

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



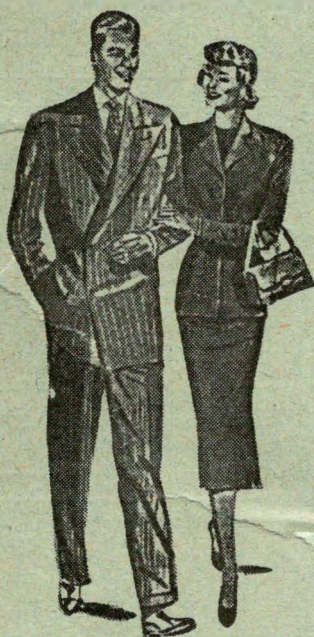
UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 3

5. FEBRUAR 1954

54. ÅRGANG

Nyt Tøj uden  
Udbetaling!



**Til Herrerne:**

Kamgarn efter Maal  
Kr. 258,00

Færdig Kamgarn  
Kr. 238,00

Sportsjakker  
Kr. 108,00

Kamgarnsbenklæder  
Kr. 68,00

**Til Damerne:**

Gabardinefrakker  
Kr. 198,00

Kostume efter Maal  
Kr. 298,00

Færdigt Kostume  
Kr. 248,00

Som Funktionær i Stat eller Kommune har De den særlige Fordel, at De hos os kan købe Deres nye Tøj **uden Udbetaling**. Købsummen fordeles over 6 Maaneder og ved Tøjets Modtagelse betaler De kun første Rate.

**J. ALBERTSEN**

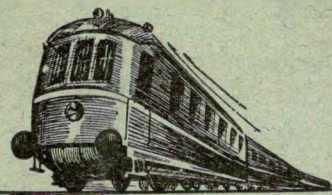
NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

**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: Kampmannsgade 4, København V

### Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen  
Enghavevej 31  
Telefon: Eva 1404

Begravelser og Ligbrænding  
besørges paa bedste  
og billigste Maade

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

Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi

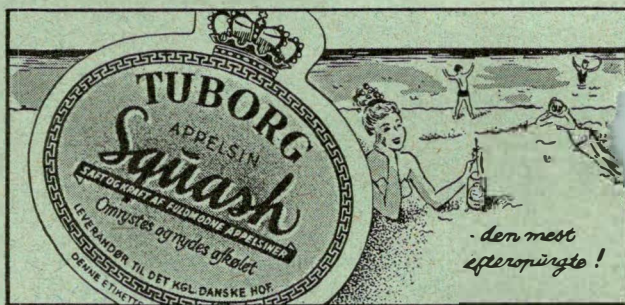
Spørg om vort ny kontosystem

**I. B. Schilder** Nørregade 7  
København K

### De forenede Kulimportører

**KUL og KOKS**

Holmens Kanal 5 . København K  
Telefon 211



### Alt i elektriske Måleinstrumenter

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

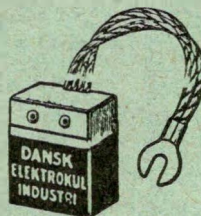
### L. Beyer Holgersen & Søn

(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



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. 3 - 54. ÅRGANG  
5. FEBRUAR 1954



*Indhold:*

Når de nye ferieregler skal anvendes! .....	29
Faste forbindelser over Øresund	30
Velfærdsforanstaltninger .....	31
Nytårstanker .....	32
En jernbane gennem det vestlige Stor-København .....	33
Fra børnetilskudenes overdrev ..	37
Detailpristallet januar 1954 .....	38
Flyvende start — mod næste million .....	39
«Nordisk samarbejde» .....	39
Under DLF .....	40
Jubilæum .....	40
Lokomotivførernes Sangforening Gb .....	40
Nye adresser .....	40
Personalialia .....	40



*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.

## Når de nye ferieregler skal anvendes!

Allerede på nuværende tidlige tidspunkt af året er afdelingsbestyrelserne i gang med tilrettelægningsen af en ordning, hvorefter ferien for den kommende ferieperiode kan fordeles mellem medlemmerne. I den forbindelse har hovedbestyrelsen modtaget en del henvendelser om, hvorledes de nye ferieregler skal fortolkes. Selvom reglerne oprindeligt trådte i kraft med ferieåret 1953/54, kom meddelelsen herom på så sent et tidspunkt, at reglerne ikke overalt kunne indarbejdes i de lokale ferieordninger, der er noget varierende efter depoternes størrelse og efter hvilket distrikt de er beliggende i. I ferieåret 1954/55 skal reglerne imidlertid indføres overalt, og det vil derfor være på sin plads, på baggrund af de modtagne henvendelser, af hvilke det fremgår, at der hersker nogen tvivl om enkelte af de fastsatte bestemmelser, at give en oversigt over hovedpunkterne i reglerne.

Ferieåret følger finansåret, 1. april—31. marts, medens ferieperioden, hvori der skal gives mindst 12 dages ferie, hvis erstatningsdage ikke skal ydes, er tidsrummet 2. maj—30. september. Om erstatningsdage står der i regulativets § 4 bl. a.:

*»Såfremt der af tjenstlige grunde ikke har kunnet tildeles en tjenestemand mindst 12 feriedage ved udløbet af ferieperioden, forhøjes antallet af den pågældendes feriedage med 1 dag for hver påbegyndt ferieuge (6 arbejdsdage), den tilgodehavende ferie andrager. Feriedage, som af tjenstlige grunde har måtte tildeles en tjenestemand forinden 2. maj, kommer i betragtning ved beregning af ekstra feriedage på tilsvarende måde som feriedage, der resterer ved udløbet af perioden 2. maj—30. september«.*

Der ydes altså ingen erstatningsdage, hvis tjenstemanden har kunnet få 12 feriedage eller derover i ferieperioden, men ikke selv har ønsket at få det, og det samme er tilfældet, hvis han efter eget ønske får tildelt et antal feriedage før 2. maj, der forhindrer ham i at få 12 dage i ferietiden.

Har en tjenestemand inden for den nævnte ferietid haft 12 feriedage, tilkommer der ham ingen erstatningsdage, uanset om han i ferieåret har ret til 24, 20 eller 18 feriedage og således i vinterhalvåret skal have henholdsvis 12, 8 eller 6 dage. Får han derimod af tjenstlige grunde f. eks. kun 11 feriedage i ferietiden og derfor må overføre henholdsvis 13, 9 eller 7 dage, skal han have en dag ekstra for hver påbegyndt 6 dage, der resterer. Til vejledning herfor tjener følgende:



### Faste forbindelser over Øresund

Danske og svenske statsbaner driver i fællesskab færgeoverfarterne Helsingør—Hälsingborg og Københavns Frihavn—Malmø og skibsoverfarten København (Havnegade)—Malmø og afvikler herigennem den ganske overvejende del af trafikken med personer, motorkøretøjer og gods mellem Sjælland og Sydsverige over Øresund og dermed i meget betydeligt omfang trafikken mellem Sverige, Norge og Finland på den ene side og Danmark og det europæiske kontinent på den anden side.

De to landes statsbaner er derfor stærkt interesseret i etablering af faste forbindelser over Øresund. Man har da også gennem årene arbejdet med problemerne, ikke alene efter fremsættelsen i 1936 af de første forslag fra ingeniørfirmaerne, men bl. a. også i 1941, hvor udførte forslag fra en af Danske Statsbaners ingeniører, der stærkt ligner det nu fremsatte forslag, blev offentliggjort i »Ingeniøren«, og senere. Når de ikke hidtil udadtil har rejst spørgsmålet om en fast forbindelse, skyldes dette, at banerne i begge lande har haft anlægsmæssige opgaver af mere påtrængende karakter at løse inden for de begrænsede økonomiske rammer, man har kunnet regne med, og at man har ment gennem en dels i de senere år stedfunden, dels i gang værende udbygning af de nævnte overfarter indtil videre at kunne afvikle trafikken på forsvarlig måde og med rimelig økonomisk indsats.

Endelig er motortrafikken over Sundet først i de allerseneste år steget så stærkt, at man under forudsætning af fortsat stærk stigning kan tænke sig, at en afgift af overførte automobiler helt eller overvejende kan dække forrentning af de meget store anlægsgudgifter alene for en vejbro. Principielt taget kan der tænkes tre muligheder for faste forbindelser. 1) Alene for vejfærdsel. 2) Fælles for vej- og for jernbanefærdsel, og 3) En forbindelse alene for vejtrafik et sted og en anden for jernbanetrafik et andet sted.

Når der til vintermånederne, 1. oktober—1. maj, af tjenstlige grunde må overføres:	Skal der tildeles følgende antal ekstradage:		
	Tjenestemænd med ret til 24 dages ferie:	Tjenestemænd med ret til 20 dages ferie:	Tjenestemænd med ret til 18 dages ferie:
0 til 6 dage	0 dage	0 dage	0 dage
7 - 8 -	0 -	0 -	2 -
9 - 12 -	0 -	2 -	2 -
13 - 18 -	3 -	3 -	3 -
19 - 24 -	4 -	4 -	-

Een ekstra dag forekommer således aldrig, men to dage er det laveste antal, der kan blive tale om. Såsnart der ydes mindre end 12 dage i ferietiden tæller alle resterende dage med ved beregningen af 1 ekstradag for hver påbegyndt ferieuge (6 arbejdsdage) der overføres.

