

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 15

5. AUGUST 1952

52. ÅRGANG

## VELKLÆDT PÅ KONTO

Til herrerne:  
Moderne kamgarnshabit efter mål 298,00 **258,00**  
Færdig habit i 500 gr svær kamgarn 288,00 **228,00**  
Sportsjakker **98,00**  
Til damerne:  
Kostumer efter mål **298,00**  
Vende-cotton-coat flere farver **118,00**



Leverandør til  
tjenestemænd  
gennem 25 år.

**J. ALBERTSEN**

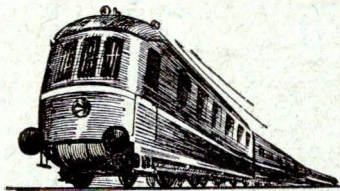
NØRRE FARIMAGSGADE 68-70 - den høje stue...

## AGA-GAS

BELYSNING  
SVEJSNING



GASACCUMULATOR  
KØBENHAVN • ODENSE • AALBORG • AABYHØJ



# BOSCH

DIESELUDSTYR  
OG  
AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN  
**SCANDIA** A/S  
RANDERS



Regnfrakker

  
**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

Begravelse og Ligbrænding  
besørges paa bedste  
og billigste Maade

**Fællesforeningen for Danmarks Brugforeninger**

Hovedkontor: Njalsgade 15, København  
Telefon 4015

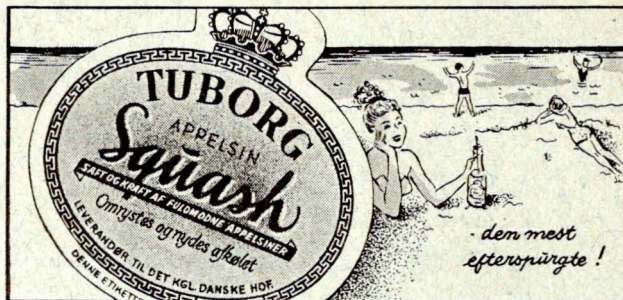
**I. B. Schilder**

Nørregade 7  
København K

**De forenede Kulimportører**

**KUL og KOKS**

Holmens Kanal 5 . København K  
Telefon 211



**Alt i elektriske Maaeinstrumenter**

1918 **HM** 1950

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

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

Urmager ved Statsbanerne

**L. Beyer Holgersen & Søn**

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

**Hovedbanegaardens Restaurant**

KØBENHAVN

*anbefales de ærede Rejsende*

Billige Priser

Husk Marketenderiet

Hurtig Betjening

Telefon 1232

Ærbødigst Viltøft

**THÜRMEERS**  
originale Snittøj



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damso 3132



**Hygiejniske Gummivarer**

*Katalog gratis*

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 . København K  
Tlf. Byen 4195

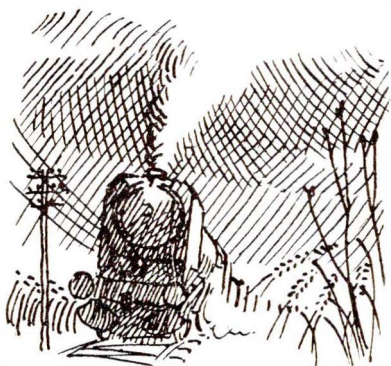
**OPTIKER**

**Felix Schmidt's**  
EFTF.

**Nørrevold**

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde  
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 15 - 52. ÅRGANG

5. AUGUST 1952



### Indhold:

Lokomotivfyrbøderaspiranternes uddannelse .....	181
Nordisk nyt — Norge .....	182
Samarbejdsudvalget. 1. Distrikt Fælleskursus for tyske og danske fagforeningsmedlemmer .....	184
Brunkul som muligt drivstof for Statsbanerne .....	185
Et tysk forslag om jernbane-drift på brunkulsbasis .....	187
Tillidsmandskursus 1952 .....	189
Schweiziske jernbanemænds problemer .....	189
Statsanstalten for Livsforsikring Turistsektionen meddeler .....	190
Foreningen af Pensionister ved De Danske Statsbaner .....	190
Under DLF .....	191
Jubilæum .....	191
Jubilæums- og afskedsfest på Helgoland maskindepot .....	191
Sommerudflugt .....	191
Lokomotivforenes Sangforening, Gb .....	191
Nye adresser .....	191
Medlemslisten .....	191
Personalia .....	191
Statsbanepersonalets Sygekasse ..	192
Statsbanernes driftsindtægter og -udgifter i finansåret 1951—52 ..	192
Bytteejlighed .....	192



### Redaktører:

E. Greve Petersen  
(ansvarhavende)  
K. B. Knudsen.

### Redaktion og ekspedition:

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

Frederiksberg Bogtrykkeri,  
Howitzvej 49.

# Lokomotivfyrbøderaspiranternes uddannelse

I de senere år har foreningen modtaget forskellige henvendelser fra lokomotivfyrbøderaspiranterne angående deres uddannelse i den fastsatte aspiranttid. Man har ikke været helt tilfreds med den tekniske og teoretiske undervisning, der ydes i tiden før indkaldelsen til Jernbaneskolen. De unge mennesker, der jo alle møder med den faglige uddannelse indenfor maskinarbejderfaget, har ment, at der burde opstilles en bedre plan for udnyttelse af den såkaldte værkstedstid, hvorefter der bliver givet dem en endnu mere effektiv indsigt i lokomotivets tekniske og teoretiske enkeltheder. Selv om der på skolen gives aspiranten en grundig undervisning på dette område, og han går vel rustet ind til lokomotivfyrbøderstillingen efter de to uddannelsesår, er der flere, der har fundet det ønskeligt, om uddannelsesreglerne kunne ændres. Det, man særlig har lagt vægt på, er nødvendigheden af, at der gives den størst mulige undervisning i alle fag lokomotivtjenesten vedrørende før den egentlige skoleundervisning skal påbegyndes. Begrundelserne herfor har været, at det timetal, som er afsat for de enkelte pensum på Jernbaneskolen, er ret knappe og derfor betinger, at eleven før indkaldelsen til skolen har erhvervet sig gode for-kundskaber.

Hovedbestyrelsen har taget spørgsmålet op til behandling i forbindelse med det tilsvarende indenfor motoruddannelsen, og det har tillige været drøftet med Generaldirektoratets maskin-afdeling.

Problemet er, så vidt det kan fastslås efter de foretagne undersøgelser, ikke lige stort ved alle maskindepoter, idet der ligger en forskel i udnyttelsen af uddannelsesstiden alt efter maskindepoternes størrelse. En nyordning er derfor stærkest påkrævet, hvor de store antal aspiranter uddannes. Her kan det være vanskeligt for lokomotivinstruktøren og lokomotivmestren at følge den enkelte aspirant under den del af uddannelsen, der foregår i remisen. Det stiller sig straks anderledes, sålænge attestkørslen finder sted, hvor aspiranten er under kørelærers kontrol.

Der er nu fra Generaldirektoratets side udarbejdet følgende forslag:

En forbedring af aspiranternes uddannelse på de større maskindepoter søges opnået ved, at DSB stiller en lærer til rådighed, der i ca. 50 timer underviser i damplokomotivets teori, konstruktion og rent praktiske driftsforhold, dels ved gennemgang, dels ved besvarelse af spørgsmål og eksamination.

Undervisningen tænkes tilrettelagt således:

1) Den første gennemgang (ca. 5 timer), der tager sigte på rent praktiske forhold, sker fortrinsvis ved lokomotivinstruktøren og skal finde sted 1 à 3 uger, før aspiranten sættes til kørsel hos en kørelærer. Der lægges særlig vægt på fyringsteori, eftersyn af askekasse og røgmåler og opsmøring. Denne undervisning, der bør omfatte både en lille og en stor lokomotivtype, må opfattes som aspirantens tjeneste på et lokomotiv.

### Norge.

Ved Norges Statsbaner har man haft et udvalg til at udarbejde forslag om en husmodervikarordning.

Udvalget mener på grundlag af den geografiske fordeling af personalet, at indførelsen af en sådan ordning er mere kompliceret end tilfældet er for en kommune eller en privat bedrift.

Det vil således være vanskeligt at gennemføre ordningen på grundlag af husmodervikarer i heldagsstilling. Det foreslås derfor kun at gennemføre dette på større centrale steder og ellers iøvrigt basere stillingen som en bistilling. Uddannelse kræves kun for dem i heldagsstilling, medens der for dem i bistilling kun kræves et kortere kursus, som bestemtes af Statsbanerne. Det foreslås, at husmodervikarerne ansættes og indordnes under personalets sygekasser. Udgifterne til hele ordningen finder udvalget bør deles mellem personalet, sygekasserne og Statsbanerne. Udgifterne til den fornødne uddannelse udredes af Statsbanerne. Ordningen baseres som nævnt på heldags- og bistillinger og sorteres administrativt under hovedstyret. Den daglige administration lægges under personalets sygekasser. Husmodervikarerne antages og betragtes som ekstrapersonale indenfor sygekasserne og vil derfor ikke blive regnet for tjenestemænd ved Statsbanerne.

Ordningen baseres på forsikringsmæssig grundlag. Hver tjenstemand og stadigt tjenstgørende ekstrapersonale betaler 4 kr. årligt. Sygekasserne yder årligt et tilskud på 600 kr. pr. husmodervikar + 2,50 kr. pr. forplejningsdag for bistillingen. Tjenestemænd, som ikke er medlem af jernbanepersonalets sygekasser, betaler et tillæg på 1 kr. pr. forplejningsdag. Statsbanerne yder et tilskud svarende til differencen mellem indtægter og udgifter.

