

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING
NUMMER 4 20. FEBRUAR 1951 51. ÅRGANG

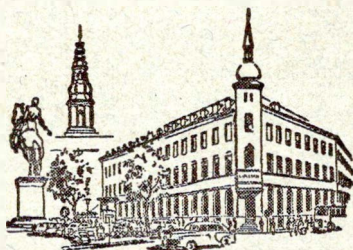
Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag a/s

KØBMAGERGADE 43. K • C. 768

NYROP

FILIALER:
SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE



ARTISSELSKABET
C. OLESEN
MANUFABRIK EN O/S
IMPORT • FABRICATION • EXPORT



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK

Jernbanevogne af enhver Konstruktion
VOGNFABRIKKEN
SCANDIA A/S
RANDERS

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

Leverandør
til Danske
Statsbaner

AKTIESELSKABET
Accumulator-Fabriken
TELEFON LYNGBY 1645

Importkompagniet A/S
Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

**B
O
G
T
R
Y
K**
L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13
Tlf. Byen 1502
København K

**C. C. Petersens
Bogtrykkeri**

✳ Studiestræde 32
Telf. 6142

Leverandør til Statsbanerne

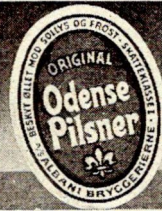
A/S **FRICHS, AARHUS**

JERNKONSTRUKTIONER OG BEHOLDERE
JERN,- STAAL- OG ALUMINIUM-STØBEGODS
PRESSEARBEJDE OG SMEDEGODS

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/S
Hans Nielsens Maskinfabrik



Odense Pilsner
den mest velsmagende

A/S ALBANI BRYGGERIERNE

A/s **Kulimporten Dania**

★

Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

Det bedste for Deres Øjne

Ringlunds Brillor

Frederiksberggade 38

v. Hj. af Raadhuspladsen . Byen 4710

Speciale
siden 1901

Sygekassens
Modeller
og Takster

Elegante Kjøler og Smoking
udlejes

ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 1513

THÜRMEERS
originale Snittøj

Hovedbanegaardens Restaurant
KØBENHAVN

Billige Priser anbefales de ærede Rejsende
Husk Marketenderiet Hurtig Betjening
Telefon 4820 Ærbødigt Viltøft

**HB HOVEDSTADENS
BRUGSFØRENING HB**

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

Man spiser godt paa »Palæ-Cafeen«

Raadhusørvet . Roskilde . Tlf. 146

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: **P. FUNDER . Kristianiagade 6 . København Ø . Telefon C. 7**



**STJERNENS
ØL
OG MINERALVANDE**

H. L. Aastrup & Søn
BRANDE
Kolonial Vin Tobak

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

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

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

IMPORTØREN
Brande
Storegade 23 Tlf. 24

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

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

Frukt - Blomster - Kranse
M. BALLEs EFTF.
v/ Nehr Korn
Brande . Telf. 1

Marketenderiet
i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
★
Driftsudvalget anbefales

Fiskehus Nr. 1
Poul Nielsen
Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspættefilet'er
samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjm.

Kalundborg Tapet- og Farvehandel
Skibbrogade 3
Tillavede Farver i alle Kulører
færdige til Brug

Chr. Hansen

Slagtermester **Børge Rasmussen**
Kød- og Paalægsforretning
Kordilgade 60, Tlf. Kalundborg 343
Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

OTTO NIELSEN
Malermester
★
Tlf. Kalundborg 447

AAGE NIELSEN Slagtermester
Kød- og Paalægsforretning
Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173
Leverandør til Feriehemmet

N. JENSENS SØNNER
Inventar og Bolig Montering
Tlf. Kalundborg 280

Murermester og Cementvarefabrikant,
anbefaler sig med alt
Murerarbejde, Terrasso-
arbejde, Havefliser,
Flagstangsfodder m. m.

Chr. Schrøder
Tlf. Kalundborg 360

**Kalundborg Brugsforening og
Købmandshandel**
Kolonial - Vin - Kaffe - Konserves - Isenkram

Spis **Kalundborg Margarine**
Th. Jørgensen. Telefon 90
Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehemmet

Tag Kager med hjem fra **Clorius**
Spec.: Fødselsdagskringler
Tlf. Kalundborg 187 Prøv mine Kræmmerhuse

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg
Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161 Leverandør til Feriehemmet

A. M. JØRGENSEN Sct. Jørgensbjerg 25. Tlf. Kalundborg 71
Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme. Bad, WC. Pumpeanlæg

Er Lyset i Uorden da ring til Kalundborg 520
Kjær Christensen aut. Installatør. Leverandør til Feriehemmet

Leverandør til det kongelige danske Hof



-helst en

HOF

Det bedste
I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

URMAGER OG GULDSMED

BASTIANSEN

**Fest- og
Jubilæumsgaver**

Vendersgade 9 . Fredericia . Telefon 227

FÆLLESBAGERIET A/S

Fredericia . Tlf. 602

Køb altid Brød fra Fællesbageriet

H. OLSEN HOLMELUND

Kulimport

Fredericia

Tlf. 169-170

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)

*Store Bal-
og Selskabslokaler*

Vald. Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Pedersen & Nielsen

Indehaver: Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia

*Leverandør til
Brugsforeningen*

Fredericia Banegaards Restauration

*Billige
Priser*

anbefales de ærede Reisende

Husk Marketenderiet!

Telefon 187

*Hurtig
Betjening*

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med

Gothersgade 14

1. Kl.s Mejeriprodukter

Hotel **LANDSOLDATEN**

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

»**LA BELLA**«

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Gartner Kai Møller

Blomster- og Kransforretning anbefales de ærede Medlm.

**Thomas Hansen's
Bageri**

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

*For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!*

✳ **STRUER . Tlf. 119**

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

I/s K. C. NIELSEN

Østergade 9, Struer, Tlf. 21

1. Kl.s Herreskrædderi

Lev. til Vare- og Landbrugslotteriet

B. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

Alt i Papirvarer og Kontorartikler

Carl Lind, Købmagergade 64

Fredericia . Telf. 1034

**1. Kl. Kød, Flæsk
og Paalæg**

P. Johansen Ringgaarden, Struer

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Ærb. Gustav Jensen

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

*Fra Kvist til Kælder
naar Maling det gælder*

NEERGAARDS bedst
Struer . Telf. 165

LEDIG

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Ougaard & Jensen

I Sol og Pløe
gaa eller køre Brug

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109

L P EDERSEN . STRUER

Manufaktur, Herre-
ekvipering, Tricotage
L P betyder ogsaa laveste Priser

Husk Bageriet

Thorsvej . Fredericia

O. Worm . Tlf. 1197

*Specialitet:
Fødselsdagskringle*

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malerverer . Rullegardiner

v. Holger Häuser

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

Slagelse Dampmølle Akts.

SLAGELSE * TELF. 120

DANA MEL

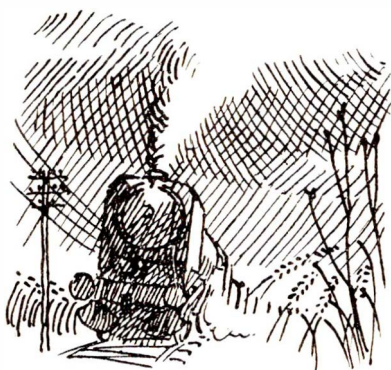
Slagelse Banegaardsrestauration

anbefales

d'Hrr. Lokomotivmænd

✳ **Valdemar Nielsen**

**FREDERICIA
KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S**



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 4 - 51. ÅRGANG

20. FEBRUAR 1951



Indhold:

Løn og priser	37
Nordisk nyt: Norge/Lidt, men ofte	38
Folkforsikringen og folkesundhedsplejen i England	39
Statsbanernes driftsindtægter og driftsudgifter	40
Statsbane-hjemmeværnet	40
En belgisk P-maskine	41
Elektriske håndboremaskiner skal holdes i orden	42
De tyske forbundsbaners nye togetags tog	43
Prøvehal for lokomotiver	43
Engelsk eksprestogslokomotiv ..	44
Ny magnetisk slamvædske til opdagelse af overfladerevner og -ridser i jern og stal	44
Fra medlemskredsen	45
Meddelelse fra Landsoplysningsudvalget	46
Generaldirektoratet for Statsbanerne meddeler	47
Under DLF	47
Personalia	48
Statsbanepersonalets sygekasse ..	48
Nye adresser	48
Olsen og Jensen	48



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)

Aage Hansen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Løn og priser

Fire gange årligt foreligger Statistisk Departements beregninger af pristallet, og en gang halvårligt — 1. april og 1. oktober — reguleres lønningerne til arbejderne og tjenestemændene efter henholdsvis pristallet i januar og juli. For prisstigninger i tidsrummet fra juli til januar opnås der således ikke kompensation for før 1. april i det efterfølgende år eller med andre ord først efter ca. $\frac{3}{4}$ års forløb. Omvendt vil reguleringstillæget forblive uforandret indtil næste udligningsdato i tilfælde af en nedgang i pristallet. Det sidste er vi desværre ikke forvænt med; i årene siden lønningsloven i 1946 trådte ud i livet, har vi kun en gang oplevet en pristalssænkning, og er derfor bedre kendt med det modsatte forhold, hvor lønnen ligger bagefter priserne.

I kapløbet mellem priser og lønninger kommer sidstnævnte altid sidst i mål. Længe efter at alle andre har fået dækning for dyrtiden, kommer turen til lønmodtagerne, der meget ofte i hele den $\frac{3}{4}$ -årige periode må betale priser, der ikke svarer til lønningerne, fordi visse varepriser har udpræget tendens til at tvivstare umiddelbart efter en udligning har fundet sted.

