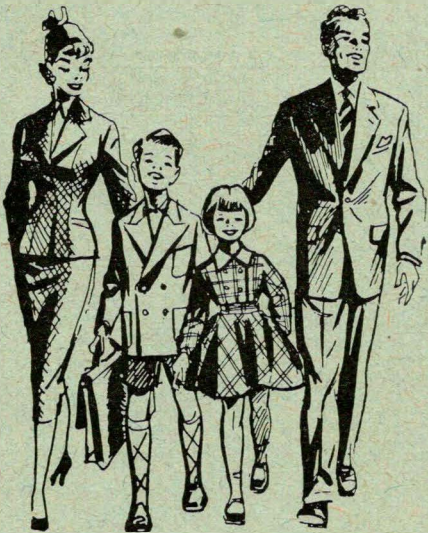


# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING  
NUMMER 13 5. JULI 1955 55. ÅRGANG

## Uden Udbetaling



Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng-, Pige- og Børnetøj på vor populære

10 Maaneders

## FAMILIE-KONTO

## J. ALBERTSEN

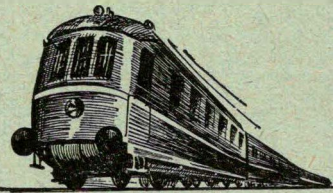
NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue

Linie 5-7-14-15-40 til Frederiksborggadekrydset

AGA-GAS BELYSNING  
SVEJSNING

A/S 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



**FIONETTE**

Regnfrakker

  
**Statsanstalten for Livsforsikring**

*Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt*

*Billige Præmier \* Kontant Bonus*

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

*Urmager ved Statsbanerne*

**L. Beyer Holgersen & Søn**

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


**OPTIKER**

**Felix Schmidt**  
EFTF.

**Nørreport**

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde  
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør

**Majami**   
**TUBORG**

Alt i elektriske Maaleinstrumenter

1918 **JM** 1953

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

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

**Vesterbros Ligkistemagasin**

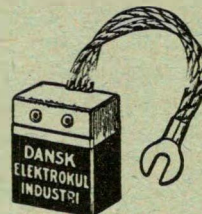
Chr. F. Christensen  
Enghavevej 31  
Telefon: Eva 1404

Begravelser og Ligbrænding  
besørges paa bedste  
og billigste Maade

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

**Dansk Maskinpakning A/S**

Amaliegade 41  
København  
C. 12528



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



**SIGI**  
Hygiejniske Gummivarer  
Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 . København K  
Tlf. Byen 4195

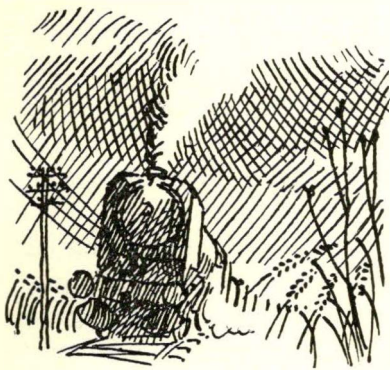
Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi  
Spørg om vort ny kontosystem

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

**De forenede Kulimportører**

**KUL og KOKS**

Holmens Kanal 5 . København K  
Telefon 211



**DANSK LOKOMOTIV TIDENDE**  
NR. 13 - 55. ÅRGANG  
5. JULI 1955



*Indhold:*

Arbejdstiden .....	145
Nordisk Nyt — Sverige .....	146
Samarbejdsudvalgsmøde i 1. Dc.	147
Arbejderne verden over har højere levestandard end nogen- sinde før .....	148
Over eller under Storebælt ....	149
Kongres i Norsk Lokomotiv- mands Forbund .....	153
DLF's medlemskursus 1955 ....	154
Fra medlemskredsen .....	154
Er det rationalisering? .....	154
Statsbanernes driftsindtægter og -udgifter 1954/1955 .....	155
Fagorganisationernes håndbog ..	155
Under DLF .....	156
Tak .....	156
Personalia .....	156
Dødsfald .....	156
Byttelejlighed .....	156
Statsbanepersonalets Sygekasse .	156
Turistsektionen meddeler .....	156



*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.

## Arbejdstiden!

Foråret 1956 vil komme til at stå i overenskomstforhandlingernes tegn. Den 2-årige periode for aftalen mellem De samvirkende Fagforbund og Arbejdsgiverforeningen udløber og nye aftaler for fremtiden skal træffes.

Forberedelserne hertil har så småt taget sin begyndelse. Fra begge parters side er forskellige udtalelser allerede faldet, uden at man dog heraf kan danne sig nogen endelig mening om størrelsen af de krav, som ventes fremsat, eller om hvor meget der kan ventes imødekommet. Kun på enkelte punkter synes der at være nogen klarhed. Det gælder bl. a. spørgsmålet om en nedsettelse af den ugentlige arbejdstid, som hos DSF står øverst på ønskesedlen.

Forslag herom er ikke af nyere dato, men har her i landet som i andre lande gennem en årrække hørt til fagbevægelsens program. Når det ikke tidligere har været fremsat med samme styrke, som det ventes at blive det denne gang, skal det vel i nogen grad ses på baggrund af efterkrigstidens store beskæftigelse. Et forhold som imidlertid må forudses at ændre sig under den fortsatte rationalisering med den udprægede mekanisering. En arbejdstidsforkortelse bliver derfor nødvendig til imødegåelse af et forventet stigende antal arbejdsløse.

I den forestående overenskomstforhandling mellem tjenestemændene og finansministeriet, som ligeledes skal finde sted i foråret 1956, er der ikke inddraget noget vedrørende arbejdstiden. Den udløbende aftale omfattes alene af det midlertidige og det særlige løntillæg, medens tjenestetidsbestemmelserne er henvist til en særskilt behandling. Forhandling herom vil næppe finde sted før lønningskommissionen har afsluttet sit arbejde; i hvert fald skal man ikke vente, at sagen kommer til behandling på et tidligere tidspunkt, såfremt administrationen alene skal træffe afgørelsen. Den forholdsvise korte tid, som er forløbet siden sidste revision af bestemmelserne i 1949, vil sandsynligvis foranledige finansministeriet til at udsætte denne opgave endnu nogle år.

Efter vor opfattelse må man imidlertid såvel i finansministeriet som andre steder, hvor dette synspunkt gør sig gældende, ændre kurs på dette område. Dels fordi afslutningen på lønningskommissionens arbejde efter alt at dømme ligger temmelig langt ude i fremtiden, dels — men ikke mindst — fordi tiden er løbet og stadig løber hastigt fra de nuværende tjenestetidsregler. Hastigere end man måske kunne forudse i 1949, hvor så gennemgribende ændringer i en del tjenestemænds daglige arbejdsplan i forhold til tidligere tider endnu ikke havde taget sin begyndelse og derfor heller ikke taget med under opstillingen af reglerne.

Netop i tiden efter 1949 er der sket en gennemgribende ændring af arbejdsforholdene ved Danske Statsbaner. Efterhånden som besættelsestiden kom noget på afstand, og de mere normale forhold kunne tage form, fulgte tillige nødvendigheden af en modernisering af driften med påfølgende omlægning af personalets hidtidige arbejdsvilkår.

Det ligger i sagens natur, at reglerne i 1949 måtte formes



## Sverige

### *Fjernbetjening af stationer ved SJ.*

Jernbanerne udfolder mangesidede bestræbelser på gennem modernisering at øge rentabiliteten af driften. Der sættes ind på mange områder og til eksempel fjernbetjening af stationer som en kombination til fremme af sikkerheden og mindre forbrug af personale.

Vi kender lidt til dette herhjemme gennem de forsøg, der foretages i så henseende; men i Sverige er man et hestehoved foran, idet der for kort tid siden er taget et fjernbetjeningsanlæg i brug på strækningen Ange—Bräcke (31 km).

Fra en kommandopost i Ange kan man på en sporplan følge toggangen over hele strækningen, hvor der findes fire krydsningsstationer.

Ved betjening af et tangentbord i kommandoposten skiftes sporskifter og stilles signaler hvormed togene dirigeres, og anlæget er i den grad udbygget, at togene automatisk får advarselssignaler, når de skal standse. Der kan gives 64 forskellige ordrer til en station med 49 forskellige organer. En ordre overføres på ca. 0,4 sekunder, og det tager ca. 3 sekunder at indformere de 49 organer.

Anlæget har kostet 1,5 mill. sv. kr.; men omkostningerne imødegås af personalereduktioner, idet man for så vidt har sparet 7 mand ved at inddrage personalet på de fire krydsningsstationer, men dette personale er dog sat til andre opgaver.

