

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 11

5. JUNI 1954

54. ÅRGANG

Uden Udbetaling

Som Funktionær i Stat eller Kommune har De den særlige Fordel, at De hos os kan købe Deres nye Tøj **uden Udbetaling.**



Til Herrerne:

Maalkonfektion, syet efter Deres Ønske med Super Canvas Indlæg **258⁰⁰**

Færdig Kamgarnshabit i moderne Snit og med god Pasform **228⁰⁰**

Til Damerne:

Elegant Dragt efter Maal forarbejdet i heluldne Stoffer **298⁰⁰**

I færdigsyede Dragter har vi et smukt Udvalg til **198⁰⁰**

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

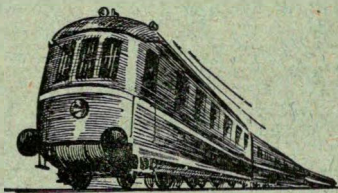
Husk: Den høje Stue * Linie 4-5-7-14-15-16 til Frederiksborggadekrydset

AGA-GAS BELYSNING SVEJSNING



AGASACCUMULATOR

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



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

FRICHS



Regnfrakker


Statsanstalten for Livsforsikring

*Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt
Billige Præmier * Kontant Bonus*

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eya 1404

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

Begravelser og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade

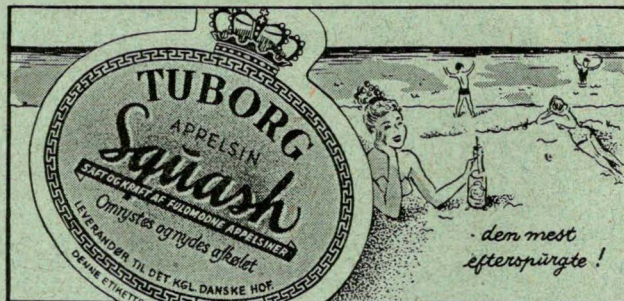
Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi
Spørg om vort ny kontosystem

I. B. Schilder Nørregade 7
København K

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211



Alt i elektriske Maaleinstrumenter

1918 **HM** 1953

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

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

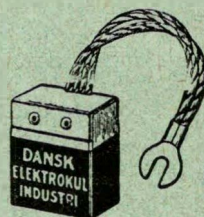
Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

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

Dansk Maskinpakning A/S

Amaliegade 41
København
C. 12528



Klingseyvej 6, Kbhvn.
Telefon Damsø 3132



SIGI
Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis

Amk. Gummivarer 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. 11 - 54. ÅRGANG

5. JUNI 1954



Indhold:

Formandsmødet	125
Ombudsmandsordningen	126
Lønningskommissionen en kendsgerning	127
Proforma-ægteskabsaktionens virkning	128
Jernbanemuseet	128
Over eller under Storebælt	129
Aldersrentens størrelse pr. 1. april 1954 ved pension fra stat eller kommune samt ved le- gatindtægt eller anden privat understøttelse	133
Turistsektionen meddeler	135
DSB Tjenestemænds Børnefor- sørgelsesforening	136
Under DLF	136
Tak	136
Opmærksomhed frabedes	136
Personalialia	136
Medlemslisten	136



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.

Formandsmødet

Det blev på alle måder et godt og vellykket formandsmøde søndag den 23. maj på foreningens Ferie- og Rekreationshjem. Fra mødets åbning til dets afslutning var der en virkelyst som ingensinde før. I en dybtgående debat af de mange store problemer som hovedbestyrelsen har beskæftiget sig med siden kongressen 1953, fik man en klar indstilling fra tillidsmændenes side om, hvorledes man ude i afdelingerne ser på de opnåede resultater.

Forhandlingerne samlede sig i hovedsagen om den sidst afsluttede 2-årige lønoverenskomst, normeringsloven 1954/55 og det nye uniformsregulativ. Der var almindelig tilfredshed med Centralorganisationens indsats i lønsagen og de resultater, det var lykkedes at hente hjem. Formandsmødet pegede dog på, hvad vi forøvrigt tidligere har givet udtryk for, at en fortsat udvikling hvorefter der kun skaffes kompensation efter den hidtidige nivellerings- og deklasseringslinie ikke giver den helt retfærdige behandling af de tjenestemandsgupper som ifølge lønningskommissionens betænkning af 1946 henregnes under faglærte. Man var dog indforstået med, at den stedfudne udvikling i prisniveau m. v. havde fremkaldt sådanne tilstande, at såfremt Centralorganisationen skulle holde medlemmerne fri af deklasseringen, har der ikke været anden udvej, end den man har valgt. Når hertil kommer, at den nye lønningskommission nu er en kendsgerning, finder man fremgangsmåden og resultaterne for antagelige, idet tillidsmændene selvfølgelig forventer, at der under kommissionsarbejdet bl. a. bliver foretaget ændringer, der stiller den nævnte gruppe i et mere retfædigt lys.

Også resultaterne på dette års normeringslov bifaldtes af tillidsmændene, omend der herskede nogen skuffelse over at den anerkendelse, strækningslokomotivføreren her fik ved 16 mands oprykning i 7. lønningsklasse ikke også var blevet givet over for lokomotivførerne ved damptjenesten, og de, der betjener de motorvognstyper, som i dag er af en kapacitet, som må berettigede hertil. Sammenkobling af aggregater stiller betydelige krav til lokomotivføreren arbejde, hvorfor stillingerne hertil ligesom stillingerne til de store dampmaskintyper bør have en bedre lønmæssig placering og stilles på lige fod med stillingerne til MY-lokomotiverne.

Selvom virkningerne af det nye uniformsregulativ endnu ikke mærkes, fordi der må påregnes en længere overgangsperiode fra det gamle til det nye, var der dog enkelte ting, som man på grundlag af den betænkning fra udvalget pegede på og anså for mindre heldigt. Men i almindelighed betegnede mødet resultaterne som tilfredsstillende.

Under hensyn til kongressens beslutning om at hovedbestyrelsen skal arbejde videre med spørgsmålet, Dansk Lokomotivmands Forenings indmeldelse i De samvirkende Fagforbund og søge det løst inden for en overskuelig tid, stillede formanden i forbindelse med sin beretning tillidsmændene over for, hvorledes man ude i afdelingerne havde behandlet emnet, og hvilken stilling tillidsmændene i almindelighed har til dette pro-

Ombudsmandsordningen

Folketinget har afsluttet sin behandling af forslaget om en ombudsmandsordning, og dette er ved tredje behandling i tinget enstemmigt vedtaget.

Hermed er skabt noget helt nyt i de retslige garantier, idet ordningen, der har basis i den nye grundlovs løfteparagraffer, tager sigte på den rette administration af statsforvaltningens mangesidede områder.

Ombudsmanden underlægges Folketinget, men er uafhængig af dette, og der er tillagt ham bemyndigelser, hvorefter han har ret til at undersøge enhver virksomhed i statens tjeneste.

Ordningen giver endvidere enhver borger, der føler sig krænkede i sin retsbevidsthed, adgang til at fremsætte klage, der ikke må være anonym, til ombudsmanden, men klagen skal være indgivet inden et år efter, at forholdet er begået. Det vil sige, at der kan klages over ministre, statens tjenestemænd eller andre, som arbejder i statens tjeneste.

På dette område er der store betænkeligheder, især fra de højere tjenestemænds side, fordi man alene mener, det vil gå ud over dem, men for at imødekomme dette forhold er indlagt en bestemmelse om, at tjenestemanden til enhver tid kan forlange en sag, der er rejst imod ham, behandlet efter bestemmelserne i tjenestemandenslovens § 17. Dette betyder bl. a., at man får en bisidderordning, hvor den indklagede tjenestemand har ret til at møde med bisidder ved behandling af en sag, ligesom han får dækning for sine udgifter.

Ombudsmanden, der skal være juridisk uddannet, må ikke være medlem af Folketinget.

Det bliver af afgørende betydning for hele ordningens eksistensberettigelse, at den rette mand udpeges til posten som ombudsmand, og der vil stilles store krav til hans dømmekraft, idet han i højere grad må udøve sin virksomhed ud fra lovens ånd end fra dens bogstav.

Man må imidlertid håbe, at ordningens grundlag, som hviler på uafhængighed, må få den tilsigtede virkning og indpasse sig i vort folkestyres rammer.

blev. Umiddelbart før formandsmødet havde lokomotivfører- og lokomotivfyrbøderafdelingerne på Københavns Godsbanegaard fremsendt forslag til hovedbestyrelsen om at få emnet optaget til drøftelse på mødet for at få klarlagt tillidsmændenes stilling. Fra afdelingernes side tilkendegav man tillige nødvendigheden af, at indmeldelse snart fandt sted, og at tidspunktet måtte være inde hertil.

Blandt tillidsmændene, der således fik lejlighed til at behandle dette vigtige emne indenfor en sluttet kreds, var der overvejende flertal for en indmeldelse, og man underbyggede kraftigt denne opfattelse ud fra den kendsgerning, at lokomotivmændene i forbindelse med udformningen af en ny lønningslov har al mulig grund til at søge støtte hos de instanser, som på afgørende måde kan hjælpe os til en lønmæssig placering, der tilsikrer fuld hensyntagen til lokomotivmandens kvalifikationer og ansvar. Hele udviklingen i strukturen af dansk organisationsliv har altid taget sigte på en samling af forhandlingsorganerne, således at et centralt organ for et stort beslægtet område repræsenterer dette. Akkurat efter samme princip som vi kender det fra vor internationale forbindelse, International Transportarbejder Forbund og fra vor nordiske sammenslutning, Nordisk Jernbanemands Union.