Det var derfor ikke mindre en chokerende for tjenestemændene, da regeringspartierne forsøgte at opnå realitetsforhandlinger om landets økonomiske forhold ved at foreslå vort tilgodehavende på 4 reguleringstillægsportioner reduceret til $2\frac{1}{2}$ portioner. Selvom historien kan berette om tider, hvor regeringer repræsenteret ved Venstre tidligere er dykket ned i tjenestemændenes slunkne tegnebøger og uden skrupler har halet de få sedler op, der var tilbage, og Venstres og Højres så berømte »Hul« i det gamle udgiftstal endnu erindres, havde få ventet et forslag af så umoralisk karakter, som dette indgreb i retfærdigheden overfor tjenestemændene ville være.

Allerede før pristallet var offentliggjort, fremsatte regeringen sine planer, ganske vist uden først at søge kontakt med de forhandlingsberettigede organisationer, og forhøre om repræsentanterne for de befolkningsgrupper, man ønskede at forfordele, havde noget at indvende mod den påtænkte ordning, hvilket har fremkaldt skuffelse og forbavelse, og som just ikke er et udtryk for god samarbejdsvilje.

De samvirkede Fagforbund og Arbejdsgiverforeningen har begge taget afstand fra at følge regeringen i at ændre ved de bestående overenskomster. Indenfor de fire centralorganisationer: Danske Statsembedsmænds Samråd, Danmarks Lærerforening og Centralorganisationerne I og II, afholdtes der møde lørdag den 27. januar (sammendag som pristallet blev bekendtgjort), hvor man drøftede lønsituationen og enstemmigt vedtog følgende udtalelse:

»I anledning af de i dagspressen i den senere tid fremkomne forlydender om indgreb i de reguleringstillægsportioner, der er en følge af det nu offentliggjorte januarpristal, må organisationerne skarpt protestere mod enhver forringelse nu og i fremtiden af den i tjenestemandsløven hjemlede lønregulering, som i forvejen ikke giver fuld dækning for prisstigningerne, og yderligere kommer indtil $\frac{3}{4}$ år bagefter.



Norge

»Lidt, men ofte«.

Denne parole for den rigtige fyring på lokomotiverne er naturligvis velkendt over hele kloden, hvor kul-fyring anvendes. Inden for Norske Statsbaner har man fornylig i de forskellige distrikter afholdt en foredragsrække over dette emne for overfor lokomotivpersonalet at belyse fyringsproblemet. Foredragene, der blev afholdt af laboratorieforsker Ole A. Løkke, var ledsaget af den engelske industrifilm »Little and often«.

Med særligt henblik på det, der interesserer lokomotivpersonalet, omtalte foredragsholderen bl. a. kulles kemiske sammensætning, hvorledes de er opstået i jorden, ligesom han kom nærmere ind på forbrændingsteorien. Han pegede på, hvilken indflydelse fyringslagets tykkelse har for slaggedannelsen, og på det varmetab, der kan opstå ved fejlagtig forbrænding.

Foredragsholderen hæftede sig særligt ved de såkaldte bagende kul, der smelter før de forbrænder og derfor yder en ganske kraftig modstand mod den primærlufts adgang mellem ristene. Når maskinens kulbeholdning består af denne kulart gælder absolut den regel at fyre tyndt og jævnt, eller for at holde sig til slagordet: »Lidt men ofte«.

Som yderligere illustration til sit foredrag fremviste laboratorieforskeren diagrammer, optaget over fyringen på forskellige strækninger.

Hos det norske lokomotivpersonale er denne form for undervisning blevet modt med stor interesse og tilfredshed, fordi de korte foredrag med instruktionsfilm og efterfølgende »spørgetime« er meget lærerige, og man har fra personalets side fremsat ønsker om, at der bliver optaget endnu flere film.

NSBs kemiske laboratorium arbejder nu videre med sagen, og en af laboratoriets ingeniører udarbejder fyringsskemaer for endnu flere banestrækninger. Når disse skemaer er færdige, vil man sætte et arbejde i gang for at klarlægge over for personalet, hvorledes slagordet »Lidt, men ofte« bedst kan praktiseres.

Der er således enighed mellem samtlige statstjenestemænd om, at man må forlange reguleringstillægsordningen overholdt og alle fire portiner udbetalt den 1. april.

Et ganske rimeligt forlangende. Det kan ikke fortsat være meningen, at de økonomiske byrder skal væltes over på de grupper inden for befolkningen, der hidtil har båret en uforholdsmæssig del af byrderne ved den økonomiske udvikling i landet. Medens prisudviklingen stadigt har forringet lønmodtagernes købeevne, har andre befolkningsgrupper ikke alene fået fuld dækning, men endog forbedret deres forhold.

Det Statistiske Departements opgørelse af den samlede indkomststigning fra 1939 til 1949 taler sit eget sprog herom:

	Stign. pct.
1. Andre under landbrug m. v.	200,9
2. Landbrugets medhjælp	186,5
3. Selvstændige landbrugere	170,7
4. Selvstændige håndværksmestre	139,6
5. Arbejdere i håndværk og industri	137,6
6. Huassistenter o. l.	136,3
7. Lærlinge og elever	129,0
8. Funktionærer	121,1
9. Andre og uangivne erhverv	107,4
10. Selvstændige handlende	93,9
11. Tjenestemænd o. l.	93,6
12. Andre selvstændige erhvervsdrivende	93,2
13. Personer ude af erhverv	87,8
14. Liberale erhverv	75,3
15. Direktorer og fabrikanter	33,2
Samtlige erhverv	122,8

Som det heraf fremgår, har samtlige erhverv haft en indkomststigning siden 1939 på ca. 123 pct. Det er således en del over det dobbelte af indkomsten. For landbrugserhvervene har der været en indkomststigning fra 170 til 200 pct. Håndværksmestre, arbejdere i håndværk og industri, husassistenter o. l., lærlinge og elever samt funktionærer har haft en indkomststigning på 121 a 140 pct., altså for de fleste noget over gennemsnittet.

Stigningen i tjenestemændenes indkomst har kun været ca. 94 pct., altså under gennemsnittet. Deres økonomiske placering i forhold til størsteparten af befolkningen er derfor i forvejen yderst ringe, og skulle de nu yderligere deklaseres ved et indgreb i deres retmæssige fortjeneste, er grænsen af uretfærdighed nået.

Skal regering og rigsdag derfor træffe foranstaltninger til at begrænse købekraften, må der tages hensyn til dem, der ikke har fået forbedret købeevnen uanset den automatiske lønregulering. Der må først sættes ind overfor dem, der har haft den største indkomststigning, og som har haft andel i det forøgede forbrug. Hermed bliver der en ligelig fordeling af den belastning, alle dele af befolkningen skal deltage i.

Folkeforsikringen og folkesundhedsplejen i England

En samlet oversigt over verdens største socialreform



●ptakten.

England har som bekendt gennemført en socialreform af langt større dimensioner end den danske af 1933. England er dermed kommet et hestehoved foran de fleste andre lande. Reformens forhistorie går helt tilbage til juni 1941, da koalitionsregeringen nedsatte en kommission med lord Beveridge som formand. Betænkningen forelå færdig allerede i efteråret 1942, og den var basis for det sociale program, som regeringen offentliggjorde i november 1944, og som fik sanktion fra samtlige politiske partier. Parlamentet vedtog lovene om folkeforsikring og om folkesundhedspleje i 1946. Begge love trådte i kraft den 5. juli 1948. De har nu været i kraft et par år, og man kan overse resultaterne af reformen. De erfaringer, man har indhøstet, har gennemgående været gode, og befolkningen har været særdeles tilfreds, men det har vist sig, at menneskene ikke var så gode, som de burde være. Adskillige misbrug fandt sted, og man måtte derfor stramme visse krav og begrænse visse ydelser.

Folkeforsikringen er fællesnævneren for al britisk socialbetryggelse. Den er med samtlige underafdelinger lagt ind under Departementet for folkeforsikring, som fra foråret 1950 ledes af dr. Edith Summreshill. Der er standardsatser for de forskellige kategorier af understøttelser og tillæg. Præmien, der skal betales af alle briter mellem 16 og 65 år, berettiger til alle forsikringens forskellige ydelser.

Hvormeget skal indbetales i præmie?

Udregningen heraf er ret kompliceret, da kontingentet indbetales sammen med kontingentet til sundhedsplejen. Det andrager for en arbejder ca. 5 kr. om ugen ($4\frac{1}{2}$ sh.). Arbejdsgiveren betaler $4\frac{1}{6}$ sh, altså ca. 4 kr. Staten skyder ca. 2 kr. til, så den samlede sum for denne mand bliver godt 11 kr. ($11\frac{1}{3}$ sh.). Deraf går til folkeforsikringen $9\frac{2}{3}$ sh, til ulykkesforsikringen $\frac{3}{6}$ sh og til sundhedsplejen $\frac{5}{6}$ sh, men de dækker langtfra udgifterne til de forskellige goder og ydelser. Resten tages af de almindelige skatter. Statens tilskud andrager ca. $\frac{1}{3}$ af de samlede udgifter.

Ydelserne.

Under sygdom og arbejdsløshed får en forsørger 26 kr. om ugen plus 16 kr. for hver voksen person, han forsørger, plus, kr. 7,50 for det ældste barn. De øvrige børn falder ind under børnetilskudet (5 kr. om ugen). Der er ingen tidsbegrænsning for hjælpens ydelse. *Invalidehjælpen* er den samme som sygehjælpen.

I aldersrente ydes ligeledes 26 kr. plus 16 kr. om ugen. Et ægtepar får altså 42 kr. om ugen. Aldersgrænsen er 60 år for kvinder og 65 år for

mænd. Venter man at hæve aldersrente, vokser den med en sh (for ægtepar 2 sh) pr. halvår.

Ved dødsfald udbetales 400 kr. i begravelseshjælp. Barnløse enker over 50 år erholder efter forløbet af de første 13 uger en ugentlig støtte på 26 kr., og dette vedvarer, indtil de kan få aldersrente.