Af regulativets § 4 fremgår det ligeledes, at den årlige ferie i videst muligt omfang bør gives samlet og i tidsrummet 2. maj—30. september. Omend denne bestemmelse vel burde efterfølges overalt, har hovedbestyrelsen ment at måtte imødekomme en del afdelingers ønske om bibeholdelse af en mangeårig praksis, hvorefter ferien deles for samtlige medlemmer i afdelingen, således at der tages et mindre antal dage i tiden før eller efter skoleferien og de resterende dage i børnenes ferie. Hermed opnås der adgang til hvert år at holde ferie med hele familien, hvilket ellers kun vil finde sted hvert 3. eller 4. år — alt efter personalestyrken ved maskindepotet — såfremt ferien tages samlet i en fast turnus efter gruppeinddeling m. v.

Efter de nye ferieregler er det tilladt at søge orlov på begge sider af en fridag. Ved indsendelse af orlovs-ansøgningen må man derfor oplyse hvilke dage af de ansøgte, der er fridage og hvilke der er orlovsdage. Konsekvensen heraf bliver tillige, at man udover de 12 dages ferie i ferietiden skal have de fridage, man tilkommer i den periode, hvori ferien falder. Søger en lokomotivmand, der kører i fast tur, f. eks. 12 dages ferie i en periode, hvor der efter turen falder to fridage, skal han på ansøgningen opføre 14 dage og oplyse datoerne for de to fridage, således at han ikke blot får fri i de lovbestemte 12 dage, men også får sine fridage. Selvom en lokomotivmand i reserven ikke på tilsvarende måde kan fastsætte datoerne for sine fridage, bør man i afdelingerne tilstræbe en ordning med distrikt eller lokomotivmester, hvorefter også medlemmer, der er underkastet reservens vilkår, får de dem tilkommende fridage. Der bør i almindelighed regnes med een fridag for hver seks feriedage.

Om fortolkningen af regulativets § 11 har der ligeledes hersket nogen tvivl, idet nogle har været af den opfattelse, at adgang til 20 dages ferie har enhver, som en gang har haft udsigt til at opnå dette uden dog at havde nået det nødvendige antal tjenesteår, da de nye regler trådte i kraft. Dette er en misforståelse. Kun de, der den 31. marts 1953 havde opnået ret til 3 ugers ferie efter de gamle regler, bevarer retten til 20 dages ferie.

# Velfærdsforanstaltninger

Det er ikke blot tjenestetids- og lønmæssige problemer, der interesserer statens tjenestemænd. De har en stærk interesse i at skabe arbejdsglæde gennem en hensigtsmæssig velfærdspolitik til gavn for den enkelte og helheden.

Inden for Statsbanernes område fører personaleorganisationerne en velfærdspolitik, der med skyldig hensyntagen til den økonomiske afkastning fra staten, sætter ind på gennemførelse af sådanne forbedringer af tjeneste- og opholdslokaler, der betragtes som tidssvarende og dermed giver tjenestemanden arbejdsvilkår, som må anses for selvfølgelige.

Så stort et virkefelt Statsbanerne har, er det naturligvis ingen billig historie at følge udviklingen op, og slet ikke med fyrrernes vanskeligheder in mente, hvor moderniseringerne skruedes tilbage. Derfor presser organisationerne på, for at indhente det tabte, og efterfølgende gives et overblik over nogle af de velfærdsforanstaltninger, som er blevet eller står overfor at blive realiteter.

## Opholdsbygninger

Krigens år gav et slemt afbræk i gennemførelsen af velfærdsforanstaltninger. Fra de enkelte jernbaneorganisationer fremsattes tid efter anden forslag, hvoraf en del af så omfattende karakter, at efterkrigstidens materialerestriktioner vanskeliggjorde gennemførelsen.

På det tidspunkt var de enkelte organisationer i uvished om deres forslags skæbne, og for at få en samling af sagerne og få sat gang i sagen blev det overdraget Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg at optage forhandling med Generaldirektoratet.

I 1951 lykkedes det JFU at få bragt linie i sagerne, hvorefter der skulle komme skred i det. De foreliggende forslag opstilledes i 3 grupper: 1. nødvendige velfærdsforanstaltninger, 2. mindre nødvendige og 3. ønskelige, men ikke umiddelbart påkrævede. Under disse grupper placeredes nybygninger og større velfærdssager.

Hertil kom, at hidtidige sager, som var rejst over for distrikterne, men af disse henvist til Generaldirektoratet, skulle udføres ved distrikternes foranstaltning.

Det bestemtes, at de under gruppe 1 opstillede forslag under forudsætning af bevilling af fornødne midler skulle udføres inden for en 3-årig periode. Så langt var alt såre godt.

For de forslags vedkommende, der lagdes i distrikterne, var der god fremgang, men de forslag, der lå i Generaldirektoratet, synes der at være nogen sendrægtighed med gennemførelsen af, og hertil kom nye forslag, som også trængte sig på. Derfor følte JFU sig foranlediget til at henlede Generaldirektoratets opmærksomhed herpå og ønskede en forhandling til »klaring« af forholdene.

Forhandlingen, som fandt sted den 12. januar d. å., var ikke uden virkning, og årsagen til programets langsomme opfyldelse skulle i nogen

grad ses som mangel på teknikere i de afdelinger, som skulle projektere og lede arbejderne.

Af særlig interesse for lokomotivpersonalet skal nævnes den forestående projektering af en ny overnatningsbygning ved Gb. maskindepot og moderisering af opholdsbygningen. Det har sine vanskeligheder med at give den nye bygning den rette placering, således at den lægges med mindst mulige gene fra støjen af det omliggende og samtidig gives en central beliggenhed. Nu er der i hvert fald kommet gang i den i så mange år imødesete ændring af utidssvarende forhold ved landets største maskindepot.

For de velfærdsforanstaltninger, der har interesse for medlemmerne, skal oplyses, at en ny opholdsbygning er under opførelse i Odense. Sådanne er fuldført i Svendborg og Faaborg samt Aabenraa. I Aarhus er en overnatningsbygning under opførelse.

## Overnatnings- og hvileværelser

For henvendte tredivede år siden rejste Dansk Lokomotivmands Forening spørgsmålet om enkeltværelser til lokomotivpersonalet ved overnatning. Der kom intet positivt resultat ud heraf, og selv om spørgsmålet rejstes flere gange, viste Generaldirektoratet sig ikke imødekommende, fordi der var forbundet betydelige udgifter med gennemførelse af en sådan foranstaltning.

Bag foreningens ønsker lå rimelige bevæggrunde. Disse var i nøje forbindelse med den stærkere krævede tjeneste, og der måtte ro og afslapning til i hvileperioderne. En anden, men ikke mindre væsentlig bevæggrund havde tilknytning til den menneskelige karakter, hvor individualiteten i denne greb forstyrrende ind, når to helt forskellige naturer skulle dele rum.

Imidlertid ændredes indstillingen til problemet på højeste sted, og det i 1931 nedsatte »Udvalget vedrørende Statsbanernes velfærdsforanstaltninger« gav i sin betænkning udtryk for betimeligheden af, at det kørende personale fik enkeltværelse.

Det står klart, at man ikke foranlediget af denne indstilling kunne vente en radikal ændring fra den ene til den næste dag. Foranstaltningen var naturligvis ikke mindre behæftet med omkostninger end tidligere, men princippet »enkværelser« blev knæsat.

Er udviklingen ikke siden da gået med stormskridt, således at vi i dag kunne have set princippet fuldt gennemført, så må man huske på besættelsesårene og årene umiddelbart efter, som satte en bremse for dette som for så meget andet. De senere år har da også vist gode fremskridt, og ved bygning af nye opholdsbygninger nærmer man sig målet.

Bestræbelserne samles om at give personalet den størst mulige grad af ro og fred i hvileperioder, men hertil kommer en anden faktor, som også gør sig gældende — interiøret i værelserne. Ældre værelser virker langt fra oplivende med deres triste skiddengrå eller mørkegrønne vægge, og inven-

taret undskyldte nærmest sin tilstedeværelse. Sandt at sige følte disse rum mest tiltalende efter mørkets frembrud, når lyset slukkedes. Da kunne man lade fantasien klæde rummet. Men den gang syntes man, at remisernes sodede ydre skulle genspejle sig i det indre. Nu er det anderledes. Lyse og venlige farver samtidig med, at inventaret gøres hyggeligere og tidssvarende.

Sammen med organisationerne søger Statsbanerne frem til en standardtype af værelser med hensyn til størrelse og møblering, og ved et af landets maskindepoter er indrettet et prøveværelse, sådan som det er tænkt formet fremover. I modsætning til de kendte enkeltværelser, der er aflange, er dette mere kvadratisk. Kvadrat- og rumindhold er mindre, men synes absolut at være til værelsets fordel. Inventaret er et kapitel for sig. En ottoman med springindlæg og mekkabetrukket. Om dagen hvileplads, om natten soveplads. Ved den frie ende af ottomanen er anbragt magasinet til sengetøjet. Foruden klædeskab og skoskab er der en armstol og en almindelig stol, begge betrukket som ottomanen. Og så et bord naturligtvis. Det er virkelig nydeligt og tiltalende alt sammen. Man får sådan en rar hyggelig fornemmelse, og der er næppe tvivl om, at lokomotivpersonalet vil blive glade for disse forhold. Lidt glæde i den daglige tjeneste og større tilfredshed. Dog måske et skår i glæden — hvorfor i alverden kan »natmøblet« ikke likvideres, når vi har så gode toiletforhold i lune bygninger.

Tilbage står så, om Statsbanernes rationaliseringsudvalg kan godkende konditionerne, hvilket der formentlig ikke skulle være nogen rimelig indvending imod.