Anlæggets effektivitet skulle få en del af de togforsinkelser til at forsvinde, som opstår ved at afvente krydsning på stationerne, samtidig med at sikkerheden øges i væsentlig grad.

Den omhandlede banestrækning er stærkt trafikeret, og er det så meget mere, som den kun er enkeltsporet. Imidlertid har man planer om at udbygge den til dobbeltsporet bane, og dette vil koste omkring 15 mill. sv. kr.

Såfremt erfaringerne med dette fjernbetjeningsanlæg bliver tilfredsstillende har man planer om at udføre lignende anlæg på andre strækninger.

efter erfaringerne fra årene forud herfor, og naturligvis i størst udstrækning efter hvorledes tilstandene var før 1940, da tiden fra 1940 til 1945 ikke kunne lægges til grund for opstilling af tjenestetidsbestemmelser. Tiden før 1940 var til gengæld en anden, end den vi lever i nu, også hvad der gælder de vilkår, som bydes tjenestemændene under deres daglige arbejde.

For lokomotivpersonalet har de senere års omlægning af driftsformerne haft stærk indflydelse på dets tjenestetildeling. Overgangen fra dampdrift til motordrift for en stor del af togene er ikke hengået uden store besværligheder for vore medlemmer. Medens det altid har været forbundet med vanskeligheder at opnå en rimelig fordeling af tjenesten for personalet på samtlige depoter, idet man det ene sted pålignes mere natarbejde end det andet sted, og ikke får kørselsfordelingerne opstillet med en ligelig fordeling af tjenesten over hele døgnet, har besværet i de senere år ikke været mindre. Den udvidede motorvognpark har været stærkt medvirkende hertil. På grund af vognenes begrænsede anvendelse og deres stationering ved forskellige maskindepoter, hvor de ikke overalt har kunnet dækket opstilling af en fuld turnus med en rimelig og antagelig tjenestefordeling, er der ofte opstået en kørselsfordeling, der nok har været i overensstemmelse med tjenestetidsreglerne, men som har tangeret det inhumane. Ikke alene i motorturene men også i dampaturene, der ligeledes rammes af denne spaltning af togenes trækraft, er der opstået disse urimelige forhold.

Men det er ikke alene det her anførte, hvor det er underbestemmelserne i reglerne, der giver anledning til inhumaniteten og derfor fremkalder ønsket om en snarlig revision. Også hovedbestemmelsen: den daglige tjenestetidsnorm, trænger i allerhøjeste grad til en revidering. 8-timers bestemmelsen har ikke sin berettigelse efterhånden som antallet af eenmandsbetjente vogne stiger. Allerede under den sidste tjenestetidskommission blev der fra foreningen fremsat forslag om anerkendelse af samtlige eenmandsbetjente køretøjer til et lavere tjenestetimeantal end den almindelig norm. Forslaget blev den gang afvist med bemærkning om, at der for tjenestemændene ikke kunne gennemføres et lavere arbejdstimetal, før en nedsettelse havde fundet sted i privatindustrien. En ejendommelig motivering alene set på baggrund af de da allerede eksisterende bestemmelser for eenmandsbetjente rangerlokomotiver, men også ud fra den kendsgerning, at en direkte sammenligning mellem de to grupper ikke lader sig gøre, hvilket allerede anerkendes gennem de meget komplicerede tjenestetidsregler, som den samme kommission har opstillet og som adskiller sig væsentlig fra arbejdstidsbestemmelserne i privatindustrien. De uensartede arbejdstider inden for døgnet er yderligere en hindring for at drage paralleller mellem samtlige beskæftigede i og uden for tjenestemændenes rækker.

Erfaringerne fra senere år har hos lokomotivpersonalet yderligere fremskyndet og understreget ønsket om en revidering af tjenestetidsbestemmelserne. Og der må efter vor opfattelse fra centralorganisationernes side tages fat på dette problem omend ikke før så dog i forbindelse med den forestående forhandling om løntillægene.

# Samarbejdsudvalgsmøde i 1. Distrikt

den 15. juni 1955

Ved det 17. samarbejdsudvalgsmøde i 1. Distrikt tiltrådte distriktschef A. Kristensen som formand for udvalget, og han åbnede mødet med at byde alle repræsentanter velkommen til et intimt og frugtbringende samarbejde, fuldt indforstået med, at forudsætningerne for at nå større resultater var, at en leder forstod at drage nytte af samarbejdet med alle ansvarsbevidste medarbejdere.

Formanden kom derefter ind på den hårde konkurrence banerne var ude for, såvel fra landevejene. luften som skibsfarten, men var man optimistisk indstillet kunne meget opnås på generhvervelse af såvel person- som godsbeholdning.

Nogle talmæssige skemaer til belysning af trafikforholdene indenfor distriktets område blev af formanden forelagt og kommenteret, og det blev herunder oplyst, at man ved indretningen af større og bedre kraner forsøgte at lette kundebeholdningen. Der var således i år bevilget 290.000 kr. til nye krananlæg, herunder 4 elektriske kraner, der tænkes anbragt i He., Gl., Næ. og Nf., ligesom man undersøgte at flytte en 20 t galekran fra Gb. til Kk., og den nuværende 12 t kran dersteds skulle i så fald flyttes til Hg.

Hvad angår det tidligere drøftede spørgsmål med hensyn til frigøring af perronspor på Kh., så var denne sag endnu ikke blevet tilstrækkelig undersøgt, og det vedtoges at sende ovpt. L. B. Jønch's forslag tilbage til Kh. med anmodning om, at stationsledelsen og Jønch gennemdrøftede forslaget med hinanden, og at resultatet af denne drøftelse blev behandlet på et senere møde.

Det også tidligere behandlede forslag fra pakm. K. T. Rasmussen, Kb., vedrørende tilvejebringelse af nogle særlige læssebroer ved ind- og udlæsning af transportbeholdere var til fornyet behandling. Stationerne Jy. og Ks. havde udtalt sig anerkennende om prøvebroerne, blot skulle de udføres mindre buede og med en underliggende styrkeribbe. Formanden oplyste, at der til de fortsatte forsøg ville blive fremstillet læssebroer med de foreslåede ændringer, ligesom der også ville blive foretaget forsøg med en ny ladvognstype i Ro. og Sg.

Udvalget behandlede endvidere et forslag fra stbtj. H. R. F. Frederiksen, Nø., gående ud på 1) at der i stedet for formular A 363 til brug ved forsendelse af fragtbrev i stedet skulle anvendes en kuvert, som det sker i Sverige, 2) endvidere, at der skulle fremstilles en holder med et mindre rum til brug ved sortering og påskrivning af fragtbrev, 3) samt ændring af fragtbrevsformularen, så den forsynedes med en bredere kant over perforeringen, da dette ville lette afrivningen.

Formanden udtalte sin anerkendelse af den interesse Frederiksen havde vist den arbejdsmæssige side af sagen, men foreløbig ville ingen ændring kunne påregnes, idet stationer som Gb., Kk., Kø. og Nf. samt togpersonalet ønskede de nuværende omslagsbind bibeholdt, blot disse blev gjort noget bredere, med hensyn til en skrive- og sorteringsholder

havde Gb. hidtil anvendt gamle takstbind, der var udmærket egnede dertil, men skulle de gamle takstbind slippe op, kunne man overveje fremstillingen af en særlig holder, hvortil der iøvrigt af Gb. var fremlagt en i forhold til Frederiksens forbedret udgave.

Vedrørende den bredere kant over perforeringen af fragtbrevet, var alle enige om, at det ville lette arbejdet ved afrivningen, men af hensyn til de særlige frankeringsmaskiner var der visse vanskeligheder med at få gennemført den ønskede ændring, men formanden skulle dog gerne henlede Generaldirektoratets opmærksomhed på forholdet.

Der forelå også et forslag til drøftelse fra togførernes gruppeformand, C. L. Larsen, gående ud på, at rejsende fra tog 14 udover Kbh. blev befordret med det på samme færge holdende lyntog, når tog 14 ville blive meget forsinket ved sin ankomst til Kbh. Formanden bemærkede bl. a. til dette forslag, at tog 14 for tiden løb over Ge.—Grk., men skulle toget efter vinterkøreplanen påny blive ført over Pa., ville man på den givne anledning drage omsorg for i forsinkelsestilfælde, ved togpersonalets hjælp, at få videregående rejsende skiftet til lyntogene under overfarten.