I tilslutning til behandlingen af dette emne nedsatte mødet et udvalg til udarbejdelse af en udtalelse som senere vedtoges og udsendtes til samtlige afdelinger. Vi bringer andetsteds i bladet denne udtalelse i sin fulde ordlyd.

Som det vil fremgå heraf, stod det mødedeltagerne klart, at De samvirkende Fagforbund i dag såvel som i fremtiden vil være en af de faktorer, der præger udviklingen på det løn- og arbejdsmæssige område for alle lønmodtagere, som derfor både har ret og pligt til at deltage aktivt inden for denne gren af fagbevægelsen. Det ubrydelige fællesskab herindenfor vil være den styrke som enhver organisation har brug for i sit daglige arbejde.

Om tidspunktet for emnets behandling hos foreningens øverste myndighed, kongressen, fandt tillidsmændene det formålstjuntligt at vælge efteråret 1954 og søge sagen afgjort samme sted.

Formandsmødet 1954 var et absolut godt møde. Der blev talt ud om problemerne, og vi skylder hver enkelt tillidsmand en tak for den fortsatte interesse, han viser vort organisationsarbejde og for den indsats han gør ud over landet for at styrke organisationen og hjælpe medlemmerne under deres daglige virke.

Ferie- og Rekreationshjemmet er en værdig ramme om disse møder. Her ligger ideen til og beviset på et godt sammenhold indenfor lokomotivmændene. Et sammenhold som skabtes af vore pionerer og som har holdt i tiden fremover. Måtte dette mødets beslutning om en udbygning af vort samarbejde med andre organisationer blive en kendsgerning inden for en overskuelig tid, og før vi går til det ret omfattende arbejde med den kommende revision af tjenestemandensloven. Da ville vore forgængeres arbejde ikke have været forgæves, og en ny solid hjørnestein til vor i forvejen velbyggede organisation kan slutte ringen om vor samarbejdsvilje.

Udtalelse fra formandsmødet

Forsamlede til formandsmøde på foreningens Ferie- og Rekreationshjem søndag den 23. maj 1954 har Dansk Lokomotivmands Forenings afdelingsformænd taget stilling til spørgsmålet om organisationens indmeldelse i De samvirkende Fagforbund.

På mødet klarlagde foreningens formand de forhold, som ud fra de eksisterende problemer tjener til en underbyggelse af den blandt tillidsmændene almindeligt herskende opfattelse af, at Dansk Lokomotivmands Forening bør udfylde det manglende led i den kæde, som kendetegner fagbevægelsens ubrydelighed.

Ud fra den kendsgerning, at kun fællesskabet giver det rygstød, som betinger fremskridtet for den enkelte, og tagende det forhold i betragtning, at den forestående lønningsslovsrevision kan betyde en afgørende ændring for lokomotivmandens fremtidige placering inden for en lønningsslovs rammer, er det på formandsmødet fra foreningens hovedledelse klart tilkendegivet, at det for et gunstigt og retfærdigt resultat opnåelse er særdeles vigtigt, at der ved lønningsslovens udarbejdelse tilsikres moralsk og politisk støtte til retfærdiggørelse af vore krav.

Formandsmødets deltagere indser klart betydningen heraf og er fuldt indforstået med, at man søger tilvejebragt en fast tilknytning til de kredse, som alene under den herskende udvikling kan tilsikre, at der sker ret og skel til den enkelte ud fra de krav og de pligter, han pålægges.

Med formandens redegørelse for de retningsslinier, man i den kommende lønningsslovskommission søger at anlægge for lokomotivmændenes bedre lønmæssige placering, vil der selvsagt forekomme forhold, hvor vi ikke alene har al vor indre styrke behov, men hvor man givetvis også vil blive stillet overfor, at lokomotivmændenes interesser i tiden fremover alene vil bero på den styrke, vi gennem vor tilslutning til den nationale fagbevægelse kan opnå.

Formandsmødet er af den bestemte opfattelse, at afgørelsen om indmeldelse, under hensyn til de forhold, der taler for tilslutning, bør ske ufortøvet, således at forstå, at der tages skridt til en afgørelse ved indkaldelse af en ekstraordinær kongres i det kommende efterår, hvor kongressen alene skal være afgørende for indmeldelse.

Lønningskommissionen en kendsgerning

Finansminister Viggo Kampmann har meddelt Centralorganisationen, at regeringen har besluttet at nedsætte en lønningskommission, for at denne, som det hedder i finansministeriets skrivelse, kan udarbejde forslag til revision af lov nr. 301 af 6. juni 1946 om statens tjenestemænd.

Kommissionen er nedsat med departementschef Dige og afdelingschef Ulrik Andersen, begge finansministeriet, som henholdsvis formand og næstformand. Der vil yderligere blive udpeget et antal medlemmer, som skal repræsentere administrationen. Folketinget er anmodet om at udpege 9 repræsentanter blandt sine medlemmer. CO I skal udpege 2, CO II, Danske Statsembedsmænds Samråd og Danmarks Lærerforening hver 1 medlem.

CO I har for sit vedkommende udpeget formanden og næstformanden, P. Madsen og Aage Nielsen.

Jævnfør den finansministerielle skrivelse har kommissionen til opgave dels at gennemgå tjenestemandslovens almindelige bestemmelser (1. og 3. del) og til disse at foreslå sådanne ændringer, som den siden lovens ikrafttræden stedfundne udvikling og indvundne erfaringer har vist ønskelige, dels at gennemgå lønningsreglerne for de enkelte styrelsesgrene (tjenestemandslovens 2. del) og herunder fremkomme med forslag til lønningsmæssig placering af de forskellige tjenestemandsklasser.

Kommissionen kan tilkalde enkelte sagkyndige til midlertidig deltagelse i dens møder; endvidere kan den til behandling af specielle områder nedsætte udvalg, i hvilke — foruden kommissionens egne medlemmer — enkelte repræsentanter for de særligt interesserede administrationer og tjenestemandsganisationer kan indtræde.

CO I har indenfor egne rammer nedsat et særligt lønningsudvalg bestående af forretningsudvalget, og dette udvalg har foreløbig fået til opgave at udarbejde forslag til ændringer i tjenestemandslovens 1. del: Almindelige bestemmelser, pensionsbestemmelser, stedtillæg, reguleringstillæg. 3. del, kapitel 1: Ydelser til tjenestemænd udenfor den faste lønning. 4. del: Overgangsbestemmelser.

Forslagene til disse punkter skal for de respektive organisationers vedkommende være tilsendt dette udvalg senest den 15. september d. å.

Forslag til lønningsreglerne (lovens 2. del) skal fremsættes inden det kommende forår. Forslagene til denne del udarbejdes af de enkelte organisationer og bliver uden bearbejdning i CO I af denne tilstillet lønningskommissionens formand.

Formentlig bliver der lejlighed til for den enkelte organisation til sin tid mundtlig at motivere forslagene overfor den samlede lønningskommission.

Fremtiden byder således stærk beslaglæggelse af organisationernes tillidsmænd ved udarbejdelse af forslag.

I denne forbindelse er det værd at holde sig tjenestemandsloven af 1946 for øje. Den var faktisk forældet ved dens ikrafttræden. Dette må frem for alt ikke blive tilfældet denne gang, hvor det ser ud til, at kommissionen skal arbejde hurtigt.

På den anden side var det i høj grad ydre forhold, som Danmark ikke havde indflydelse på, der så hurtigt gjorde loven af 1946 utidssvarende.

Der foreligger nu oplysninger om, at lønningskommissionens sammensætning vil blive følgende:

Formand: Departementschef E. Dige, Finansministeriet.

Næstformand: Afdelingschef Ulrik Andersen, Finansministeriet.

Politiske repræsentanter:

Medlemmer af Folketinget:

Holger Eriksen, Socialdemokratiet.

Aage Knudsen, Socialdemokratiet.

Gustav Petersen, Socialdemokratiet.

Arnth Jensen, Venstre.

Henry Christensen, Venstre.

Karl Olsen, Konservative Folkeparti.

Erna Sørensen, Konservative Folkeparti.

Svend Jørgensen, Radikale Venstre.

Aage Fogh, Radikale Venstre.

Administrationsrepræsentanter:

Departementschef Elkjær Larsen, Statsministeriet.

Departementschef Zeuthen, Indenrigsministeriet.

Departementschef Kock, Socialministeriet.

Departementschef Cohn, Statistisk Departement.

Hovedrevisor H. Engmann.

Afdelingschef L. Buus-Pedersen, Danske Statsbaner.

Generaldirektør K. J. Jensen, Post- og Telegrafvæsenet.

Organisationsrepræsentanter:

Forretningsfører P. Madsen, Centralorganisation I.

Forbundsformand Aage Nielsen, Centralorganisation I.

Overtrafikassistent M. S. Lyngesen, Centralorganisation II.

Førstelærer N. Nielsen, Danmarks Lærerforening.