*(Jernbanemanden).*

2) Den sidste grundigere gennemgang, ca.  $9 \times 5$  timer, der foretages af en lokomotivmester eller lokomotivmesteraspirant, skal så vidt muligt finde sted i løbet af den anden måneds værkstedstjeneste efter endt attestkørsel. Penum skal omfatte gennemgang af teori for mættet og overhedet damp, forbrænding i fyrkassen, dampeevne, dampens gang fra regulator til glidere og dens arbejde i cylindrene samt en detaljeret gennemgang af de almindeligste lokomotivtyper, herunder adskillelse af de vigtigste dele. Endvidere trykluftbremsen både i teori og praksis.

Undervisningsmaterialet bør udleveres til aspiranterne på et tidligt tidspunkt, og disse skal animeres til at tage fat på studierne straks og søge oplysning om de ting, der volder dem vanskelighed.

Ovenstående forslag, der efter aftale medfører, at håndværkertjenesten efter attestkørsel nedsættes med en måned, foreslås sat i kraft snarest foreløbig for en prøvetid på 2 år.

De nye uddannelsesregler føres ud i livet med det samme for de store maskindepoters vedkommende og såfremt der kan etableres en ordning ved de mindre depoter, f. eks. ved lokomotivinstruktørernes medvirken, vil denne følge senere. Hvorledes denne skal afvikles er der imidlertid endnu ikke taget endelig stilling til.

Som det fremgår af forslaget, der må betragtes som et eksperiment, indtil man har høstet den nødvendige erfaring med hensyn til den mest hensigtsmæssige udnyttelse af tiden, er det meningen at afkorte den egentlige værkstedstid til fordel for et bestemt antal spørgetimer. I disse timer er det meningen, aspiranten skal have adgang til at søge oplysninger om de forhold, han mener, han bør have bedre belyst, inden han går ind til den videre uddannelse på Jernbaneskolen. Det er tillige meningen, at den, der overdrages instruktionstimerne, også uden for timerne skal følge den vordende lokomotivmand og sikre sig, at denne undervises og instrueres om lokomotivmandens almindelige pligter og lokomotivets tekniske enkeltheder.

Spørge- og undervisningstimerne er fordelt på begge sider af attestkørslen hos kørelærerne. Dog er hovedparten af timerne henlagt til den periode, hvori den længste værkstedstid forekommer, nemlig efter den praktiske uddannelse på lokomotivet.

Nyordningen tager ikke sigte på en forandring af aspirantens pligt til selvstudium af såvel den praktiske som teoretiske side af lokomotivmandsgerningen. Tværtimod, den støtte, der nu gives aspiranten i de 50 spørge- og undervisningstimer, skulle gerne fremme selvstudierne og være en opmuntring hertil.

Det er vor opfattelse, at denne nye institution vil få stor betydning for aspiranterne. Der ligger heri ikke alene en god forbedring af uddannelsesforholdene, men også ved lokomotivinstruktørernes medvirken på et så tidligt tidspunkt af aspirantens uddannelsesetid, skulle skabe god kontakt mellem den ældre og den yngre generation. Lokomotivmandsgerningen kræver en særlig indstilling, og det har stor værdi, at den unge lærer af den ældre, også når det drejer sig om de afsnit af tjenesten, der ligger udenfor den tekniske.

# Samarbejdsudvalget, 1. Distrikt

8. samarbejdsudvalgsmøde afholdtes den 24. juni 1952 med følgende dagsorden: 1. Meddelelser fra formanden. 2. Vedligeholdelse af arbejdspladser og forbindelseskasse. 3. Opførelse af skure m. v. på stationspladser. 4. Reparation af arbejdspladser. 5. Forslag til etablering af Marrebæk som blokpost. 6. Forslag om vejoplægninger m. v. ved Marrebæk. 7. Spørgetime.

Formanden åbnede mødet med at oplyse, at der med havnevæsenet var truffet aftale om, at udvalget kunne få forevist Benzinøen, Prøvestenen, med de store brændselsdepoter.

ad 1. Formanden indledte dette punkt med at give en oversigt over Statsbanernes regnskabsmæssige stilling for de første 11 måneder af året 1951/52. Kom derefter ind på de forhold, som særlig vedrører distriktet og oplyste herunder, at den på mødet den 9. oktober f. å. behandlede sag om reparation af rute- og lastbiler foreløbig var resulteret i, at trafik- og personalafdelingen den 13. februar d. å. havde oversendt sagen til undersøgelse i maskinafdelingen.

Vedrørende den på mødet den 12. februar 1952 behandlede sag om ændring af nogle jernfodtrin på Q-vogne og en jernstige på Hd- og Ia-vogne, var der hidtil sket det, at distriktet under 16. juni d. å. fra Gdt. havde modtaget en skrivelse, hvori man sagde, at muligheden for enten at ændre det omhandlede fodtrin eller placere det på en anden måde, så de nævnte ulemper kunne undgås, var til undersøgelse, og man ville vende tilbage til sagen, når undersøgelsen var tilendebragt.

Videre oplyste formanden, at H. J. K., Van., af Gdt. var ydet et honorar på 100 kr. for den af ham udviste interesse for nærtrafikkortenes udseende, og det af ham i den anledning fremsatte forslag.

Formanden gav derpå en oversigt over de drifts- og trafikmæssige præstationer i 1. Distrikt for perioden april—marts 1951/52, hvoraf det fremgik, at der var sket en betydelig forøgelse af tog-, lokomotiv-, bruttoton- og vognakselkm., ligesom der var en mindre stigning i antal læssede godsvogne, men desværre var der et ikke ubetydeligt fald for befordret gods i lokal færdsel, og det var åbenbart, at det var stykgodset, der svigtede, hvilket bl. a. måtte skyldes konkurrencen fra lastbiltrafikken, og det, at en del firmaer selv købte lastbiler til befordring af egne varer, men der kunne heller ikke ses bort fra, at detailhandelen var meget forsigtig med indkøb, fordi man ventede prisfald på grund af de øgede konkurrencemuligheder.

Vedr. de drifts- og trafikmæssige præstationer på overfarter tilgrænsende 1. Dc., i samme periode, udtalte formanden bl. a., at man for Ge.—Grk. måtte erindre, at ruten først kom i gang fra midten af juli 1951, men at trafikken her var i stadig stigning, idet udlandet mere og mere fik øje på de trafikale fordele, der var ved at tage denne vej til Vesttyskland.

På Frihavn—Malmø-overfarten var der et ikke ubetydeligt fald i passagerantallet, og det samme gjaldt overfarten ved Hg., medens antallet af gods-

vogne var stigende på begge overfarter som følge af den store transittrafik til og fra det sydlige udland.

På Korsør-overfarten var der også et fald i antal af rejsende, der i nogen grad kunne forklares ved den manglende påske i det sidste finansår, men man kunne heller ikke se bort fra, at det økonomiske tryk gjorde, at folk rejste mindre end de egentlig gerne ville.

I forbindelse med omtalte redegørelser gav formanden en oversigt over anvendelse af personale i samme periode, der viste en mindre stigning i arbejdspræstationer i forhold til året før.

Formanden omtalte endvidere den stigende benyttelse af udlandstogene til og fra det sydlige udland, samt hvad man herhjemme foretog sig for at dæmme op for rejsenedgangen, bl. a. ved genindførelse af udflugtstog, billige feriebilletter og de særlige rejser til nedsat pris uden for den egentlige sæson.

Sluttelig oplyste formanden, at han under 11. september 1951 fra pakm. C. M. Albrechtsen havde modtaget et forslag vedr. indskrivning af rejsegods ved pakvognen, der straks var sendt trafik-tjenesten til udtalelse, og svar herfra var også indgået. Det vedtoges at optage problemet til behandling på næste møde.

Der blev fra trafik-tjenesten givet oplysninger vedr. den fra 18. maj d. å. indførte ilstygodsbefordring fra Jylland—Fyn til de kbh.s stationer, hvorefter alt ilgods indgik til Gb., og der var her ved daglig sparet 7 à 8 vogne fra 2. Dc. og lokalt indenfor 1. Dc. 7 vogne. Godset blev fra Gb. kørt ud til brostationerne i Statsbanernes egne lastbiler fordelt på 3 hold, henhv. kl. 6, 8 og 11, og man skulle om kort tid til at forsøge med 2 nye lastbiler af typen sættevogne, for at se, om denne form havde en fremtid for sig. Centraliseringen af ilstygodsbefordringen omfattede ikke blot brostationerne, men tillige ilgods til Fs-, Nord-, Kyst- og Slingerupbanen.

Ovbing. oplyste, at arbejdet med sporudfletningen ved Vigerslev nu var helt færdig. I Ge. var man i gang med udvidelse af pas- og kontrolbygningen foran færgelandgangen, ligesom man var i gang med en udvidelse og forlængelse af færgeklappen ved vestre leje. Endvidere ville der i Ge. blive opført nogle helt moderne eksportstalde til kreaturer.

I Hg. håbede man inden længe at kunne få en ordning af færdselsforholdene på stationens forplads med opsætning af færdselsfyr til regulering af den tværgående færdsel til og fra Strandvejen.