Udvalget drøftede endvidere den økonomiske side af forskellig materialeanvendelse ved istandsættelse af borgestuer m. v., hvor der ofte ved vægbehandling var anvendt afsmittende limfarve i stedet for olie- eller plasticfarve. Drøftelsen sluttede med at formanden udtalte, at en udvikling i retning af oliebehandling af vægge var i gang og ville fortsætte i det tempo de økonomiske forhold tillod det, men man måtte her erindre, at ønskerne om istandsættelse var mange, medens pengemidlerne var begrænsede, og den første oliebehandling var jo dyrere end behandling med limfarve.

Fra det lokale samarbejdsudvalg på Gb. forelå et par problemer til drøftelse.

Det ene omhandlede ønsket om at få indført musik til arbejdet på pakhuse. Formanden bemærkede hertil, at det næppe ville blive nogen nydelse med musikken på et sted med så mange støjende lyde fra sækkevogne, gaffeltrucks og forskellig råben, og han henstillede at det blev forsøgt at få forslaget taget tilbage. Meldg. Kristensen lovede at tale med den tillidsmand, der havde foranlediget spørgsmålet rejst.

Det andet problem var ønsket om læskure med varmeovn ved ind- og udleveringslugerne, og det blev oplyst, at formålet var at have et sted, hvor papirerne ikke bortførtes af vinden, og hvor hænderne kunne opvarmes, så det blev muligt at skrive med en tydelig håndskrift på fragtbrev m. v., medens dette ikke var gørligt med frosne og valne fingre. Der blev nævnt nogle pakhuse, hvor sådanne rum var indrettet. Formanden ønskede derfor gerne at få lejlighed til en nærmere undersøgelse inden endelig stilling skulle tages, og det vedtoges derfor, at genoptage spørgsmålet på et senere møde.

Et forslag fra baneformand T. F. Bjørnsager, Fi., om indførelse af mapper til brug for den tjenstlige post mellem ovbm. og kolonner vedtoges det ikke at fremme, da fordelene var minimale i forhold til udgifterne ved en gennemførelse, hvortil kom, at det ingenlunde ville give nogen arbejdslettelse.

Formanden fremkom sluttelig med nogle interessante oplysninger, herunder om indførelse af automatisk afgangssignal for S-togssporene på Kn. station. Videre, at man fra distriktet påtænkte en undersøgelse af arbejdsforholdene på de store arbejdspladser, for om muligt at få konstateret, om der kunne foretages en mere hensigtsmæssig tilrettelægning af arbejdsgangen, men tilføjede, at det selvfølgelig var hensigten at holde personalet ajour med alle rørelser på sådanne områder, men gik så til gengæld ud fra, at personalet ville stille sig positivt til enhver fornuftig rationalisering.

Overtrafikinspektøren supplerede formanden ved bl. a. at oplyse, at man efter køreplanen af 22. maj 1955 dagligt kørte ca. 45.000 km, hvoraf kun ca. 17.000 med damp. Oplyste, at togene 2067 og 2069 var i stadig udvikling, idet vognantallet i 1953 var godt 11.000 mod 1954/55, hvor det var steget til over 13.000.

Overmaskiningeniøren tilføjede, at de nye MY-lokomotiver, som kunne ventes i 1. Distrikt fra begyndelsen af 1956, ikke kunne undgå at påvirke beskæftigelsen i remiserne ved Gb., Kø. og Ge. Allerede på nuværende tidspunkt var der vanskeligheder med at beskæftige det forhåndenværende remisepersonale i Ro., Sg., Næ. og Kb., og for Sg. ville det være nødvendigt inden længe at få afviklet depotet.

Fra bane- og signaltjenesten forelå intet nyt af særlig interesse.

M. K.

## Arbejderne verden over har højere levestandard end nogensinde før

*For 27 lændes vedkommende lå reallønnen for 1954 gennemsnitlig 25 procent højere end før krigen.*

Med få undtagelser har arbejderne verden over i dag en højere levestandard end nogensinde tidligere i industriens historie. Af en undersøgelse, som Den internationale Arbejderorganisation — ILO — har foretaget, og som omfatter 27 lande, fremgår det, at reallønnen i 1954 lå gennemsnitlig omkring en fjerdedel højere end før krigen.

Den højere købekraft skyldes til dels, at industrilønningerne i de fleste lande er gået langsomt i vejret i de sidste tre år, mens forbrugerpriserne har været relativt stabile.

Undersøgelsens resultat offentliggøres i det seneste nummer af »The International Labour Review«, som udsendes af ILO.

Artiklen giver som sagt de nyeste tal for ialt 27 lande. For en lille gruppe staters vedkommende omfatter tallene perioden 1939—54, men ILO's sta-

tistiker finder grund til at understrege, at på grund af rationering og sortbørs under krigen og i de første efterkrigsår betød højere lønninger (stigende stærkere end de officielle regulerede forbrugerpriser) ikke altid en samtidig forbedring af levestandarden.

Men, hedder det videre, de lønstigninger, der har fundet sted i de senere år, har resulteret i virkelige forbedringer i levestandarden, og den kendsgerning, at varepriserne har været stabile, og at sælgerens marked er blevet afløst af køberens, har gjort det stadig mere vanskeligt for arbejdsgivere at overføre udgifterne til lønstigninger på forbrugspriserne.

Reaktionen på denne ændring i det økonomiske billede har varieret fra land til land, fortsætter »The International Labour Review«. I Tyskland, hvor frygten for en tøjlesløs inflation er en del af forklaringen på den forsigtige løn- og prispolitik, man har fulgt siden krigen, var en bølge af strejker i 1954 vidnesbyrd om, at arbejderne nu kræver en større andel i den nye velstand. I Holland har man af hensyn til landets økonomiske stabilitet fastholdt en skarp løn- og prispolitik, der har låset arbejderens købekraft tæt ved førkrigniveauet. Her har man dog nu i løbet af 1954 gennemført to almindelige lønstigninger på tilsammen lidt over 10 procent.

I De forenede Stater og Canada, hvor en tydelig arbejdsgivermodstand mod lønstigninger har domineret siden krigen afslutning, oplevede man hist og her i løbet af 1954 en tendens til lønnedgang, selv om gennemsnitslønnen fortsatte at gå langsomt i vejret.

### *Stillingen i de enkelte lande.*

I halvdelen af de lande, undersøgelsen har omfattet, var reallønstigningen fra 1953 til 1954 over to procent. For efterkrigstidens vedkommende bringer artiklen en opgørelse, der viser den procentvise stigning i lønningerne i tidsrummet 1946—54 (med den tilsvarende procentvise forøgelse af priserne i parentes). Her er tallene for de europæiske landes vedkommende:

Danmark 58 (30), Finland 265 (147), Norge 78 (41), Sverige 110 (42), Storbritannien 48 (41), Frankrig 334 (304), Vesttyskland 86 (32), Italien 72 (27), Østrig 118 (107), Belgien 43 (23), Holland 69 (44), Schweiz 26 (12) og Irland 79 (36).

Til sammenligning: De forenede Stater 67 (38), Canada 92 (51), Australien 149 (104) og New Zealand 69 (54).

Gennemsnitsforøgelsen i reallønnen har for de nævnte landes vedkommende i perioden 1939—54 været næsten 26 procent. Halvdelen af landene har kunnet melde om en reallønstigning, der ligger højere end dette tal, mens den anden halvdel ligger lavere. Det vil i gennemsnit for hvert af de 15 år sige en stigning på 1,6 procent.

»The International Labour Review« gør opmærksom på, at man — for at få det rigtige billede af den samlede velfærdsstigning — hertil må lægges de sociale forbedringer, som en række lande har gennemført i efterkrigsårene, og som undertiden har været vigtigere end selve stigningen i reallønnen.

# Over eller under Storebælt

Af cand. mag. C. E. Andersen.

I »Dansk Lokomotiv Tidende« for 5. juni, 20. juni, 5. juli og 20. juli og 20. november 1954, side 129—132, 141—144, 153—156, 165—168 og 261—264, d. v. s. teknisk side 29—44 og 53—56, behandlede Storebæltstrafikproblemet i en artikelserie med titlen: Over eller under Storebælt.

Heri fremhævedes det, at der er en meget væsentlig forskel mellem naturforholdene i de østlige og vestlige dele af bæltfarvandet i nærheden af Korsør—Nyborg-linien og navnlig de to strømløb, som bæltet grener sig i uden om Sprogø, altså Vestre Rende og Østre Rende.