Danske Statsemployer Samråd har endnu ikke udpeget sin repræsentant.

Proforma-ægteskabsaktionens virkning

Foranlediget af nogle ugifte tjenestemænds forsøg på at opnå en lønmæssig fordel ved proforma at indgå ægteskab og umiddelbart efter at lade sig skille og ad denne vej opnå fuldt reguleringstillæg til begge parter, har finansministeren stillet ændringsforslag til tjenestemandslovens §§ 92—95.

Selv om finansministeren principielt mener, at spørgsmålet hører hjemme i en kommende lønningskommission, finder han det rigtigst under de foreliggende omstændigheder at foretage en ændring.

Forslaget tager sigte på, at separerede eller fraskilte, der opnår separation eller skilsmisse efter den 1. juni 1954 i henseende til reguleringstillæg skal behandles på samme måde som ugifte, hvorved forstås, at der for at få fuldt reguleringstillæg kræves forsørgerpligt over for børn under 18 år

og egen husstand. Efter den nugældende bestemmelse skal blot en af disse betingelser være opfyldt.

Samtidig anser finansministeren det for rimeligt, at der foretages en udvidelse af dispensationsbeføjelserne i § 95, således at man i alle tilfælde, hvor reale grunde taler derfor, kan opretholde den efter de gældende regler bestående adgang for separerede og fraskilte tjenestemænd til at oppebære fuldt reguleringstillæg.

Med de foreslåede ændringer for § 95, 1. stk., bliver det muligt at administrere således, at man i tiden, indtil lønningskommissionen har haft lejlighed til at foretage en fordomsfri overvejelse af de fremdragne spørgsmål, i noget større omfang end hidtil kan yde ugifte tjenestemænd det store reguleringstillæg, når vedkommendes personlige forhold taler derfor, medens man omvendt får adgang til at nægte fuldt reguleringstillæg til helt unge, separerede og fraskilte tjenestemænd, når forholdene taler derimod.

Ændringsforslagene, som finansministeren har tilstillet Folketingets lønningsudvalg, lyder således:

Som § 6 indsættes:

Efter ordene »børn under 18 år« i § 92, 1. stk., i lov nr. 301 af 6. juni 1946 om statens tjenestemænd tilføjes: »jfr. dog § 95, 1. stk., 1. pkt.«.

Som § 7 indsættes:

»§ 95, 1. stk., i lov nr. 301 af 6. juni 1946 om statens tjenestemænd affattes således:

Til tjenestemænd, der efter 1. juni 1954 opnår separation — eller skilsmisse uden forudgående separation — ydes der reguleringstillæg i henhold til § 92, 1. stk., såfremt de pågældende har egen husstand og forsørgerpligt over for børn under 18 år; i modsat fald beregnes reguleringstillægget for de pågældende efter bestemmelsen i § 93, 1. stk. Finansministeren bemyndiges til for tjenestemænd og pensionister, hvis reguleringstillæg er blevet nedsat eller fremtidig nedsættes som følge af ændringer i deres ægteskabelige stilling eller husstandsforhold, at bestemme, at reguleringstillægget, såfremt forholdene taler derfor, udbetales efter de i § 92, stk. 1 og 2, omhandlede satser i stedet for efter § 93, stk. 1. Udbetaling efter § 92 i stedet for § 93, stk. 1, kan endvidere under særlige omstændigheder tillades af finansministeren, selv om vedkommende tjenestemand eller pensionist ikke tidligere har oppebåret reguleringstillæg efter § 92.«

Forslagets § 8 renummereres som § 8.

Jernbanemuseet

Til brug for publikum ved besøg på Jernbanemuseet er blevet udarbejdet en fører, og det lille trykte hæfte skal samtidig ses som et forsøg på at skabe interesse for Jernbanemuseet. Vejledningen giver i korte rids og let overskueligt en oversigt over museets udstillede genstande. Det er ønskeligt, at dette tiltag får den tilsigtede virkning, så de interessante samlinger kommer til kendskab for videre kredse i befolkningen, end det hidtil har været tilfældet. Det er tanken at sælge hæftet i museet for 1 krone pr. stk. Iøvrigt er museet åbent onsdage fra kl. 12—16 i månederne april—oktober.

Over eller under Storebælt

Af cand. mag. C. E. Andersen.

Danmarks kaldtes tidligere »Fær- gernes Land«. Nu kaldes det ofte »Broernes Land«. — Man er efter- hånden blevet så vant til at høre om broer, at man uvilkårligt betrag- ter det som en selvfølge, at de til- bageværende færgeoverfarter skal erstattes med broer før eller senere. — Den nationale hovedforbindelse mellem Øst-Danmark og Vest-Dan- mark, altså færgeforbindelsen mel- lem Korsør og Nyborg, er ingen undtagelse.

Med denne vaneindstilling som baggrund vil de fleste vist blive overrasket, hvis de gennemblader gamle årgange af »Ingeniøren« eller andre tekniske tidsskrifter. De vil da finde, at mange allerede for et halvt århundrede siden interesserede sig for problemet om at erstatte tog- færgeforbindelsen over Storebælt med en fast forbindelse for togene. Men den gang skrev man udeluk- kende om tunnelforbindelser. Kun sådanne optog interessen og regne- des for at være realiserbare; og man nævnte ikke en gang muligheden af at bygge en bro som et eventuelt alternativ.

Der blev stillet en hel række for- slag om at bygge tunneler under Storebælt, enten via Sprogø eller i en sydlig eller nordlig bue for at undgå de dybeste dele af bæltet eller mellem Mullerup og et sted nord for Nyborg eller mellem Reersø og et sted nord for Kerteminde. Der fore- sloges også tunnelforbindelser under Øresund enten mellem København og Malmø via Saltholm, første gang endda allerede i 1886, eller mellem Helsingør og Hålsingborg, fremdeles under Storstrømmen mellem Mas- nedø og Orehoved.

Ved samme tid blev der også stil- let forslag — ganske vist ikke fra ingeniører — om bygning af en tun- nel under Lillebælt, eller rettere sagt gennem Lillebælt, idet den på- gældende tunnel skulle føres gen- nem selve bæltet, altså vandet, og understøttes af pæle.

Pladsen her tillader ikke en om- tale af disse projekter. Men der kan

dog henvises til en række artikler i »Ingeniøren«, bl. a. 1908, side 82, 136, 193, 155 og 210, samt 1909, side 65, 80, 151, 161, 202 og 230.

Lillebælts- og Storstrømsoverfar- ten er forlængst blevet erstattet af broer. Storstrømsbroen blev vel ef- fektivt vedtaget som en psykologisk virkning af påbegyndelsen af Lille- bæltbroen. Skønt Storstrømsbroen var stærkt på tale og var nær ved at blive vedtaget allerede før første verdenskrig, syntes interessen at væ- re størst for Lillebæltsbroen, måske fordi denne indgik i den nationale hovedtrafiklinie, hvor trafikken var stor, og hvor en fast forbindelse kunne gøre omtrent lige så megen nytte som en fast forbindelse over eller under Storebælt. Medens den faste forbindelse til afløsning af Storstrømsoverfarten let kunne ud- føres som bro, fordi vanddybderne dér var små, var forholdene ulige vanskeligere for Lillebæltsforbindel- sens vedkommende, fordi vanddyb- derne her var store. Det var da en nærliggende tanke at grave en tun- nel under bæltet.

Men en sådan måtte da føres ned til meget store dybder og med stejle fald eller for at reducere stejlheden meget lange tunnelstrækninger selv under land. Da terrainet langs Lille- bælt gennemgående er højtliggende, blev det yderligere vanskeligt at føre jernbanerne ned til tunnelstræk- ningen under vandet. — Disse van- skeligheder kunne ganske vist und- gås ved at føre tunnelen igennem bæltet i en passende højde over bun- den og fundere den på pæle. Men en sådan tunnel ville formindske strømprofilet i betydelig grad og forøge strømmens i forvejen anse- lige hastighed, hvilket bl. a. ville få til følge, at tunnelen ville blive udsat for meget kraftige sidetryk- påvirkninger, som tilmed ville virke med et meget betydeligt moment.

Et andet forslag gik ud på at lave en jernbanedæmning over Lillebælt og derved helt standse strømmen. Skibsfarten skulle da ledes ad en gravet kanal gennem Snoghøj-halv-

øen. Jfr. DSBs forsøg om en skibs- fartskanal gennem Sprogø, hvorom senere. — Måske tænkte folk flest, at det ville være vanskeligt eller umuligt at bygge en sådan dæmning på så stor dybde — omkring 40 m — og navnlig vanskeligt under hensyn til den stærke strøm. Men for øje- blikket er man i færd med at bygge en jernbane- og vej-dæmning over Canso-strædet, hvor dybden er ca. 60 m, og hvor strømhastighederne plejer at være meget større end i Lillebælt, grundet på tidevandet.

De første Lillebæltsbroforslag drej- ede sig om rene jernbanebroer. Dog var Statsbanerne opmærksomme på, at vejtrafikken med biler meget vel kunne udvikle sig efterhånden i så- dan grad, at den kunne fortjene en vis hensyntagen. I slutningen af 1923, kort efter, at lovforslaget om Lille- bæltbroens bygning var vedtaget, skrev banefuldmægtig Flensborg en artikel i »Ingeniøren«, begyndende side 594, hvoraf vi gengiver:

» — et almindeligt Vejbroanlæg — har man ikke stillet Forslag om —.