Fra stationsmestrenes afdeling var modtaget en henvendelse om modernisering af billetsalgsforholdene ved S-banestationerne, og i den anledning udtalte ovbing., at dc. selv forinden havde været opmærksom på dette forhold og var i gang med moderniseringen efter en fastlagt rækkefølge.

ad 2. Spørgsmålet blev på grund af Julius Nielsens sygdom udsat til næste møde.

ad 3. Meldg. Kristensen fremsatte ønske om, at

distriktschefen ved kommende stationsforstandermøder henstillede til de lokale chefer, at de drøftede spørgsmål om opførelse af skure o. lign. på stationspladser med de lokale tillidsmænd, forinden evt. forslag blev tiltradt, for at undgå urimelige ulemper for det rangerende personale. Nævnte i denne forbindelse et gaffeltruckskur, som et firma havde fået tilladelse til at opføre på Hi. station, og på en sådan måde, at det helt spærrede udsigten gennem et kurvet rangerspor, der var stærkt benyttet, og som tillige var en særlig farlig rangerplads, da lastbiler fra en bagved liggende tømmerplads ofte måtte bakke helt ud over sporet for at vende på den smalle læssevej, og her kunne rangerpersonalet ikke se disse biler, før skuret blev passeret. Var den stedlige tillidsmand i det foreliggende tilfælde blevet forespurgt, ville man have foreslået skuret anbragt på den modsatte side af det krumme rangerspor, hvor der var god plads mellem dette og Holtesporet. Distriktschefen lovede at have spørgsmålet i erindring ved kommende stationsforstandermøder.

ad 4. Vedr. reparation af arbejdshandsker drøftede man dette påny, men da der skulle foretages yderligere undersøgelse blev sagen udsat, til Gorm Pedersen atter ønskede sagen optaget til fortsat drøftelse.

ad 5. Banefmd. Bjørnsager, Fiskebæk, havde fremsat forslag om at indrette Marrebæk station som blokpost, når en forestående ombygning skulle finde sted.

En undersøgelse havde vist, at en blokpost ville blive dyrere i drift end betjeningen af en station af denne størrelse, hvortil kom, at man selv uden en blokpost kunne tage en betydelig stærkere toggang end den nuværende.

ad 6. Banefmd. Bjørnsager havde tillige fremsat forslag om, at bommene ved overkørsel 91 og 94, der nu fjernbetjenes fra overkørsel 93, nedlægges eller gøres til private overkørsler, endvidere forslag om at samle vejforbindelsen ved overkørsel 112 og 116 syd for Fiskebæk ved en ny fællesoverkørsel, da både 112 og 116 var lidet befærdet. Der skulle efter forslaget anlægges ca. 300 m ny forbindelsevej.

Vedr. det første var Gdt. gået imod en sådan ordning for ikke længe siden, og hvad det sidste angik ville man nærmere undersøge dette, idet der måske var mulighed for anden løsning, f. eks. ved anbringelse af automatiske bomme ved overkørsel 112.

ad 7. Aage Hansen efterlyste et tidligere fremsat ønske om indretning af et sandsiloanlæg ved Gb's remise.

Ovmasking. oplyste, at et sådant anlæg ville være færdig i Kø. i løbet af et par md., og derefter ville man tage fat på at få indrettet et passende system ved Gb's remise, og man håbede at få det indrettet i indeværende finansår.

Aage Hansen forespurgte videre om årsagen til, at den nye vognvægt på Gb. ikke var gjort elektrisk, da der i så fald ville være sparet megen tid ved vognvejningen. Spørgsmålet blev lovet undersøgt.

Endelig fremsatte Aage Hansen den tanke, at

man på kød- og flæskevogne strøg bogstaverne for vogn, da det måtte være tilstrækkeligt, når der stod kød og flæsk. Der var enighed om at rejse spørgsmålet over for rette vedkommende.

Meldgaard Kristensen meddelte, at han ved næste møde gerne ville have drøftet spørgsmålet om vedligeholdelse af lejeboliger. Ovbng. ville gerne have et par eks. på klager over mangelfuld vedligeholdelse, der kunne danne grundlag for diskussionen. Dette blev lovet.

Udvalget havde lejlighed til at bese benzinhaven, hvor en af havnevæsenets ingeniører viste udvalget rundt og forklarede en del tekniske finesser ved anlæggene.

Man læssede kun ca. 10 tankvogne daglig til viderebefordring af brændselsolier, der afhentedes af en af Gb's havnemaskiner. Ingeniøren udtalte, at man egentlig gerne ville læsse flere tankvogne, men forholdet var det, at de store oliefirmaer havde anskaffet sig store tankbiler, som transporterede benzinen til deres kunder på Sjælland og for en del også Falster.

M. K.

## Fælleskursus for tyske og danske fagforeningsmedlemmer

Sammen med De samvirkende Fagforbund, Tyskland (Deutsches Gewerkschaftsbund, Düsseldorf) indbyder AOF tillidsmænd og medlemmer indenfor den danske fagbevægelse til sammen med tyske kolleger at deltage i et 14 dages kursus, som finder sted på Magleås folkehøjskole ved Birkerød 14.—27. september d. å.

Kursuset er et led i en gensidig dansk—tysk oplysningsvirksomhed (i januar fandt et lignende kursus sted i Warnsdorf ved Travemünde) og har til formål gennem foredrag, studiegrupper, ved udflugter til institutioner og bedrifter og ved samvær mellem danske og tyske arbejdere at uddybe forståelsen af de problemer, et demokratisk samfund er stillet overfor. Undervisningen foregår på tysk og en række personligheder fra dansk og tysk arbejderbevægelse medvirker.

Fra Tyskland ventes 25—30 deltagere, og det påregnes, at et lignende antal vil indmelde sig fra dansk side, helst naturligvis folk, der er fortrolig med det tyske sprog.

Kursusafgiften, der dækker, kost, logi, undervisning og udflugter, beløber sig til kr. 225,— for de to uger. Anmodning om økonomisk støtte kan rettes til Landsoplysningsudvalget, og anmeldelse om deltagelse sendes til Arbejdernes Oplysningsforbund, Nørre Farimagsgade 11, København K., snarest og inden 25. august.



# Brunkul som muligt drivstof for Statsbanerne

Af C. E. Andersen.

Det vil utvivlsomt være meget vanskeligere at gennemføre en underjordisk forgasning af brunkul end af stenkul, dels fordi brunkullene i sig selv er meget fugtige, og fordi lagene stadig gennemsives af vand, dels fordi det er vanskeligere at lave og opretholde luftkanaler i brunkullene, idet både brunkulsmaterialet og de overliggende sandmasser vil være tilbøjelige til at styrte ind.

Til gengæld er brunkulsforgasning under jorden særlig tillokkende og fordelagtig. Thi brunkullene er jo i det mindste i Danmark ikke tilgængelige ved minegange, og må derfor graves op efter forudgående bortgravning af de overliggende jordlag, hvorfor man kun kan gå ned til ringe dybde, hvis omkostningerne da skal være rimelige. Dertil kommer, at man ved brunkulsforgasning sparer de forholdsmæssigt set store udgifter til transporten af de løse, brandfarlige, lidet varmegivende brunkul, hvis halve vægt skyldes vandindholdet.

Brunkullene er principielt velegnede til forgasning, bedre end stenkul. Selv vandindholdet er ikke ubetinget til skade, når der er tale om undergrundsforgasning. Ja, i visse henseender kan vandindholdet måske ligefrem blive til fordel.

Dels kan vandet i selve brunkulslagene og de overliggende sandlag måske hindre gassen i at sive bort af uønskede veje. Dels kan fordampningen af vandet i forgasningszonen måske gøre massen poros og derfor lette gasgennemtrængningen her og desuden lette selve forbrændingsprocessen. Endelig er vandet i sig selv nødvendigt for forgasningsprocessen, endda i store mængder, omend ikke for temperaturen er blevet meget høj.

Den underjordiske forgasning må være en vandgasproces, der, som tidligere omtalt, karakteriseres ved, at glødende kul frarover vanddamp dets ilt under frigørelse af brint og dannelsen af kulilte. Processen giver meget energirige produkter, men absor-

berer til gengæld energi og medfører derfor temperaturfald og standsning af processen, hvis der ikke tilføres eller frembringes varme på anden måde. — Denne varme kan f. eks. produceres ved en samtidig eller vekselvis foregående forbrændingsproces, hvilket imidlertid kræver lufttilførsel.

Det er en selvfølge, at en sådan proces må fremkalde tørring og sviening og en lang række sekundære processer både i de direkte berørte og i de nærmeste brunkulsmasser. Desuden bevirker selve forbrændingsprocessen omdannelse af kulstoffet til kultveilt og især kulilte. Men kvantitativt set, er disse processer underordnede. Hovedprodukterne er kulilte og brint, foruden kvælstof fra forbrændingsluften, endvidere forbrændingsprodukter, især kultveilt og vanddamp, samt en lang række svieningsprodukter, lige fra kulbrinter til svovl- og kvælstofforbindelser.

Vigtigst er brint og kulilte. Disse to brændbare luftarter kan eventuelt isoleres og bruges hver for sig som brændstoffer eller på andre måder. — Hvis man lader brint i forholdsvis større mængde reagere med kulilte, kan man fremstille metan, ætan, propan, butan og andre lette luftformige kulbrinter, og tillige flydende kulbrinter, der er ideale motorbrændstoffer. Brinten kan naturligvis også bruges til hydrering af koks eller tjære. Men alt dette kræver særlige anlæg, der koster meget.

Den gas, man får udviklet, kan ikke forventes at få synderlig stor brændværdi, i hvert fald ikke uden en eller anden form for forædling. Det kan antagelig blive vanskeligt nok i det hele taget at få brændbare gasser frem. Thi der må jo også foregå en forbrænding under jorden.