Vestre rende er meget bred og har kun moderat store dybder og flade jævne hældninger i tværprofilen mellem Knudshoved-halvøen og revet med pullerne vest for Sprogø. — Østre rende er også bred i vandlinien; men regnet mellem f. eks. 4 m eller 10 m kurverne er den kun smal, og den har meget store dybder og stejle sider mellem revet uden for Halsskov-halvøen og revet uden for den østlige spids af Sprogø.

Disse forhold må i høj grad være bestemmende for, hvordan man bedst kan udbygge en effektiv trafikforbindelse over eller under Storebælt eller både over og under Storebælt, og særlig hvis forbindelsen skal føres over Sprogø (eller under Sprogø og en kanal herigenom som ifølge et af DSB's projekter).

Det vil være nogenlunde let at lave en bro over Vestre Rende, fordi de bundtopografiske forhold her er gunstige. Strækningen er så lang, at broen selv med små stigningsgrader kan få betydelig højde over midten, i hvert fald tilstrækkelig højde for de skibe, der benytter Vestre Rende. En bro over Vestre Rende vil imidlertid blive temmelig dyr, fordi strækningen er lang.

Derimod vil det være meget vanskeligt at lave en bro over Østre Rende, fordi dybden her er meget stor, og fordi strømmen undertiden er hurtig, så den vil udøve stærke mo-

mentkræfter på sænkekasser og bro-piller. Selv om man trods alt magter opgaven at bygge bro-piller i den dybe del af Østre Rende, vil de blive meget dyre. Også brooverbygningen vil blive meget dyr, fordi der kræves meget lange spand eller i det mindste et meget langt midterspand. Skønt Østre Rende ikke er ret bred, i hvert fald ikke mellem yderenderne af de to rev, der peger lige mod hinanden, må broen gøres meget lang, fordi den skal føres op til overordentlig stor højde over midten af strømløbet af hensyn til de store skibe, der sejler denne vej, hvilket må nødvendiggøre meget lange stigningsstrækninger i så stor højde, at de må udføres som brostrækninger selv nede på revene, ja, selv inde på land. Følgelig vil en bro over Østre Rende blive fantastisk dyr, ja, ligefrem så dyr, at man slet ikke på indeværende tidspunkt kan tænke alvorligt på at bygge den, selv om det måske nok er teknisk muligt.

En tunnel af klassisk konstruktion under bunden af Vestre Rende kunne laves nogenlunde let. Men den ville blive kolossalt dyr på grund af den fornødne store længde; desuden ville det blive vanskeligt at ventilere den, hvilket er nødvendigt, hvis den skal kunne befares af biler.

En tunnel af klassisk konstruktion under bunden af Østre Rende kan formodentlig slet ikke laves, i hvert fald ikke, hvis bundbjergarterne er vandgennemtrængelige; og den må i bedste fald blive meget lang, endnu længere end tunnelen under Vestre Rende, fordi den må føres ned til omtrent 90 m dybde. Den må da blive fantastisk kostbar.

En tunnel under Vestre Rende udført af færdigbyggede standarddelementer, som sænkes ned på havbunden eller i en kunstigt uddybet rende under havbunden og eventuelt overdækket, kan laves let og desuden ret billigt til trods for dens længde; længden behøver for øvrigt ikke at blive overvældende stor, da den kan ligge højt og delvis indesluttet i

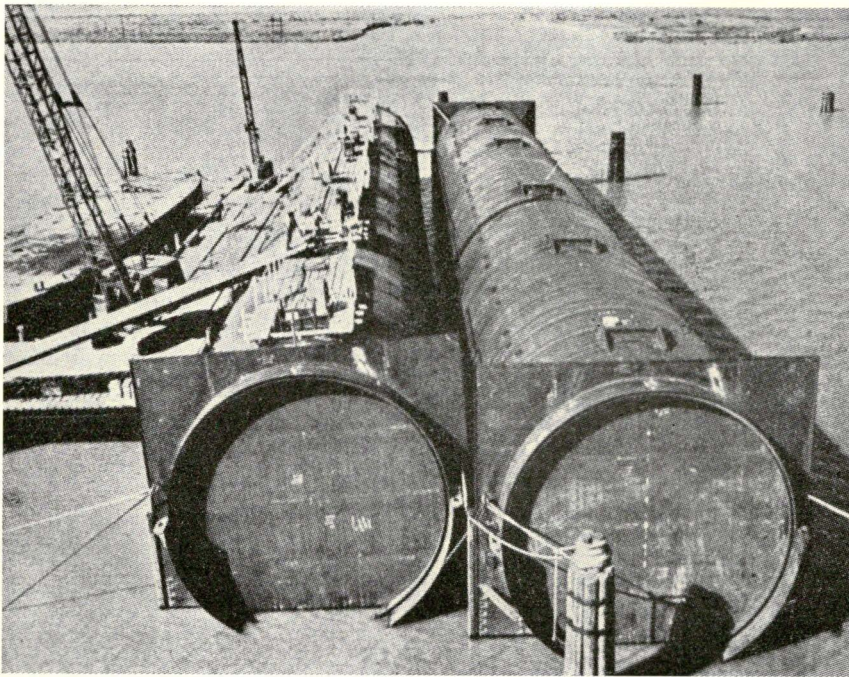
dæmningen og moler. Den kan ventileres effektivt, hvis den føres under de sydvestlige Sprogø-puller, hvor der let kan laves ventilationsstationer, som endda ikke behøver at genere skibsfarten. En sådan tunnel kan altså umiddelbart bruges både af togene og bilerne.

En tilsvarende tunnel under Østre Rende kan overhovedet ikke bygges, fordi dybderne er for store til, at dykkerne kan arbejde der, desuden fordi strømrændens sidehældninger er for stejle, og fordi der kan være for stærk strøm til, at tunnelelementerne kan bringes sikkert på plads.

Under disse omstændigheder kan der synes at være vægtige grunde til at lave en fast forbindelse over eller under Vestre Rende, det være sig en bro eller en tunnel. En bro er utvivlsomt bedst, især for stor trafik. En tunnel af nedsænkede standardelementer er rimeligvis billigst, i hvert fald hvis den skal tjene moderat stor trafik og kun trafik med egentlige jernbanetog og biltransporterende tog og dermed også biltrafikken, men af en lavere trafikstandard, end en bro kan byde på.

En fast forbindelse over eller under Vestre Rende er imidlertid ikke nok til at eliminere den afbrydelse af den egentlige landtrafik mellem Øst- og Vestdanmark, som færgefarten repræsenterer. Den kan derfor kun blive aktuel, hvis der også laves en fast forbindelse over Østre Rende eller i det mindste oprettes en færgeforbindelse med stor kapacitet, hyppig overfart af hensyn til korte ventetider, især for bilerne, og mulig-gørende overførsel af en væsentlig del af jernbanepersontrafikken uden omstigningsbesværigheder med tilhørende forsinkelser i færgehavnene.

I de første artikler er det omtalt, at der kan oprettes en bilfærgeforbindelse mellem Halsskov-halvøens sydside og Sprogøs sydside for biltrafik og eventuelt jernbanetrafik, samt en anden mellem Korsør Færgehavn og Sprogø-havnen væsentlig for jernbanetrafik, dog også biltrafik



Moderne biltunnel, eller rettere sagt, delstykker til en sådan, under bygning og endnu flydende på vandet.

De indgår nu i den nyeste af de to tunneler under skibsfartskanalen til Houston i det sydvestlige U. S. A. (Texas). Rørene er lavet af sammensvejsede, tynde stålplader, hvori der er udstøbt tykke lag beton. Deres udvendige diameter er 10,62 m. Deres effektive indre bredde er 6,70 m, rigeligt til to kørebaner for biler. Loftshøjden er 4,27 m. Rørene er nedsænket i en forud gravet rende på indtil 27 m dybde og efter sammenføjning forenet til en uafbrudt tunnelforbindelse. Tunnelens længde er 918 m, hvortil kommer ramperne og de øvrige tilsluttende anlæg. Stigningsgradienten er normalt 58,24 ‰.

Hele anlægget, der udførtes i 1949—51, har kostet 4,86 mill. \$. Det svarer til ca. 34 mill. kr., hvilket beløb imidlertid må vurderes på baggrund af det høje prisniveau ved Golfkysten.

En eventuel lignende biltunnel under Storebælts Vestre Rende med mindre dimensioner og udført af masseproducerede standardrørstykker af beton kan utvivlsomt bygges for en væsentlig lavere pris pr. km, særlig hvis rørstykkerne blot nedsænkes på havbunden og sidestøttes af betonpælegrupper.

ved særlige lejligheder, og eventuelt normalt i nattimerne, hvor biltrafikken er for lille til at motivere opretholdelsen af den egentlige bilfærgetrafik. Hvis der laves 3 færgelejer ved Sprogø og 2 ved Halsskov, og det ene af Korsørhavns færgelejer benyttes sammen med disse (af jernbanefærgerne på Sprogøruten), bliver der 3 par færgelejer. De kan normalt benyttes af 3 par færger. (Senere kan der eventuelt laves et ekstra færgeleje på hver side og indsættes et par ekstra bilfærger).