Fødende kvinder får 80 kr. for hvert nyfødt barn. Under svangerskabet får arbejdende kvinder 36 kr. om ugen i 6 uger før og 7 uger efter fødslen, hvis de undlader at arbejde.

Adoptiv- og plejeforældre får 12 kr. mdl. pr. barn.

Ved ulykker under arbejdet og ved visse erhvervs sygdomme ydes til personer over 18 år 45 kr. ugentlig i indtil 156 dage. Ved eventuel uarbejdsdygtighed ydes erstatning enten som engangserstatning på indtil 3000 kr. eller som ugeunderstøttelse, varierende fra 9 til 65 kr., hvortil for sørgere kommer de ovenfor nævnte tillæg.

Loven om børnetilskud blev vedtaget allerede i juni 1945 og trådte i kraft i august 1946. Tilskudet andrager som nævnt 5 kr. pr. uge til alle familiens børn udover det første. Pengene udbetales pr. post til moderen, så længe barnet er i den skolepligtige alder (for tiden 15 år) og indtil den 31. juli også til børn, der er i lære eller fortsætter skolegangen. Den ydes til alle familier, uanset deres økonomiske stilling. Omkostningerne dækkes af de almindelige skatter.

Folkesundhedsplejen

sorterer under sundhedsminister Bevan og varetager alle ydelser til syge, undtagen pengehjælpen, der sorterer under folkeforsikringen.

Alle mænd, kvinder og børn (også udlændinge) har ret til følgende gratis ydelser og goder fra sundhedsplejen: Undersøgelse og behandling af privatpraktiserende læge og af specialist samt tandlæge, øjenlæge og jordemoder. Gratis ophold og pleje på sygehus og anstalter, gratis hjemmesygepleje og gratis operation i hjemmet. Endvidere høreapparater, briller, tænder, kunstige lemmer og forbindsager, massage, kortbølge- og lysbehandling, blodoverføring, speciel diætkost, ja, endog parykker, hvoraf der første år udleveredes ikke mindre end 5000. Også medicin var helt gratis det første år, men da misbrugene tog overhånd, indførtes en standardbetaling på 1 kr. pr. gang.

Det kan tilføjes, at udgiften til briller blev næsten 5 gange større end beregnet, og udgiften til tandlægen ca. 3 gange større. Der udleveredes første år 28,000 høreapparater. Da udlændinge også kan få disse goder gratis, tog mange franskmænd over kanalen og fik f. eks. gratis gebis. Dog kan der kræves betaling, hvis man mener, der foreligger misbrug. Regeringens rundhåndethed overfor

visse grupper af tjenestemænd og statsarbejdere (på våbenfabriker og orlogsværfter) medførte misbrug, idet sygdomstiden pludselig steg med 20 pct., hvilket medførte urimelige udgifter og et stort produktionstab. En blandet kommission, bestående af fagforenings- og regeringsrepræsentanter, fik gennemført, at der blev sat en stopper for disse misbrug.

Lægernes stilling.

Oprindeligt kæmpede lægestanden en bitter kamp mod »lægegerningens socialisering«, men billedet er nu helt vendt, og ca. 19.000 af de praktiserende 21.000 læger arbejder nu under det nye system. 95 pct. af befolkningen har indskrevet sig hos disse læger, der får betaling enten pr. patient eller med en fast grundløn plus et mindre beløb pr. patient. I visse landdistrikter ydes kørselsgodtgørelse. Ingen huslæge må have mere end 4000 patienter på sin liste. Patienterne kan fra 1. oktober 1950 ikke skifte huslæge efter ønske. For at nyde godt af sundhedsplejens ydelser, skal man være indskrevet hos en huslæge. Det er hensigten at bygge store sundhedscentre rundt om i landet med det mest moderne udstyr, hvor lægerne, specialisterne og tandlægerne kan få de bedst mulige arbejdsvilkår.

Omkostningerne ved sundhedsplejen dækkes væsentlig af de almindelige skatter. De var første år budgetteret til 3340 mill. sh., men løb op til 7300. Sundhedshjælpen koster det offentlige praktisk talt lige så meget som undervisningen.

Foruden folkeforsikringen og sundhedshjælpen yder staten »folkehjælp«, der har samme opgave som fattighjælpen i gamle dage, sam huslejhjælp og store tilskud til billiggørelse af levnedsmidler. Det er derfor ikke mærkeligt, at englænderne i dag med stolthed kalder deres land »Velfærdsstaten« (The Welfare State).

Statsbanernes driftsindtægter og driftsudgifter

i de tre første kvartaler i finansåret 1950 51

Indtægten af personbefordringen, ca. 167 mill. kr., er steget med ca. 8,1 mill. kr., indtægten af godsbefordringen, ca. 95,1 mill. kr., er steget med ca. 15 mill. kr., og forskellige andre indtægter, ca. 21,6 mill. kr., er steget med ca. 1,7 mill. kr.

Alt i alt er driftsindtægterne, ca. 283,7 mill. kr., steget med ca. 24,8 mill. kr.

De egentlige driftsudgifter, ca. 281,9 mill. kr., er steget med ca. 5,1 mill. kr.

Udgifterne til afskrivning og forrentning, ca. 22,2 mill. kr., er steget med ca. 3,9 mill. kr.

Der har i driftsudgifterne været en stigning på ca. 8,9 mill. kr. på lønninger m. v. — væsentligst som følge af forhøjelsen af reguleringstillæg og midlertidigt tillæg til tjenestemænd samt lønforhøjelser til ekstra-personale — medens brændselsudgiften er faldet med ca. 0,5 mill. kr., udgiften til vedligeholdelse af anlæg og

materiel med ca. 3,2 mill. kr. og forskellige andre udgifter med ca. 0,1 mill. kr.

Det samlede regnskabsmæssige resultat bliver herefter for de 3 kvartaler et underskud på ca. 20,3 mill. kr. mod ca. 36,1 mill. kr. i fjor.

Ved bedømmelsen af driftsresultatet må det tages i betragtning, at taksterne forhøjedes fra 1. juni 1950.

Det er under de nuværende usikre forhold ikke muligt at bedømme, hvorledes resultatet for hele driftsåret vil stille sig, bl. a. fordi der er tendens til stærke prisstigninger på flere områder.

Statsbane-hjemmeværnet

Statsbane-hjemmeværnet er nu en realitet, og vi har i den anledning bedt hjemmeværnsledelsen om en udtalelse:

»Oprettelsen af jernbanekompagnierne ved statsbanerne er en skelsættende begivenhed, idet det er første gang, at man lader en så stor og betydningfuld institution beskytte af eget personale.

Den tanke, der ligger til grund for oprettelsen af disse kompagnier er, at ingen bedre end banernes eget personel — hvoraf så stor en del på så effektiv måde bekæmpede tyskerne under besættelsen — kender og vil være i stand til at beskytte de mest ømfindtlige og sårbare steder på stationer og strækninger.

Grundlaget for og principperne i tjenesten ved jernbanekompagnierne er følgende:

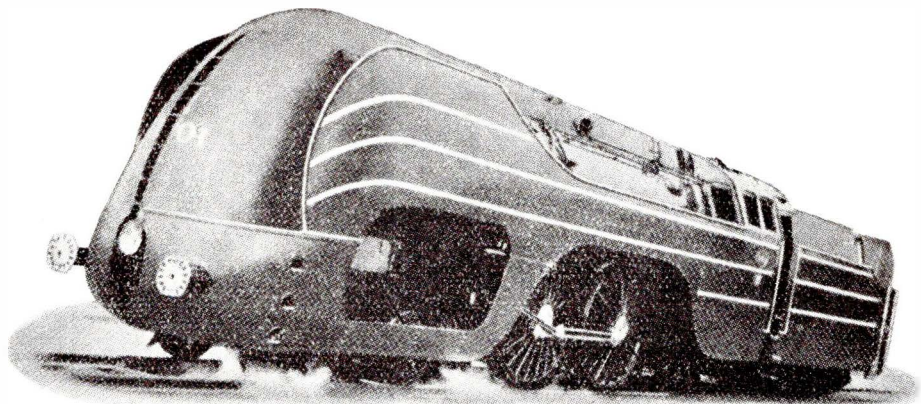
Under en krisesituation er der mulighed for, at en femte kolonne, måske efter ordre udefra, vil forsøge at afbryde banernes drift. Dens hensigt vil da være, dels at hindre en mobilisering, dels at skabe panik, og dels at hindre evakuering fra de områder, der evt. er udsatte for bombardement. I en sådan situation trækker den del af personalet, som er tilsluttet jernbanekompagnierne i hjemmeværnsuniform (og er dermed krigsførende og ikke partisaner) og vil da være i stand til bevæbnet at fortsætte tjenesten på sædvanligt sted. Dette gælder såvel telegrafkontor, kommandopost, signalhus, rangermaskine, stophakke, som for tjeneste ved tog, færger eller skibe. Der vil på denne måde opnås mulighed for at kunne afvise sabotageforsøg.

Kompagnierne vil i lighed med de øvrige hjemmeværnsenheder foreløbig kun blive oprettet med frivillige. Dette giver den betryggelse, at man frit kan udvælge de rette folk til de rette poster, og kan udelukke folk, på hvis pålidelighed og duelighed man ikke fuldt ud kan stole.

Personale, der gør tjeneste i et jernbanekompani, vil, såfremt statsbanerne og hjemmeværnet skønner det rigtigst, ved hjemmeværnets foranstaltning kunne fritages for at give møde ved hær, søværn og flyvevåben, ligesom alt personale, der gør tjeneste i hjemmeværnet automatisk fritages for enhver tjeneste i civilforsvaret.