Imidlertid vil Jernbanebroen paa en forholdsvis billig Maade kunne tjene til Overførsel af Vejtrafikken, naar den forsynes med et Hænge- færgeanlæg. Dette vil kunde gøres dobbeltsporet med Køreskinne- ophængt under Brobanen. Forsynes det med 2 Motorvogne og 2 Bivogne, kan Merudgiften ved et saadant An- læg anslaaes til 1,8 Mill. Kr., inklu- sive de fornødne Vejarbejder og Ændringer af Broanlægget.

Sådanne Hængefærger haves for- skellige Steder i Udlandet, bl. a. over Kielerkanalen, og har vist sig meget driftssikre og hensigtsmæssige til Overførsel af Vejtrafikken. Fær- gen er tænkt ca. 11 m lang og vil saaledes kunde overføre 2 à 3 Auto- mobiler. Den vil i Løbet af meget kort Tid (ca. 5 Minutter) kunde ud- føre Transporten over Bæltet og vil saaledes have en meget betydelig Transportevne, der yderligere vil kunde forøges ved Anvendelse af Bivogne.

Det er derfor foreslaaet, at der

tilvejebringes et saadant Hængefærgelanlæg i Forbindelse med Broanlægget —.

På det tidspunkt var antallet af motorkøretøjer ikke nær så stort som nu, omend på den anden side i forholdsvis langt hastigere vækst. Antallet blev ikke opgjort hvert år. Ved midten af 1924 var der indregistreret omkring 47 000 biler og 17 000 motorcykler; ved udgangen af tredje kvartal 1928 var der indregistreret omkring 89 000 biler og 19 000 motorcykler. Allerede da var bilernes antal altså ca. 40 pct. af deres nuværende antal.

I 1927 ændrede Rigsdagen, formodentlig under pres fra motororganisationerne, den forlængst vedtagne lov om bygningen af Lillebæltsbroen derhen, at broen skulle udrustes ved en vej med dobbelt kørebane.

Vejbanen blev imidlertid kun 5,6 m bred. Denne bredde må vurderes i forhold til bredden af de tilførende hovedlandeveje. Året efter, at Lillebæltsbroen var blevet indviet, foreslog tre af landets største ingeniørfirmaer endda, at landevejene skulle suppleres med autostradaer med fire brede kørebaneer.

De før første verdenskrig foreslåede faste Storebæltsforbindelser, altså tunnelerne, var kun tænkt som jernbanetunneler. Det var i overensstemmelse med tidens herskende tankegang. Men selv om man havde været nok så fremsynet m. h. t. biltrafikens udvikling, så ville man antagelig kun have foreslået tunnelen som en jernbanetunnel — eller helt have opgivet tanken om at bygge en tunnel.

I en tunnel for biltrafik bliver luften nemlig forgiftet af motorudblæsningsgasserne. Også i en jernbanetunnel kan luften blive forpestet af lokomotivrøgen; men omkring århundredskiftet var de lange jernbanetunneler ikke så stærkt trafikeret som nu; og i de fleste af dem er jernbanerne blevet elektrificeret, nogle steder tidligt, andre steder senere, hvorved gænerne for tunnel-luften er bortfaldet. Dertil kommer, at de damplokomotiver, der bruges i lange tunneler, plejer at være forsynet med en klap over skorstenen,

som kan lukke af for røgen; eventuelt føres dampen anden vej bort, så lokomotiverne stadig kan trække. — I en tunnel for biltrafik kommer der under alle omstændigheder kulilte, som må fjernes ved ventilering. Det kan være meget vanskeligt eller i bedste fald meget bekosteligt. Følgelig må en biltunnel helst ikke være ret lang; og den skal helst have et stort tværprofil. Desuden bør trafikken ikke være alt for intensiv. Eventuelt må den udjævnes på de tider af døgnet, hvor den er størst. — Der kan dog ikke sættes definitive grænser for biltunnelers længde og bredde og trafiktæthed. Begrænsningen afhænger af mange omstændigheder. Allervigtigst er det, hvor meget man ventilerer. Selv tolerancen for kuliltekoncentrationen er ubestemt og er fastsat ret forskelligt for forskellige tunneler. Som regel er den sat til omkring 0,5 ‰. Den er således 0,4 ‰ for Holland-tunnelen og Oakland-tunnelen, for Mersey-tunnelen er den 0,3 ‰. For Pittsburg-tunnelen, som er forholdsvis kort, er den 0,6 ‰. For den kommende Mt. Blanc-tunnel skal den være 0,4 ‰.

Det spiller også en rolle, hvordan man ventilerer. Ved nogle tunneler bruger man længdeventilation, f. eks. med luftindpumpning gennem en særlig luftkanal til tunnelens midte, så luften derfra strømmer gennem selve tunnelen mod enderne. I andre tilfælde bruger man tværventilation, hvor luften føres fra luftkanalen til tunnelen mangfoldige steder, som regel forned, og suges bort gennem andre åbninger, som regel foroven, til en anden ventilationskanal. Denne form for ventilation bruges særlig til stærkt trafikerede og meget lange tunneler med lidet tværprofil. I visse tilfælde er man lige frem nødt til at bruge tværventilation for at få luften udskiftet tilstrækkelig tit og for at undgå stærk ventilationsblæst i selve færdselstunnelen. Men denne form for ventilation koster meget både i anlægsudgifter og driftsudgifter. — Mersey-tunnelen har længdeventilation trods sin betydelige længde. Den har imidlertid meget stort tværprofil. De stærkt trafikerede biltunneler i New York

området, Holland-tunnelen, Lincoln-tunnelen, East River-tunnelen, Battery-Brooklyn-tunnelen, der egentlig hver for sig er dobbelttunnel, har tværventilation. For tiden bygges der en 12 650 m lang biltunnel gennem Alperne ved Mt. Blanc. Den får ingen ventilationsskakte undervejs. Da den får et temmelig ringe tværprofil, må den tværventileres.

En biltunnel bør principielt have betydeligt tværprofil, ikke blot af hensyn til atmosfæren i den og til ventilationsluftkanalernes kapacitet, men også for, at bilerne kan standse i den og overhale hinanden og køre med rimelige hastigheder.

Derimod optager et jernbanetog ikke ret megen plads i tværprofilet. — Det optager faktisk heller ikke ret megen plads i længdeprofilet, hvis pladskravet regnes i forhold til transportkapaciteten.

Følgelig er en tunnel principielt ugunstig for biltrafik, men gunstig for togtrafik. Økonomisk set, stiller forholdene sig helt forskelligt for en vej-tunnel og en jernbanetunnel.

Omvendt er en bro principielt gunstig for biltrafik, men ugunstig for togtrafik. En bro byder på kuliltefri atmosfære selv ved stærk trafik. Den byder som regel på god plads. Derimod har den begrænset bæreevne. Navnlig tåler den ikke alt for koncentreret belastning. Det spiller ikke nogen væsentlig rolle for en bilbro; men for en jernbanebros vedkommende er det meget vigtigt, især hvis broen har meget lange fag. Dertil kommer, at togene ved deres opbremsning kan fremkalde stærke længdepåvirkninger. Endelig støder vognakslerne hårdt ved skinnesammenføjningerne, hvorved broen udsættes for rystelser. Desuden fremkalder lokomotivernes uafbalancerede vægte svingninger.

Følgelig er en bro principielt ugunstig for togtrafik, men gunstig for biltrafik.

På denne baggrund er det i overensstemmelse med den trafikale udvikling, at man efter første verdenskrig opgav Storebæltstunnel-projekterne til fordel for broprojekter.

Ikke desto mindre skyldtes denne omvæltning sikkert en — måske ubevidst — mentalitetsændring, som

væsentlig var foranlediget af bygningen af Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen og en mængde andre betydelige broer omkring i landet, hvortil kom visse ingeniørfirmaers propaganda for trafik anlæg af den art, de var vant til at udføre.

Det første Storebæltsbroforslag fremsattes af R. Hiort-Lorenzen i »Ingeniøren« 1934, side 70.

Dette projekt var særpræget ved, at broen skulle føres over Storebælt et godt stykke syd for Sprogø-linien. Formålet herved var at undgå de meget store dybder i Østre Rende. Den sydlige brolinie skulle faktisk omgå den rende, som strømmen har udgravet mellem Sprogø Østrev og Halskov Rev. Det mentes, at største dybde i brolinien kun var 38 m, og at man ikke behøvede at fundere nogen af bropillerne på større dybder end 32 m, d. v. s. omtrent som for Lillebæltsbroens vedkommende.

Nyere målinger har imidlertid vist, at de store dybder strækker sig meget længere mod syd end tidligere formodet. Man konstaterede dybder indtil 71—72 m.

Havde man vidst det i midten af 1930-erne, ville ovennævnte broforslag sandsynligvis slet ikke været fremkommet eller ville i bedste fald være blevet udformet efter andre grundprincipper.

I 1936 fremsatte de tre store ingeniørfirmaer et nyt forslag til en bro over Storebælt. Denne skulle føres over Sprogø.