Færgerne kan da sejle efter en stiv eller nogenlunde regelmæssig fartplan med henvend en halv times sejl tid og godt en halv times liggetid og to timers bruttotid for en dobbelttur. De kan da tilsammen udføre 72 dobbeltture i løbet af et døgn.

Hvis der bruges 4 bilfærger og 2 togfærger, kan der sejles 32 bilfærgeture og 16 togfærgeture, altså til-

sammen 48 ture i døgnets 16 dagtrafiktimer. I de 8 nattrafiktimer kan de 4 bilfærger tages ud af drift, og 4 af de togfærger, der normalt sejler på Nyborgruten, kan da sejle på Sprogøhavnen i stedet. Også ved denne drift kan der sejles 72 ture pr. døgn på Sprogøhavnen.

Dertil kommer turene på Nyborghavnen (eller Knudshovedhavnen). Hvis der på denne rute bruges 4 færger i dagtimerne og ingen i nattimerne, kan de sejle 16 ture. Med 6 færger her i dagtimerne og 2 i nattimerne kan der sejles 28 ture. (Der er da regnet med lidt mindre bruttotid pr. tur end nu, hvilket må blive muligt, hvis kun de hurtigste af togfærgerne bruges på den lange rute).

Det giver tilsammen 100 dobbeltture, skønt bilfærgerne ikke bruges om natten. Der er endda ikke taget hensyn til, at der senere kan indsættes 2 ekstra bilfærger.

Hertil kræves der i alt 10—12 færger i drift. Antallet af besætnings-skift må være 26—32 incl. reserver. Færgeforbindelsernes kapacitet bliver da meget stor.

Til sammenligning sejles der nu i sommertiden 10—11 færgeture alene af DSB. De sejler maksimalt 50—55 dobbeltture. (I påsken 1955 sattes der rekord, vistnok med 59 dobbeltture en dag og 63½ en anden dag. Men færgerne sejlede da uden nøje hensyntagen til faste afgangstider).

Til den normale færgefart i sommertiden kræves der et meget stort antal færgebesætninger, antagelig lige så mange, som der behøves til den ovenfor skitserede færgefart. Tjenestetiden er endda meget uregelmæssig og overordentlig lang for mange skifts vedkommende. Den skitserede færgefart vil derimod kunne udføres med nogenlunde lige lange arbejdstider, ca. 8 timer, for hvert skift.

Der synes altså at være mulighed for at gøre færgeforbindelsernes kapacitet meget stor, omtrent dobbelt så stor som nu, og det vel at mærke uden, at færgeflåden og færgepersonalet behøver at forøges væsentligt.

Den faste forbindelse via Vestre Rende kan som sagt bygges særlig billigt, hvis den udføres som en tunnel med ringe diameter og uden anden ventilation end den, togene frembringer, samt kun med et enkelt jernbanespor.

Et enkelt jernbanespor kan befares af mange af de egentlige jernbanetog, specielt lyntogene i morgen- og aftentimerne og de lange godstog i nattimerne, og desuden af biltransporterende tog i dagtimerne.

En sådan tunnel kan eventuelt på et senere tidspunkt dubleres. De samlede omkostninger behøver ikke at blive urimelig store af den grund.

En anden mulighed er at udføre tunnelen med stor diameter, så den kan give plads for to jernbanespor.

En tredje mulighed er at lave en tunnel med stor diameter og med to jernbanespor, som er adskilt eller kan adskilles fra hinanden ved et gelænder, og hvoraf det ene er nedstøbt i en betontracé, som kan befares af biler, og som er bred nok til at kunne tage to rækker biler. Den kan f. eks. være 5,6 m bred ligesom



Lillebæltsbroens og Storstrømsbroens vejkørebaner. Denne tunnel kan da i nattimerne bruges som ren jernbanetunnel og i dagtimerne både som jernbane- og vejtunnel, idet den ene side udnyttes til togtrafik, ganske vist kun på et enkelt spor, men dog alternerende, dobbeltrettet trafik, medens den anden side af tunnelen udnyttes til biltrafik og stadig for dobbeltrettet trafik.

En sådan kombineret jernbane- og vejtunnel må have udvidelser et par steder af hensyn til overhalingsplads for bilerne. Den må ventileres, og det ikke blot fra begge ender, men også fra en ventilationsskakt omtrent midtvejs.

Det er som sagt muligt at ventilere den, hvis den føres ad en rute, der passerer den sydvestligste ende af Sprogøpullerne, idet ventilations-skakten kan placeres der. I så fald må den føres ad en sydlig noget buet rute, der bliver noget længere end den direkte rute.

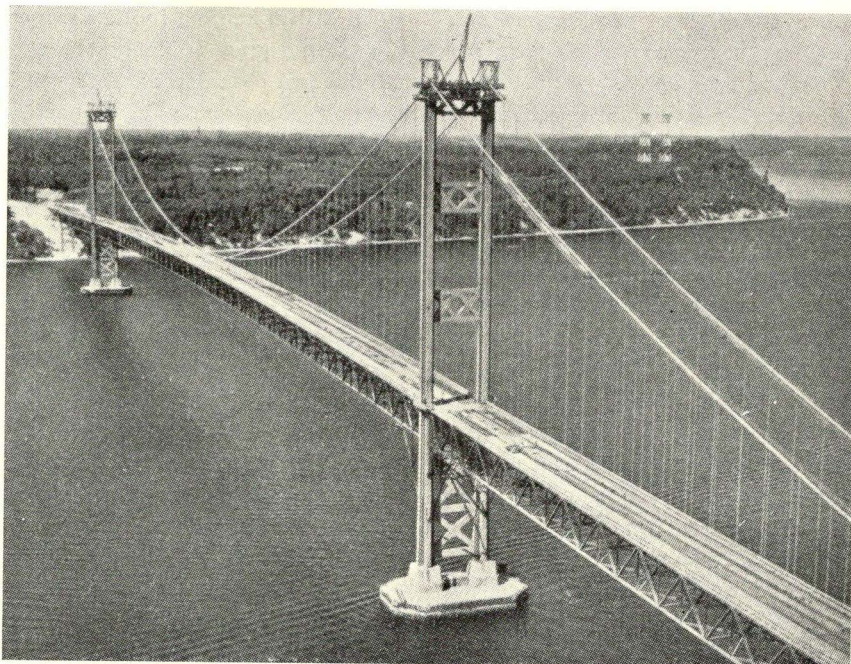
En sådan tunnel bliver temmelig dyr, selv om den udføres af færdigstøbte elementer af forspændt beton, som blot lægges på havbunden, eller som kun delvis nedgraves i bunden, idet de sidestøttes ved betonpælegrupper. — Dens pris vil måske blive omtrent lige så stor som prisen for en bro; i så fald må en bro naturligtvis foretrækkes.

En fjerde mulighed er at nøjes med at lave en enkeltsporet tunnel eller to — og senere supplere den eller dem med en bro.

Den enkeltsporede Sprogø—Fyn-tunnels kapacitet står nogenlunde mål med de omtalte Sprogø—Sjælland-færgeforbindelsers kapacitet, såfremt togtrafikken kan afvikles programmæssigt.

Erfaringerne med Storstrømsbroen, der kun har et enkelt jernbanespor og en bilvej med kun 5,6 m kørebanebredde samt cyklesti, kan måske tyde på, at den omtalte tunnel kan fungere tilfredsstillende og gøre god fyldest. Iøvrigt opretholdes Korsør—Nyborg-færgeruten, og færgeturenes antal her kan forøges med kort varsel, hvis uheld indtræffer.

Men når biltrafikken med tiden bliver meget omfattende, vil det måske være utilfredsstillende at løbe an



Moderne bilbro, en omtrent færdig hængebro.

Det er den nye bro over Puget Sound ved Tacoma i det nordvestlige U. S. A. (Washington). Midterfaget er 854 m langt, og de to sidefag er hver godt 335 m lange, hvilket tilsammen giver 1.525 m; dertil kommer mindre fag ved landtilslutningerne, så brokonstruktionens samlede længde er 1.823 m. Broen er 18 m bred regnet mellem kabelmidterne, og selve brobanen er profileret med fire kørebaner for biler. Hovedpillerne er funderet på istidsaflejret materiale i henholdsvis 53 og 68 m dybde. Deres partier under vandlinien stammer fra den tidligere Tacomabro, hvis meget smalle og spinkle brobane undertiden svingede stærkt og sluttelig rev sig fra bærekablerne. Pillerne var dimensioneret så solidt af hensyn til mulige påsejlinger af store skibe, i drift med tidevandsstrømmen, at de kunne bære den langt sværere nye bro.