Selv denne kan måske blive vanskelig at få i gang, for ikke at tale om at opretholde, når den samtidig skal afgive varme til vandgasdannelsen foruden til fordampning af vandet i brunkullene og tilsivende vand.

Man må da ty til ekstraordinære hjælpemidler.

Nu vil heldet, at man i løbet af de senere år er gået så vidt, at man kan fremstille nogenlunde ren ilt yderst billigt. Det sker ved afkøling og sammentrykning og indirekte virkning ved ekspansion af atmosfæreluften, til den fortættes til vædske, som derpå destilleres ved temperaturer nær iltens og kvælstoffets kogepunkt ved de pågældende tryk. Ved gennemført økonomisering af varme- og trykluftenergien og brug af store og kontinuert arbejdende anlæg kan man fremstille tusinder af t næsten ren ilt om dagen for overkommelige beløb. — Dermed abner der sig muligheder for at bruge ren ilt til den underjordiske forbrænding. Denne forløber da meget lettere. Desuden fremkalder den højere temperaturer, fordi der ikke skal spildes varme til ophedning af de store mængder kvælstof. Endelig undgår man at få synderlig store mængder kvælstof i gassen, hvorfor dennes brændværdi pr. m<sup>3</sup> forøges.

Måske vil man selv ved anvendelse af ren ilt få vanskeligheder med at fremkalde og opretholde forbrændingsprocessen og samtidig holde vandgasprocessen i gang med forholdsvis stor intensitet.

Man kan da også tage et andet middel i brug, nemlig elektrisk ophedning af brunkullene i jorden ved direkte strømgennemgang.

Dette kan man gøre f. eks. ved, at man rammer betonrør med elektriske ledning ned til brunkulslagene og leder elektrisk strøm gennem disse, mellem rørenes kontaktsteder. Det vil medføre ophedning af brunkullene endda til næsten vilkarlig høj temperatur. Vandet vil fordampe. Syrer, alkoholler, kulbrinter o. s. v. vil også fordampe i vid udstrækning og resten vil forkulle. Gassen vil udøve et stort tryk og vil derfor kunne ledes bort gennem de hule rør.

Tanken om således at svie brunkullene under jorden ved hjælp af elektrisk strøm kan måske forekomme mange noget utopisk. — Men der kan da henvises til en artikel i *Elektrotechnische Zeitschrift* for 1. juni i år side 377. — I dette tidsskrift, der ikke repræsenterer gasinteresser,

men tværtimod elektrointeresser, foreslas det, at man erstatte den sædvanlige forgasningsteknik, hvor man bruger retorter med ekstern op-  
hedning, med en forgasningsteknik, hvor ophe-  
dningen sker ad elektrisk vej og internt i selve råmaterialet, idet man derved sparer energitabet ved varmetransporten.

Når der er tale om underjordisk forgasning, må en sådan praksis være i særlig grad fordelagtig, fordi målet her ikke blot er at svie brunkullene, men også at tilføre varme til vandfordampningen og vandgasprocessen. Denne varme kan endda i hovedsagen genvindes.

Den elektriske forgasning er ekstraordinært fordelagtigt ved, at man kan udnytte overskudsstrømmen, der produceres i nattetimerne. Den koster ikke ret meget eller kan i hvert fald vurderes lavt. Tilmed genvindes energien i det væsentlige som kemisk energi i vandgassen.

Hovedformålet med at indføre den elektriske forgasning er imidlertid at få vandgasprocessen i gang og opretholdt, hvis andre midler svigter. — Metoden tænkes ikke anvendt isoleret, men i passende samspil med varmeproduktion ved hjælp af ren ilt.

Den elektriske forgasning kan ydermere bane vej for den kemiske forgasning ved at gøre brunkulsmassen tør og porøs, så forbrændingsprocessen og vandgasprocessen kan få frit spil.

Da den elektriske forgasning kan begrænses til bestemte zoner, kan man eventuelt ligefrem få dannet kanaler gennem brunkulslagene, hvorigennem luften kan bevæge sig hastigt og i ensidig retning, så den kemiske forgasningsproces kan brede sig langt omkring.

Man sparer da arbejdet med at bore kanaler eller grave tunneller eller som i stenkulsminer sprænge minegange. — Betydningen heraf må ses på baggrund af brunkulslagene og de overliggende jordmassers konsistens og fugtighed.

Desuden sparer man arbejdet med at borttransportere materialet fra forgasningskanalerne.

Man sparer endda hele arbejdet med at bortgrave de overliggende

jordmasser og med at opgrave brunkullene.

Man sparer endvidere det store og dyre arbejde med at transportere brunkullene og de deri forekom-  
de vandmasser fra brunkulslejerne til forbrugsstederne rundt omkring i landet, lige til Masnedo og Thyholm.

Undergrundsforgasningen af brunkullene byder endvidere på den fordel, at man sparer ødelæggelsen af de arealer, hvorunder brunkullene forefindes. De kan stadig benyttes til deres oprindelige formål, det være sig landbrug, skovbrug, bebyggelse, transportanlæg o. s. v. Ja, udnyttelsen kan måske foregå som hidtil, ubesværet af brunkulsforgasningen.

Fremdeles sparer man arealer til midlertidig lagring eller vedblivende henliggen af de kolossale jordmasser, der graves bort for, at man kan komme ned til brunkulslagene.

Endelig er det i æstetisk henseende betydningsfuldt, at man ikke behøver at ødelægge landskabet. Naturen kan skånes for vandalismen.

For fuldstændighedens skyld kan det tilføjes, at man også kan undgå de mange tab af menneskeliv, som især jordskredene i brunkulsgravene fremkalder. — Allerede i løbet af de 10—12 år, hvor man har gravet brunkul i stor stil, er der omkommet så mange mennesker, at tallet må skrives med tre cifre. Og katastrofefrekvensen vil neppe aftage meget, med mindre man indstiller den nu foregående snæversynede, forcerede rovgravning i brunkulslejerne.

Ved forgasningen under jorden får man et udmærket brændstof frem, eller i det mindste et brændstof, der let kan oparbejdes, så det får betydelige kalorieværdi pr. m<sup>3</sup>.

Der stilles forøvrigt ikke særlig store krav til brændstoffets energimæssige koncentrationsgrad, hvis gassen bruges i gasturbiner. Dette må fremgå af det lille eksempel, at man i England nu arbejder henimod at bruge kulmineventilationsgassen som energistof. Blot den indeholder en enkelt procent, ja bare en halv procent metan, så er det nok til, at den er et fortrinligt brændstof for gasturbiner. Brint + kulilte er antagelig lige så godt.

Når brændstoffet kan udnyttes

med høj energimæssig virkningsgrad, så betyder det, at man kan få stort udbytte af en given mængde brunkul, eller at man kan få det samme årlige udbytte som hidtil og få ressourcerne til at strække til i meget længere tid.

Alene det, at man kan udnytte et brunkulslag fuldstændigt, overgangszonerne til sandlagene indbefattet, vil være et stort fremskridt.

En særlig fordel er, at den underjordiske forgasning skaber mulighed for at udnytte afsides beliggende brunkulsforekomster, endvidere små forekomster, dårlige brunkulskvaliteter, tynde brunkulslag samt lag, som ligger slet, f. eks. stærkt generet af grundvandet, eller som ligger dækket af jordlag, der er mange gange tykkere end brunkulslagene.

Denne udnyttelsesmetode byder altså på talrige og store fordele, i hvert fald i princippet.

Det skal indrømmes og fremhæves, at der er en meget lang vej fra tanken og forslaget om brunkulsundergrundsforgasningen til dens praktiske gennemførlighed og økonomiske fordelagtighed.

Der arbejdes imidlertid energisk i mange lande med løsningen af de dermed forbundne problemer, eller i det mindste lignende problemer.

Herhjemme gør vi imidlertid noget ganske andet. Vi lader Staten yde tilskud til brunkulsforekomsternes ødelæggelse, skønt brunkulsforbrugerne ikke får ret meget ud af de opgravede brunkul og dog må betale dyrt for dem på brugsstederne.

De millionbeløb, Staten bidrager med, kunne sikkert give større bonus på langt sigt, hvis de blev anvendt til orienterende undersøgelser, praktiske eksperimenter, erfaringsbringende driftsforsøg samt egentlige produktionsanlæg, der i det mindste kunne tjene til belysning af økonomien ved undergrundsforgasningen af brunkullene.

Pengene er der.

Opgaven er tillokkende.

Perspektiverne er stralende.

Den allervigtigste af de mange fordele og muligheder, som undergrundsforgasningen af brunkullene principielt fører med sig, er endda ikke omtalt endnu.



# Et tysk forslag om jernbanedrift på brunkulsbasis

Brunkulsgas kan bruges som jernbanedrivstof på flere måder. I artiklen foran beskrives omdannelsen af brunkul til brændgas i stationære anlæg eller under jorden og udnyttelse af brændgassen i kraftcentraler, der bl. a. kan levere elektrisk strøm til fremdrivning af togene, når jernbanerne elektrificeres.

Men brunkulsgassen kan også fremstilles i generatoranlæg i selve togene. — Under krigen kørte lastbilerne, ja, selv personbilerne og en del motorcykler med gasgeneratorer, der producerede brændgas. Gasgeneratorer brugtes også i jernbanemotorvogne og motorlokomotiver, ikke mindst i Frankrig. Under krigsårene byggede Burmeister & Wain endog et stort skib, hvis maskinanlæg bestod af en gasgenerator og en motor, der tillige kunne bruges som en almindelig oliebrændende dieselmotor.

