med een, udover kvartalets 13 fridage + de skæve helligdage.

### Dansk Jernbane Forbunds tillidsmandskursus

I tiden 5.—11. august d. å. afholdt DJF tillidsmandskursus i feriebyen ved Middelfart.

Den røde tråd i kursuset var oplysningsarbejdet, og der blev slidt bravt i grupperne med udfyldelse af skemaer og opstilling af budget for kursus, foredrag o. l.

Foruden arbejdet i grupperne var der hver dag gode og interessante foredrag.

Af de mange foredragsholdere skal nævnes et par, som efter min mening havde fået nogle gode, interessante emner:

Ombudsmand Lars Linderstål: Oplysningsarbejdet i Svensk Jernbaneforbund.

Fhv. minister Viggo Kampmann: Skattelovgivningen i støbeskeen.

Socialinspektør Andr. Sørensen, Kolding: Vedrører socialloven tjenestemændene.

Sekretær J. K. F. Jensen, DJF: Samarbejdsudvalgene og deres opgaver.

Forretningsfører O. Bertolt, AOF: Aftenskoleloven.

Onsdag eftermiddag var afset til en udflugt, der foregik i busser.

Turen gik først til Fredericia, hvor »Mindelunden« blev besøgt, derfra til Kolding, hvor der blev serveret kaffe.

Efter kaffen kørte vi til Skamlingsbanken over Christiansfeld, hvor der var lejlighed til at få sig en ægte honningkage.

På Skamlingsbanken spiste vi den medbragte mad, og da den var spist og udsigten beundret, gik turen hjem til Middelfart efter en god og fornuftig dag.

Lørdag eftermiddag fandt afrejsen sted, og alle var enige om, at det havde været et strengt, men til gengæld også et lærerigt kursus, som tjener Dansk Jernbane Forbund til ære.

K. T. H. Jacobsen.

### Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg meddeler:

For en tid siden efterlyste vi tjenestemænd, der havde lyst til at korrespondere med tyske kolleger og fik da nogle henvendelser fra interesserede.

De pågældende har imidlertid fået så mange henvendelser fra tyske kolleger, at de ikke kan overkomme at besvare dem, og de vil derfor gerne »afstå« nogle adresser til evt. andre interesserede, der vil være med i denne internationale korrespondanceudveksling.

Interesserede kan skrive navn, stilling og adresse til Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg, Nyropsgade 27, København V.



#### Tak.

Min hjerteligste tak for udvist deltagelse ved min mand, vognmester Anker Schotmann Christensen's død og begravelse.

Gerda Schotmann Christensen og børnene.

Modtag min hjerteligste tak for den store deltagelse ved min mand, pens. lokomotivfører H. C. Gleeurup's begravelse. Tak for de smukke kranser fra Fredericia- og Aarhus-afdelinger samt for fanens tilstedeværelse.

Jacobine Gleeurup.

Min hjerteligste tak for den store deltagelse ved min mand, lokomotivfører Poul Rohde's død og begravelse, en særlig tak til afdelingsformand Peter Jensen for den smukke tale ved min mands bare.

På børns og egne vegne  
Elly Rohde.



#### Annulering af forflyttelse.

Uansøgt forflyttelse af lokomotivfører J. R. Sørensen fra Langaa til Kolding fra 20-5-51 er annulleret.

Byttet tjenestested efter ansøgning pr. 20-9-51.

Lokomotivfyrboderne:

W. C. Thomsen, Gedser, og  
L. B. Bjørnsten, Roskilde.

Forfremmelse pr. 1-10-51.

Lokomotivfyrboder til lokomotivfører:  
E. Meng, Slagelse, i Kolding.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-10-51.

Lokomotivfører:

J. C. Buus, København Gb., til Helgoland.

Lokomotivfyrboderne:

C. A. R. Kludt, Padborg, til Sønderborg.  
C. B. Iversen, Padborg, til Sønderborg.  
O. K. Junker, København Gb., til Fredericia.  
E. Nielsen, Korsør, til Nyborg.  
K. Halse, Korsør, til Nyborg.  
E. E. Hansen, Korsør, til Nyborg.  
N. B. Jensen, Roskilde, til Randers.  
E. K. Simonsen, København Gb., til Korsør.  
O. Petersen, Aabenraa, til Aarhus H.  
H. P. Møller, Padborg, til Aabenraa.

Ansæt som lokomotivfyrbodere pr. 1-10-51.