Til slut vil vi udtrykke vor glæde over, at det blev De Danske Statsbaner, der kom først med at opstille de specielle kompagnier til egen beskyttelse, da det er af afgørende betydning for såvel det øvrige forsvar som for hele samfundet, at jernbanerne er i stand til at køre så længe som muligt.«
sign./Frode Jakobsen. Johnstad-Møller.

En belgisk »P-maskine«



Der er allerede hængt henved et halvt århundrede, siden det var mode for de store jernbaneselskaber at bygge »Atlantic«-lokomotiver. De danske Statsbaners P-lokomotivtype er en typisk repræsentant fra hin tid, da man kørte meget hurtigt med små dampeksprestog.

I perioden mellem de to verdenskrige blev der ikke bygget ret mange tokoblede lokomotiver noget sted, og navnlig 2B1-lokomotiverne gik nælt ud af byggeprogrammerne i næsten alle lande.

Der var flere årsager hertil, bl. a. indførelsen af dieseltogene, elektrificeringerne, overgangen til de tunge stålvogne, brugen af længere vognstammer, forøgelsen af lokomotivernes størrelse, eksistensen af et antal ældre, men stadig anvendelige 2B- og 2B1-lokomotiver, der i nogen grad var blevet overflødiggjort ved den almindelige udvikling af driften m. m.

Umiddelbart før krigen, i 1939, byggede de belgiske statsbaner imidlertid et lille antal 2B1-lokomotiver af højmoderne type

De er meget svære efter europæiske forhold. Vægten er ikke mindre end 88 t, altså nogenlunde som vægten af De Danske Statsbaners nyeste E-lokomotiver. De belgiske lokomotiver er endda væsentlig en-

lere i konstruktionen, hvorved der er sparet vægt. På den anden side er de belæsset med en strømliniebeklædning.

Adhæensionsvægten er 46 t. Det er næsten ligesa meget som adhæensionsvægten af DSB's 2-cylindrede R-lokomotiver.

De pågældende belgiske lokomotiver har kun 2 cylindre. Disse er anbragt indvendigt, jfr. DSB's C-lokomotiver. Cylinderdiameteren er 47 cm, og slaglængden er 72 cm. Drivhjulenes diameter er 210 cm, forløberhjulenes diameter er 91 cm, og bagløberhjulenes diameter er 1,25 cm.

Fordampningshedefladen er 161 m², og overhedefladen er 63 m². Fyrristens areal er 3,7 m². Kedeltrykket er 18 kg pr. m².

Disse lokomotiver er i og for sig i stand til at trække svære ekspres-tog, men er konstrueret for meget store hastigheder og lette tog. På den anden side er deres vægt så stor, at det ikke gør meget fra eller til for den samlede togvægt, om de trækker 3 eller 6 vogne.

2B1-lokomotiverne blev indsat i driften i sommeren 1939 og brugtes da til meget hurtige togforbindelser, en morgenforbindelse og en aftenforbindelse i hver retning mellem Bryssel og Ostende. For samtlige for-

bindelser var rejsetiden nøjagtig en time.

Der er 114 km fra Bryssel til Ostende, deraf 93 mellem Bryssel og Brygge og 21 km mellem Brygge og Ostende. Togene standsede i Brygge. Rejsetiden var 46 minutter fra Bryssel til Brygge og 13 minutter fra Brygge til Ostende. I modsat retning var den sat til 12 minutter fra Ostende til Brygge og 47 minutter fra Brygge til Bryssel.

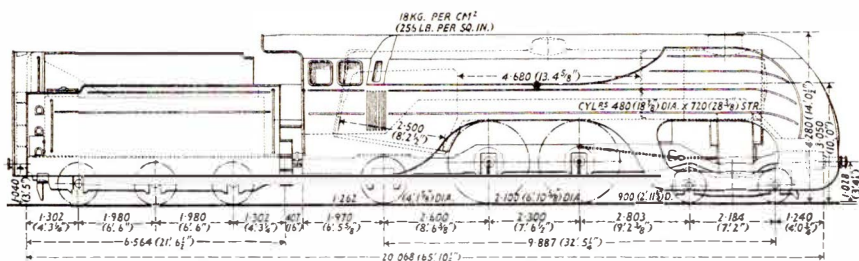
De 93 km på 46 minutter svarer til en gennemsnitshastighed af 120—121 km i timen.

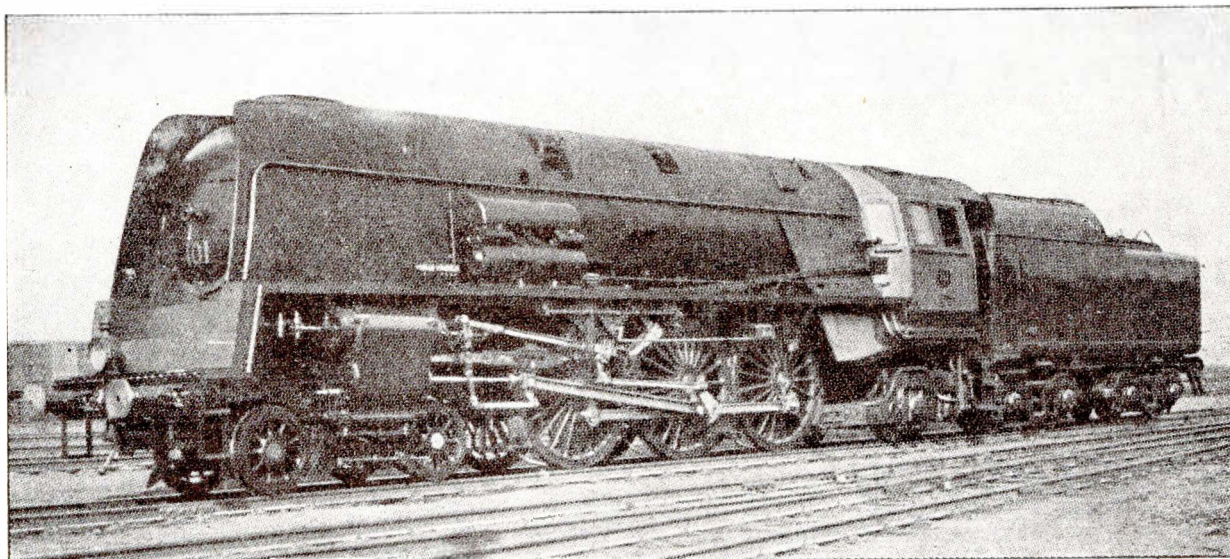
2B1-lokomotiverne trak normalt 3—4 vogne, vejende indtil 160 t.

Det blev imidlertid nødvendigt at forøge størrelsen af nogle af de pågældende tog. Derfor indsatte man nogle af de meget svære Pacific-lokomotiver i denne tjeneste, hvorved det blev muligt at køre med togvægte på 300—400 t; skønt 2C1-lokomotiverne ikke var konstrueret for udpræget store kørehastigheder, viste de sig at være i stand til at overholde de korte køretider.

De pågældende 2C1-lokomotiver byggedes første gang i 1935. De blev præsenteret for offentligheden ved de belgiske jernbaners 100 års jubilæum og tiltrak sig da opmærksomheden ved en række konstruktions-træk, der var meget afvigende fra den hidtidige praksis i Belgien, bl. a. ved at have enkelt ekspansion i stedet for compoundvirkning. I det ydre præges de navnlig af en afglattende beklædning, et skridt i retning af strømliniebeklædning.

Disse lokomotiver er meget svære; ja, de er de sværeste 6-akslede ekspreslokomotiver i Europa. Deres vægt





Moderne 2C1-koblet belgisk lokomotiv.

er ikke mindre end 124 t. Deraf er 70,5 t adhæsiønsvægt, hvortil svarer et gennemsnitligt drivakseltryk på 23,5 t.

Kedlens diameter er ikke mindre end 180 cm. Arbejdstrykket er 18 kg pr. cm².

Lokomotivet har 4 cylindre, to udvendige og to indvendige, med lige store dimensioner. Cylindrenes diameter er 42 cm, og slaglængden er 72 cm.

De indvendige cylindre virker på forreste drivaksel og de udvendige på mellemste drivaksel.

Drivhjulsdiameteren er 198 cm, altså nogenlunde det samme, som for DSBs P-lokomotiver. Forløberhjul-

nes og bagløberhjulenes diametre er henholdsvis 90 og 106,7 cm.

Totallængden af lokomotivet med tender er 24,40 m. — Med fyldt tender er totalvægten 208 t.

Disse lokomotiver er konstrueret til de allersværeste eksprestog og til almindelige eksprestogshastigheder; men de kan altså også bruges som »lyntogslokomotiver«.

Da den største tilladte hastighed på strækningen kun var 145 km i timen, og da den endda var begrænset til 135 km i timen på en del af strækningen, var de 120 km i timen en meget bemærkelsesværdig rejsehastighed. Det var og er forøvrigt stadig europæisk hastighedsrekord for damptog.

I USA har både Pennsylvania Railroad og Chicago—Milwaukee—St. Paul Railroad kørt med damptog med rejsehastigheder indtil 122 km i timen, regnet fra start til stop for hurtigste delstrækning.

Til disse tog brugte Pennsylvania-selskabet 2C1-lokomotiver, senere antagelig 2BB2-lokomotiver. Det andet selskab brugte moderne 2B1- og 2C2-lokomotiver. Men de er forlængst erstattet med diesellokomotiver.

Litteratur:

Railway Gazette, 21. april 1939, side 654.

Railway Gazette, 18. marts 1940, side 390.

Elektriske håndboremaskiner

skal holdes i orden

Som følge af, at antallet af elektricitetsulykker under brug af håndboremaskiner i den senere tid har været i stigning, har Elektricitetsrådet opsat en artikel, som er tilstillet Industrirådet, Dansk Arbejdsgiverforening, Industrifagene, Håndværksrådet og Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund med anmodning om, at indholdet ved optagelse i medlemsblade eller på anden måde

kommer til alle interesseredes kundskab.