Også Statsbanerne udarbejdede en skitse. Det var formodentlig den, der præsenteredes for offentligheden på jubilæumsudstillingen i 1947. Denne bro skulle ligesom Lillebæltsbroen havde to jernbanespor og en dobbelt kørebane med 5,6 m bredde.

Siden har Statsbanerne udarbejdet et nyt broprojekt, hvor vejen skulle have fire kørebaner, der skulle fremføres over jernbanen og rage helt ud over bærekonstruktionerne. Denne bro ville få meget stor længde, formodentlig omkring 22 km, fordi jernbanen kræver meget lange stigestrækninger. Selv Sprogøstrækningen skulle udføres som bro.

Det nyeste forslag fra Statsbanernes side drejer sig om en bro mellem Sjælland og Sprogø og en anden

mellem Sprogø og Fyn. Disse broer forbindes ved en tunnel under Sprogø. Selve Sprogø skal gennemgraves af en kanal, der kan tage de største skibe.

Efter alt dette kom det øjensynlig som en stor overraskelse for offentligheden, at civilingeniørerne O. Remfeldt og N. J. Dahl, sidstnævnte professor i vandbygningsfagene ved Landbohøjskolen, lancerede et nyt Storebæltstunnelprojekt, som er beskrevet af ingeniør V. Marstrand i »Ingeniøren« for 3. april i år, side 312.

Dette projekt er ejendommeligt ved, at tunnelen skal tjene biltrafikken og tilmed kun biltrafikken, næsten da, omend derved indirekte også jernbanetrafikken.

Der foreligger dog et fortilfælde for et sådant tunnelforslag i den af J. Rock i »Trafik og Teknik« gentagne gange, først vel omkring 1940, foreslåede bilforbindelse mellem København og Malmø.

Også den tunnel mellem København og Malmø, som de store ingeniørfirmaer har foreslået i 1954, skal kun tjene biltrafikken.

Det nye Storebæltstunnelprojekt er endvidere påfaldende ved, at bilerne skal transporteres gennem tunnelen i jernbanevogne af specialkonstruktion.

Også J. Rock har foreslået, at der skulle anvendes en art jernbanevogn til at befordre bilerne i tunnelen mellem København og Malmø.

I denne sammenhæng kan der desuden mindes om, at det er almindeligt at transportere biler igennem de lange Alpetunneler på jernbanevogne, navnlig om vinteren, hvor vejpassene effektivt er lukkede for biltrafik. I Alpetunnelerne bruges dog åbne godsvogne af standardtype, og bilernes passagerer må derfor stige ud og ty til almindelige jernbanevogne.

Det nye Storebæltstunnelprojekt er iøvrigt påfaldende ved, at tunnelen skal føres fra halvøen Reersø på Sjællandssiden til Hindsholmhalvøen på Fynssiden. Hensigten hermed er at undgå de store dybder og stejle stigninger af havbunden mellem Halskov og Sprogø. — Det skal midlertid erindres, at alle de tunnellinier, man tænkte alvor-

ligt på for et halvt århundrede siden, havde et meget nordligt forløb.

Det nye tunnelprojekt er fremdeles karakteristisk ved, at tunnelen skal udføres som et rør beliggende på selve havbunden. Tunnelen skal dannes af rørstykker, der fremstilles andetsteds og transporteres til deres endelige hvilested, hvor de nedsænkes og sammenføjes til en sammenhængende rørforbindelse. — Disse rørstykker skal være ens og meget enkle; de skal seriebygges, endda på rationelle, materiale- og arbejdsbesparende måder, næsten som på løbende bånd, nemlig på beddinger, det ene efter det andet. — Følgelig kan de bygges meget billigt.

Tanken om at bygge tunneler som færdige elementer er dog heller ingen nyhed. Dette byggeprincip var således foreslået for en Storebæltstunnel allerede i 1909; dog ville datidens forslagsstillere bruge stålrør, medens de sidste forslagsstillere vil bruge betonrør.

Også de tunneller mellem København og Malmø eller mellem Helsingør og Hålsingborg, som ingeniørfirmaet Manniche & Hartmann foreslog i 1941, »Ingeniøren« s. B 57 og B 106, skulle udføres af færdigstøbte tunnelelementer, der skulle færdigstøbes andetsteds. Dog skulle disse tunnelstykkers tværprofil være rektangulært, ikke cirkulært som ved det nye forslag.

De store ingeniørfirmaer, der i 1936 foreslog broer over Storebælt og Øresund som led i et landsomfattende antostradasystem, foreslog i 1953 en jernbane- og vej tunnel mellem Amagers sydende og Saltholms sydende. — I 1954 foreslog de en ren vej tunnel mellem det centrale Amager og det centrale Saltholm. Disse tunneler skulle bygges på lignende måde.

Allerede i slutningen af 1930'erne byggede et af de pågældende ingeniørfirmaer en vej tunnel efter samme princip fra Rotterdam under Rhin-armen Lek til forstadsområdet syd for floden.

I USA har man bygget et betydeligt antal tunneler på den måde. Den første byggedes allerede i 1894 under Bostons havn; det drejede sig

dog ikke om en trafikunnel. Efter århundredskiftet har man bygget en række jernbanetunneler og senere en række vej-tunneler af færdiglavede nedsænkede rørelementer, nemlig en jernbanetunnel ved Detroit og og senere også en vej-tunnel ved Detroit, to jernbanetunneler i Chicago, en jernbanetunnel for fire spor i New York, en vej-tunnel ved Oakland, en vej-tunnel ved Mobile, en vej-tunnel ved Norfolk samt to vej-tunneler ved Houston.

Det skal dog bemærkes, at ingen af disse tunneler er nær så lange, som en eventuelt Storebæltstunnel vil blive, og at man ikke har fremstillet tunnelstykkerne efter metoder, der egner sig for billig massefabrikation.

Ifølge det nye Storebæltstunnel-forslag skal tunnelrørere for størstedelen anbringes helt eller halvt nedgravet i bunden eller lægges direkte på bunden og overdækkes med jord og sten. På et par kortere strækninger skal de dog ligge lidt over bunden og understøttes og sidestøttes af betonpæle. Formålet hermed er formodentlig at opnå et bedre længdeprofil af tunnelen, måske også at reducere udgifterne lidt. Dog synes dybdeforholdene ikke ligefrem at nødvendiggøre en sådan udformning af tunnelanlægget. Forslagsstillerne synes imidlertid ikke at have betænkeligheder ved den.

Der er forøvrigt kun gradforskelle mellem helt nedgravede og halvt nedgravede tunnelkonstruktioner og sådanne, som ligger på havbunden eller på lave pæle. Derimod er det en principiel forskel, om tunnelen er »hvilede« eller »flydende«. — I første tilfælde er tunnelen væsentlig tungere end den fortrængte vandmængde, så den trykker med stor vægt på understøtningen. — I sidste tilfælde er tunnelen nogenlunde lige så tung som den fortrængte vandmasse, så den ikke behøver en bæredygtig fundering; til gengæld må den fastholdes på anden måde, f. eks. ved at blive tynget ned af jord og sten eller ved at fæstnes til pæle eller forankrede kæder, kabler eller andet. — Tunnelen kan også være lettere end det fortrængte vand. I så

fald må den fastholdes af forankrede kabler eller på anden måde.

En nedgravet tunnel kan godt være »flydende«; og en tunnel på pæle kan godt være »hvilede«.

Når den nyligt foreslåede tunnelkonstruktion kaldes »flydende«, skal det opfattes i ordets tekniske betydning. Det betyder kun, at tunnelkonstruktionen er så let, at den ikke kræver en speciel fundering, blot den sikres mod bevægelser på anden måde end ved at have stor egenvægt.

Om tunnelrøret da er beliggende i en grøft eller frit på havbunden eller i et højere niveau, er for så vidt underordnet.

En ganske anden sag er, at hensynet til strømprofilet gør det ønskeligt at undgå højtliggende eller frit på bunden liggende konstruktioner over længere strækninger, fordi tunnelen da vil reducere gennemstrømningsprofilet i generende grad.

Den foreslåede tunnel er i så henseende ikke nær så dristig som den af de tre store ingeniørfirmaer i 1953 foreslåede Øresundstunnel mellem Helsingør og Hålsingborg, som på en lang strækning skulle indlejres i en dæmning, der skulle være omkring 20 m høj midt i strømløbet, hvor dybderne er omkring 40 m.

Det er allerede nævnt, at der en gang har været tale om at bygge en tunnel på pæle gennem Lillebælt. En sådan tunnel ville dér ændre strømprofilet overordentlig meget.

Selve tanken om helt »svævende« tunneler med overopdrift er ikke ny, selv herhjemme.

I »Ingeniøren« 1901, side 426, er dette konstruktionsprincip omtalt i anledning af et amerikansk projekt, som da stod foran realisering. Der skrives yderligere: »Ideen bør først og fremmest vinde Interesse i Bæltternes og Dampfærgernes Land; hvor Broer ikke kan række, eller hvor de bliver for dyre, og hvor Dampfærgerne ikke slår til, skulle den undervands Jernbanetunnel have sin rette Plads«.

En sådan svævende tunnel med overopdrift og kabelforankring var i mellemkrigsårene på tale som en forbindelse gennem det dybe Gibraltarstræde, jfr. »Bautechnik« 1939, s. 646.