De nye anlæg, der udførtes i 1948—50, har kostet 13,6 mill. \$. Hovedpillernes parti under vandlinien og landtilslutningerne kan efter samme tids prisniveau vurderes til mellem 3 og 3,5 mill. \$, så hele anlæggets byggeværdi kan sættes til omkring 17 mill. \$. Det svarer til ca. 117 mill. kr., hvilket beløb imidlertid må vurderes efter det høje prisniveau ved Stillehavskysten.

En eventuel lignende bilbro over Storebælts Østre Rende med mindre dimensioner af de store fag kan utvivlsomt bygges for en væsentlig lavere pris pr. km, bl. a. fordi dens midterfag faktisk kan overspænde hele den dybe del af strømløbet.

på, at samtlige biler skal føres gennem den ene smalle tunnel. — Man kan da enten dublere den eller supplere den med en tunnel med det større profil og plads til en bilvej med to kørebaner og desuden jernbanespor og i stand til i dagtimerne eller ved specielle lejligheder at kunne bruges som bilvej med 3 kørebaner. Eller man må supplere den med en bro.

Et sådant tunnel- eller broanlæg via Vestre Rende kan afvikle langt større trafik, end den omtalte færgeforbindelse via Østre Rende kan afvikle. For så vidt repræsenterer det en unødvendig overdimensionering af det ene led i trafiksystemet.

Det kan imidlertid komme til fuld nytte i samspil med en fast forbindelse over eller under Østre Rende.

Det store mål må netop være en uafbrudt fast forbindelse helt mellem Sjælland og Fyn, hvilket forudsætter, at der også udføres en fast forbindelse over (eller under) Østre Rende.

Det må pointeres, at en fast forbindelse via Østre Rende aldrig vil kunne få synderlig stor direkte betydning for jernbanetrafikken. Thi den skitserede færgeforbindelse mellem Sjælland og Sprogø kan få så stor kapacitet, at godsvognene kan overføres i næsten ubegrænset omfang og normalt uden forsinkelser. Desuden kan samtlige personvogne overføres, tilmed så hurtigt, at færgeturen kun bevirker ganske lidt længere rejsetider end dem, en broforbindelse muliggør; forskellen vil kun andrage ¼—½ time, væsentligt

afhængigt af, hvor vidt togene kan køre om bord på færgerne og fra borde ved egen kraft.

Derimod kan en fast forbindelse via Østre Rende få meget stor betydning for biltrafikken, og det vel at mærke både for lastbil- og personbiltrafikken. Bilerne spilder nemlig i de fleste tilfælde megen tid med at vente i færehavnene, til færgerne sejler, og desuden med at køre om bord og fra borde, hvilket ofte tager temmelig lang tid.

Biltrafikken har nu mindre omfang og betydning end jernbanetrafikken. Men til gengæld er den i rivende vækst. Det er naturligvis ikke muligt at forudsige, hvor meget den vil tiltage. Men man kan måske få en forestilling herom ved at betragte forholdene i U.S.A. Her fordelte »inter-city«-trafikken, altså fjerntrafikken, så vidt det drejede sig om persontrafikken, sig således i 1954: Personbiler 87,0 pct., jernbanetog 5,0 pct., fjernrutebiler 4,8 pct. og flyvemaskiner 3,2 pct. af det samlede antal personkilometer. — Tallenes absolutte størrelse fremgår af, at personbilernes befordringsarbejde androg 828 milliarder personkilometer, togenes 47 milliarder, rutebilernes 45 milliarder og flyvemaskinerne 31 milliarder personkilometer.

Biltrafikken via Store Bælt vil næppe i længden kunne afvikles af nogen som helst færgefart, selv om der sejles med korte tidsafstande. Man kan ganske vist bremse biltrafikens udvikling ved at opretholde meget høje færgetakster. Men det kan ikke være nogen god løsning for samfundet.

Biltrafikken afkaster allerede nu overordentlig store beløb til staten hvert år. I fremtiden vil det utvivlsomt dreje sig om langt større beløb. Disse kan skabe økonomisk grundlag for virkeliggørelsen af en fast forbindelse over Østre Rende, som direkte kan tjene biltrafikken, men indirekte også togtrafikken, fordi den vil frigøre færgelejer og færger, som kan mere end fordoble togfærgeforbindelsernes kapacitet.

Dermed melder problemet sig for alvor om en bro over Østre Rende, som sagt, idet det ikke kan understreges stærkt nok, direkte af hen-

syn til biltrafikken, og indirekte, men i lige så høj grad, af hensyn til togtrafikken, så også den kan blive helt gennemgående, hurtig og behagelig for samtlige togrejsende.

Det er tidligere sagt, at det vil blive overordentligt vanskeligt og enormt dyrt at lave en bro over Østre Rende, dels fordi nogle af broens piller må funderes på meget stor dybde, dels fordi nogle af brofagene må gøres meget lange, og dels fordi den frie gennemsejlingshøjde under broen nødvendigvis må være så stor over midten af broløbet, at broen må have meget lange stigetrækninger fra begge sider og for størstedelen i så stor højde, at de må udføres som brokonstruktioner selv på Halskov Rev og Sprogø Rev, ja, endog på lange strækninger over Sjælland og Sprogø.

Dette gælder imidlertid kun for en jernbanebro og for en kombineret jernbane- og vejbro. Derimod gælder det ikke for en ren vejbro. For en vejbro stilles der kun moderate krav til stigninger, bæreevne m. m. og dermed til naturforholdene.

Tilfældet vil, at de for Østre Rende eå ejendommelige naturforhold netop er gunstige, ja næsten ideale for en vejbro, stik modsat af, hvad de er for en jernbanebro. — Dette skyldes en hel række omstændigheder.

Allerførst stigningerne. Det er jo velkendt, at DSBs største tilladelige stigning for hovedbaner er 10 ‰. I og for sig er der ikke tekniske hindringer i vejen for at lave nye baneanlæg med endnu større stigninger; men når disse anlæg skal indgå som et led i Statsbanenettets stamlinie, vil de medføre store gêner for driften, fordi togene da må gøres meget kortere eller trækkes af nye, langt kraftigere lokomotiver udelukkende af hensyn til Storebæltstrækningen, der kun vil udgøre en lille del af de strækninger, som togene må gennemkøre uden lokomotivskifte. Dog skal det bemærkes, at lyntogene og enkelte andre tog godt kan klare stigninger, der er væsentlig over 10 ‰, særlig hvis togene kan køre ind på stigetrækningen med store begyndelseshastigheder.

Imidlertid kan bilerne klare langt stejlere stigninger uden vanskelig-

heder. Dette gælder endda samtlige biler, selv rutebilerne og lastbilerne.

I mellemkrigsårene plejede man at udføre stærkt trafikerede broer og tunneler med stigninger på 30—40 ‰ (jfr. 25 ‰ på ramperne til Knippelsbro og Langebro) og mindre trafikerede broer og tunneler med stigninger på op til 40—60 ‰, i tilfælde, hvor stigningerne influerede på bro- og tunnellængderne og dermed på omkostningerne. Fremtidige anlæg kan godt udføres med adskiligt stejlere stigninger, navnlig i betragtning af, at den samlede stigning ikke forøges af den grund. Fremtidens biler får nemlig langt kraftigere motorer end fortidens biler.

Udviklingen mod kraftigere motorer kan illustreres af det eksempel, at de to almindeligste biltyper, Ford og Chevrolet, for ca. 30 år siden var udstyret med motorer, der maksimalt kunne udvikle henholdsvis 22 og 26 hk. Nu udvikler begge disse bilmærkers standardmotorer 162 hk. Disse eksempler er typiske. Bilernes hestekraftforøgelse er endda foregået i mere rivende tempo i nyeste tid end nogen sinde tidligere; og der er ingen grund til at tro, at denne udvikling er nået til ende med 1955.

Dertil kommer, at de nye biler i stedse stigende grad udstyres med hydrauliske gear. Disse kan da ikke blive det mindste generet af brostigninger på f. eks. 50—60 ‰, når den samlede stigning kun bliver 50—70 m.