Artiklen har følgende ordlyd:

»Elektriske håndboremaskiner og andre transportable elektriske håndværktøjer har gennem årene været årsag til adskillige ulykkestilfælde, hvor personer under brugen af maskinerne er blevet dræbt af den elektriske strøm som følge af isolationsfejl. Særlig i de seneste år er an-

tallet af ulykker af denne art steget i foruroligende grad. Erfaringerne har vist, at en jordledning til maskinens ydre metaldele ikke altid kan afværge ulykkerne, da jordforbindelsen ofte er i uorden, og det opdages ikke, før det er for sent, da maskinens funktion ikke påvirkes deraf.

På foranledning af elektricitetsmyndighederne arbejder fabrikanterne på at finde frem til nye konstruktioner, ved hvilke muligheden for ulykker ved sådanne isolationsfejl nedsættes til et minimum, og der er grund til at vente, at dette vil lykkes.

Der findes imidlertid allerede mange maskiner i værksteder og på

De tyske Forbundsbaners nye to-etagers tog

byggepladser, som frembyder stor fare, da de i almindelighed behandles meget skødesløst, og da der som oftest ikke føres nogensomhelst kontrol med maskinerne eller de tilhørende ledninger. Det vil være af overordentlig stor sikkerhedsmæssig betydning, at disse maskiner til stadighed holdes i bedst mulig orden og underkastes hyppige periodiske eftersyn (mindst en gang månedlig), selv om de ikke har vist tegn på fejl, og at de straks repareres, så snart maskinen støder, eller der iagttages selv den mindste fejl, der kan give anledning til strømovergang til maskinens jerndele.

Den fejl, som hyppigst har givet anledning til ulykker, har været at finde ved ledningsindføringen eller i afbryderhuset. Det bør derfor ved de periodiske eftersyn kontrolleres, at ledningsisolationen intetsteds er beskadiget, og at ledningen er forsvarligt aflastet for træk ved indføringen. Hvor det er muligt at åbne afbryderhuset uden at beskadige dets eventuelle udvendige isolation, må det herved bl. a. efterses, at isolationen på de derværende ledninger er i orden, at alle skruer (herunder særlig tilslutningsskruerne for ledningerne) er forsvarligt tilspændt, og at alle dele (herunder særlig eventuelle separate isolationsforinger om afbryder og ledninger) er forsvarligt fastgjort på deres respektive pladser.

Eftersyn og reparation (herunder også udskiftning af ledningen og ommontering af ledningen ved indføringen i maskinen) bør kun foretages af elektroteknisk sagkyndige personer.

Opmærksomheden henledes slutte- lig på bestemmelsen i stærkstrømsreglementets § 507 b:

»hvorefter ejeren (brugeren) af enhver installation (herunder montage- og brugsgenstande med tilhørende ledninger) er ansvarlig for dennes tilstand og vedligeholdelse og er pligtig at lade fejl og mangler afhjælpe snarest muligt, ligesom han skal foranledige, at der hurtigst muligt træffes foranstaltninger for at hindre, at fejl eller mangler kan foranledige fare for personer eller gods«.

Efter at det har været bekendtgjort nogen tid, er de tyske jernbaners nye to-etagers tog fornylig blevet taget i brug på ruten Dortmund—Frankfurt—Fulda som hurtigtog. Hele toget består af 3 vogne med kun 334 siddepladser ialt. På den øverste etage af den ene vogn er der flere 2. kl. kupeer, og på overste etage i den tredje vogn er der spisesalon, som drives af »Deutsche Speise- und Schlafwagengesellschaft« (D. S. G.). Kupeerne på 3. kl. er ligesom på 2. kl. forsynet med god polstring, hvorved man opnår et maksimum af rejsekomfort, og et moderne udstyret indre.

Vognene, der er 22,4 m lange, har — ligesom befordringsmidlerne i troperne — et refractionstag. Sindrige arrangementer sørger for stadig forsyning af frisk luft, så at rejsen også bliver behagelig i de varme som-

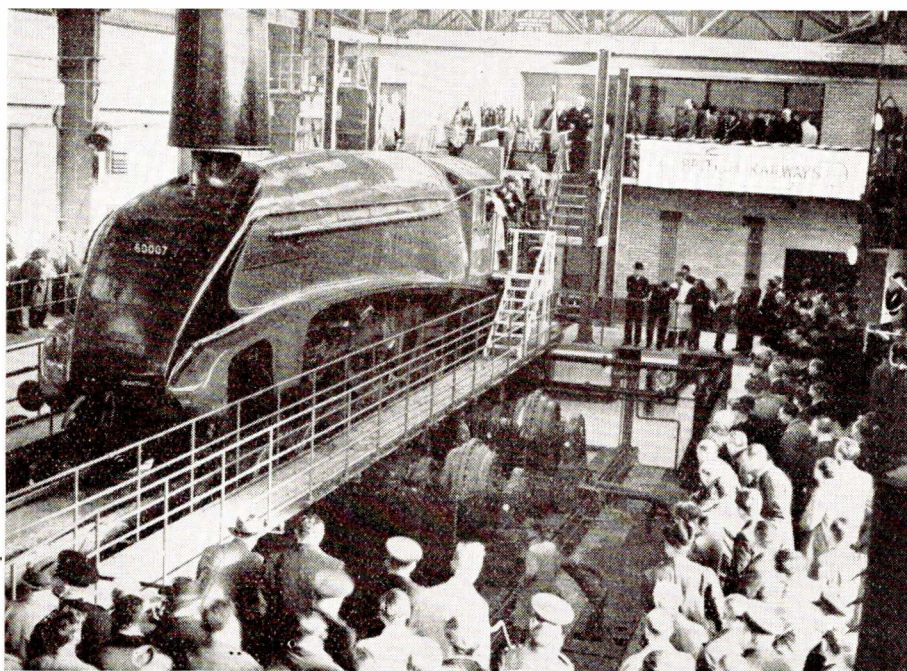
mermaneder. Om vinteren sørger et tilstrækkeligt antal radiatorer for behagelig varme. Der er persienner for vinduerne til at holde generende solskin og træk ude og alligevel tillade god udsigt gennem sprækkerne. Vognene løber meget jævnt, da de er anbragt på en helt moderne udstyret bogie, som fuldstændigt forhindrer rystelser.

Bade vognene og lokomotivet er mørkeblå, og er et flot syn.

Foruden de store økonomiske fordele ved disse to-etagers vogne medfører den lette konstruktion muligheden for større fart, og stiller som følge heraf mindre krav til sporene.

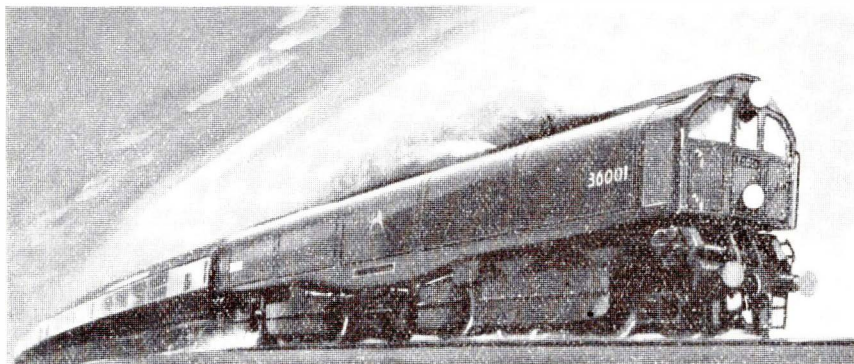
Det afhænger af de praktiske erfaringer, man gør, hvorvidt og i hvilket omfang de tyske forbundsjernbaner vil bestille nogle flere serier af denne type.

Prøvehal for lokomotiver



En ny prøvehal for lokomotiver blev fornylig demonstreret for den britiske transportminister, mr. Barnes, i Rugby. Hallen blev karakteriseret som den mest moderne i verden.

Vort billede er hentet fra demonstrationerne og viser et af lokomotiverne i »fuld fart« på prøve. I prøvehallen kan opnås en hastighed på 120 miles i timen.



Engelsk eksprestogslokomotiv

I Dansk Lokomotiv Tidende 1951, nr. 1, side 5 (1) omtaltes et Mallet-lokomotiv, som et eksempel på amerikansk praksis m. h. t. bygningen af lokomotiver med mange drivaksler og med leddeling af lokomotivet tjenende kørslen i kurve.

Der eksisterer imidlertid mange andre slags leddelte lokomotiver. Tegningen og billedet viser en engelsk type, der er ganske ny og højst interessant. Denne ny type blev tegnet af chefindeniøren fra Southern Railway, det ene af de fire store engelske jernbaneselskaber, kort tid før det blev nationaliseret. Han har også ved tidligere lejligheder vist radikale konstruktionstendenser, hvilket er særligt påfaldende på baggrund af englændernes konservatisme m. h. t. deres damplokomotiver.

Det første eksemplar af den nye lokomotivtype, der kaldes »Leader«, blev færdigt allerede i 1948, og er nu grundigt gennemprøvet. Ved den konstruktive udformning tilstræbte man frem for alt størst mulig driftssikkerhed og næsten varig brug samt anvendelse på alle strækninger og til enhver art tog.

Lokomotivet består af en kasse-lignende overbygning, bl. a. bestående af en svær rammekonstruktion, der strækker sig helt fra forenden til

bagenden. Rammen hviler på to tre-akslede drejestel.

Kedlen og vand- og kulbeholderen bæres direkte af rammen og omslutes af en art vognkassebeklædning, med en korridor, der muliggør passage helt fra forenden til bagenden. Der er førerplads i begge ender.