I »Proceedings of the American Society of Civil Engineers« fra 1950, bind 76, separathefte nr. 8, omtales som et alternativ til et flydebro-projekt et projekt til en svævende tunnel mellem Seattle og forstæderne vest for Puget Sound. Forslagsstilleren er C. E. Andrew, der var ansvarlig for bygningen af San Francisco-Oakland-broen og af den nye Tacoma-bro samt flydebroen over Lake Washington til Seattles østlige forstæder.

I samme tidsskriftrække, bind 77, separathefte D 8, foreslås fra anden side en kombination af en pontonophængt tunnel og en flydebro.

Interessen for sådanne konstruktioner er nærliggende efter den succes, som den kabelforankrede flydebro over Lake Washington har været.

Man ser altså, at der findes alle overgangsformer mellem tunneler og broer. Desuden ser man, at de alle kan laves og fungere fuldt ud tilfredsstillende.

Alt dette omtales her for at vise, at der ikke er noget revolutionerende i det sidste Storebæltstunnelprojekt.

Dagspressens sensationsopsætninger, ironiske kommentarer og maliciøse indstilling, der gav sig udtryk i betegnelser som kloakrør, flydende tunnelrør, rørpost, raketpost osv., er derfor usaglige og virker blot vildledende.

Det pågældende Storebæltstunnelprojekt er såre realistisk, for så vidt som det repræsenterer en kombination af en række konstruktioner, som allerede er kendt hver for sig, og for størstedelen virkeliggjort, og som har vist sig at være fuldt ud driftssikre.

De mest bemærkelsesværdige træk ved det er, at tunnelen skal tjene biltrafiken, udelukkende eller i hvert fald fortrinsvis, desuden at tunnelen skal befares af elektriske jernbanetog til biltransport, at den skal have ringe tværprofil, at den ikke skal ventileres, fremdeles, at den skal udføres i ret let konstruktion, så den ikke behøver egentlig fundering, altså at den skal være det, der i teknisk henseende kaldes en flydende tunnel.

(Fortsættes)

Aldersrentens størrelse pr. 1. april 1954 ved pension fra stat eller kommune samt ved legatindtægt eller anden privat understøttelse

Af ekspeditionssekretær, cand. jur. *Sven Ebbesen.*

Der gælder den særlige regel, at der ved opgørelsen af den indtægt, der skal lægges til grund for aldersrentens beregning vil være at se bort fra en trediedel af livrente, pension eller anden indtægt, som kan sidestilles hermed. Der vil i alle tilfælde kunne bortses fra indtil 540 kr. årlig, og der vil højst kunne bortses fra 1100 kr. årlig. Der bliver dog kun tale om fradrag i henhold til denne bestemmelse, når det er rentemodtageren selv og ikke dennes rente-berettigede ægtefælle, der oppebærer den pågældende indtægt.

Det bemærkes endvidere som almindelig regel, at når man venter med at søge aldersrente til det fyldte 67. eller 70. år, kan man have en højere indtægt, inden aldersrenten bortfalder, end hvis renten søges før det 67. år.

Aldersrenten for en person, der får aldersrente mellem det 60. og 65. år, er af samme størrelse som for en person, der får aldersrente mellem det 65. og 67. år.

Ifølge folkeforsikringsloven fradrages udgiften til personlige skatter og kontingenter i anledning af medlemskab i ulykkes-, syge-, invaliditets-, begravelses- og arbejdsløshedsforsikringen, når man skal opgøre den indtægt, efter hvilken aldersrenten beregnes. Endvidere fradrages kontingentet til fagforening.

Ved de eksempler, der nævnes i det følgende, hvor der er anført udgift til skat og kontingenter, er denne skønsmæssigt anslået, hvilket må erindres ved sammenligning med andre tilfælde.

Alle rentemodtagere får dels et grundbeløb, svarende til deres indtægt, opgjort efter folkeforsikringslovens regler, dels et rentetillæg på $7\frac{1}{2}$ pct. af det for de enkelte rentemodtagere beregnede grundbeløb.

For rentemodtagere i en godkendt bolig for aldersrentemodtagere samt for rentemodtagere, for hvem boligafgiften eller lejen er nedsat i henhold til loven om byggeri med offentlig støtte, udgør rentetillægget dog kun 4 pct. af grundbeløbet.

I de i det følgende nævnte eksempler på aldersrentens størrelse er rentetillægget indbefattet i de anførte aldersrentebeløb. Endvidere er der kun angivet aldersrentens størrelse for de personer, der ikke bor i en godkendt aldersrentemodtagerbolig eller lignende, og som ikke er fyldt 80 år. Alle aldersrentemodtagere, der er fyldt 80 år, får et særligt alderstillæg.

De anførte eksempler gælder ikke for personer, der er overgået fra invaliderente til aldersrente.

Ved de nævnte eksempler med pensionsindtægt fra stat eller kommune regnes der med, at der er tale om en egentlig pension. De anførte aldersrentebeløb gælder ikke ved understøttelse fra stat eller kommune.

For aldersrentemodtagere, der oppebærer pension fra staten eller fra en kommune i henhold til

en af indenrigsministeren godkendt pensionsvedtægt, skal der ifølge folkeforsikringsloven foretages et særlig fradrag i renten med eventuelle tillæg. Dette fradrag udgør 20 pct. af det beløb, hvormed pensionen for enlige rentemodtageres vedkommende overstiger a) 1020 kr. i København og de dermed sidestillede kommuner, b) 936 kr. i købstæder, Marstal, flækker og bymæssig bebyggelser på lande med over 1500 indbyggere og c) 810 kr. i det øvrige land. For ægtepars vedkommende udgør fradraget, når begge ægtefæller oppebærer aldersrente, 20 pct. af det beløb, hvormed pensionen overstiger a) 1530 kr. i København og de dermed ligestillede kommuner, b) 1398 kr. i købstæder med videre og c) 1218 kr. i det øvrige land.

Når den årlige pension ikke overstiger disse beløb, sker der intet fradrag i aldersrenten.

En af hovedgrundene til, at en rentemodtager, der oppebærer pension fra staten eller fra en kommune i henhold til en af indenrigsministeren godkendt pensionsvedtægt, får en lavere aldersrente end en rentemodtager, der har en tilsvarende pension fra en privat pensionskasse, et pensionsforsikringsselskab eller lignende, er, at det offentlige i sin egenskab af arbejdsgiver som hovedregel bidrager til pensionerne i væsentlig større omfang, end tilfældet er indenfor det private erhvervsliv.

En enlig mand eller en enlig kvinde i København og de dermed sidestillede kommuner, der har en offentlig pension på 1600 kr. og betaler 100 kr. årlig i skat og kontingent, og som får aldersrente før det fyldte 67. år, vil få 174 kr. månedlig i aldersrente. Udgør pensionen fra det offentlige 3500 kr. årlig og udgiften til skat og kontingent 160 kr. årlig, vil aldersrenten udgøre 76 kr. månedlig.

Såfremt den pågældende med den anførte indtægt venter med at søge aldersrente, til han eller hun er fyldt 67 eller 70 år, forhøjes de anførte beløb med henholdsvis 9 og 18 kr. månedlig.

Hvis en enlig i København og de dermed sidestillede kommuner har en offentlig pension på f. eks. 4700 kr. og betaler 200 kr. årlig i skat og kontingent, kan der ikke ydes aldersrente, selv om pågældende venter med at søge, til han eller hun er fyldt 70 år.

2 ægtefæller i København, der er omtrent lige gamle og søger aldersrente mellem det 65. og 67. år, og som har en offentlig pension på 3300 kr. årlig, vil få 245 kr. månedlig i aldersrente, når de i skat og kontingent betaler 680 kr. årlig. Såfremt pensionen fra staten eller kommunen udgør 5400 kr., og udgiften til skat og kontingent andrager 750 kr. årlig, vil aldersrenten i København udgøre 102 kr. månedlig.

Hvis ægteparret venter med at søge aldersrente, til den ældste ægtefælle er fyldt 67 eller 70 år, ydes der udover de nævnte beløb henholdsvis 13 kr. og 26 kr. månedlig.

To ægtefæller over 65 år, af hvilke den ældste endnu ikke er fyldt 70 år, kan ikke få aldersrente, hvis de har en offentlig pension på 6800 kr. og betaler 800 kr. årlig i skat og kontingenter.

Venter de derimod, til den ældste er fyldt 70 år, vil de i København og de dermed ligestillede kommuner kunne få aldersrente med 33 kr. månedlig.

I købstæder, Marstal samt i flækker og bymæssige bebyggelser på landet med over 1500 indbyggere vil en enlig mand eller kvinde, der får tilstået aldersrente før det fyldte 67. år, og som har en offentlig pension på 1600 kr. årlig og betaler 80 kr. årlig i skat og kontingent, få 155 kr. månedlig i aldersrente. Er pensionen 3000 kr. årlig og udgiften til skat og kontingent 130 kr. årlig, udgør aldersrenten 83 kr. månedlig.

Såfremt pågældende venter med at søge aldersrente til det fyldte 67. eller 70. år, ydes der et tillæg på henholdsvis 8 kr. og 15 kr. månedlig.