### Sengelinned

Allerede fra jernbanernes første tid betingede trafikken, at lokomotivpersonalet måtte overnatte uden for hjemstedet, og det var derfor påkrævet, at der fandtes overnatningsværelser med senge.

I dag er det som forhen. Nat efter nat spredt over landets mange maskindepoter overnatter lokomotivpersonalet, men under mindre primitive forhold end i banernes barndom. I datidens senge var det således, at disse forsynedes med rene lagener efter en bestemt termin, og så måtte alt det personale, der skulle overnatte, benytte senge og lagener som de forefandtes.

Omkring århundredskiftet ændredes disse mindre tiltalende forhold, og den form indførtes, som vi i dag kender, nemlig udlevering af et par lagener og en blikdåse til at opbevare dem i. Blikdåsens praktiskhed er diskutabel — den er sikkert bedre til opbevaring af den gasmaske, som folk, der ikke ved bedre, tror den benyttes til — langt mere hensigtsmæssig er en lærredsmappe eller -taske, som også er mere håndterlig.

Gennem årene har foreningen søgt forholdene lagt om, således at der i alle overnatningsværelser stod opredte senge, men disse bestræbelser har lidt en arg skæbne i administrationen. De seneste år er arbejdet for en ændring, så lokomotivpersonalet i stedet for 2 lagener får udleveret 1 lagen, 1 dynebetræk og et pudebetræk. Selv om 2 lagener var et fremskridt i forhold til de allerførste overnatnings-

vilkår, medførte udviklingen og kravene til hygiejnen, at forholdene burde revideres.

Det nye år bliver så at sige en milepæl på vejen til ændret udlevering af sengelinned. Foreningens bestræbelser har båret frugt, idet Generaldirektoratet imødekommer ønsket om, at der fremtidig udleveres 1 lagen, 1 dynebetræk og 1 pudebetræk. Derimod bliver blikdåsen ikke afskaffet i første omgang, men det er lovet, at man senere vender tilbage til spørgsmålet, så forhåbentlig varer det ikke alt for længe, inden lærredsmapperne ser dagens lys.

## Nytårstanker

Landsoplysningsudvalget har gennem DLT sendt medlemmerne en nytårshilsen med opfordring til disse om at tage mere aktiv del i oplysningsarbejdet i tiden fremover.

Dette er sikkert ikke alene en velment nytårshilsen, men også en nødvendig opfordring. I artiklen udtales, at emnevalget viser en glædelig tendens hen mod det rent organisatoriske. Både hvad kvantitet og kvalitet angår. Men artiklen indeholder jo også et lille hjertesuk som siger, at man ude i afdelingerne ikke rigtig forstår, hvad betydning et godt gennemført oplysningsarbejde har for vor organisation.

Hvad kan grunden nu være til dette? Ja, svaret herpå kan vel være en del forskellig. Men en ting er en kendsgerning, at forståelsen af organisationsarbejde kun opstår ved at have et vist minimum af viden om et samfundets økonomiske, materielle og åndelige sammensætning, og her kunne man vel sammenfatte det hele i en nøddeskal ved at sige, det — egocentriske jeg — farvel og i stedet lære at sige — vi, da vil spørgsmålet om forståelse af at stå side om side være løst, såvel samfundsmæssigt som fagorganisatorisk.

Men her danner lokomotivmænd ingen særstilling frem for andre inden for samfundets rammer, thi alt for stor en del er af den opfattelse, at bare man ved besked om løn, arbejdstid, pension o. l., så er alt såre vel. Men skal den frihed, som er givet os i den danske grundlov, være til gavn for helheden, så må der en personlig indsats til, og hver enkelt person må gennemsyres af den forståelse, at ens næste er det samme som en selv, og skal dette nås, må der oplysning til om samfundslivet, dets mål og mening. Derfor er oplysningsarbejdets motto: Hvad er tingene, hvad blev de, og hvad er de.

Og ved at undersøge dette kan vi bygge en fremtid op, hvori det økonomiske, kulturelle og åndelige liv vokser sammen; men her kræves en stille revolution i sind og tanker.

Det nytter ikke at mene, at dette klarer de forskellige organisationer, man hører jo altid den udtalelse: den enkelte kan ikke gøre noget, det er organisationen, og så er det jo lige netop det personlige, der er brug for i alle livets faktorer.

Indsatsen og viljen til at forstå enheden og samhørigheden.

Donnerup, i januar 1954.

P. Sessing.

# En jernbane gennem det vestlige Stor-København

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(fortsat fra DLF nr. 24 1953)

## *Tangentbanesystemets stationsafstande.*

I det foregående afsnit omtaltes Tangentbanesystemets anlægsdistancer, altså længderne af de enkelte delstrækninger, hvis bygning kan blive aktuel i en passende rækkefølge. — Set fra et togdriftsmæssigt synspunkt er det imidlertid køredistancerne, der har interesse.

I det følgende skal derfor anføres nogle tal til illustration af Tangentbanesystemets længder, set fra trafikalt synspunkt, d. v. s. distancerne mellem systemets vigtigste stationer.

Tangentbanens stationsafstand mellem Nordbanen og Frederikssundbanen bliver 6,8 km. Det gælder uanset, om man regner stationsafstandene eller stationsmidteafstandene mellem de to banekrydsninger eller fra et sted 0,1—0,15 km nordligere af hensyn til Jægersborgvej og Frederikssundsvej.

Stationsafstanden fra Frederikssundbanen til Vestbanen bliver 5,9 km ganske uanset, om den regnes mellem selve de to banekrydsninger eller 0,1—0,2 km nordligere, til midten af begge stationer under hensyn til Frederikssundsvej og Roskildevej.

Stationsafstanden fra Vestbanekrydsningen til Vejlegårdsvej stationen mellem Vallensbæk og Gl. Køge Landevej bliver 6,2 km. Også sidstnævnte sted lægges stationen lige før vejen, så de effektive stationsafstande mellem stationsmidterne bliver de samme som mellem Tangentbanens krydsninger med Vestbanen og med Vejlegårdsvej.

Herfra bliver der 14,2 km til midten af en station lige øst for Taastrup Landevej, hvor bivejen fra Solrød støder til.

Strækningen videre herfra til Køge Station bliver 9,3 km.

Fra Jægersborg Station, dog ikke stationsmidten, men Nordbanens krydsning med Tangentbanen ved Jægersborg Stations nordende, bliver der 5,7 km til den nye Nærum Station, hvor banen krydser Skodsborg Ringvej. Fra stationsmidten lidt nær-

mere Jægersborgvej bliver der 5,5—5,6 km.

Fra stationen under Skodsborg Ringvej bliver der 7,7 km til Rungsted station.

Fra Tangentbanens krydsning med Vestbanen bliver der 6,3 km til krydsningen med Gl. Køge Landevej ved Hvidovre Boulevard.

Derfra bliver der 9,5 km til Amager Landevej ad den korteste af de to alternative ruter over Amager, samt yderligere ca. 2 km til Kastrup Lufthavn, lidt varierende efter hvor man vælger at placere den kommende store lufthavnsbygning.

Herfra til Malmø Centralbanegård via Værftsholmen i Malmø bliver der ca. 25 km.

## *De vigtigste afstande.*

Fra Kastrup Lufthavn bliver der 41 km til Køge og 16 km til krydsningen med Vestbanen og 37 km til Roskilde.

Fra Avedøre-havnen bliver der 9 km til krydsningen med Vestbanen og 31 km til Roskilde, endvidere 15 km til krydsningen med Frederikssundbanen og 18 km til Gladsaxe Industriby samt 22 km til Nordbanekrydsningen.

Fra Roskilde til Jægersborg bliver der godt 34 km, d. v. s. omtrent som fra Roskilde til Nørreport.

Fra Køge bliver der omtrent 30 km til krydsningen med Vestbanen og mellem 39 og 40 km til København Hovedbanegaard, d. v. s. 14 km mindre end via Roskilde. Der bliver henimod 36 km til krydsningen med Frederikssundbanen og mellem 42 og 43 km til krydsningen med Nordbanen samt 56 km til Rungsted. Derfra er der 20 km til Helsingør. — Hele strækningen fra Helsingør til Køge bliver 76 km. Til sammenligning er der 46 km fra Helsingør til Københavns Hovedbanegaard og 54 km til Køge via Roskilde, ialt 100 km, altså 24 km mere.

Fra Køge er der 39 km til Næstved. Det giver 116 km fra Helsingør via Vestbane-krydsningen og 78 km

fra København H. via sporforbindelsen ved Vestbane-krydsningen. Afstanden er nu 91 km via Ringsted, så der indspares 12—13 km.

Fra Næstved til Nykøbing F. er der 56 km, d. v. s. 135 km fra København ad Køge Bugt-banen. Fra Nykøbing F. er der 23 km til Gedser, altså 158 km fra København. Ad den forlængst påbegyndte jernbane til Rødbyhavn bliver der ca. 37 km fra Nykøbing F. Hertil bliver der følgende 172 km fra København H. og 174 km fra Kastrup Lufthavn, som bliver den anden grænsestation for godstrafikken gennem Danmark, i stedet for Helsingør, hvis Øresundstunnelen bygges her som foreslået.

## *Tangentbanesystemets betydning.*

Disse tal illustrerer Tangentbanesystemets fjerntrafikale betydning som led i den store helhed af jernbaner i Østdanmark, specielt udlandsforbindelserne via Femern Bælt og Øresund. Selve Kastrup Lufthavn, der repræsenterer en grænsestation for udlandstrafikken, knytter sig også til banesystemet.