Det kan få meget stor betydning for udformningen af en bro over Østre Rende. Dette farvand er jo meget smalt, hvis det regnes mellem Halskov Rev og Sprogø Østrev, f. eks. mellem 6 m kurverne. Det er let og billigt at føre dæmninger fra kysterne ud til denne dybde. Sådanne dæmninger indskrænker endda ikke strømprofilen væsentligt.

En bilbro over Østre Rende behøver for så vidt kun at blive 2—2½ km lang; men ganske uanset dybdeforholdene må broen være så lang, at den med stigninger på højst 50 ‰ eller deromkring kan få fri gennemsejlingshøjde på 67 m under den midterste del og følgelig omkring 70 m brobانهhøjde. Tilfældet vil, at den herfor fornødne brolængde også skal være 2—2½ km.

(Fortsættes).

## Kongres i Norsk Lokomotivmands Forbund

I dagene 15., 16. og 17. juni 1955 afholdt Norsk Lokomotivmands Forbund sit 52. ordinære landsmøde i gymnastiksalen på Narvik Tekniske Højskole.

I mødet deltog 61 repræsentanter fra de forskellige distrikter og 11 medlemmer af Centralstyret samt som gæster repræsentanter fra broderorganisationerne i Sverige, Finland og Danmark og forskellige gæster fra inlandet, deriblandt distriktschefen for Narvik distrikt og repræsentanter for Norsk Jernbaneforbund og landsorganisationen.

Trafikministeren, statsråd Varmann og generaldirektør Stokke var begge indbudt til landsmødet, men blev forhindret i at give møde.

Formanden, M. Heggstad, åbnede landsmødet og bød repræsentanter og gæster velkommen. Han udtalte sin glæde over, at det var lykkedes at få lagt et landsmøde så højt mod nord som Narvik og tilføjede, at det ganske vist var sket med en forsinkelse på 41 år, idet landsmødet i Stavanger 1913 besluttede, at landsmødet i 1914 skulle afholdes i Narvik, men altså først kom dertil i 1955. Forsinkelsen skyldtes, udtalte Heggstad, 2 verdenskrige med langvarige efterveer, men han ville dog mene, at ingen af deltagerne ville være snydt med forsinkelsen, idet Narvik i dag er en helt anden og langt større og driftigere by, end den var i 1914. Eksempelvis har Narvik i dag et af Europas hypermoderne anlæg for transport og lastning af den malm, som giver byen sit rige liv.

I sin beretning kom Heggstad bl. a. ind på de aktuelle lønspørgsmål og udtalte, at lokomotivpersonalet selvfølgelig ikke var interesseret i noget kapløb mellem priser og lønninger, og han rettede en tak til regeringen for det arbejde, som allerede er gjort for at holde priserne i skak. Imidlertid er tjenestemændenes lønninger kommet ud af takt både med priser og lønninger i det private erhverv, men da skævhederne allerede er erkendt fra statsmagtens side, var der grund til at tro på, at de ville blive rettet ved de kommende lønforhandlinger.

Heggstad berørte også det arbejde, som gøres for at opnå en anden og mere rationel forhandlingsordning for tjenestemændene, bl. a. tidsbestemte lønoverenskomster i lighed med det, som finder sted i det private erhverv; også her er der grund til at tro på en fornuftig løsning af spørgsmålet.

I debatten om den omfangsrige beretning havde et stort antal repræsentanter ordet, og der blev stillet adskillige forslag i tilslutning til beretningen, og det skal her nævnes, at et forslag om at forsøge på at skaffe tjenestemændene i Oslo et stedtillæg blev vedtaget.

Iøvrigt fremgik af såvel beretning som indsendte forslag, at vore norske kammeraters problemer stort set er de samme som vore.

Beretningen blev, efter en langvarig debat, enstemmigt godkendt.

Regnskaberne blev ligeledes enstemmigt godkendt efter en debat, der hovedsageligt drejede sig

om omkostningerne ved fagbladet, som adskillige fandt var for store, men ingen ønskede dog alligevel, for at få nedsat omkostningerne, at bladets standard skulle forringes.

Heggstad omtalte iøvrigt i den forbindelse, at han gik med planer om at stille en af bladets spalter til rådighed for lokomotivmændenes hustruer til udveksling af tanker og meninger, en ide som han mente ville slå godt an.

Landsmødet vedtog en kontingentforhøjelse på 1 kr. pr. medlem pr. måned og bevilgede 10.000 kr. til oplysningsarbejdet i landsmødeperioden (2 år). Ligeledes vedtoges at forhøje forsikringskassens bidrag ved medlems død fra 800 kr. til 1.000 kr. og ved medlems hustrus død fra 600 kr. til 800 kr.

Af andre forslag, som blev vedtaget, skal nævnes følgende:

Et forslag om nedsættelse af et udvalg på 3 medlemmer, der skal beskæftige sig med de følger den fortsatte elektrificering og motorisering vil få for lokomotivfyrbødere og lokomotivfyrbøderaspiranter samt et forslag om ændring af uddannelsesreglerne for lokomotivfyrbøderaspiranter tagende sigte på en bedre og mere alsidig værkstedsuddannelse.

Næste landsmøde vedtoges det at henlægge til Kristiansand.

Til formand genvalgte M. Heggstad, til sekretær genvalgte O. Anfinsen og til næstformand nyvalgte B. Howde.

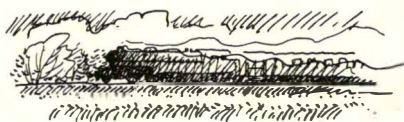
På hjemrejsen fra Narvik indtraf en sjælden hændelse, som man i hvert fald ikke kunne have oplevet på en dansk banestrækning. Hændelsen kan i virkeligheden betegnes som en tragedie, idet den gjorde en knap ½ år gammel bjørneunge moderløs.

Toget vi rejste med fra Narvik mod Stockholm førtes af lokomotivfører Herbert Jakobson, Luleå, og havde netop passeret Lina elv umiddelbart nord for Gällivare, da lokomotivføreren i det regndisede vejr bemærkede en bjørn, som cirka 100 m fremme luntede afsted midt i sporet.

Samtidig med at togets bremses blev sat i funktion, blev der afgivet uophørlige fløjtesignaler fra lokomotivet, men bjørnen reagerede blot ved at øge sin hastighed uden sans for at springe ud til siden, hvilket selvsagt ville have været dens redning.

Da bremseafstanden var for kort til at nedbringe togets hastighed, blev resultatet nu, at bjørnen, som var en cirka 3-årig hun på rigeligt 100 kg, blev påkørt og dræbt.

Samme hunbjørn havde dagen i forvejen i skovene omkring Gällivare nær skræmt livet af 4 mand, som var ude på landmåling. Bjørnen som på det tidspunkt var ledsaget af sin unge havde været aldeles rasende, og den var gået til angreb mod de 4 mand, som med hjertet i halsen var flygtet i største hast, hvorefter bjørnen luntede længere ind i skoven fulgt af sin unge, der altså nu er moderløs.





## Landsoplysningsudvalget

### DLFs medlemskursus 1955

Deltagerne mødte søndag den 22. maj 1955 på feriehjemmet i bidende kulde, skønt der kun var en måned til midsommer.

Til stede var hovedbestyrelsens formand, E. Greve Petersen og hovedkasserer Kai Svendsen samt kursuslederen J. V. Christiansen og gruppelederne Carl Schmidt og Gunnar Rasmussen.

Efter kursuslederens velkomst inddeltes deltagerne i grupper og lejligheden benyttedes til at udele kursusets tillids-job. Greve Petersen åbnede derpå kursusets, idet han fremkom med nogle betragtninger om foreningens arbejde og sluttede med at ønske deltagerne held og lykke med kursusarbejdet.

Næste morgen gik vi i gang med det egentlige gruppearbejde, som var lagt i meget stram plan, begyndende hver morgen kl. 8,30 og først slut kl. 21,30 om aftenen afbrudt af de fornødne spise-pauser.

Deltagerne blev hurtig kendt med hinanden, og der opstod et glimrende kammeratskab, som må forventes at vare lang tid fremover.

Mandag holdt hovedkasserer Kai Svendsen et foredrag om »Foreningens økonomi«. Han gennemgik foreningens 7 forskellige fonds og behandlede emnet så omhyggeligt, at yderligere forespørgsler ikke var nødvendige. I en diskussion senere fremkom dog talsmænd for at henlægge kongressen til feriehjemmet i lighed med foreningens kursus. Det ville styrke Reservefonden som stadig er vort smertensbarn.