En enlig mand eller kvinde i en købstad, der har en offentlig pension på 4300 kr. årlig og en udgift til skat og kontingent på 150 kr. årlig, vil ikke kunne få aldersrente, selv om han eller hun venter med at søge til det fyldte 67. eller 70. år.

2 ægtefæller mellem 65 og 67 år i en købstad og de dermed ligestillede kommuner, der har en offentlig pension på 3300 kr. om året og betaler 550 kr. årlig i skat og kontingent, får 206 kr. månedlig i aldersrente. Hvis pensionen er på 5000 kr. årlig, og udgiften til skat og kontingenter udgør 600 kr. årlig, vil ægteparrets aldersrente beløbe sig til 88 kr. månedlig.

Venter ægteparret med at søge aldersrente, til den ældste af dem er fyldt 67 eller 70 år, ydes der til de nævnte beløb et tillæg på henholdsvis 12 og 23 kr. månedlig.

2 ægtefæller over 65 år, af hvilke den ældste endnu ikke er fyldt 70 år, kan ikke få aldersrente i købstæder og de dermed sidestillede kommuner, hvis de har en offentlig pension på 6200 kr. årlig og betaler 650 kr. årlig i skat og kontingenter. Venter de, til den ældste af dem er fyldt 70 år, vil de derimod kunne få 29 kr. månedlig i aldersrente.

I en landkommune vil en enlig mand eller en enlig kvinde, der søger aldersrente før det 67. år og har en offentlig pension på 1600 kr. årlig, få 122 kr. månedlig i aldersrente, hvis udgiften til skat og kontingent andrager 70 kr. årlig. Er pensionen f. eks. 3400 kr. og den årlige udgift til skat og kontingent 135 kr., vil aldersrenten beløbe sig til 30 kr. månedlig.

Hvis pågældende venter med at søge aldersrente til det fyldte 67. eller 70. år, forhøjes aldersrenten med henholdsvis 6 og 13 kr. månedlig.

En enlig mand eller kvinde i en landkommune, der har en offentlig pension på 3800 kr. og en årlig udgift til skat og kontingent på 175 kr., vil ikke kunne få aldersrente, når renten søges før det 70. år. Venter pågældende derimod med at søge aldersrente, til han eller hun er fyldt 70 år, vil der kunne ydes aldersrente med 18 kr. månedlig.

2 ægtefæller i en landkommune, der får tilstået aldersrente, inden den ældste af ægtefællerne er fyldt 67 år, og som har en offentlig pension på 3300

kr. årlig, vil få 153 kr. månedlig i aldersrente, hvis udgiften til skat og kontingent udgør 400 kr. årlig. Er pensionen 4900 kr. årlig og udgiften til skat og kontingent 475 kr. årlig, andrager aldersrenten 44 kr. om måneden.

Dersom ægtefællerne venter med at få aldersrente, til den ældste af dem er fyldt 67 eller 70 år, forhøjes deres aldersrente med henholdsvis 9 og 18 kr. månedlig.

Hvis 2 ægtefæller i en landkommune oppebærer pension fra staten eller fra en kommune med 5500 kr. årlig og betaler 425 kr. årlig i skat og kontingent, kan de ikke få aldersrente, selv om de venter med at søge, til den ældste af dem er fyldt 70 år.

Det understreges endnu engang, at størrelsen af de anførte udgifter til kontingent og skat er ganske skønsmæssigt anslået, idet navnlig skattens størrelse er afhængig af mange forskellige forhold.

Selv små forskelle i størrelsen af skat og kontingent får indflydelse på aldersrenten, når man har indtægt ved siden af denne.

Der er nu redegjort for aldersrentens størrelse, når man har pension fra staten eller fra en kommune i henhold til en af indenrigsministeren godkendt pensionsvedtægt.

I det følgende vil der blive givet nogle eksempler på aldersrentens størrelse, når aldersrentemodtagerne ved siden af aldersrenten har legatindtægt eller anden privat understøttelse.

For disse indtægters vedkommende gælder ifølge folkeforsikringsloven den særlige regel, at der vil være at bortse fra $\frac{1}{3}$ af indtægten. Der vil dog i alle tilfælde kunne bortses fra indtil 270 kr., og der vil højst kunne bortses fra 540 kr. årlig.

I det følgende er der ved angivelsen af de indtægtsbeløb, man må have for at få aldersrente, regnet med indtægten efter fradrag af udgiften til personlig skat og kontingent til sygekasse m. v., således at alle de indtægtsbeløb, der er anført i det følgende, og som man må have for at få aldersrente, kan forhøjes med de beløb, der betales i skat og som kontingent til sygekasse m. v.

En enlig mand eller kvinde i København og de dermed ligestillede kommuner, der har en indtægt ved legater eller privat understøttelse på 1620 kr. årlig, og som søger aldersrente før det 67. år, vil få 180 kr. månedlig i aldersrente.

Såfremt pågældende har en årlig indtægt ved legater eller privat understøttelse på 2000 kr., 3000 kr., 4000 kr. eller 4680 kr., udgør aldersrenten henholdsvis 159 kr., 105 kr., 52 kr. og 15 kr. månedlig. Sidstnævnte beløb er den laveste aldersrente i København for en enlig, der søger aldersrente før det 67. år.

Hvis pågældende venter med at søge aldersrente til det fyldte 67. eller 70. år, forhøjes de anførte beløb med henholdsvis 9 og 18 kr. månedlig.

2 ægtefæller i København, der er omtrent lige gamle og søger aldersrente mellem det 65. og 67. år, vil få den fulde aldersrente, 274 kr. månedlig, hvis de har en indtægt ved legater eller privat understøttelse på 2080 kr. årlig. Hvis indtægten andrager 3000 kr., 4000 kr., 5000 kr., 6000 kr. eller 6760 kr. årlig, udgør aldersrenten henholdsvis 225 kr., 171 kr., 117 kr., 63 kr. og 23 kr. månedlig. 23 kr. må-

nedlig er den laveste aldersrente for ægtepar i København, når aldersrenten søges før den ældste ægtefælles fyldte 67. år.

Dersom ægteparret venter med at søge aldersrente, til den ældste ægtefælle er fyldt henholdsvis 67 eller 70 år, ydes der udover de anførte beløb henholdsvis 13 kr. og 26 kr. månedlig.

En enlig mand eller en kvinde i en købstad eller en flække eller bymæssig bebyggelse på landet med over 1500 indbyggere, der har en indtægt ved legater eller privat understøttelse på 1620 kr. årlig, og som søger aldersrente før det 67. år, vil få 160 kr. månedlig i aldersrente. Såfremt indtægten er 3000 kr. eller 4340 kr. årlig, vil pågældende få henholdsvis 86 kr. og 14 kr. månedlig i aldersrente. Sidstnævnte beløb er den laveste aldersrente i købstæder og de dermed ligestillede kommuner for en enlig, der søger aldersrente før det 67. år.

Venter pågældende med at søge aldersrente, til han eller hun er fyldt 67 eller 70 år, forhøjes de anførte beløb med henholdsvis 8 og 15 kr. månedlig.

2 ægtefæller mellem 65 og 67 år i en købstad, der har legater eller privat understøttelse til beløb 1940 kr. årlig, vil få 250 kr. månedlig i aldersrente (fuld aldersrente). Er indtægten 3000 kr., 4000 kr., 5000 kr. eller 6220 kr. årlig, vil aldersrenten udgøre henholdsvis 194 kr., 140 kr., 86 kr. og 20 kr. månedlig. 20 kr. månedlig er den laveste aldersrente for et ægtepar i købstæder og de dermed ligestillede kommuner, når aldersrenten søges før den ældste ægtefælles fyldte 67. år.

Såfremt de to ægtefæller venter med at søge aldersrente, til den ældste af dem er fyldt 67 eller 70 år, ydes der til de nævnte beløb et tillæg på henholdsvis 12 og 23 kr. månedlig.

I en landkommune vil en enlig mand eller kvinde, der søger aldersrente før det 67. år, og som i legater eller privat understøttelse oppebærer 1620 kr. årlig, få 131 kr. månedlig i aldersrente. Er legatindtægten 2000 kr., 3000 kr. eller 3840 kr. årlig, udgør aldersrenten henholdsvis 111 kr., 57 kr. og 12 kr. månedlig. Sidstnævnte beløb er den laveste aldersrente i en landkommune for en enlig, der søger aldersrente før det 67. år.

Hvis vedkommende venter med at søge aldersrente til det fyldte 67. eller 70. år, ydes der et tillæg på henholdsvis 6 kr. og 13 kr. månedlig.

2 ægtefæller mellem 65 og 67 år i en landkommune, der har en indtægt ved legater eller privat understøttelse på 1760 kr. årlig, vil få den fulde aldersrente, 218 kr. månedlig. Er indtægten 3000 kr., 4000 kr., 5000 kr. eller 5500 kr. årlig, beløber aldersrenten sig til henholdsvis 152 kr., 98 kr., 44 kr. og 17 kr. månedlig. Sidstnævnte beløb er den laveste aldersrente for et ægtepar i en landkommune, når aldersrenten søges før den ældste ægtefælles fyldte 67 år.

Såfremt de 2 ægtefæller først søger aldersrenten, når den ældste af dem er fyldt 67 eller 70 år, forhøjes aldersrenten med henholdsvis 9 eller 18 kr. månedlig.