Tangentbanesystemet vil imidlertid få endnu større lokaltrafikal betydning.

Det kan få betydning for det fremtidige og specielt det nyopvoksende Storkøbenhavn på mange måder, fordi samtlige delstrækninger hver for sig kan tjene flere formål i samspil med tilstødende del af Tangentbanen såvel som af banenettet iøvrigt.

Tangentbanesystemet kan måske ligefrem revolutionere byens udvikling fremover. Det kan nemlig skabe grundlag for en ekspansion og spredning af byen, der ellers ville være uigennemførlig eller ville medføre store trafikale vanskeligheder, ikke mindst for godstrafikken til de nye industriområder. (Jfr. de aktuelle undergrundsbaner i inderbyen og mellem inderbyen og de inderste forstadsbebyggelser. De er uomgængeligt nødvendige. Men de kan ikke hindre en fortsat koncentration af

erhvervslivet, højbebyggelsen og gade-trafikken i inderbyen, d. v. s. city-dannelsen).

Derimod kan Tangentbanesystemet lede nye industribebyggelser og boligbebyggelser til et bælte uden for den nuværende tætte bebyggelse. Derved og desuden ved selv at være trafikbærer kan den aflaste det nuværende gadesystem for megen trafik, hvorved dets udbygning til større kapacitet kan udskydes. Desuden kan det derved hindre en stor forøgelse af færdselsulykkernes antal. Endelig kan det medføre virkninger på folkesundheden, idet mange mennesker kan flytte ud til friere omgivelser og få større areal pro persona samt få korte og gode veje til arbejdsstederne.

I tilfælde af en eventuel krigssituation vil befolkningen ikke være så udsat, når byen er spredt. Desuden vil byens trafiksystem og dermed dens funktioner ikke være så udsat for sammenbrud.

Tangentbanen kan fremdeles bidrage til at formindske distributions- og produktionsomkostningerne.

Endelig kan den forøge ejendoms-værdierne. — Alene de grundværdistigninger, den fremkalder, hvis den realiseres, vil utvivlsomt blive mange gange så store som de udgifter, der er nødvendige til erhvervelsen af de fornødne arealer. Ja, grundværdistigningerne bliver sikkert større end udgifterne til hele banens bygning senere hen.

Dersom staten eksproprierer et arealbælte af en halv til en hel km bredde langs størstedelen af fæstningsbæltet og banen iøvrigt og bag efter udlægger visse arealer som parkanlæg og sælger andre arealer, specielt dem nærmest stationerne, til brug for godt planlagte bebyggelser, så kan der sikkert tjenes endnu mere derved end fornødent til realiseringen af hele Tangentbanesystemet.

#### *Folketallet i Tangentbanens opland.*

Tangentbanens storkøbenhavnske del strækker sig fra Rungsted til Kastrop. Den går i en bue uden om de tre »indre hovedstadskommuner« og gennem de inderste af de »ydre hovedstadskommuner«.

Et par steder i nordvest berører den inderkommunerne; ellers går den i det store og hele udenom dem i

ringe afstand, dog i sydvest og sydøst i betydelig afstand fra grænsen til København Kommune.

Tangentbanens befolkningsopland kommer umiddelbart til at omfatte en lille del af Gentofte Kommune, nemlig Vangede-området, og en lille del af København Kommune, nemlig Husum-området, samt et bælte gennem næste alle de ydre hovedstadskommuner, dog eksklusive en lille del af Lyngby Kommune, nemlig Taarbæk-området, samt de sydøstlige dele af Rødovre og de nordøstlige dele af Hvidovre og de nordlige dele af Taarnby Kommune, der rummer hovedparten af disse kommuners nuværende bebyggelser. — Tangentbanen kan desuden som skifteforbindelsesbane tjene de yderste bydannelser i yderkommunerne, selv om disse ligger langt uden for banen. Ja, selv byer som Hillerød, Roskilde og Køge kan nyde godt af Tangentbanen som en forbindelsesbane. Her skal vi imidlertid nøjes med at se på dens betydning for de ydre dele af selve hovedstadsområdet, d. v. s. de opvoksende udflytterbebyggelser, der kan knyttes tæt sammen af Tangentbanen som perler på en snor.

Man finder da som første tilnærmelse, at folketallet i Tangentbanens opland svarer nogenlunde til de ydre kommuners samlede folketal, dog snarere mindre end mere, fordi Husum-områdets folketal næppe kan opvejes af folketallet i de dele af Rødovre, Hvidovre og Taarnby, der er nærmest København.

De ydre hovedstadskommuners folketal var ca. 290.000 ved sidste opgørelse, pr. 30/9 1953. Følgelig kunne Tangentbanen umiddelbart tjene omkring  $\frac{1}{4}$  mill. indbyggere, hvis den stod færdig i dag. — Det er omkring dobbelt så mange, som der bor på Lolland og Falster.

Tangentbanen kan imidlertid ikke blive realiseret eller i hvert fald ikke fuldført i den nærmeste fremtid; og om nogle år eller nogle årtier vil folketallet i de bebyggelsesområder, den kan sammenbinde, blive langt større end nu. — Hvor hurtigt yderkommunernes folketal vil vokse i de kommende år, vil forøvrigt blive påvirket i nogen grad af, om man disponerer efter, at Tangentbanen kommer, eller ikke.

Men selv om befolkningsforskyd-

ningen til yderkommunerne ikke stimuleres ved anlæggelse af Tangentbanen, Ringvejene, nye radialbaner og nye radialveje, må man forudse en meget voldsom vækst af folketallet derude og navnlig i et bælte langs begge sider af Tangentbanen.

Ved folketællingen d. 7. november 1950 var de tre inderkommuners folketal 974.901. For yderkommunerne var tallet 241.753. Det gav sammenlagt 1.216.654.

Ved opgørelsen pr. 30/9 1953 var de tilsvarende tal 965.244 for inderkommunerne, og 289.387 for yderkommunerne, sammenlagt 1.254.631 for hele hovedstadsområdet.

Man ser heraf, at inderkommunernes folketal i den pågældende periode er formindsket med 9.657, medens yderkommunernes folketal er forøget med 47.634. Nettotilvæksten for hele hovedstadsområdet var altså 37.977.

Det er højst bemærkelsesværdigt, at inderkommunernes folketal, som ellers havde været stigende lige til 1950, er aftaget siden da, endda i ret betydelig grad i absolut mål. Det er dog endnu mere bemærkelsesværdigt, at yderkommunernes folketal er steget i så hastigt tempo; i relativt mål er deres befolkningstilvækst foregået i et helt svimlende tempo.

Den relative forandring var for inderkommunernes vedkommende en folketalsformindskelse på 10,0 ‰, medens yderkommunerne samtidig viste et folketalsforøgelse på 197,0 ‰. For alle hovedstadskommunerne androg forøgelsen 31,2 ‰.

Sættes perioden fra 7/11 1950 til 30/9 1953 til nøjagtig 2,9 år, hvilket er meget nær rigtigt, så bliver den gennemsnitlige årstilvækst for inderkommunerne  $\div$  3,4 ‰ og for yderkommunerne  $+$  64,0 ‰ samt for hele hovedstadsområdet  $+$  10,8 ‰. — Det skal for en ordens skyld bemærkes, at disse tal gælder med »renters rente«, idet de er beregnet ved at dele 2,9 op i logaritmerne i stedet for procenterne for den omtrent treårige periode.

Den pågældende periode har formodentlig været ret normal med hensyn til befolkningstilvæksten. — Hvis man nu regner med, at det befolkningstilvæksttempo, der har karakteriseret den, vil holde sig uforandret i tiden fremefter til århundre-



skiftet, så finder man, at hele hovedstadsområdet ved folketællingerne i november skulle udvikle sig således:

År 1950: 1.217.000  
 - 1960: 1.354.000  
 - 1970: 1.507.000  
 - 1980: 1.678.000  
 - 1990: 1.867.000  
 - 2000: 2.068.000

Måske bliver stigningen mindre; måske bliver den større: Man skal være yderst forsigtig med at spå på lang sigt om fødselsprocenten, fødselsoverskudsprocenten, befolkningsforskydningen fra provinsen til hovedstaden og mellem hovedstaden (Danmark) og udlandet.

I 1930'erne, da fødselspromillen for hele Danmark var ret konstant, som regel mellem 17 og 18, drømte ingen om, at den i 1940'erne skulle stige til mellem 23 og 24 i de par år hvor den var allerhøjest, og at fødselsoverskudet skulle stige fra mellem 6 og 7 ‰ i 1930'erne til mellem 13 og 14 ‰ i midten af 1940'erne.

Siden er fødselshyppigheden atter gået ned til 1930'ernes niveau. Både i 1951 og 1952 har tallet været 17,8.

Alt dette gælder for Danmark som helhed. For selve hovedstadsområdet har svingningerne været endnu større; men tallene viser sig at variere lidt efter, hvordan man afgrænser hovedstadsområdet. På langt sigt er det formodentligt mest korrekt at lægge hele landets befolkningsudvikling til grund for hovedstadsområdets befolkningsudvikling.

Hovedstadskommunernes befolkningstal forskydes imidlertid også ved vandringerne mellem provins og hovedstad og mellem hovedstadskommunerne indbyrdes. Det, der har interesse i denne sammenhæng, er helhedsresultatet.