Gasgeneratorer egner sig i det hele taget meget bedre til store kraftanlæg end til små.

Til jernbaneb brug kan man eventuelt bygge gasgeneratortendere, der kan forsyne motorvogne og motorlokomotiver med brændgas.

I teknisk henseende kunne en sådan praksis måske gennemføres på tilfredsstillende måde, hvis man brugte generatortenderne i samspil med gasturbinelokomotiver. Men sammen med stempelmotorer vil det næppe gå godt i det lange løb. Thi generatorgassen tærer stærkt på motorerne, hvis driftssikkerhed og levetid påvirkes af forskellige bestanddele af gassen.

En anden mulighed er at bruge gas, bl. a. brunkulsgas, der er fremstillet i stationære anlæg eller i selve brunkulslagene i jorden, og transportere denne gas med motorvognene eller motorlokomotiverne eller særlige tendervogne i stålflasker, eventuelt i store trykgastanke med påsvejsede bogier, altså en art gastendere. Set fra jernbanemæssigt synspunkt må det være en mere tilfredsstillende løsning af brunkuls-

udnyttelsesproblemet end anvendelse af brunkuls-gasgenerator-tendere.

Ved en sådan praksis opnår man endda den ekstra fordel at kunne forgasse brunkullene ved metoder, der væsentlig giver kulbrinter i stedet for kulilte, brint og inaktive luftarter. — Det er allerede tidligere omtalt, hvordan man f. eks. i Sydafrika fremstiller flydende kulbrinter og i Australien luftformige kulbrinter af brunkul. Navnlig i Tyskland er man næt vidt med trykfor-gasningstekniken til omdannelse af brunkul til metan (DLT 20. marts 1952, hefte 6, side 77 = teknisk side 17).

I Glasers Annalen for maj 1949, side 80, og marts 1950, side 41, samt i Monthly Bulletin of the International Railway Congress Association (eller tysk eller fransk udgave af samme), februar 1952, side 123, behandles problemet om udnyttelsen af sådan brunkulsgas som jernbanedrivstof, dels af professor Drawe, dels af den velkendte damplokomotivautoritet dr. Meineke.

Motiveringen for at bruge brunkulsgas som jernbanedrivstof er her, at man bortødsler alt for meget kul (stenkul) i damplokomotiverne, hvis energimæssige virkningsgrad er sørgelig ringe, og at man bortbrænder kullenes tjæreindhold, som er meget værdifuldt.

I Danmark har sagen særlig interesse, fordi vi savner stenkul inden for landets grænser, og fordi vi har brunkul. Brunkullene kan endda ikke uden videre bruges som damplokomotivbrændstof. De kan afgive meget tjære. Og de egner sig godt til forgasning.

Gassen kan fordeles vidt omkring gennem rørledninger, lignende de store amerikanske naturgasrørledninger, der strækker sig f. eks. fra Golf-egnene til New York, eller den australske syntesegasrørledning, der strækker sig fra Yallournområdet til Melbourne, eller de tyske kulgasrørledninger, der strækker sig f. eks. fra Ruhrdistriktet til Berlin.

Brunkulsgassen tænkes fremstillet ved en trykfor-gasningsmetode ved 20—25 atm. tryk, under anvendelse af ren ilt, og senere tilført brint. Produktet regnes at komme til at bestå af 90 pct. metan, 6 pct. brint og kuloxyd samt 10 pct. kuldioxyd, kvælstof og andre ikke brændbare luftarter. En sådan gasblanding har en brændværdi på ca. 9400 kcal. pr. kg. Vægten er ca. 0,8 kg pr. m<sup>3</sup>.

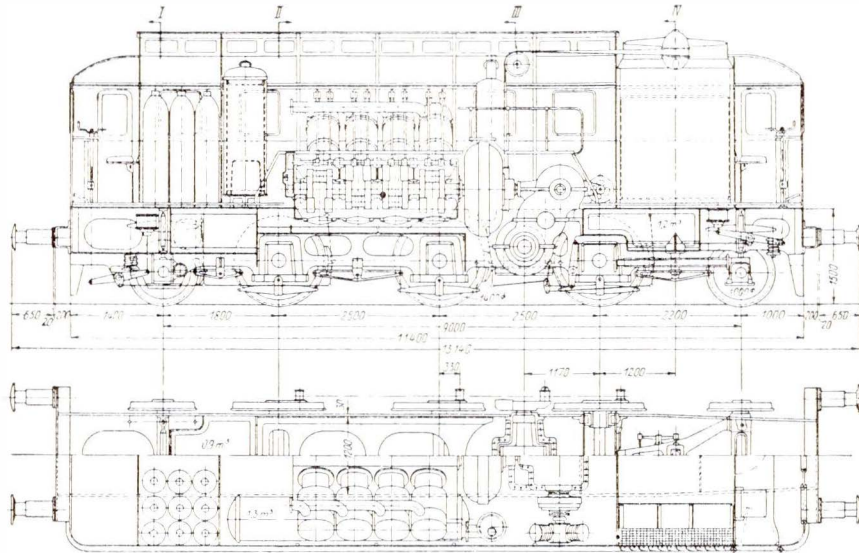
Gassen tænkes distribueret gennem højtryksrørledninger ved 350 atm. tryk, ligesom i de tyske fjernledninger, og lagret eller transporteret med lokomotiver og motorvogne i standardstålflasker ved ca. 200 atm. tryk. — Ved dette tryk kunne man vente, at man kunne sammenpresse 200 normal-kubikmeter til at fylde 1 kubikmeter. Men man kan i virkeligheden få omkring 264 kubikmeter pr. kubikmeter trykbeholder.

Dr. Meineke angiver, at der til et damplokomotiv, som udvikler 1000 indic. hkr. i cylindrene, svarer et motorlokomotiv, som udvikler 1000 bremse-hkr. på motorakslen. — Medens damplokomotivet til 1000 hkr.-timer bruger 1300 kg stenkul, der koster 39 DM (NB.: Nu meget mere, især i Danmark), bruger motorlokomotivet til samme arbejdsydelse 230 kg eller 290 m<sup>3</sup> af den pågældende gas, der regnes at ville koste 29 DM på aftapningsstederne langt fra produktionsstedet.

Som en for tyske forhold passende serie standardlokomotiver foreslås en femakslet størrelsestype i varianter med henholdsvis (1), 2, 3, 4 og 5 drivaksler og forskellige drivhjulsdiametre, samt en treakslet størrelsestype i varianter med henholdsvis 2 og 3 drivaksler.

Motorerne er henholdsvis en 8 cylindret V-motor og en 4 cylindret motor, den sidste svarende til en halv motor af den kraftige type.

Cylindrenes diameter er 36 cm, og slaglængden er 40 cm. Motorerne er firetakts gnisttændingsmotorer uden kompressor. De er ret langsomtgående. Den maksimale kraftydelse er 1200 hkr. Men denne ydelse kan opnås over hele hastighedsintervallet fra 440 til 660 omdr. pr. min., takket være, at metan er meget letantændeligt.



Metangasmotorens evne til at præstere stort arbejde ved varierende omdrejningstal kan udnyttes i nogen grad som gear, så man kan spare den tunge, kostbare, elektriske kraftoverføring eller den ved varierende belastning ikke særlig energieffektive hydrauliske kraftoverføring. I stedet foreslas en hydraulisk kobling af Föttinger-type i forbindelse med et mekanisk gearsystem, der muliggør høj virkningsgrad og følgende mindre kraftig motorinstallation og mindre brændstofforbrug.

Gasmotorlokomotivversionen med 5 aksler, deraf 3 koblede aksler (140 cm drivhjulsdiameter), vil få nogenlunde samme ydeevne som de preussiske statsbaners damplokomotiv P 8 = Rigsbanernes type 38 = de Danske Statsbaners type T, eller som de Vesttyske Forbundsbaners type 23, der ligeledes er 1C1-koblet, og som forøvrigt har næsten samme vægt, men som medslæber en fire-akslet tender..

Gasmotorlokomotivet vejer 83 t, deraf 54 t drivakseltryk.

Dets forråd består foruden af 2,1 t vand til varmekedel, køling m. m. af 750 kg gas, dvs. nok til 2½ times drift ved maksimal motorydelse og 5—6 timers praktisk drift. Størstedelen af gasforrådet transporteres i 18 standardstålflasker, som er 37 cm i diameter, 1,8 m lange og vejer 192 kg, og som rummer 150 liter gas, dvs. 25—30 kg, lidt afhængigt af temperaturen, hvis trykket ikke

må overskride de 200 atm. Disse gasflasker, der er anbragt stående i lokomotivets bagende, optager ikke særlig meget plads. De suppleres af to store gasflasker, der ligger på langs under lokomotivet, en på hver side. Disse har antagelig samme diameter, men er 9,6 m lange, vejer hver 762 kg og rummer 750 liter eller 125—150 kg. Det giver ialt en kapacitet på 4200 liter og 750 kg. Flaskernes samlede vægt er 4,9 t netto og 5,65 t brutto.