Lokomotivfyrboderaspiranterne:

J. B. Ballegaard, Aarhus H., i Aarhus H.  
K. P. Sørensen, Esbjerg, i Fredericia.  
E. I. L. Nielsen, Aarhus H., i Aarhus H.  
P. E. Nielsen, Randers, i Fredericia.

G. J. Ravn, Frederica, i Frederica.  
 K. H. Madsen, Nyborg i Korsør.  
 F. S. Sørensen, Aarhus H., i Aarhus H.  
 T. K. A. Husted, Struer, i Korsør.  
 O. M. Jørgensen, Struer, i Roskilde.  
 H. E. Jørgensen, Nyborg, i København Gb.  
 H. H. Christensen, Fredericia, i Fredericia.  
 L. S. Andersen, Struer, i København Gb.

## NYE ADRESSER

Lokomotivfører-afdelingen.  
 Tønder: Formandens adresse rettes til: Leonhardtsvej.

Lokomotivfører-underafdelingen.  
 Hobro: Formandens navn og adresse rettes til: F. V. Nielsen, DSB's maskindepot.

### Afsked.

Lokomotivførerne:

- U. Sørensen, Herning, afskediget på grund af alder med pension (30-11-51).  
 J. S. A. Lovmand, København Gb., afskediget på grund af alder med pension (31-12-51).  
 F. C. Jensen, Fredericia, afskediget på grund af alder med pension (31-12-51).

### Konto til fastansatte.

En københavnsk konfektionsforretning har brudt med sine tidligere regler og indført kontosystem som en særlig service for alle fastansatte. Det drejer sig om herremagasinet »Excellent«, der på denne måde vil levere konfektion — både færdig og — hvad der er firmaets speciale — efter mål.

## Forhøjelse af emolument m. v. samt funktionsvederlag

Ved reguleringstillæggets stigning med 3 portioner fra 1. oktober d. å. steg samtidig satserne for time- og dagpenge, kørepenge, natpenge og overarbejdspenge m. v., ligesom der skete en forhøjelse af funktionsvederlag pr. dag efter 6 måneders uafbrudt funktion. De nye satser findes nedenfor som rettelsesblade til lommebogen side 10 og 11.

### Emolument m. v.

	Timepenge	Fulde dagpenge	Nedsatte dagpenge	Nattillæg til fulde dagpenge	Nattillæg til nedsatte dagpenge	Tillæg til fulde dagpenge 1., 2. og 3. dag s. sted	Køretimepenge	Rangergodtgørelse	Nattillempenge	Overarbejdspenge	Godtgørelse for mistede fridage	Betaling for ekstraordinær tjenestefrihed
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Lokomotivinstruktører . . . . .	0,86	16,00	10,90	8,90	3,35	6,70	0,66	"	0,92	"	40,88	27,10
Lokomotiv-, elektro- og motorførere . . . . .	0,76	14,00	10,20	7,80	2,55	5,55	0,55	0,27,5	0,92	5,11	40,88	27,10
Lokomotivførere . . . . .	0,66	13,00	9,75	7,20	2,00	4,40	0,44	0,22	0,63	4,52	36,16	23,45

Størrelsen af betaling for ekstraordinær tjenestefrihed fastsættes af Statsbanernes Generaldirektorat. Størrelsen af alle de andre anførte ydelser fastsættes af finansministeren. Tillæg for 1., 2. og 3. dag ydes kun i forbindelse med dagpenge. Kørepenge beregnes på den måde, at de for tjenestemænd på laveste timepengesats (lokomotivførere o. a.) fastsættes til ca. 2/3 af de til enhver tid gældende timepenge. Den således udfundne kørepengesats forhøjes med 25 pct. for lokf., elektrof. og motorf. Fremkommer der ved beregning af selve kørepengesatsen brøkdelen af øre på 1/2 eller derover, forhøjes de til hel øre; mindre brøkdelen bortkastes.