Antager man nu, at inderkommunernes folketal forbliver uforandret på 1950-niveauet, og at de ovenfor nævnte tal bliver effektive for hele hovedstadsområdet i dets nuværende officielle afgrænsning, så kommer man til følgende folketal i yderkommunerne:

År 1950: 242.000  
 - 1960: 379.000  
 - 1970: 532.000  
 - 1980: 703.000  
 - 1990: 892.000  
 - 2000: 1.093.000

Imidlertid må man ikke regne med, at inderkommunernes folketal vil holde sig konstant på 1950-niveauet. Det er som sagt aftaget med ca. 10.000 allerede i løbet af de 3 år 1951—53, skønt disse fulgte umiddelbart efter kulminationen, hvor man vel ikke kunne vente ret store forskydninger. Den hermed indledte udvikling vil utvivlsomt forsættes i tiden fremefter, endda i stærkt stigende tempo.

Enhver prognose vil dog være højst usikker. Men den almindelig tendens kan illustreres ved den historiske udvikling, som viser, hvordan de indre bykvarteres folketal er aftaget, og hvordan denne aftagen har haft karakter af en cirkulært udskrivende bølge, som ligner befolkningstilvækstbølgen i de ydre bykvarterer i de bæltter, hvor den intensive byggeaktivitet er foregået til forskellige tider.

Ved folketællingen i 1840, da København Kommunes samlede folketal var 120.819, fandtes de 115.799 indenfor voldene; af de resterende 5.020 indbyggere var en del sikkert udpræget landbefolkning, fordi omtrent 90 pct. af kommunens areal var uden for voldene.

I 1860 var kommunens folketal 155.143, deraf 130.163 indenfor voldene.

I 1880 var kommunens folketal 234.850. Dertil bør måske medregnes 16.988 i de distrikter, der indlemmedes senere, samt 31.616 i Frederiksberg og Gentofte. Det giver sammenlagt 281.454. Heraf fandtes 130.888 indenfor voldene eller det nu i hovedsagen frilagte voldområde fra Svenskekrigenes tid.

Ved folketælling i 1901 var der i København med indlemmelsesområderne samt Frederiksberg og Gentofte 491.276 indbyggere. I de endnu landlige yderkommuner var der 40.781, således at der i hele det senere hovedstadsområde var 532.057. Indenfor voldlinien var der 108.266.

I 1921 var der 700.610 i inderkommunerne og 68.234 i yderkommunerne, sammenlagt 768.844. Indenfor voldene var der nu kun 85.943.

Ved folketællingen i 1940 var der 890.130 i inderkommunerne og 154.334 i yderkommunerne, sammenlagt 1.044.464. Folketallet indenfor voldene var nu faldet til 56.809.

I 1950 var der 974.901 i inderkommunerne og 241.753 i yderkommunerne, sammenlagt 1.216.654. Indenfor voldene boede der 54.181.

Man ser altså, at befolkningstallet i byområdet indenfor voldlinien er aftaget med omkring 60 pct., siden det kulminerede i tiden omkring 1880. I det kommende år må man utvivlsomt vente en yderligere aftagen af folketallet. — For selve den gamle by syd for Gothersgade er folketallet aftaget fra 67.187 i 1860 til 59.165 i 1880, visende, at tilbagegangen allerede da var begyndt, til 14.505 i 1950. Det er altså nu ikke mere end ca. 1/5 af, hvad det var, da det var højest. Dette viser tydeligt, hvad der kan ventes i de tilgrænsende kvarterer.

Affolkningen af bydelene indenfor voldene er i sig selv bemærkelsesværdig; men den er navnlig bemærkelsesværdig på baggrund af befolkningstilvæksten i byen som helhed, en tilvækst, som endda har været meget stor.

I 1840 boede 96 pct. af København kommunes og en endnu større procentdel af den egentlige bys befolkning indenfor voldene og kun 4 pct. udenfor voldene. Nu derimod bor langt over 90 pct. af storbyens og 96 pct. af hovedstadskommunernes befolkning udenfor voldlinien og kun 4 pct. indenfor voldlinien.

Affolkningsbølgen er forlængst nået frem til selve de gamle voldkvarterer; og den tid er ikke fjern, da den når frem til Vesterbro, Frederiksberg, Nørrebro og Østerbro.

Netop her findes udstrakte, saneringsmodne, sammenhængende boligkvarterer, som huser en meget stor del af inderkommunernes befolkning.

Når først affolkningsbølgen breder sig hertil, vil inderkommunernes affolkning ske med stormskridt. Yderkommunernes befolkningsvækst må derved få en ekstra impuls. I procentiske mål vil den blive meget mærkbar, fordi brokvarterernes folketal i sig selv er større end yderkommunernes samlede folketal.

De ovenfor anførte tal for yderkommunernes befolkningsforøgelse i de kommende årtier vil da falde helt til kort. Man må i virkeligheden forudse langt større tal.

Den tid er næppe særlig fjern, da

yderkommunerne vil få endnu flere indbyggere end inderkommunerne.

Dette betyder, at der kommer til at bo endnu flere mennesker udenfor Tangentbanelinien end indenfor den.

Tangentbanens eventuelle bygning eller blot dens planlægning vil endda bidrage til at fremskynde dette tidspunkt.

Iøvrigt skal det erindres, at Tangentbanens umiddelbare opland også vil omfatte et bælte noget indenfor den.

Man kan følgelig vente, at Tangentbanens oplandsbefolkning i løbet af et halvt århundrede vil blive om ikke helt lige så talrig, så dog af samme størrelsesorden som hele jydsk halvø's befolkning nu, idet denne beløb sig til 1.564.000 ved tællingen i 1950.

#### *Bebyggelsesudviklingen.*

Befolkningsudviklingen må være det første grundlag for en undersøgelse af, hvorvidt Tangentbanen bør søges realiseret eller ikke. Men endnu vigtigere er bebyggelsesudviklingen, som ikke alene afhænger af befolkningsudviklingen, men også af mange andre forhold.

Skønt pladsen her ikke tillader udredning af en egentlig bebyggelsesprognose, må der dog nødvendigvis anføres nogle bemærkninger om hovedstadens byggemæssige vækst i den nærmeste fremtid.

Både København og Frederiksberg og tillige Gentofte, altså alle de tre inderkommuner, har som ovenfor omtalt nået deres befolkningsmaksimum og er begyndt at affolkes. Samtidig med denne befolkningsmæssige vending i inderkommunerne er boligbyggeriet her aftaget overordentlig meget. Ganske vist bygges der stadig en del nye lejligheder i disse kommuner. Men det sker næsten kun på arealer, som er blevet ryddet for saneringsmodne huse, eksempelvis Borgergade-byggeriet, eller på arealer, som af specielle årsager har fået lov til at henligge i ubebygget tilstand længe efter, at alle de omliggende arealer er blevet bebygget, eksempelvis Bellahøj-byggeriet.

Det er imidlertid interessant at konstatere, at den store byggevirksomhed ikke længere foregår i inderkommunerne, men derimod i yder-

kommunerne, hvor der nu bygges tre-fire gange så meget som i inderkommunerne.

I tiåret 1931—40 fuldførtes der 86.071 lejligheder i de 3 inderkommuner og 18.522 i de 11 inderste yderkommuner. I gennem det følgende tiår vedblev inderkommunernes byggeri at dominere, men ikke i samme grad som tidligere. Disse år var forøvrigt ikke helt normale, fordi krigen og dens eftervirkninger influerede stærkt på byggeforholdene. I 1951 fuldførtes der kun 2.647 nye lejligheder i inderkommunerne, men ikke mindre end 6.209 i de 19 yderkommuner. For 1952 var de tilsvarende tal henholdsvis 1.659 og 5.437. For de 3 første kvartaler af 1953 var tallene 944 og 3.283.

Disse tal viser tydeligt, at byggebølgen nu er nået ud over inderkommunernes grænser, — forøvrigt netop til det bælte, hvor Tangentbanen eventuelt må fremføres.

I fremtiden vil nybygningszonen imidlertid rykke endnu længere ud, navnlig langs radialbanerne til Nærum (—Rungsted), Hillerød (—Helsingør), Bagsværd (—Farum), Ballerup (—Frederikssund), (forøvrigt også Jyllingevejen), Glostrup (—Roskilde) og Vallensbæk (—Køge), hvoraf den første og den sidste også kan blive Tangentbane-forlængelser.

Hvor hurtigt byggebølgen og dermed den egentlige by vil brede sig, kommer først og fremmest til at afhænge af nybyggeriets størrelse.

I tiårsperioden 1931—40 byggedes der som sagt 104.593 nye lejligheder i de 14 hovedstadskommuner. Da disses boligbestand ved tællingen d. 5. november 1930 var 252.247 (nemlig 238.466 i de 3 inderkommuner og 13.781 i de 11 yderkommuner), var forøgelsen, (når man ser bort fra, at en del gamle hus blev nedrevet eller ombygget til forretningsejendomme eller andet), ikke mindre end 41,5 pct. Dette svarer til, at den gennemsnitlige forøgelse pr. år var 4,0 pct., hvis den beregnes i forhold til boligtalet umiddelbart forud.

I rekordåret 1935 byggedes der 11.950 lejligheder i de 3 inderkommuner og 1.934 i de 11 yderkommuner, sammenlagt 13.884 i de 14 kommuner. Det svarer til 4,9 pct.

Ved boligtællingen d. 7. november 1950 var der 341.918 lejligheder i de

3 inderkommuner og 68.055 i de 19 yderkommuner, som nu henregnedes til hovedstadsområdet under hensyn til den begyndende byudvikling langt ude. Det giver sammenlagt 409.973 lejligheder i de 22 hovedstadskommuner.