Iøvrigt foreslas der som et supplement konstrueret specielle tendere med større gasforråd. De tænkes i praksis kun brugt til svær fjerntrafik og kun sammen med to lokomotiver og indkøbles da imellem disse ved en ret fast kobling, der dæmper de relative svingninger. Tenderen behøver i så fald blot at være to-akslet. Tenderens længde er angivet til 5,2 m. Kapaciteten angives til 35 liggende stålflasker, formodentlig med samme diameter som for lokomotivernes flasker. (NB: Der er antagelig regnet med 7 pr. lag og 5 lag. Hvis man imidlertid nøjes med 6 flasker pr. lag, kan der blive plads til en gennemgang i midten. — Højden tillader uden videre 6 lag flasker, så totalforrådet bliver ikke mindre af den grund). Disse flasker rummer 14,35 m<sup>3</sup> gas, som lagt til de 2 × 4,2 m<sup>3</sup> på selve lokomotiverne, giver et samlet forråd på 22,75 m<sup>3</sup>, dvs. nok til 26 300 hkr.-timer. — Tenderflaskerne vejer 13,52 t tomme og

17 t i fyldt tilstand, hvorfor den totale tendervægt ikke vil overskride 28 t.

Der kræves kun en mands besætning på lokomotiverne. De kan betjenes parvis eller for den sags skyld flere i tal, fra et enkelt forerrum i en vilkårlig lokomotivende.

Et enkelt gasmotor-mekanisk lokomotiv af denne type med 1200 hkr. motor svarer til et dieselelektrisk lokomotiv med omkring 1500 hkr. motor, dels fordi transmissionsvirkningsgraden er væsentlig bedre, dels fordi selve lokomotivet vejer mindre, til trods for vægten af gasbeholderne.

Lokomotivets forløberaksel er foreslået forenet med forreste drivaksel til et Helmholtz-stel, medens bagløberakslen er tænkt sideforskydelig. Hvis lokomotivet også får Helmholtz-stel i bagenden, kan det køre hurtigt i begge retninger.

Maksimalhastigheden angives til 90 km i timen, når det kører i højeste gear. — Vælges imidlertid fire gear, de tre sådan, at de giver hastigheder på henholdsvis 60—65, 90—100 og 120—130 km i timen, vil lokomotivet kunne bruges både til godstog, persontog, eksprestog og lyntog.

Det mest interessante ved det pågældende lokomotiv er imidlertid, at det bruger gas, der kan fås af brunkul og dermed af hjemlige brændstofkilder.

C. E. A.

## Tillidsmandskursus 1952

Til at deltage i tillidsmandskursus på Feriehjemmet i dagene 7.—13. september d. å. bringes til orientering navnene på de tillidsmænd, der er udtaget hertil.

Lokomotivførerne S. A. K. Sørensen, Gb., P. Jensen, Hgl., P. Torbensen, Hg., E. Søltoft, Næ., K. Ljungdal, Hk., Arne Clausen, Pa., E. G. Appel, Ar., E. L. J. E. Justesen, Rd., E. Tandrup, Str., C. R. Nielsen, Fa., N. E. K. Larsen, Od., E. W. Larsen, Od., A. Lauridsen, Hr., P. Brühl, Bb., Aage Thomsen, Vg.

Elektroførerne B. A. Jensen, Av., E. E. M. Frandsen, Av.

Lokomotivfyrbøderne B. W. Gutte, Gb., A. G. Schmidt, Gb., Uffe Jensen, Ro., Orla Quist Pedersen, Hg., E. C. L. Christiansen, Bb., J. B. Nielsen, Fa., E. S. Christensen, Ar., V. A. Pedersen, Rd., A. Vestergaard Nielsen, Hr., J. Jensen, Ab., C. V. Rasmussen, Ng., C. A. Kludt, Sdb., A. C. N. Salling, Es., H. H. Andersen, Str., og W. A. Jensen, Ar.

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

Landsoplysningsudvalgets formand, S. Suneson, er kursus- og gruppeleder. Endvidere er lokomotivførerne C. Schmidt, Ng., og J. V. B. Christiansen, Od., gruppeledere.

## Schweiziske jernbanemænds problemer

Det schweiziske jernbanefunktionærforbund afholdt kongres i ugen før pinse. Kongressen vedtog ikke færre end 10 resolutioner, hvori man giver udtryk for en række ønsker og krav, der i mange retninger vedrører de samme problemer som i andre lande, men også tager sigte på specielle schweiziske forhold. Vi nævner nogle af de vigtigste:

*Dyrtidsudligning.* Kongressen udtrykker her sin glæde over, at dyrtidstillægget ifølge en nylig vedtagen lov skal inddrages i grundlønnen. Men samtidig pålægges det ledelsen at tilstræbe, at der opnås fuld kompensation for dyrtiden, med særligt henblik på de *lavest lønnede* grupper.

*Pensionerne.* Da pensionerne ikke har holdt trit med dyrtiden, pålægges det ligeledes ledelsen at forhandle med banernes ledelse om forhøjelse af pensionerne.

*Tjenesteklæder.* Kongressen modsatte sig enhver forlængelse af brugstiden for uniformerne m. m. og henstiller, at den revision af reglerne om tjenesteklæder, der har stået på i lang tid, snarest bringes til afslutning.

*Privatbanernes lønningsforhold.* Da mange privatbaner ikke er rentable, har staten måttet træde hjælpende til. Her kræver kongressen, at denne hjælp først og fremmest benyttes til at holde personalets lønninger oppe, og at hjælpen til privatbanerne fortsættes og udbygges.

*Arbejdstidsloven og personalets antal.* Da personalestaben ikke er udvidet i overensstemmelse med den voksende trafik, har det været vanskeligt at overholde den i loven fastsatte arbejdstid, hvilket har givet stadig større vanskeligheder, der

er resulteret i, at mange tjenestemænd har fridage og ferier til gode. Man kræver derfor en passende udvidelse af personalets antal.

*Privatbaners overgang til statsdrift.* Trods den i løbet af sidste år indtrådte bedring i banernes forhold er situationen ingenlunde gunstig. Kongressen udtrykker derfor sin glæde over de forslag om privatbaners overgang til statsdrift, der er stillet af den kommission, der har behandlet dette spørgsmål.

*Kampen mod dyrtiden.* Kongressen udtrykker sin bekymring for, at ophævelsen af priskontrollen, som tilstræbes fra visse sider, vil bevirke en yderligere stærk stigning i levnedsmiddelpriserne med deraf følgende nedgang i arbejderne og funktionærernes realløn. Den støtter derfor den faglige landsorganisations bestræbelser for at bibeholde priskontrollen.

*Rustningerne og statsfinanserne.* Kongressen udtrykker ligeledes sin bekymring for, at udgifterne til oprustningen skal bringe de sociale ydelser i fare. Derfor må der pålægges de høje indtægter og storgrundejerne så store skatter, at de kommer til at bidrage til passende udgifters dækning. S.

## Statsanstalten for Livsforsikring

Statsanstalten har nu udsendt sin årsberetning for 1951. Beretningen viser, at året har været særdeles godt for Statsanstalten. Den samlede udgang ved nytegning og ændringer af livsforsikringer androg omtrent 148 mill. kr., og for renteforsikringernes vedkommende er det tilsvarende tal lige ved 8 mill. kr. årlig hævning.

Som følge af dødsfald blandt de forsikrede er der udbetalt godt 7½ mill. kr., og som følge af forsikringstidens udlob er der til vedkommende forsikrede udbetalt 14,4 mill. kr.

Ved udgangen af 1951 androg Statsanstaltens bestand af livsforsikringer ialt 1649 mill. kr., og bestanden af renteforsikringer 65½ mill. kr. årlig hævning.

Flere end 15 000 personer har indsendt helbredsoplysninger til tegning af nye forsikringer, og kun i 30 tilfælde har man måttet afslå at tegne en forsikring. Dette lille tal viser i hvor høj grad man er i stand til at skaffe livsforsikringsmæssig dækning, selv om helbredet ikke er første klasses.

Henvend 300 forsikrede har fået præmiefritagelse på grund af arbejds- og erhvervsudygtighed.

Med hensyn til kapitalforhold m. v. oplyses, at de samlede aktiver beløber sig til 850 mill. kr., at indtægterne var på godt 100 mill. kr., og at der i arets løb er udlant over 33 mill. kr.; dette beløb er mindre end det foregående års tal, idet man i 1951 skulle reservere penge til bonusudbetalingen i 1952.

Bonusfonden var på godt 85 mill. kr., og heraf er der, som Statsanstaltens forsikrede ved, i løbet af foråret 1952 udbetalt en god bonus, der for samtlige forsikrede androg 46 mill. kr. ialt, og så er der endda ca. 40 mill. kr. tilbage i bonusfonden til de fremtidige udlodninger af Statsanstaltens overskud, der udelukkende kommer Statsanstaltens forsikrede til gode.

Med de nysnævnte 46 mill. kr. har Statsanstalten ialt betalt sine forsikrede 209 mill. kr. i bonus.

## Turistsektionen meddeler

For et par numre siden fik De lejlighed til at læse om nogle af efterårsturene. Her følger en kort orientering om de resterende ture i denne sæson:

### Italien.

Der har meldt sig så mange til turen til Sicilien den 21. september, at vi har måttet lave i hvert fald en tur mere. Afrejse formentlig omkring 4. oktober. Programmet ligger i korte træk således: Kort besøg i Milano og Roma. Ophold i Napoli med besøg på Capri, derefter videre til Regio de Calabria i »Stovlespidsen«. På Sicilien ophold i Palermo, Taormina og flere af de verdenskendte skønne turistbyer. Varighed 15 dage, afrejse—ankomstdag medregnet. Pris ca. 450 kr. alt inkluderet.

### Spanien.

Afrejse 28. september. Varighed 18 dage. Gennem Frankrig til Hende ved Atlanterhavet. Derfra passerer i hurtig rækkefølge alle de kendte spanske byer. Vi kan nævne i flæng: Madrid, Sevilla, Granada, Valencia, Barcelona. En spændende og interessant tur. Prisen ligger desværre endnu ikke helt fast, men anslås til omkring 450 kr., dog med forbehold.