Kedlen er i det store og hele af standardtype, dog med en speciel fyrkasse. Askekassen hænger ned mellem drejestellene. — Kedeltrykket er 19,6 kg pr. cm². Kulbeholdningen er 4 t og vandbeholdningen 18,2 m³. Lokomotivets totallængde er 20,42 m. Højden er 3,94 m og bredden kun ca. 2,75 m. De sidste dimensioner synes i vore øjne at være små, men svarer til almindelig engelsk praksis for togmateriel, der skal bruges på alle strækninger. Derimod er lokomotivets længde meget betydelig.

Det mest interessante er de to drejestel. De er begge drivstel og ganske ens. Alle aksler er drivaksler. Hvert stel har en trecylindret dampmaskine. Cylindrenes slaglængde er 381 mm og deres diameter er kun 312 mm. Det er altså temmelig små cylindre. Cylindrene er anbragt tæt sammen og virker alle udvendigt på den midterste af drejestellets tre aksler. Hele drivværket er indesluttet i

et lukket rum og smøres ved rigelig pasprøjtning af olie, så man næsten aldrig kommer ud for ophedning af lejerne.

Midterakslen er forsynet med tandhjul udenfor hjulene. Forreste aksel har lignende tandhjul på højre side, og bageste aksel har tandhjul på venstre side. Midterakslen er forbundet med de to andre aksler i drivstellet ved to kæder, den ene på højre side, den anden på venstre side. Kæden er af meget speciel konstruktion, og hele systemet er indesluttet på en sådan måde, at alt går i olie. — Nar man har valgt en sådan konstruktion, er det for at spare modvægte og undgå vibrationer samt at opnå et jævnt drejemoment.

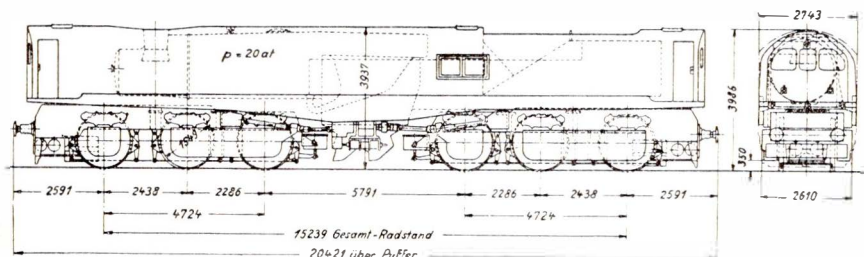
Lokomotivet kan bruges til både godstog og eksprestog.

Ny magnetisk slamvædske til opdagelse af overfladerevner og -ridser i jern og stål

(Fra Tidsskrift for Maskinvæsen).

Til opdagelse af overfladerevner og -ridser i jern og stål har man hidtil anvendt en magnetisk slamvædske fremstillet af petroleum, hvori der er opslemmet magnetisk jernilte i findelt form. Den genstand, som skal undersøges, magnetiseres, hvorefter man pastastryger den magnetiske slamvædske. Eventuelle overfladerevner og -ridser bliver da synlige ved, at det magnetiske slam samler sig om disse. Herved opnås gode resultater, såfremt genstandens overflade er blankpoleret, men mindre gode, hvis overfladen er ru og mørk.

Det er nu lykkedes det engelske firma Metropolitan Vickers Electrical Co. Ltd. at finde det rigtige hvide stof til at iblande den magnetiske slamvædske, nemlig aluminiumpulver. Aluminium og magnetisk jernilte finmales i omtrent lige store dele i en kuglemølle og opslemmes i petroleum. Jernslammets magnetiske styrke forringes ikke ved iblanding af aluminiumpulveret, som bevirker, at slamvædsken giver tydeligere hvide linier i selv de fineste overfladerevner og -ridser.



Følgende to indlæg er modtaget fra formanden for Fredericia lokomotivførerafdeling, lokomotivfører S. A. Rasmussen.

Red.

I DLT nr. 2, 1951, har lokomotivfører P. Jensen, Hgl., i en længere artikel været inde på lokomotivmændenes advancements- og lønningsproblemer og påpeger bl. a., at når lokomotivfyrbøderne kan opnå stillingen som lokomotivfører i en alder af 28 til 29 år, så skyldes dette en forfejlet personalepolitik, som vi i sidste instans selv må betale.

Jeg er enig med P. J. i, at det jo ikke giver organisationen de bedste kort på hånden ved fremsættelse af nye lønkrav, og måske er det her, at man skal søge årsagen til, at lokomotivmændene trods mange forfremmelser i en forholdsvis tidlig alder dog alligevel føler en vis stagnation i arbejdet for en forbedring af lokomotivmændenes kår.

Det, der efter min mening skal til for at skabe bedre lønvilkår, er en helt anden vurdering af lokomotivtjensten som helhed. Det kan ikke i længden med rimelighed være rigtigt, at den unge maskinarbejder, der vælger lokomotivtjenesten, i lønmæssig henseende skal ligge betydeligt under den kammerat, der i stedet for lokomotivtjenesten valgte værkstedstjenesten: thi selv om tjenestemændenes lønninger i princippet er opbygget gennem advancement og forskellige tillæg til grundlønnen, ligger det dog således for lokomotivmændene, at selv med 3 alderstillæg som lokomotivfyrbøder, advancement til lokomotivfører og de for denne stilling værende to alderstillæg, så kommer man dog aldrig på højde med den, der valgte værkstedstjenesten.

De stigende krav, der gennem de senere år er stillet til lokomotivmændene, har man i virkeligheden aldrig fået honoreret, og den naturlige lønforbedring, som herfor ville have været berettiget, har man trods alt til gode endnu.

Hvorledes skal da lokomotivmændenes lønproblemer løses? P. J. er inde på, at med hensyn til opslagsstillinger kan man snart blive færdig — her har man kun alt for dårlige erfaringer —, og forøvrigt løser man, efter min formening, absolut ikke problemet for samtlige lokomotivmænd ad denne vej, hvorfor denne udvej stærkt må frarådes.

Den anden af P. J. fremsatte tanke om et ekstra løntillæg efter et vist antal år i lokomotivførerstillingen, er sikkert den eneste farbare vej, for ved en sådan ordning vil der være skabt mulighed for en retfærdig lønforbedring — ikke for nogle enkelte — men en forbedring, der vil komme samtlige lokomotivførere til gode.

Men det store spørgsmål bliver dog: Er lokomotivmændene alene i stand til at løse dette vigtige lønproblem? Nok er vi ingen svag organisation — men vi er en lille organisation — og med den stigende organisationsmæssige centralisering, der efter al sandsynlighed vil komme, vil spørgsmålet

blive, om vi er stærke nok til alene at fremsætte og gennemføre et sådant lønkrav.

I tilslutning til K. H. Gjørtsvangs artikel i Dansk Lokomotiv Tidende nr. 3, ønskes følgende indlæg optaget i DLT.

Gjørtsvang skriver, at først blev han forbavset og senere hen sørgeligt overbevist om den kendsgerning, at der nu igen skulle stilles forslag om indmeldelse i DsF.

Nok er det ikke længe siden, at spørgsmålet sidst var fremme om DLFs indmeldelse i DsF., men der er dog løbet meget vand i stranden siden den tid, og med de udtalelser in mente, som flere organisationsledere inden for fagbevægelsen fremsatte omkring nytårsskiftet, må dog også have givet lokomotivmændene noget at tænke over.

Man kom jo i disse udtalelser ind på tanken om dannelsen af industriforbund, det samme, som man for nogle år siden gennemførte i Sverige, og som fik det for vore kammerater der, af de fleste her kendte, resultat til følge.

Om vor indmeldelse i DsF skal ske ved kongresbeslutning, eller forslaget skal sendes til urafstemning, bliver det jo kongressens sag at afgøre, men når det tages i betragtning, hvad vore kongresser i årenes løb har vedtaget — indmeldelse i Nordisk Lokomotivmands Forbund, CO I, Nordisk Jernbanemands Union, Internationalt Transportarbejderforbund, og hvortil må tilføjes vedtagelsen af lønningslove, tjenestetidsregler, kontingentforhøjelser og alle de forskellige små og store pengebeløb til forskellige formål — da må man i sandhed spørge: »Hvorfor skal da vor indmeldelse i DsF — det sidste, men vigtigste organisationsmæssige led — gøres til genstand for en urafstemning?« At en urafstemning i et så vigtigt spørgsmål næppe vil være heldig, har man desværre utallige beviser for — det er nu engang betydeligt lettere at samle proselytter, når det drejer sig om at tale nedsættende om sin organisation i almindelighed og dens ledelse i særdeleshed, end det er at få folk til at tro på, at det, man foretager sig, trods alt kommer medlemmerne til gode — en sand, men sørgelig kendsgerning —.

Det viser sig jo også, at i de afdelinger, hvor der tidligere er foregået et virkeligt effektivt oplysningsarbejde om dette vigtige spørgsmål, har man også set et godt resultat heraf.

Gjørtsvang skriver videre, at som følge af, at vi ikke må strejke, kan vi aldrig blive andet end kontingentbetalere — en udtalelse, der forøvrigt kun kan fremsættes på grund af manglende kendskab til de faktiske forhold. Den uorganiserede lokomotivfyrbøder, vi for tiden har i Lunderskov, er jo af akkurat den samme opfattelse i sit forhold til Dansk Lokomotivmands Forening. Hvorfor skal han betale kontingent til en organisation, når de samme goder tilflyder ham i nøjagtig den samme målestok som til den, der står i sin organisation, men betaler sit kontingent herfor.

En sådan indstilling i organisationsmæssig henseende går jeg ud fra, at også Gjørtsvang tager afstand fra — og dersom dette er tilfældet, er vi

Meddelelse fra Landsoplysningsudvalget

straks sagen nærmere —, for det er jo nøjagtigt det samme forhold, der gør sig gældende med hensyn til Dansk Lokomotivmands Forenings forhold overfor DsF — vi nyder her ligesom den uorganiserede i fuldt mål frugterne af andres arbejde, men yder intet til gengæld.