Ved lov af 31. marts 1953, der trådte i kraft den 1. april 1953, blev der indført følgende regel: Har en aldersrentemodtager eller dennes ægtefælle indtægt ved personligt arbejde, ses der heraf bort fra

et beløb, der ialt svarer til halvdelen af rentens grundbeløb.

Denne regel betyder bl. a., at en enlig mand eller kvinde, der har aldersrente, ud over samtlige de i denne artikel anførte indtægtsbeløb kan have følgende indtægtsbeløb ved personligt arbejde, uden at der sker nogensomhelst nedsættelse af de i artiklen anførte aldersrentebeløb.

	Indtægt i kr. årlig ved personligt arbejde
I København, Frederiksberg og Gentofte m. fl. kommuner	1.020
I købstæder, Marstal samt i flækker og bymæssige bebyggelser på landet med over 1500 indbyggere	936
I det øvrige land	810

For et ægtepar, hvor begge ægtefæller har aldersrente, er forholdet det, at begge ægtefæller til sammen kan tjene følgende beløb ved personligt arbejde, uden at der sker nedsættelse af de i artiklen anførte aldersrentebeløb. Det er ligegyldigt, om det er manden eller hustruen, der har arbejde, eller om de begge har arbejde.

	Indtægt i kr. årlig ved personligt arbejde
I København, Frederiksberg og Gentofte m. fl. kommuner	1.530
I købstæder, Marstal samt i flækker og bymæssige bebyggelser på landet med over 1500 indbyggere	1.398
I det øvrige land	1.218

Bortset fra det om arbejdsindtægten oplyste er der iøvrigt ved de givne eksempler regnet med, at de pågældende ikke har andre indkomster end de anførte ved siden af aldersrenten og ikke ejer formue.

Turistsektionen meddeler

Ved *omgående anmeldelse* kan De endnu nå at komme med på en af følgende ture:

Tur nr. 56. 8 dage til *Hamburg* og *Harzen* med rundtur i Hamburg og ophold i den lille bjergby Altenau, beliggende i ca. 500 m højde i Brockenområdet. Pris 195 kr. Afrejse 23. juni.

Tur nr. 57. Den lange rundtur i Schweiz med ophold bl. a. i *Interlaken*, *Kandersteg* (3 dage) og *Lugano*, en pragtfuld bjergtur, der absolut ikke er anstrengende. Pris 465 kr. Afrejse 15. juli, hjemkomst 26. juli.

Tur nr. 8. På cykel *Gotland* rundt. Ingen dagsrejser er over 20 km lange. Badning hver dag. Og billigt! Pris 240 kr. + bådrejse Nynäshamn—Visby og tilbage. Udrejse 18. juli, hjemkomst 25. juli.

Og så regner vi med, at vi i næste nummer kan bringe detaljerede oplysninger om resten af turene i efteråret, så husk at kigge efter. Der er sikkert noget for Dem også. Men iøvrigt er næsten alle programmerne fuldt færdige, så De kan roligt skrive allerede nu og bestille dem, hvis der er en eller anden tur, De er særligt interesseret i.

Turistsektionen.

DSB Tjenestemænds Børneforsørgelsesforening

Generalforsamling blev afholdt den 12. maj 1954 i Kalundborg

Formanden rangermester F. E. Ferdinandsen aflagde beretningen for sidste 2 årige periode, hvor han udtalte sin glæde over foreningens fortsatte trivsel, samt takkede samtlige tillidsmænd for deres gode arbejde i foreningens interesse.

Derefter oplæste kassereren pens. togfører C. D. Christensen regnskabet, der blev enstemmigt god-

Regnskab for året 1953—1954.

	Indtægt.	kr. ø.
18822 mærker à 1 kr.		18.822,00
551 » à 2 »		1.102,00
387 » à 5 »		1.935,00
204 » à 10 »		2.040,00
69 indskud à 40 øre		27,60
Rente af bankbøgerne		4.670,97
Rente af postgirokonto		18,81
		<hr/>
		28.616,38

	Udgift.	kr. ø.
Udbet. 117 bøger ved konfirmation		14.663,54
» 68 » efter ønske		3.197,12
» 67 » ved forfald		2.918,60
» 18 » fra konto		352,90
» 9 » ved dødsfald		506,58
Lønninger		750,00
Revision af årsregnskabet		25,00
Bestyrelsesmøde		15,00
Papir, kuverter og blæk		9,85
Et stempel		3,00
Personalia		9,00
2 udbetalingshefter		3,00
Porto i året		85,87
Balance		6.076,92
		<hr/>
		28.616,38

Status pr. 31. marts 1954.

Foreningens formue d. 31-3-1953	123.454,59
Indskudt i 1953	6.076,92
	<hr/>

Foreningens formue d. 31-3-1954

129.531,51

Der var indkommet 150 stemmesedler, hvoraf 3 var ugyldige.

Som formand nyvalgtes pakmester A. Jørgensen Kh. Til bestyrelse nyvalgtes opt. H. J. P. Nielsen Nø. Til revisor genvalgte rfm. H. V. Sørensen Kh, og som revisorsuppleant stbtj. K. E. G. Nielsen Kl.

Rgm. F. E. Ferdinandsen ønskede ikke genvalg som formand, da han mente, der skulle yngre kræfter til. Foreningen retter herved en tak til den afgående formand, rgm. F. E. Ferdinandsen for de 24 år, han har varetaget formandsposten, vi havde håbet, han ville have holdt 25 års jubilæum.

P. b. v.

Opt. K. A. J. Larsen Kh.
Sekretær.



Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mand, pensioneret lokomotivfører S. J. E. Sørensens sygdom og begravelse.

Ida Sørensen og børnene,
Fredericia.

Opmærksomhed frabedes

Evt. opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

H. C. Petersen, lokomotivfører,
Helsingør.



Forflyttelser efter ansøgning pr. 23-5-54.

Lokomotivførerne:

- P. E. Eskesen, Hobro, til Aalborg.
- C. Fagerbøl, Helsingør, til Hobro.
- B. J. Christensen, København Gb, til Helsingør.
- E. A. Hansen, Nykøbing F, til København Gb.

Uansøgt forflyttelse pr. 23-5-54.

Lokomotivfører:

- E. Bøtker-Nielsen, Tinglev, til Nykøbing F.

Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-6-54.

Lokomotivfyrbøderne:

- H. A. Pedersen, Roskilde, til Aarhus.
- K. Jelsbak, Roskilde, til Aarhus.
- B. Marcussen, Helsingør, til Nyborg.
- H. Kristensen (Braan), Fredericia, til Esbjerg.
- K. P. Hvam, Helsingør, til Brande.

Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-6-54.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

- B. B. Petersen, Aarhus, i Brande.
- E. Ginnerup, Fredericia, i Fredericia.
- G. M. Mikkelsen, Fredericia, i Fredericia.
- A. Jensen, Fredericia, i Fredericia.
- A. Petersen, Esbjerg, i Assens.
- O. H. Hansen, Padborg, i Roskilde.
- T. U. Nielsen, København Gb, i København Gb.
- E. F. Dalgaard, Aarhus, i Roskilde.
- S. A. H. Nielsen, Nyborg, i Helsingør.
- T. K. Christensen, Aarhus, i Helsingør.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-6-54.

- Pens. lokomotivfører P. K. Pedersen, Aalborggade 8,
1. tv., Aarhus.

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

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

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

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

Radio-Magasinet
Østfyns største Grammofon-
Pladelager
Nørregade 13 . Telf. 1060

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

Til daglig og Fest
»BORGERFORENINGEN«
Tlf. NYBORG 1313 altid bedst

P. Mainz

N. Urban Sørensen

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

Det er altid
TOP-tid

ØSTIYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Bruunsbro 15
Tlf. 204 21
Aarhus

HEJNDORF Radio

Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

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

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus

København

Aktieselskabet

Aarhus Discontobank

Tlf. 20 188

Kontor: Søndergade 9

Fisk - Vildt - Fjerkræ

PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 5162

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 303 33 Tlf. 26255 Tlf. 681 66

Indskudskapital ca. 44 Mill. Reserver ca. 4,8 Mill.

Frederiksbjerg Installations Co.

Frederiksalle 99 . Tlf. Aarhus 6813-6814-6815

Lys ✕ Kraft ✕ Radio-Anlæg ✕ Lamper ✕ Lysekroner



Brdr. Jensen

Fr. Alle 112 . AARHUS . Tlf. 4520

Storaarhusianske Mejerier

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderforretning

Ryesgade 27, Aarhus

Telefon
Aarhus 3720
Leverandør
til DSB

RADIO-THYGESEN

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 1010 - 1040

Førende Specialforretning i
RADIO - GRAMMOFONER - PLADER



Aarhus

Amtstidende

Sig det med Blomster

✕
Paa faa Timer
overalt i Verden

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

Fællesforeningen for Danmarks Brugforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

DANSK FANE-INDUSTRI.



leverer alt i Forenings Fane og
Bannere. Alle Tilbehørsdele.

**SILKEBORG
866**

Indhent Tilbud.

Mette Andersen

Vestergade 26, Silkeborg

Andersson & Bardram A/s

Studiestræde 10 . Tlf. 8638 . København K

Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

**HB HOVEDSTADENS
BRUGSFØRENING HB**