### Nordafrika.

Eventyrrejsen til sheikernes rige. Vi rejser i midten af november til Tunis eller Marokko. Rejsen er planlagt til Tunis, men på grund af urolighederne, overvejer vi for tiden at ændre rejsens mål til Marokko. Efter eksperternes udsagn skal det betyde en absolut forbedring. Turen kommer til at vare 16—18 dage. Prisen ligger ikke helt fast, men regnes at blive ca. 600 kr., hvortil kommer evt. bad over Middelhavet. Hvis vi kommer til Marokko, ligger den endelige rejseroute ikke helt fast. Vi har imidlertid sikret, at vi kan komme til Marokko. Skulle urolighederne eller andet gøre, at rejsen ikke kan gennemføres til Afrika, vil vi i stedet tage til Spanien eller Jugoslavien, således at De ikke løber nogen risiko ved at gemme Deres ferie. En tur bliver der under alle omstændigheder.

### Paris.

Afrejse 21. september. En nem lille 8-dages tur til byernes by for dem, der vil gemme lidt af ferien til andre formål. Vi ser os godt om i Paris og foretager et par små udflugter i omegnen, antagelig til Versailles og Reims, hvor vi smager på champagnen. Programmet ligger endnu ikke helt fast og prisen heller ikke, men den kommer antagelig på ca. 250—300 kr.

### Norge.

Vi har faet en fin aftale med et hyggeligt fjeldpensionat ved *Vinstra station* i Gudbrandsdalen. Her er fred og ro, dejlige omgivelser med fjeld, skov og sø. Fælles afrejse for et hold finder sted den 10. august, men De kan også komme derop alene. Pris 135 kr. for 8-dages tur.

### Østrig.

De kan endnu nå at komme med på den billige Østrigstur. Afrejse 2. september, hjemkomst 13. september, med besøg i Wien, Zell am See og Innsbruck. Der er en smuk tur gennem det sydlige Østrig (Velden, Villach og Lienz) og en flot bustur over Grossglocknerstrasse i 2369 meters højde. Pris ca. 350 kr.

For turen til Norge og til Østrig må meddelelse ske omgående og senest 6. august. Til de andre ture se-

nest 15. august, dog kan turen til Afrika vente til 1. september, men vi vil gerne have anmeldelserne så snart som muligt for alle tures vedkommende. Der skal ikke ved anmeldelserne indsendes pas, idet disse vil blive forlangt indsendt senere.

Hvis De ønsker detaljeret program for nogen af ovennævnte ture, bedes det rekvireret gennem Turistsektionen, Sølvgade 40, K. (helst skriftligt). Pris 50 ore i frimærker.

## Foreningen af Pensionister ved De Danske Statsbaner

Fredag den 27. juni d. å. afholdt Foreningen af Pensionister ved De Danske Statsbaner generalforsamling i »Peter Lieps Hus«.

Formanden, A. Heede, var forhindret i at give møde på grund af sygdom, og i hans sted fungerede næstformanden, Laur. Hansen, København.

Efter at have budt velkommen og givet meddelelse om formandens sygdom omtalte Laur. Hansen i nogle smukke mindeord afdøde redaktør Christensen, »Statspensionisten« og sluttede med et »Æret være hans minde«.

Til dirigent valgtes fhv. togfører Thomsen, Aarhus, og efter at mødets øvrige tillidsmænd var valgt, fik næstformanden ordet for at aflægge beretning. Heri kom han ind på samarbejdet med jernbaneorganisationerne, et samarbejde, der nu lå i det bedste leje. Det havde ikke altid været så godt, idet der tidligere var gnidninger. Med »Pensionistforeningen af 1950«, der havde søgt at hverve medlemmer blandt visse grupper af pensionisterne, f. eks. stationsforstandere o. lign., havde der været visse vanskeligheder, men man havde rettet henstilling om ikke at gribe ind på andres arbejdsområder. Laur. Hansen redegjorde herpå for arbejdet i den forløbne periode.

Blandt pensionisterne hersker nogen uklar forståelse af det opnåede resultat ved det i foråret gennemførte lønforlig mellem finansministeren og tjenestemandorganisationerne. C. O. I's formand, forretningsfører P. Madsen, Dansk Jernbane Forbund, fik derfor ordet og gav en klar redegørelse for pensionsspørgsmalet i relation til lønforliget og understregede stærkt, at det foreliggende resultat under de givne forhold var det mest opnåelige.

Protokol, beretning og regnskab godkendtes eenstemmigt.

Under punkt 4 stillede bestyrelsen forslag om, at denne bemyndigelse til at anvende et beløb indtil 1000 kr. udover renteindtægten til det i vedtægternes § 22 nævnte formål (legatuddeling). Dette forslag vedtoges af generalforsamlingen.

Formanden, A. Heede, genvalgtes med akklamation og alle øvrige valg var genvalg.

Under punktet »Eventuelt« gik forskellige stærkt ind for tanken om at søge samarbejde med kommunerne for at få opført hvilehjem for pensionister, hvor man for betaling kunne få hjælp og pleje.

Ved et fælles kaffebord var ordet frit, og her viste der sig interesse for at få oprettet en lokal forening for Storkøbenhavn i lighed med de afdelinger i provinsen, der er oprettet for at arrangere sammenkomster for pensionisterne. Et udvalg påtog sig opgaven at tegne medlemmer og således få dannet lokalforeningen.



## Jubilæum



Tirsdag den 1. juli kunne lokomotivfører *H. H. Christiansen*. Odense, fejre sit 40 års jubilæum som lokomotivmand, med modtagelse af repræsentanter fra administration og kolleger i sit gæstfrie hjem.

Jubilæren, der er overgået fra S. F. J., er en pligt-opfyldende lokomotivmand, der ved sin interesse for sin gerning og organisation har forstået at skabe respekt, ikke alene om sit eget navn, men også om lokomotivmændene som helhed.

Afdeling 47 bragte en hjertelig lykønskning til jubilæet, samtidig med, at vi udtalte de bedste ønsker for fremtiden.

*J. V. Chr.*

## Jubilæums- og afskedsfest på Helgoland maskindepot.

Tirsdag den 8. juli d. å. afholdt Helgoland lokomotivfører-afdeling en jubilæums- og afskedsfest for 3 af sine gamle kolleger: *K. M. Christensen*, *J. E. Gelsing* og *C. Terkildsen*. Der deltog 35 medlemmer, og festen fik i alle måder et vellykket forløb, hvilket særlig tjener afdelingen til ære for det smukke arrangement, og lokomotivmester *Jørgensen*, der havde sørget for frihed til alle, der havde ønsket at deltage. Indbudte var sektionsingeniør *Hammershøj*, lokomotivmester *Jørgensen*, værkmester *Ryaa* og håndværker *Carlsen* som repræsentant for DS & MF.

Vi beder ad denne vej alle modtage vor hjerteligste tak og paskønnelse. Dagen blev for os et minde, vi aldrig glemmer.

*K. M. Christensen, C. S. Terkildsen, J. E. Gelsing,*  
Helgoland maskindepot.

## Sommerudflugt.

Søndag den 10. august afholder Odense afdelinger sommerudflugt til Slukefter Kro. Tegningslister er fremlagt på opholdsstuerne på Odense Syd, Odense H., Fåborg og Svendborg. Pensionister indbydes venligst til at deltage.

*Udvalget.*

## Lokomotivførernes Sangforening, Gb.,

afholder udflugt fredag den 15. august 1952 til Næstved, Herlufsholm og Karrebæksminde. Afg. Kh. 9,43, Valby 9,50. Ank. Næstved 12,13. Efter ankomsten til Næstved spises den medbragte frokost i »Bygningens» have. Der serveres en øl og snaps samt kaffe.

Rutebil til Herlufsholm og se den gamle kirke og skole.

Bil til Karrebæksminde ved den dejlige strand.

Der serveres middag bestående af 2 retter mad, dessert og kaffe, øl og vin. Prisen pro persona 12 kr.

Fripassene regnes ikke med i normen.

Husk at sige, at det er til sangforeningsudflugt.

Deltagelse i turen anmeldes tlf. Damsø 2547 eller Valby 5831.

På gensyn den 15. august.

På bestyrelsens vegne

*Stig Andersen,*

formand.

## NYE ADRESSER

*Hovedbestyrelsen:*

Foreningens sekretær, *K. B. Knudsen*, har telefon Yrsa 816.

*Lokomotivfyrbøder-afdeling:*

Kalundborg: Formandens navn og adresse rettes til: *K. Birkelund*, Skibbrogade 8.

Kassererens navn og adresse rettes til: *J. V. Hansen*, P. Paludansvej 8. 1.

## MEDLEMSLISTEN

*Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-7-52.*

fhv. lokomotivfører *N. E. R. J. Stigborg*, Ø. Farimagsgade 77, 2. th., Ø. (nu overgået til stillingen som tegner).



*Forflyttelse efter ansøgning pr. 16-7-52.*

Lokomotivfører:

*F. V. P. Hvam*, Brande, til Randers.

*Forfremmelse til lokomotivførere pr. 1-8-52.*

Lokomotivfyrbøderne:

*H. P. Jørgensen*, København Gb., til København Gb.

*P. J. J. Busk*, København Gb., til Nykøbing F.

*S. B. Jensen*, København Gb., til København Gb.

*S. A. Kjærgaard*, København Gb., til Padborg.

*A. Jacobsen*, Randers, til Tinglev.