De i 1951 fuldførte 8.856 nye lejligheder repræsenterede i forhold hertil kun en tilvækst på 2,2 pct., og de 7.096 nye lejligheder i 1952 repræsenterede kun 1,7 pct. tilvækst. Efterkrigstidens boligbyggeri foregår altså ikke i nær så intensivt tempo, som der er potentielle muligheder for.

Ikke desto mindre vokser antallet af lejligheder selv i disse år hurtigere end folketallet, — for hovedstadsområdet som helhed omkring dobbelt så hurtigt.

En gentagelse af 1930ernes boligvæksttempo er vel ikke sandsynlig. Det ville svare til, at de mellem 430.000 og 435.000 lejligheder, der forefandt ved udgangen af 1953, skulle suppleres med 180.000 nye lejligheder indtil udgangen af 1963.

Men selv om man kun regner med, at der bygges halvt så meget, bliver også det til en hel del. — Og tiden går jo stadig, selv efter 1963. Byen vil stadig få tilført nye bebyggelser og vil vedblive at brede sig. — Det er vel ikke urimeligt at regne med, at der i løbet af de kommende 20 år vil blive bygget mellem 150.000 og 250.000 nye lejligheder i Stor-København. Det er omtrent lige så mange, som der forefandt i hele byen i 1920erne.

Sikkert er det i hvert fald, at der i de kommende år og årtier vil blive bygget et meget stort antal nye boliger for den stadig voksende og udflyttende bybefolkning, og at der hertil vil kræves vældige arealer. De ledige arealer findes næsten kun i yderkommunerne; og størstedelen må endda søges i nærheden af den skitserede linie for den eventuelle Tangentbane.



## Fra børnetilskudenes overdrev

*I Frankrig kan man leve af sine børn.*

I næsten alle europæiske lande yder det offentlige støtte til børnerige familier, og ethvert fremstød på dette område hilses naturligvis med glæde af de mindrebedemlede klasser. Den form, hvorunder denne støtte ydes, er imidlertid meget forskellig. Det samme gælder hjælpens størrelse.

I *Sverige* ydes som bekendt 260 kr. pr. barn i årligt kontant børnetilskud, hvilket koster det offentlige omtrent  $\frac{1}{2}$  milliard sv. kr. Desuden ydes der huslejetilskud til børnerige familier og andre tilskud, som dog ikke betyder så meget økonomisk set. Til gengæld er der ingen skattefradrag for børn. De 260 kr. pr. barn ydes til *alle* børn, uanset forsørgerens indtægt.

I *Norge* ydes i kontante børnetilskud 180 kr. pr. barn udover det første barn (uanset forsørgerens indtægt). Hertil kommer et skattefradrag pr. barn efter nærmere regler, men dette skattefradrag betyder en større udgift for det offentlige end det kontante børnetilskud. I realiteten er hjælpen til børnerige familier lige så stort i Norge som i *Sverige*.

I *Danmark* ydes der som bekendt både børnetilskud, huslejetilskud til børnerige familier, enkebørnstilskud m. m.

Men alt dette er for intet at regne mod de børnetilskud, der ydes i *Frankrig*. I 1946 skete der en total ændring af loven om tilskud til børn, hovedsagelig med støtte af de kristelig-sociale samt de Gaulle-grupperne og kommunisterne. Det gjaldt om at gøre Frankrig til et børnerigt land. Og man skyede hertil intet middel.

For det første udbetales der store fødselspræmier til de mødre, der bringer børn til verden inden udløbet af de første 5 år af deres ægteskab samt til de mødre, der får børn udenfor ægteskab, og som er under 25 år. Resultatet har været strålende. Statistikerne kan nu pege på, at fødselstallene langt overstiger tallene på dødsfald. »Det degenererede Frankrig« har vist, at det stadig er livskraftigt. Men dette er kun begyndelsen.

Børnetilskudene i Frankrig retter sig naturligvis efter antallet af børn og efter deres alder. Men det er meget store tilskud, og hvis hustruen ikke har udearbejde, kommer hertil familietilskudet, således at de meget børnerige familier faktisk kan leve af deres børn.

*Ved næste barn får vi råd til motorcykle!*

Hvis en fransk familie har 3 børn, får det i børne- og familietilskud ialt omtrent 400 kr. pr. måned, og hvis det venter sig endnu et barn, stiger tilskudet til ca. 525 kr. månedlig, ved 5 børn er det endog 657 kr. pr. måned. Spørgsmålet er derfor stadig: Hvad kan vi få råd til ved næste glædelige begivenhed: nye møbler, en scooter eller et sommerhus? Tilmed udbetales børnetilskudet, så snart svangerskabet er konstateret; det ydes altså til ufødte børn, og det er tilmed skattefrit! Man forstå, at den ugifte kollega, der med besvær kan tjene 700 kr. pr. måned, finder det ganske urime-

ligt, at hans gifte kollega uden arbejde indkasserer 657 kr., hvis han har 5 børn, og at han end ikke skal betale skat deraf. Desuden kører de børnerige familier i sporvognen for halv pris; her er grænsen kun 3 børn.

*Arbejdsgiveren betaler gildet.*

Man skulle tro, at disse enorme tilskud måtte ruinere statskassen, men det er ikke tilfældet. Det er arbejdsgiverne, der må udrede pengene. For hver ansat arbejder skal de betale 16,5 pct. af den udbetalte løn til »familie-udligningskassen«, uden hensyn til, om det er gifte eller ugifte arbejdere (for at man ikke skal foretrække de ugifte). Sammen med de øvrige indbetalinger til sociale kasser kommer arbejdsgiverens bidrag op på omkring 25 pct. af den udbetalte lønsum for hver arbejder. Og der er ikke tale om at nedskære disse beløb, tværtimod. Da arbejderne beklager sig over, at familietillæget nu på grund af dyrtiden ikke er så meget værd som tidligere, er der stærke kræfter igang for at forhøje beløbene yderligere.

*Medaljens bagside.*

Naturligvis er der mange, som peger på de uheldige følger af de høje familietillæg. Fagforeningerne hævder, at de hindrer en fornuftig lønpolitik, og at arbejdsgiverne er gået med til disse tillæg for at undgå lønforhøjelser. Boligpolitikere fremhæver den store bolignød, der er blevet resultatet af den nye familiepolitik med de mange nye ægteskaber. De gamle lejligheder er ganske vist meget billige i Frankrig, men for at få fat i en lejlighed, må man betale høje indskud eller overtage værdiløse møblementer til fantasipriser. Skolefolk beklager manglen på skolelokaler og lærere. Der er ofte op til 50 børn i eet klasseværelse. Mange unge familier må bo på hotel i månedsvis, hvor de bliver trukket op af hotelværterne. Og de meget små og dårlige lejligheder i Frankrig egner sig ikke til opdragelse af store børneflokkede, som derfor søger ud på gaderne. Der er således adskillige alvorlige ulemper forbundet med denne moderne »børneavlspolitik«.

Alligevel fortsætter man dermed, hovedsagelig af befolkningspolitiske grunde. Der er mange gamle personer i Frankrig, for tiden ca. 25 pct. af antallet i de produktive aldersklasser, og dette tal vil stige til 50 pct. i løbet af nogle årtier, hvis der ikke sættes kraftigt ind. Udgifterne til aldersrenten, der er mere end beskeden, vil derfor stige til urimelige højder i de kommende år. Dette forsøger man at modvirke ved at give store tillæg til aldersrenten, jo længere man venter med at andrage derom. Således søger man på alle måder at forlænge det tidsrum, der kaldes den produktive alder, og at forøge antallet af personer i disse aldersklasser.

Denne udvikling i Frankrig, som har taget så stærk fart i de sidste år, går dog betydeligt længere tilbage, idet mange arbejdsgivere allerede før 1946, ja endog før krigen, ydede store familietillæg. De var imidlertid meget forskellige, og derfor besluttede man i 1946 ved forfatningsrevisionen at bringe dette ind i faste rammer. Det er karakteri-

stisk, at næsten hele administrationen af familietillægene foregår gennem private, selvstyrende kasser, ikke gennem stats- eller kommunekontorer.

Dyrtiden raser i Frankrig. F. eks. koster 1 kilo sukker 2,50 kr. og 1 kilo smør 15—17 kr. Familietillægene kan derfor nok være nødvendige, og præmieringen af fødsler, der kan andrage op til 700 kr. som et engangstillæg, hvis barnet fødes i ægteskabets to første år, sætter notorisk børnetallet stærkt i vejre. Frankrig er blevet barnevognenes land, men ligesom man kan betale guld for dyrt, kan man måske også betale fødsler for dyrt.

CLS.

## Detailpristallet januar 1954

Ifølge efterretninger fra Statistisk Departement er januar-pristallet fastsat 1 point højere end oktoberpristallet 1953.

Detailpristallet med priserne i juli 1914 som basis er for januar 1954 beregnet til 376, en stigning på 1 point i forhold til oktoberpristallet 1953. Med priserne i 1935 som basis er pristallet derimod uændret, nemlig 219.

Udgifterne for de enkelte hovedgrupper i det husholdningsbudget, der danner grundlag for beregningen (jfr. Statistiske Efterretninger 1949, nr. 58 og 60), fremgår af nedenstående oversigt. Budgettets totaludgift er 32 kr. højere end i oktober og udgør nu 12 395 kr. Som det ses, er det kun de tre forstanførte udgiftsgrupper, nemlig fødevarer, gruppen klæder, fodtøj, vask samt bolig, der viser ændringer af betydning; de øvrige grupper er helt eller praktisk taget uændrede.