### Funktionsvederlag pr. dag i de første 6 måneder.

Funktionen, udført af	Udført funktion som				Udført funktion som				
	Mtf. 13 lk.	Elekf. 12 lk.	Lkf. 11 lk.	Lkm. 7 lk.	Mtf. 13 lk.	Elekf. 12 lk.	Lkf. 11 lk.	Lkm. 7 lk.	
Lfb. grundløn	73,973 ø.	106,849 ø.	123,288 ø.	221,918 ø.	147,945 ø.	220,683 ø.	259,397 ø.	600,658 ø.	1155,288 ø.
1 tillæg	53,425 »	86,301 »	102,740 »	201,370 »	106,849 »	179,507 »	218,301 »	559,562 »	1114,192 »
2 tillæg	32,877 »	65,753 »	82,192 »	180,822 »	65,753 »	138,411 »	177,205 »	518,466 »	1073,096 »
3 tillæg	12,329 »	45,205 »	61,644 »	160,274 »	41,096 »	97,315 »	136,110 »	477,370 »	1032,000 »
Mtf. grundløn	—	—	—	49,315 ø.	—	—	111,452 ø.	452,712 ø.	1007,313 ø.
1 tillæg	—	—	—	8,219 »	—	—	52,274 »	360,658 »	915,288 »
2 tillæg	—	—	—	41,096 »	—	—	205,479 »	302,466 »	887,096 »
Lkf. grundløn	—	—	—	98,630 ø.	—	—	—	341,260 ø.	885,890 ø.
1 tillæg	—	—	—	41,096 »	—	—	—	129,863 »	651,616 »
2 tillæg	—	—	—	49,315 »	—	—	—	132,822 »	477,041 »

Om de nærmere regler for beregning af funktionsvederlag se side 91.



Forlang

## KAFFE

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

Besøg „Kurhotellet“

Nyborg Strand . Tlf. 112

## A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG  
Grundlagt 7. Juni 1817

„Industrirestauranten“

God Mad - Moderate Priser - Høflig Betjening  
Telefon Nyborg 1313 - Otto Larsen (Ny Vært)

## H. KONGGAARD

Murermester                      Entreprenør  
Kronprinsensgade 10 . Telefon Nyborg 27

## NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning  
Telefon 54

## I. KRUSE & BECH

Vand-  
Gas- & Lysinstallationer  
Telf. Nyborg 144, 381 - 1144

## JOHS. WICHMANN'S

Træskoforretning  
anbefales  
d'Hrr. Lokomotivmænd

## HJ. MARTENS EFT.

vl 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



## Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346    NYBORG    Telefon 346

Bevar  
Beskyt  
Forskøn  
MAL!

## Nyborg Tapet- og Farvelager

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

## Nyborg Kulimport og Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

## Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

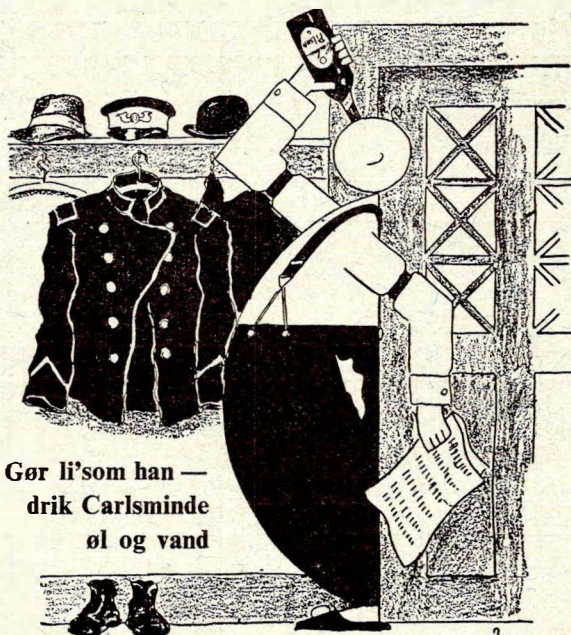
Bøger  
Papir  
Musik

## Drevsen & Nellemann

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

## Cafe FÆRGEAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582



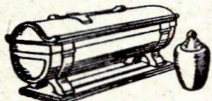
Gør li'som han —  
drik Carlsminde  
øl og vand

88





**Aarhus og Omegns  
Begravelsesforretning**  
Nørregade 1 . Tlf. 8183  
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

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

**Jensen & Nielsen**

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort  
Udvalg i  
Grav-  
monumenter

Aktieselskabet  
**AARHUUS PRIVATBANK**  
Aarhus København

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

**Frederiksbjerg Installations Co.**  
Frederiksalle 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

**Brdr. Jensen**  
Fr. Alle 112 . AARHUS . Tlf. 4520  
Blomster og Kranse paa faa Timer overalt i Danmark

**Storaarhusianske Mejerier**

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

**KØB HOS ANNONCØRERNE**

Leverandør  
til Danske  
Statsbaner

*Sig det med Blomster*

✕ Paa faa Timer  
overalt i Verden

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

**A/S »REFFO« Struer**  
Kedelrensningsvædsken »REFFO«  
Telefon 145

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 25    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. Borgaard**  
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