*Forflytninger efter ansøgning pr. 1-8-52.*

Lokomotivførerne:

*J. E. F. Christensen*, Kalundborg, til København Gb.

*S. A. Martinsen*, Slagelse, til Kalundborg.

*E. Meng*, Korsør, til Slagelse.

*A. Pedersen (Bank)*, Langaa, til Randers.

E. J. Jorgensen, Tinglev, til Vejle H.  
 O. S. Nielsen, Vejle H., til Langaa.  
 T. Jensen, Nykobing F., til Brande.  
 V. Mikkelsen, Langaa, til Fredericia.  
 K. K. Bentsen, Padborg, til Langaa.  
 P. R. Knudsen, København Gb., til Korsor.

Lokomotivfyrboderne:

C. V. Jensen, Aarhus H., til Kalundborg.  
 N. P. Jensen, Korsor, til Aarhus H.  
 L. E. Millec, København Gb., til Aarhus H.  
 H. E. Jensen, København Gb., til Aarhus H.  
 J. Roddik, Gedser, til Aarhus H.  
 O. Hansen, København Gb., til Nyborg H.  
 P. E. Rasmussen (Gray), København Gb., til Randers.  
 V. Jensen, Næstved, til Fredericia.  
 B. I. Sorensen, Gedser, til Næstved.

Ansat som lokomotivfyrbodere pr. 1-8-52.

Lokomotivfyrboderaspiranterne:

K. E. Christensen, Randers—Randers.  
 G. N. Markussen, Esbjerg—Esbjerg.  
 F. J. Hansen, Fredericia—Nyborg H.  
 N. J. Andersen, Aarhus H.—Korsor.  
 H. V. Jensen, Aarhus H.—København Gb.  
 A. E. Hansen, København Gb.—København Gb.  
 P. Sorensen, Struer—København Gb.  
 P. Nielsen, Randers—København Gb.  
 B. N. Sorensen, Esbjerg—Gedser.  
 E. Elley, Aarhus H.—Gedser.

Afsked pr. 30-9-52.

Lokomotivfører:

H. C. Hansen, Odense, efter ansøgning på grund af alder m. pens.

Afsked pr. 31-10-52.

Lokomotivførere:

K. M. Nielsen, Struer, efter ansøgning på grund af alder m. pens.  
 J. M. M. Jensen, Korsor, efter ansøgning på grund af alder m. pens.  
 H. G. H. Runge, Sønderborg, efter ansøgning på grund af svagelighed m. pens.

## Statsbanepersonalets Sygekasse

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige øjen-, øre-, næse- og halslæger antaget følgende læger:

Øjenlæge E. Damgaard Jensen, Ryegade 4—6, Aarhus, konsultation hverdage kl. 11—15, lørdage dog kl. 8½—10.

Ørelæge Erik Hoffmann, Flakhaven 1, Odense, konsultation hverdage kl. 11—14, lørdage dog kl. 10—12.

Følgende speciallæger er ophørt at praktisere for sygekassen:

Ørelæge H. C. Andersen, Odense.

Ørelæge Chr. Skovmand, Sønderborg.

Ørelæge Osw. Brinch, Ringsted.

Samtidig skal man oplyse, at øjenlæge Jens Jensen er flyttet fra Aalborg til Sønderborg, hvor han afholder konsultation Kongevej 45 hverdage kl. 12—15, lørdage dog kl. 9—10.

## Statsbanernes drifts-indtægter og drifts-udgifter i finansåret 1951—52

Statsbanerne har udsendt en oversigt over drifts-indtægter og driftsudgifter i finansåret 1951/52, og om resultatet af driften bemærkes følgende:

I forhold til 1950/51 er:

Indtægten af *perhønbefordringen*, ca. 223,5 mill. kr., steget med ca. 8,1 mill. kr.,

indtægten af *godsbeholdningen*, ca. 167,9 mill. kr., steget med ca. 37,4 mill. kr.,

indtægten af *postbefordringen*, ca. 18,0 mill. kr., steget med ca. 2,6 mill. kr. og

forskellige *andre indtægter*, ca. 16,7 mill. kr., steget med ca. 2,3 mill. kr.

Alt i alt er driftsindtægterne, ca. 426,1 mill. kr., steget med ca. 50,4 mill. kr.

Ved bedømmelsen heraf bør det erindres, at taksterne for personbefordring blev forhøjet fra 1. juni 1951 (på Københavns bybane allerede fra 1. april s. a.) og at taksterne for godsbeholdning blev forhøjet fra 1. maj 1951. I finansåret 1951/52 faldt der ingen paske, medens der i finansåret 1950/51 var to gange paske (april 1950 og marts 1951).

De *egentlige driftsudgifter*, ca. 452,3 mill. kr., er steget med ca. 59,0 mill. kr.

Af stigningen falder ca. 23 mill. kr. på lønningskonti som følge af de stærke stigninger i de midlertidige tillæg (pr. 1. april 1951 + 4 portioner reguleringstillæg og pr. 1. oktober 1951 yderligere 3 portioner). Brændselsudgiften har været næsten 26 mill. kr. større end året før.

Driftsresultatet, et underskud på 26,2 mill. kr., er herefter ca. 8,6 mill. kr. dårligere end i fjor. Det samlede regnskabsmæssige resultat af driften under medregning af afskrivning og forrentning, der sidste år steg med ca. 6,1 mill. kr., bliver, at der i 1951/52 er et underskud på ca. 61,0 mill. kr., medens der i 1950/51 var et underskud på ca. 46,3 mill. kr.

	April—marts		Afvigelser
	1951/52	1950/51	
Personbefordr.	223 570 000	215 460 000	8 110 000
Gods- og kreaturbefordr.	167 840 000	130 450 000	37 390 000
Postbefordr.	17 960 000	15 360 000	2 600 000
Andre indtægt.	16 750 000	14 410 000	2 340 000
<i>Indtægter i alt.</i>	<i>426 120 000</i>	<i>375 680 000</i>	<i>50 440 000</i>
<i>Driftsudgifter</i>	<i>452 340 000</i>	<i>393 270 000</i>	<i>59 070 000</i>
<i>Driftsoverskud</i>	<i>÷ 26 220 000</i>	<i>÷ 17 590 000</i>	<i>÷ 8 630 000</i>
Afskrivning ..	12 510 000	10 130 000	2 380 000
Forrentning ..	22 300 000	18 560 000	3 740 000
<i>Statens tilskud til driften</i> . . .	<i>61 030 000</i>	<i>46 280 000</i>	<i>14 750 000</i>

### Byttelejlighed.

Herning—København.

Moderne 2 vær. lejlighed, 57 kr. pr. md. + varme, i Herning ønskes byttet med 2 eller 3 vær. lejlighed i København.

Henvendelse

broformand M. Larsen, Hjortholms Alle 38, København NV. Tlf. Bella 3987.

Forlang

## KAFFE

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

## Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Besøg „Kurhotellet“

Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar  
Beskyt  
Forskøn  
MAL!

## Nyborg Tapet- og Farvelager

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

## A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG  
Grundlagt 7. Juni 1817

## Nyborg Kulimport og Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

„Industrirestauranten“

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

## Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger  
Papir  
Musik

## H. KONGGAARD

Murermester Entreprenør  
Kronprinsensgade 10 . Telefon Nyborg 27

## Drevsen & Nellemann

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

## NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning  
Telefon 54

## Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

## I. KRUSE & BECH

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

## JOHS. WICHMANN'S

Træskoforretning  
anbefales  
d'Hrr. Lokomotivmænd

## HJ. MARTENS EFT.

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

## Østervembs

VINSTUE

anbefales

## Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori  
anbefales

## WERNER HANSEN

Urmager og Guldsmed  
Mellemgade 15  
Nyborg  
Telefon 530

# Forlang!

## Carlsminde

## øl og vand

## Nyborg Liggistemagasin K. Jacobsen Snekermester

Besøger alt veår. Begravelse el.  
Ligbrænding. Grdl. 1897  
v/ Slottet . Tlf. 171

Papirvarer . Aviser  
Telegrammer . Ugeblade

## TURISTKIOSKEN

Tlf. Nyborg 454

## Nyborg Jernstøberi

Telf. 76 — 231

## C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

\*

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

Ingen Butiksleje  
derfor billigste Priser



## RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

## N. Urban Sørensen

Nyborg  
Telf. 111 2 L.  
Altid 1ste Kl. Varer



**Chr. Christensen**

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

**Thorvald Torntoft**

AARHUS  
Frederiks Alle 116 Tlf. 2551  
**Isenkram.  
Køkkenudstyr, Glas,  
Porcelæn og Fiskegrejer**

**Jensen & Nielsen**

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort  
Udvalg i  
Grav-  
monumenter

Aktieselskabet

**AARHUUS PRIVATBANK**

Aarhus København

Alle Radio-Nyheder paa et Sted:

**GREGERS Radio**

Frederiks Alle 45, Aarhus, Tlf. 6537

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. 38 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

**RADIO-THYGESEN**

Raadhushuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 1010-1040

Førende Specialforretning i  
RADIO - GRAMMOFONER - PLADER

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

Kedelrensningsvådskan »REFFO«

Telefon 145

**DANSK FANE-INDUSTRI.**



leverer alt i Forenings Fane og  
Bannere. Alle Tilbehørsdele.

Indhent Tilbud.

SILKEBORG  
866

**Mette Andersen**

Vestergade 26, Silkeborg

**ERIKSEN & CHRISTENSEN**

AKTIESELSKAB

**ESBJERG**

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