### Udgifternes fordeling på budgettets hovedgrupper.

	Jan. 1954	okt. 1953	Juli 1953
	kr.	kr.	kr.
Fødevarer .....	3 767	3 761	3 777
Klæder, fodtøj, vask .....	1 582	1 588	1 590
Bolig .....	960	927	927
Brændsel, belysning .....	649	648	636
Skatter <sup>1)</sup> .....	1 144	1 144	1 144
Kontingenter o. lign. ....	746	746	736
Anskaffelser og vedligeholdelse	563	564	566
Spiritus, tobak, fortæring ude	870	870	867
Hygiejne, kulturelle udgifter ..	1 056	1 056	1 060
Transport .....	330	331	333
Iøvrigt .....	728	728	727
Ialt .....	12 395	12 363	12 363

<sup>1)</sup> Med fradrag af børnetilskud.

Inden for fødevarergruppen er der en række bevægelser i op- og nedadgående retning, og det samlede resultat bliver en stigning på 6 kr. Udgiften til brød, mel og gryn er faldet med 2 kr., idet der var nedgang for sigtebrød, byggryn og havregryn. Fedtstoffer viser en opgang på 7 kr., som følge af pristigning for smør og svinefedt. For mælk, fløde og ost er der ingen nævneværdige ændringer. Ved beregning af udgiften til æg anvendes sæsonudjævnede priser, og der var herefter for denne post en nedgang på 2 kr. Oksekød viste en udgiftsstigning på 3 kr., medens der for kalvekød og flæsk var nedgange på henholdsvis 1 kr. og 6 kr. Gruppen tilberedte kødvarer var næsten helt uændret.

Udgiften til fisk er forøget med 16 kr., idet der var prisstigning både for torsk, rødspætter og sild. Kartofler, frugt og grønsager viser en samlet nedgang på 4 kr.; det bemærkes, at priserne på disse varer, med undtagelse af udenlandsk frugt, sæsonudjævnes. Kolonialvareudgiften er formindsket med 5 kr., der skyldes prisfald for bajersk øl og kaffetilsætning; svag stigning bemærkes dog for kaffe og kakao.

Hovedgruppen klæder, fodtøj, vask viser en nedgang på i alt 6 kr. Der er fortsat mindre prisfald for næsten alle stoffer og beklædningsgenstande; kun uldgarn og uldne trikotagevarer viser stigning. Den samlede nedgang for posten klæder er på 9 kr. Der er derimod en stigning på 2 kr. i udgiften til fodtøj og yderligere en stigning på 1 kr. i udgiften til vask (sæbe-spåner).

På grundlag af den i november 1953 foretagne undersøgelse af huslejerne er der for udgiften til bolig beregnet en stigning på 33 kr. Brændsel og belysning viser en opgang på 1 kr. Der er stigning for kul og udenlandske koks og nedgang for danske koks, op-tændingsbrænde og petroleum, men alle forskydninger er meget små.

Skatteposten i pristalsbudgettet reguleres kun i forbindelse med beregning af juli-pristallet og er således uændret.

Kontingenter o. lign. indgår med uændret beløb; med hensyn til sygekassekontingent er der dog registreret en mindre stigning.

Udgifterne til anskaffelser og vedligeholdelse er 1 kr. lavere end i oktober, som følge af mindre prisfald for forskellige husholdningsartikler. Inden for grupperne spiritus, tobak, fortæring ude og hygiejne, kulturelle udgifter er der kun enkelte og meget små forskydninger, og de samlede udgifter er uændrede. Transportudgiften er formindsket med 1 kr., som følge af prisnedgang for cykler. Gruppen »Iøvrigt« er ikke ændret.

Udgiftsændringerne for pristalsbudgettets hovedgrupper siden januar 1953 er angivet ved indekstal (juli 1914 = 100) i nedenstående oversigt.

### Indekstal for de enkelte udgiftsgrupper med priserne i juli 1914 = 100.

	Jan. 1954	Okt. 1953	Juli 1953	April 1953	Jan. 1953
Fødevarer .....	345	345	346	341	347
Klæder, fodtøj, vask ..	410	411	412	404	405
Bolig .....	352	340	340	340	340
Brændsel, belysning ...	498	497	487	517	540
Skatter <sup>1)</sup> .....	563	563	563	608	608
Kontingenter o. l. ....	382	382	377	364	361
Anskaffelser, vedlige-					
holdelse .....	431	432	433	438	448
Spiritus, tobak, fortæ-					
ring ude .....	673	673	670	668	668
Hygiejne, kulturelle ud-					
gifter .....	351	351	352	350	351
Transport .....	355	356	358	349	349
Iøvrigt .....	256	256	255	254	256
Ialt .....	376	375	375	375	378

<sup>1)</sup> Med fradrag af børnetilskud.

Detailpristallet for hvert kvartal siden 1935 er anført i efterfølgende oversigt.

## Detailpristallets bevægelser siden 1935

	1935 gnstl. = 100				Juli 1914 = 100			
	Jan.	April	Juli	Okt.	Jan.	April	Juli	Okt.
1954	219	—	—	—	376	—	—	—
1953	221	219	219	219	378	375	375	375
1952	217	217	220	220	372	373	378	377
1951	202	208	213	215	346	356	366	369
1950	183	187	188	194	315	322	323	333
1949	181	181	179	179	310	310	307	307
1948	175	176	179	179	300	301	306	306
1947	170	173	174	175	292	297	298	300
1946	169	168	168	170	290	288	288	291
1945	169	170	170	170	290	291	291	291
1944	167	168	168	169	287	288	288	290
1943	167	167	165	167	286	286	284	286
1942	162	161	165	166	278	276	283	284
1941	151	154	161	162	259	263	275	277
1940	118	129	136	145	203	222	233	248
1939	107	107	107	111	183	183	183	190
1938	107	107	106	106	184	184	182	182
1937	102	104	105	107	175	178	180	183
1936	101	101	102	102	173	173	174	174
1935	—	—	—	—	169	170	173	172

Ved lov nr. 101 af 22. marts 1951 (jfr. lov nr. 322 af 22. december 1953 om forlængelse af midlertidige ændringer i forbrugsafgiftslove) blev det pålagt Det Statistiske Departement at beregne et særpristal, hvori ikke indgår dei nævnte love omhandlede forhøjelser af afgiften på omsætning af stærke drikke og af afgiftssatsen for øl af skatteklasse I. Disse afgiftsforhøjelser udgør for januar 1954 9,08 kr. mod 9,45 kr. for oktober 1953. Nedgangen skyldes lavere priser for bajersk øl. Særpristallet, hvori afgiftsforhøjelserne er udeladt, bliver herefter 376 med priserne i juli 1914 som basis og 219 med priserne i 1935 som basis, — i begge tilfælde 1 point højere end pristallet for oktober 1953.

## Flyvende start — mod næste million

Selv de mest kulturpessimistiske — det vil her sige de, der ikke troede på, at folk gad læse gode bøger — må bøje sig: i december måned nåede Fremad succesrige Folkebibliotek millionoplaget — på 14 måneder! Det blev Martin A. Hansen, der blev »millionæren« med »Paradisæblerne og andre Historier«, og den fik af den samlede presse en modtagelse, der var lige ved at stille hans øvrige bøger i skygge. Der er allerede nu udsendt 3 oplag af disse perler — som Hans Brix kaldte fortællingerne!

Millionen rundet — det er en ualmindelig flot belønning for det initiativ, som arbejderbevægelsens eget forlag tog med de billige bøger og for den indsats, der er gjort for at sprede dem; ikke mindst de tusinder af uforknytte bogombud har noget at være stolte af. Men for resten er »millionen rundet« allerede forældet. Siden da er der nemlig foruden de nye oplag af »Paradisæblerne« udsendt endnu to dejlige FFB-bøger: *Aksel Sandemoses* forrygende spændende og festlige »Ross Da-

Forfatteren  
Martin A. Hansen  
signerer sin bog  
„Paradisæblerne“



ne«, om emigranten Rasmus Dansker, som i Canada, med bare næver tømmer sit hus op, hjemfører sin pige og ender som »konge« over nybygger-samfundet. Og *Knud Hjortø's* gnistrende vittige provinssatire, »Folk«, om en lille by med en række uforglemmelige typer og skæbner. Hovedpersonen er dog *sladdereren*, som altid veloplagt spinder sit tætte edderkoppespind. — Hermed er den første million overskredet med 100 000 bøger og FFB frisk på vej mod den næste.

Og så er de billige rejsebøger endda ikke regnet med i de astronomiske oplagstal; rejsebøgerne hygger sig med deres egen private succes. Den spænding og de eventyr, som vi alle går og drømmer om, oplever man her for næsten ingen penge. I disse dage er rejsebog nr. 5 udkommet: schweizeren *Walter Bosshards* bog om Mongoliet, dette hemmelighedsfulde og skønne land, hvis ældgamle kultur truer med at gå til grunde, indeklemt som det er mellem Rusland og Kina.

Bøger er for alvor blevet hvermands eje. — *Fremad!* mod nye milepæle!

## »Nordisk samarbejde«

På Schultz Forlag er udkommet Statsradiofoniens grundbog »Nordisk samarbejde«. Pris 3,75 kr.

Oprettelsen af Nordisk råd, ophævelsen af pas-tvungen, forslagene om pasunionen og øresundsbroen og den stadig ivrigere diskussion om det økonomiske fællesskab i Norden bevirker, at det nordiske samarbejde er genstand for en meget stor og voksende interesse og opmærksomhed i befolkningen. Statsradiofoniens nyeste grundbog behandler derfor et højst aktuelt emne og belyser det fra mange sider.