Tro nu endelig ikke, at tjenestemændene nogen- sinde vil kunne vente at opnå mere, end hvad DsF opnår for sine medlemmer, tværtimod har de resultater, som DsF har opnået igennem årene, jo altid været normgivende for de resultater, som tjenestemændene har kunnet opnå.

Tager vi f. eks. i dag en lokomotivfyrbøder med grundløn og en lokomotivfører på slutløn, vil man heraf se, at den pristalsregulerede del af disse lønninger udgør henholdsvis 60 og 40 pct., hvortil der nu pr. 1. april kommer en yderligere stigning.

Man vil heraf se, at det efterhånden er meget store dele af lønnen, som er underkastet pristalsreguleringen, og havde regeringspartierne magt som de har agt, da ville hele denne pristalsregulering forlængst have været sat ud af kraft og erstattet med et eller andet hungerpristal.

Når det ikke er sket, så skyldes det jo udelukkende den rigtige og korrekte indstilling, som man fra DsF straks fra begyndelsen indtog. Nok skal vi alle være med til at bære hverdagens byrder, men den afklædningscene af arbejderne og tjenestemændene, som fandt sted i 1940—41, er endnu i så frisk erindring, at den ikke opfordrer til gentagelse.

Det lønstop, man dengang gik ind på, fordi man hermed stolede på et effektivt prisstop, havde jo kun til følge, at man blev grundigt skuffet.

Når det således ikke i denne omgang er lykkedes at klæde arbejderne og tjenestemændene af til skjorten under devisen: vi er alle i samme båd, så har man jo kun ene og alene at takke DsF for det.

Og når Gjørtsvang derfor hævder, at vi ved vor indmeldelse i DsF ikke vil blive andet end kontingentbetalere, beror en sådan udtalelse kun på manglende organisationsmæssigt kendskab.

Når Gjörtsvang taler om politisk ensretning af lokomotivmændene ved en sådan indmeldelse, tænker han formodentlig på den nære tilknytning, der består mellem DsF og Socialdemokratiet, det er jo kun en naturlig følge. Hvorledes ville en så stor organisation som DsF være stedt, hvis man ikke havde et talerør ud til offentligheden? Og lige så naturligt som det er, at arbejdsgiverforeningerne understøtter deres presse, endog med meget store beløb, lige så naturligt er det vel, at DsF understøtter den presse, som varetager deres interesser.

Må jeg til slut slå fast, at det store arbejde og de resultater, der gennem årene er udført af DsF og i tiden fremover stadig vil blive det, har været af uvurderlig betydning for arbejderne og tjenestemændene — et resultat, der forlængst er anerkendt fra alle sider —, og vil eller kan man ikke indse dette — måske dikteret af en eller anden politisk overbevisning — tør jeg roligt påstå, at da er vedkommende, for at benytte Gjörtsvangs eget citat, i allerhøjeste grad politisk ensrettet.

På det møde, Landsoplysningsudvalget afholdt ved vintersæsonens begyndelse, blev drøftet muligheden af at arrangere en fællesrejse til udlandet i 1951.

Efter de erfaringer, udvalget indhøstede på fællesrejsen til Holland i april 1950, er der stor interesse for disse rejser blandt vore medlemmer, og resultatet af drøftelserne blev da også, at der til hovedbestyrelsen indsendtes et forslag, omhandlende, at det blev overladt Landsoplysningsudvalget at arrangere en sådan rejse.

Målet for rejsen skulle denne gang være Schweiz, som med sin storslåede pragtfulde natur er et yndet turistland. Det er dog ikke alene som turistland Schweiz er kendt, men også på andre områder har landet gjort sig bekendt.

Schweiz har en højt udviklet industri, og trods sin lidenhed har det formået at hævde sig i konkurrencen med de store lande, specielt med hensyn til bygning af maskiner, der bruges på elektricitetsværker, kraftstationer og m. m. Der vil således, foruden at lære den storslåede natur at kende, samtidig være mulighed for at gøre visse studier, hvilket ret naturligt også er et af formålene, når Landsoplysningsudvalget arrangerer en sådan rejse.

Hovedbestyrelsen har tiltrådt, at rejsen forsøges arrangeret og til foreløbig underretning for eventuelle interesserede kan, efter indhentede oplysninger, meddeles følgende:

Rejsen påtænkes afholdt i slutningen af august eller i begyndelsen af september og vil komme til at strække sig over 10—11 dage, heraf et samlet ophold i Schweiz på ialt 8 dage.

Det er tanken enten kun at rejse om dagen, hvilket bevirker, at der må gøres ophold med overnatning i Tyskland eller også benytte sovevogn — dog kun gennem Tyskland, hvilket ikke er så kostbart, efter at det tyske sovevognselskab »Mitropa« igen er begyndt at sætte vogne ind på denne rute. Det afgørende er naturligvis prisen, og her vil vi gerne indskyde, at den opfattelse, som mange har, at Schweiz er et dyrt land at opholde sig i, ikke er rigtig efter de erfaringer, rejsebureaufolk fremkommer med. Selvfølgelig spiller det ind, hvad vi får for penge med hensyn til hotel og deslige, men tages dette med i betragtning, er Schweiz ikke dyrere end andre lande.

For et ægtepar skulle udgiften blive ca. 1100 kr. alt inkl., også den famøse valutaskat. Heri er medregnet, at manden har frirejse, medens der for hustruen skal betales udenfor landets grænser.

Vil et af vore medlemmer deltage alene, bliver udgiften ca. 450 kr., også alt inkl. Vi gør i den forbindelse opmærksom på, at turen økonomisk skal hvile i sig selv, og lige som sidst vil specificeret regnskab blive tilstillet samtlige deltagere i turen.

Flere konkrete oplysninger kan ikke gives i øjeblikket, men et program for hele turen vil blive udarbejdet i alle enkeltheder og tilstillet samtlige deltagere i betimelig tid.

De af vore aktive medlemmer, der kan tænke sig at deltage, bedes inden den 1 marts tilsende foreningens kontor en meddelelse herom med oplysning om,

hvorvidt man deltager alene eller med hustru. I lighed med, hvad tilfældet var på Hollandsturen vil deltagerantallet blive begrænset til 50. Melder der sig herudover, vil der blive foretaget lodtrækning mellem samtlige ansøgere.

S. Suneson.

Generaldirektoratet for Statsbanerne meddeler:

Repræsentanter for Danske Statsbane har den 31. januar i Hamborg forhandlet med repræsentanter for vesttyske forbundsbaner om etablering af en færgerute mellem Gedser og Vesttyskland.

På mødet opnåedes, overensstemmende med de den danske delegation af trafikministeren givne beføjelser, enighed om at åbne en sådan rute fra foråret 1951 (i dagene mellem 20. maj og 1. juni) mellem *Gedser* og *Grossenbrode*.

Grossenbrode er beliggende på fastlandet ved det østlige indløb til Fehmernsund. Fra dansk side indsættes dampfærgerne »Danmark«, som kan tage ca. 70 personbiler og ca. 800 passagerer. Fra tysk side indsættes et skib, som nu er under ombygning til autofærge. Dette skib får dog mindre kapacitet end dampfærgerne »Danmark«.

Når de to jernbanestyrelser definitivt har bestemt sig for at anløbe Grossenbrode i stedet for Travemünde, er grunden den, at man fra tysk side lægger hovedvægten på at skabe en aflastning af Storebælts-overfarten med henblik på muligheden for gennemførelse af flere godsvogne i transit mellem Vesttyskland og det øvrige udland på den ene side og Skandinavien på den anden side. Tyske baner har planlagt i løbet af ca. 3 år at indsætte en nybygget jernbanefærge af storebæltstypen i sejlads over Østersøen som et første skridt imod åbning af fugleflugtslinien, som af begge parter anses for det endelige mål, selv om dette på grund af de meget betydelige omkostninger, der er forbundet hermed, såvel på tysk som på dansk side, desværre ligger noget ude i fremtiden.

Havnen ved Grossenbrode vil blive udbygget til automobiloverførsel inden foråret og i løbet af de første 3 år sådan udvidet, at den kan anvendes til overførsel, såvel af biler som af jernbanevogne. De udgifter, der ofres på denne havn, vil derfor indgå i fremtidige planer. Det ret betydelige udgifter, der skulle anvendes til anlæg af færgeleje og toldlokaler i Travemünde, ville derimod være spildt, når færgeruten i løbet af 3 år omdannes til en kombineret auto- og jernbanefærgerute og derfor forlægges til Grossenbrode.

Vejene mellem Grossenbrode og autobanen ved Lübeck vil inden foråret blive udbygget og forbedret af hensyn til den forventede automobilkørsel.

Sejldistancen mellem Gedser og Grossenbrode vil ad nuværende tvangsroute udgøre 46 sømil svarende til 3½ times sejlads med dampfærgerne »Danmark«, medens sejldistancen Gedser—Travemünde ville være ca. 64 sømil svarende til knap 5 timers sejlads.

N. C. D. Johnsen.



Opmærksomhed frabedes.

Al eventuel opmærksomhed ved min 40 års ansættelse den 1. marts d. a. ved DSB frabedes. Er bortrejst.

J. E. Staberg,
lokomotivfører,
Helsingør.

Foredrag.

Fredericia afdelinger afholder som et led i vinterens oplysningsarbejde foredrag ledsaget af lysbilleder mandag den 5. marts kl. 20 på hotel »Landsoldaten« (indgang fra Norgesgade).

Sektionsingeniør *Ejnar Hansen*, Aarhus, vil holde foredrag om sin rejse til USA.

Efter foredraget afholdes fælles kaffebord.

Udvalget.

Lokomotivfyrbødernes anciennitetsrække.