Grundbogen er redigeret af direktør Frantz Wendt, og kendte personligheder har i bogens kapitler behandlet det nordiske spørgsmål.



## Jubilæum

Mandag den 22. februar d. a. kan lokomotivfører V. Jørgensen fejre sit 25 års jubilæum ved Danske Statsbaner.

Valde, som hans populære tiltale er, har i de 25 år været stationeret i Frederikshavn, Randers samt Aalborg. Her i Limfjordsbyen har han fundet sin rigtige plads med sit gode humør, og blandt kolleger og medarbejdere er han meget velset, hvor han end møder frem. Sin gerning som lokomotivfører omfatter V. Jørgensen med stor interesse i erkendelse af det ansvar som er pålagt ham som lokomotivfører i udførelse af sin krævende gerning i vort samfunds hjul.

For den interesse du altid har vist organisationen DLF's arbejde, ønsker afdelingen at tilføje sin lykønskning til de mange hilsener, du sikkert på din 25 års jubilæumsdag vil modtage.

C. A. Jespersen.

## Lokomotivførernes Sangforening, Gb.

Generalforsamling afholdes fredag den 19. februar kl. 14,00 i Cirkelordenens Selskabslokaler, Falkonerallé 96.

Dagsorden:

1. Protokol.
2. Beretning.
3. Regnskab.
4. Indkomne forslag.
5. Valg.
6. Eventuelt.

Forslag senest den 13. februar.

Kl. 17,45 mødes vi med vore damer til middag.

Prisen pr. deltager kr. 12,50 (for ikke-medlemmer kr. 20,00).

Efter generalforsamlingen præmiekeglespil.

Anmeldelse om deltagelse sker ved påtegning på ophængte lister eller ved henvendelse til:

Aage Hansen, Rosenhaven 7, Valby, 5831, eller Stig Andersen, Rødtjørnevej 32, Damsø 2547.

Indtegningen slutter tirsdag den 16. februar.

Stig Andersen,  
formand.

## NYE ADRESSER

Lokomotivfører-afdeling:

Kalundborg: Formandens navn og adresse rettes til: S. A. Martinsen, Fr. Andersensvej 18, 1.

Herning: Formandens navn og adresse rettes til: K. J. Hansen, Gl. Landevej 142, 1. tv. Kassererens navn og adresse rettes til: K. R. Olsen, Sjællandsgade 107.

Lokomotivfyrbøder-afdeling:

Roskilde: Formandens navn og adresse rettes til: A. L. Hansen, Elisagaardsvej 31.

Nyborg: Formandens navn og adresse rettes til: A. Skovgaard, Dyrehavevej 53.

Sønderborg: Formandens navn og adresse rettes til: J. Aa. R. Eriksen, Sdr. Landevej 41 Telf. 1380.



Forfremmelser til lokomotivførere pr. 1-2-54.

Motorfører:

E. J. V. Høftoft, Odense, i Slagelse.

Lokomotivfyrbøderne:

S. A. H. Petersen, København Gb, i Korsør.

H. J. Clausen, Odense Syd, i Korsør.

L. T. Jensen, Viborg, i Padborg.

E. Kjærgaard, Esbjerg, i Kolding.

A. Andersen, Brande, i Padborg.

P. Jensen, Sønderborg H, i Aabenraa.

W. P. Dons, Fredericia, i Slagelse.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-2-54.

Lokomotivførerne:

J. C. M. Rasmussen, Aalborg, til Slagelse.

B. Jensen (Holm), Korsør, til Kalundborg.

B. E. A. Christensen, Korsør, til København Gb.

H. Rossen, Padborg, til Korsør.

L. Boldt, Vejle H, til Korsør.

P. A. L. Jørgensen, Fredericia, til Odense.

W. F. Sørensen, Korsør, til Nyborg H.

K. A. Larsen, Aabenraa, til Korsør.

E. J. Jørgensen, Vejle H, til Aarhus H.

E. Knudsen, Kolding, til Aalborg.

A. Bentzen, Padborg, til Vejle H.

C. A. Kaarup, Korsør, til Vejle H.

H. H. Snedker, Korsør, til Nyborg H.

J. R. A. Jacobsen, Brande, til Aarhus H.

Lokomotivfyrbøderne:

P. J. Jensen, Fredericia, til Randers.

P. V. Borum, Struer, til Viborg.

A. S. Christensen, København Gb, til Struer.

B. Christoffersen, Roskilde, til København Gb.

T. S. Andersen, Padborg, til Næstved.

Ansættelse som lokomotivfyrbøder pr. 1-2-54.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

H. P. Rasmussen, Esbjerg, i Fredericia.

W. P. Petersen, København Gb, i Slagelse.

F. K. P. Borggaard, Struer, i Nyborg H.

L. K. Jensen, Randers, i Slagelse.

Afsked.

Lokomotivførerne:

M. P. M. Hansen, Nyborg, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (28-2-54).

H. P. V. Pedersen, Korsør, afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (28-2-54).

F. V. Jørgensen, Svendborg, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-3-54).

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører L. G. Jensen, Boesensgade 1, Nyborg (25-12-53).

Pens. lokomotivfører J. H. Jensen, Broparken B 6, 1., Viborg.

Pens. lokomotivfører L. T. Hassø, Jernbanevej 5, Ringe.

Forlang

## KAFFE

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

Besøg „Kurhotellet“  
Nyborg Strand . Tlf. 112

## A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG  
Grundlagt 7. Juni 1817

## NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

## H. KONGGAARD

Murermester                      Entreprenør

Kronprinsensgade 10 . Telefon Nyborg 27

## NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning  
Telefon 54

## I. KRUSE & BECH

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

## JOHS. WICHMANN'S

Træskoforretning  
anbefales  
d'Hrr. Lokomotivmænd

## HJ. MARTENS EFT.

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

## Østervembs VINSTUE

anbefales

## Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori

anbefales

## WERNER HANSEN

Urmager og Guldsmed  
Mellemsgade 15  
Nyborg  
Telefon 530

## Nyborg Ligkistemagasin K. Jacobsen Snekermester

Besøger alt vedr. Begravelse el.  
Lisbrænding. Grdl. 1897  
v/ Slottet . Tlf. 171

## Radio-Magasinet

Østfyns største Grammofon-  
Pladelager  
Nørregade 13 . Telf. 1060

## C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter,  
Planter og Potte-Kultur  
Direkte Salg fra Drivhus  
Ingen Butiks'ejere  
derfor billigste Priser

## Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346      NYBORG      Telefon 346

Bevar  
Beskyt  
Forskøn  
MAL!

## Nyborg Tapet- og Farvelager

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

## Nyborg Kulimport og Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

## Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger  
Papir  
Musik

## Drevsen & Nellemann

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

## Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

Forlang!

Carlsminde

øl og vand

## Nyborg Jernstøberi

Telf. 76 — 231

## RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest  
»BORGERFORENINGEN«

Tlf. NYBORG 1313

altid bedst

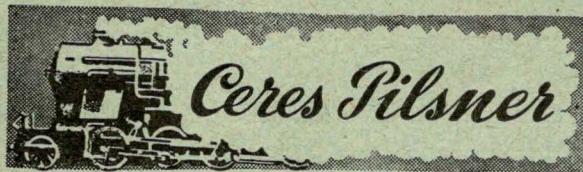
P. Mainz

## N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer



*Ceres Pilsner*

**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

*Fisk - Vildt - Fjerkræ*

**PRØVEN**

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 5162

**Frederiksbjerg Installations Co.**

Frederiksalle 99 . Tlf. Aarhus 6813-6814-6815  
Lys ✕ Kraft ✕ Radio-Anlæg ✕ Lamper ✕ Lysekroner

**S. Bendtsen & Co.s Eftf.**

Skræderforretning  
Ryegade 27, Aarhus

Telefon  
Aarhus 3720  
Leverandør  
til DSB

Bruunsbro 15  
Tlf. 20421  
Aarhus

**HEJNDORF Radio**

**Jensen & Nielsen**

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort  
Udvalg i  
Grav-  
monumenter

Aktieselskabet

**AARHUUS PRIVATBANK**

Aarhus

København

Aktieselskabet

**Aarhus Discontobank**

Tlf. 20 188

Kontor: Søndergade 9

**Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn**

de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37  
Tlf. 30333 Tlf. 26255 Tlf. 68166

Indskudskapital ca. 42,5 Mill. Reserver ca. 4,8 Mill.

Blomster  
og Kranse  
paa faa Timer  
overalt  
i Danmark

**Brdr. Jensen**

Fr. Alle 112 . AARHUS . Tlf. 4520

**Storaarhusianske Mejerier**

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

**RADIO-THYGESEN**

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 1010 - 1040

Førende Specialforretning i  
RADIO - GRAMMOFONER - PLADER

*Sig det med Blomster*

✕  
Paa faa Timer  
overalt i Verden

**P. B. VAHL**

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150



LEDIG

**DANSK FANE-INDUSTRI.**



leverer alt i Forenings Fane og  
Bannere. Alle Tilbehørsdele.

SILKEBORG  
**866**

Indhent Tilbud.

**Mette Andersen**

Vestergade 26, Silkeborg

**Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor: Njalsgade 15, København  
Telefon 4015

**Andersson & Bardram A/s**

St udiestræde 10 . Tlf. 8638 . København K  
Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

Aarhus Amtstidende

**HB HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING HB**