På grundlag af de opnåede resultater ved de i oktober, november og december måneder 1950 afholdte lokomotivfyrbødereksaminer opstilles eksaminanderne i rækkefølge således:

- A. E. Pedersen, Aarhus.
- B. Mikkelsen, Aalborg.
- W. B. Sørensen, Padborg.
- L. J. Hansen, Korsør.
- A. C. Kobbelt, Padborg.
- P. Jacobsen, Langaa.
- O. Qvist-Pedersen, Padborg.
- H. T. Haulrig, Roskilde.
- B. V. Sørensen, København Gb.
- C. V. Sørensen, Padborg.
- K. A. Jensen (Reuter), Korsør.
- A. Ahlgreen Sørensen, Aarhus.
- H. J. Holm, Aabenraa.
- N. B. Jensen, Roskilde.
- H. Flyvebjerg, Aalborg.
- N. B. J. Jakobsen, Padborg.
- E. H. Fuglesang, Fredericia.
- L. F. T. Andersen, København Gb.
- S. M. Sørensen, Roskilde.
- V. Hansen, Slagelse.
- P. J. Andersen, Helsingør.
- P. Nielsen, Fredericia.
- S. C. Christiansen, Randers.
- A. E. Bugge, Aalborg.
- R. J. Holm, Fredericia.
- L. B. Bjørnsten, Gedser.
- J. P. Jensen, Aarhus.
- F. Sørensen, Aalborg.
- P. S. Hansen, København Gb.
- B. K. Petersen, København Gb.
- C. K. Oechsler, Padborg.
- P. G. Pedersen, Aalborg.
- J. F. Jensen Viborg.
- O. K. Junker, København Gb.

K. Petersen, Fredericia.
 B. K. Tagesen, Aarhus.
 U. Jensen, Roskilde.
 A. L. Hansen, Skern.
 S. E. Pedersen, Struer.
 K. E. Jensen (Bjergby), København Gb.
 P. H. Thuesen, Esbjerg.
 V. K. Andersen, Struer.
 S. Thomsen, Korsør.
 K. E. Jønby, Aarhus.
 P. E. Pedersen (Klint), Korsør.
 L. E. Ohlsen, Aarhus.
 E. Christensen, København Gb.
 E. S. Christensen, Aarhus.
 K. M. Hansen, København Gb.
 G. F. Petersen, Kalundborg.
 T. L. Hansen, Korsør.
 K. E. B. Jørgensen, Kalundborg.
 P. Noltensmejer, København Gb.
 C. E. Christiansen, København Gb.
 E. C. L. Christiansen, Fredericia.
 J. Westergaard, Fredericia.
 B. Jensen (Helnæs), København Gb.
 G. V. A. Sørensen, København Gb.
 B. F. O. Jespersen, København Gb.
 F. B. Jensen, Struer.
 E. F. Petersen, København Gb.
 G. Jacobsen, Struer.
 E. A. Kristiansen, Korsør.
 G. B. Jensen, Korsør.
 L. B. Sørensen, København Gb.
 M. E. Andersen, Korsør.
 A. V. Nielsen, Fredericia.

Denne rækkefølge er gældende for de pagældendes inoerordning i lokomotivfyrbøderækken.



Tilladelse til bytning af tjenestested pr. 1-2-51.
 Lokomotivfyrbøderne H. F. J. Theilberg, Padborg, og
 J. Westergaard, Gb.

Dødsfald blandt pensionister.
 pens. lokomotivfører S. P. Sørensen, Katrinedalsvej 43.
 Vanløse, død den 25. december 1950.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de
 hittidige øjenspecialister antaget øjnelæge C. C. Hart-
 lev, Sønderborg.

Doktor Hartlev afholder konsultation Kongevej 47
 kl. 13—15, lørdag dog kl. 10—12.

Samtidig meddeles, at øjnelæge N. Høeg, Horsens, er
 afgået ved døden.

Sygekassen har udsendt en oversigt over regnskabet
 for regnskabsåret 1949/50. De interessenter, der ønsker
 regnskabet leveret, vil få det tilsendt, når forlangende
 herom indsendes til sygekassens kontor.

NYE ADRESSER

Lokomotivførerafdelinger.

Viborg: Formandens navn og adresse rettes til: E. E.
 Jensen, Frihedsvej 1.
 Brande: Kassererens navn og adresse rettes til: Peter
 Bryhl, Ørbækgaarden 2.
 Odense H.: Formandens navn og adresse rettes til:
 J. V. B. Christiansen, Skibhusvej 137.

Lokomotivfører-underafdelinger.

Ringkøbing: Repræsentantens navn og adresse rettes
 til: H. Jensen, Ved Fjorden 7.
 Nykøbing F.: Repræsentantens navn og adresse rettes
 til: V. B. D. Nielsen, Kreibergsgade 19, 1.

Lokomotivfyrbødrafdelinger.

Struer: Kassererens adresse rettes til: Jyllandsgade
 38, 1.
 Næstved: Formandens navn og adresse rettes til: V. O.
 Krog, Kløvervej 2, 1., Herlufsholm.
 Nyborg: Kassererens navn og adresse rettes til: K. E.
 Jørgensen, Vendersvej 6.
 Sønderborg: Formandens navn og kassererens navn og adres-
 se rettes til: P. Jensen, Perlegade 6.
 Padborg: Formandens navn og adresse rettes til: C. Jen-
 sen, Frøslevvej 14.
 Kassererens navn og adresse rettes til: N. P. Nissen.
 Smedeby pr. Padborg.

Lokomotivfyrbøder-underafdeling.

Assens: Repræsentantens navn og adresse rettes til:
 B. C. Rasmussen, Hjallesøvej 50, Odense.

Byttelejlighed.

Randers—Fredericia.

En stor 2 vær. lejlighed med fjernvarme i Randers
 ønskes byttet med en 2—2½ eller 3 vær. i Fredericia.

Henvendelse til lk1. V. Mikkelsen, p. t. Fredericia-
 gade 6, 1., Kolding, tlf. Kolding 653.



Tja - Olsen, - som du har oset i dag,
 kan de jo heller ikke tro andet -.

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“

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

RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

KARL PETERSEN *Glarmester* Malerier, Raderinger
Mellemgade . Tlf. Nyborg 264 Rammer og Speile

JOHS. WICHMANN's **Træskoforretning**
anbefales d'Hrr. Lokomotivmænd

HJ. MARTENS EFT. *v/ Peter Christensen* Guldsmed & Gravør
Nørregade 6, Nyborg. Tlf. 369

Østervembs *VINSTUE* anbefales

Weinrich Nielsens *Bageri og Conditori*
anbefales

Nyborg Ligkistemagasin
K. Jacobsen *Snedkermester*
Besøger alt vedr. Begravelse el.
Ligbrænding. Grdl. 1897
v/ Slottet . Tlf. 171

Papirvarer . Aviser
Telegrammer . Ugeblade
TURISTKIOSKEN
Tlf. Nyborg 454

WERNER HANSEN *Urmager og Guldsmed*
Mellemgade 15 . Nyborg . Telefon 530

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

*

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

Ingen Butiksteje
derfor billigste Priser



Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189

Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelæn- og
Udstyrsforretning

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

Bødcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

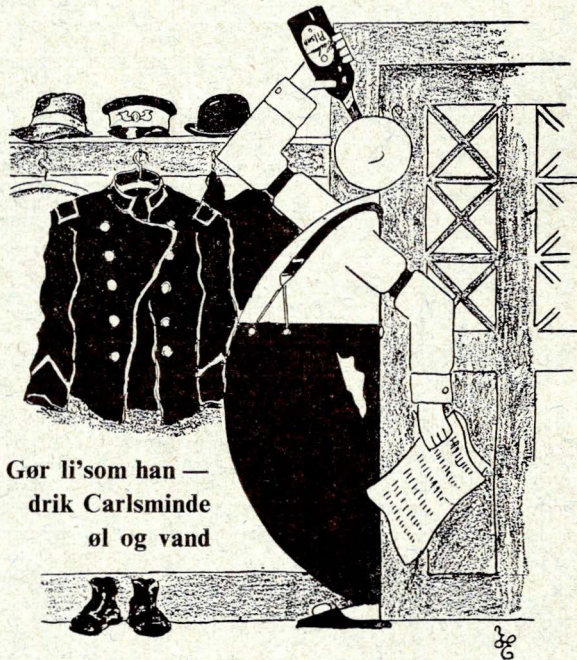
Bøger
Papir
Musik

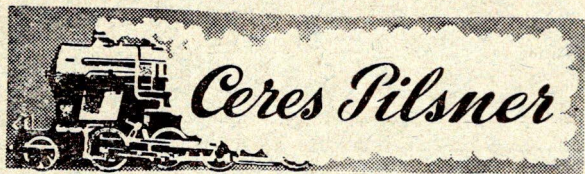
ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Cafe FÆRGEGAARDEN

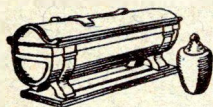
Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582





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

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.

Frederiksalles 99 . Tlf. Aarhus 6813-6814-6815

Lys ✕ Kraft ✕ Radio-Anlæg ✕ Lamper ✕ Lysekroner

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

Frederiksalles 149 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37

Tlf. 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

Storaarhusianske Mejerier

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

Slagtermester Børge Rasmussen

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 60, Tlf. Kalundborg 343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspættefilet'er
samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjm.

OTTO NIELSEN

Malmester

Tlf. Kalundborg 447

Kalundborg Tapet- og Farvehandel

Skibbrogade 3

Tillavede Farver i alle Kulører
færdige til Brug

Chr. Hansen

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

ELFKTRO-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 9+ . Stationsvej 5 . Brande

Frugt - Blomster - Kranse

M. BALLEs EFTF.

v/ Nøhrkorn

Brande . Telf. 1

BRANDE HOTEL

✕

Telefon 3