Onsdag formiddag havde kursusets besøg af hr. kontorchef T. K. Holmflet, der er Generaldirektoratets ekspert i tjenestetidssager. Hr. Holmflet holdt et foredrag med titlen »Tjenestetidsregler«. At emnet interesserede kursisterne beviste den omfattende debat, der fulgte foredraget. Man konstaterede den store elasticitet, hvori »tjenestens tilrettelæggelse« er anbragt, og der ønskedes bestemte definitioner af forskellige udtryk som benyttedes her.

I de sidste dage bedredes vejret, hvad kursuslederen iøvrigt havde spået allerede i sin velkomst.

Torsdag sluttede kursusets med en kammeratskabsaften, hvor vor udmærkede »madmor«, frk. Petersen, udover den kendte feriehjemsforplejning havde kræset særlig op.

Kursisterne talte for organisationen, kursus- og gruppelederne og feriehjemmets stab, hvorefter deltagerne en bloc overrakte hovedbestyrelsen deres kampfondsandel til gavn for oplysningsarbejdet. Et lokalt festudvalg trådte nu til og bistået af musikalske deltagere skabtes et par fornøjelige timer, til kursuslederen kl. 23,30 sluttede kursusets.

Næste morgen skiltes deltagerne med bevidstheden om at have fået mere kundskab om de problemer som en lokomotivmand kan blive stillet overfor.

Aa. Tarpø.

## fra MEDLEMSKREDSSEN

### Er det rationalisering?

Der bliver sagt og skrevet meget om rationalisering, og mon der ikke er forskellige opfattelser med hensyn til dette ords betydning.

Jeg har fået det indtryk, at ordet rationalisering, i hvert fald for 2. Distrikts vedkommende betyder: »større arbejdsydelse for den enkelte til den samme løn«.

Set fra et forretningsmæssigt synspunkt er der vel ikke noget at sige til det, det er vel kun naturligt, når bare arbejdet holdes indenfor de naturlige rammer, men her er det ømme punkt.

Onsdag den 18. maj 1955 fremførte jeg tog 403 Te—Sdb. I Lundtoft fik jeg mundtlig besked om, at Mo-vognen skulle køre skyder i tog 38 efter ank. til Sdb., og at jeg skulle følge med til Te og derfra med vognen køre forspand tog 405 Te.—Sdb., da dette skulle fremføres af en Mp-vogn. Ved ankomsten til Gst. bad jeg den fungerende stationsbestyrer meddele ming. 2, at jeg kun ville køre den nævnte tur efter skriftlig ordre. Her fik jeg den besked, at Sektionen allerede havde været i forbindelse med ham og havde bedt ham om at få mig til at tage turen, da der ikke kunne skaffes nogen lokomotivfører andre steder, og der henstod 400 tons i Te og ventede på at blive befordret. Da sagen således tog sig ud som en nødsituation, gik jeg med til at køre turen og sendte en venlig tanke til vor lille bog om kundebetjening og trafikervervelse, idet jeg fandt, at her var et af de tilfælde, hvor en lokomotivmand kunne og burde gøre en indsats.

Efter at have kørt turen plus den ordinære tjeneste indsendte jeg rapport med følgende bemærkning: »Efter anmodning fra ming. 2 har jeg ekstraordinært kørt skyder tog 38 — forspand tog 405 Sdb.—Te.—Sdb. Overtid herved 2 timer 31 min., som jeg forventer erstattet med frihed«.

Selv om det er DSB, det gælder, må man vel have lov til at gå ud fra, at den ene villighed er den anden værd, men den opfattelse gør sig åbenbart ikke gældende inden for 2. Distrikts område, idet jeg kun opnåede at blive en erfaring rigere. Man gjorde sig ikke den ulejlighed at svare på rapportbemærkningen.

Her skal det lige anføres, at Sdb. st. bagefter oplyste mig om, at det ikke var ming. 2, men insp. 4, der havde anordnet turen, men jeg kan ikke se, at det gør sagen bedre, særlig da der nu foreligger meddelelse fra ming. 2 om, at samme tur kan tillyses efter behov for befordring af vogne og skal køres af lokomotivføreren for tog 403.

Det bliver ofte fremhævet, at vi alle må være med til at forbedre samarbejdet, men mon det så ikke er tanken, at metoden skal være en anden end i det her nævnte tilfælde?

Jeg sender igen en tanke til vor lille bog og får den ide, at Generaldirektoratet har begået en fejl ved ikke at forsyne de eksemplarer, der er havnet i administrationskontorerne med en afhandling om personalebehandling.

Maskindepotet her modtager »maskin- og personalebenyttelse« for torsdag den 16. juni 1955, hvoraf det fremgår, at Sdb. tur 116 P 2. dag (samme tur som i første tilfælde) skal fremføre særtog 6406 Sdb.—Te. retur. Pass. tog 405. Så spørger man uvilkårligt sig selv: »Er der ikke noget, der hedder fast tur mere, kører vi alle i reserven?«

En gang kunne den slags end ikke tænkes, nu forekommer det om ikke dagligt så dog hyppigt.

Her i Sdb. har vi et skoletog (tom Mp-vogn) til Rinkenæs. Det er ikke ualmindeligt, at man får den besked, at toget skal fortsætte til Te. som særtog for befordring af vogne. Er det med DLF's vidende og samtykke, at ming. 2 foretager den slags?

Vi har her en fast tur, som er godkendt, men så vidt mig bekendt ikke med tilføjelser, hverken af den ene eller den anden art.

Er det kun her i Sdb., udviklingen har taget en så uheldig retning, eller er det også galt andre steder? Hvis det er tilfældet, tror jeg modstanden mod rationaliseringen vil vokse, og resultatet bliver modsat det forventede.

A. K. Skott, lokomotivfører,  
Sønderborg.

## Statsbanernes driftsindtægter og driftsudgifter 1954/55

I forhold til 1953/54 er indtægten af *personbefordringen*, ca. 265,9 mill. kr., steget med ca. 9,5 mill. kr. Af denne stigning falder ca. 1,2 mill. kr. på Statsbanernes rutebildrift og ca. 1,0 mill. kr. på overførsel af motorkøretøjer direkte på færger og skibe.

Ved sammenligning af indtægten mellem de 2 år bør hensyn tages til, at der fra 1. november 1954 (for Københavns bybanes vedkommende fra 1. december 1954) gennemførtes takstforhøjelser for person- og stykgodsbeholdning.

Indtægten af *godsbeholdningen*, ca. 169,7 mill. kr., er steget med ca. 8,0 mill. kr. Indtægten af *postbefordringen*, ca. 18,6 mill. kr., er faldet med ca. 0,1 mill. kr. og forskellige *andre indtægter*, ca. 21,9 mill. kr., er faldet med ca. 0,1 mill. kr.

Alt i alt er driftsindtægterne, ca. 476,2 mill. kr., steget med ca. 17,2 mill. kr.

De *egentlige driftsudgifter*, ca. 497,2 mill. kr., er steget med ca. 18,3 mill. kr.

Af stigningen falder ca. 18,0 mill. kr. på lønkonti og skyldes de pr. 1. april 1954 udbetalte nye løntillæg ifølge særlig lov samt forhøjelse af reguleringstillægget.

Af de 18 mill. kr. falder ca. 2,4 mill. kr. på færger og skibe og må bl. a. henføres til det merforbrug af personale, som den forøgede sejlads har nødvendiggjort.

Brændselsudgiften har været ca. 2,2 mill. kr. mindre end året før, og udgiften til vedligeholdelse af anlæg (herunder også rullende materiel og færger) er faldet med ca. 3,8 mill. kr.

Driftsresultatet, et underskud på ca. 21,0 mill. kr., er herefter ca. 1,1 mill. kr. dårligere end i fjor.

Det samlede regnskabsmæssige resultat af driften under medregning af afskrivning og forrent-

ning, der er steget med ca. 5,1 mill. kr., bliver, at der i 1954/55 er et underskud på ca. 72,2 mill. kr., medens der i 1953/54 var et underskud på ca. 66,0 mill. kr.

	April—marts		Afvigelser
	1954/55	1953/54	
Personbef. . .	265.930.000	256.430.000	9.500.000
Gods- og krea- turbef. . . . .	169.740.000	161.770.000	7.970.000
Postbefordr. . .	18.580.000	18.690.000	÷ 110.000
Andre indt. . .	21.950.000	22.090.000	÷ 140.000
<i>Indt. i alt</i> . . .	476.200.000	458.980.000	17.220.000
<i>Driftsudg.</i> . .	497.230.000	478.910.000	18.320.000
<i>Driftsoversk.</i> ÷	21.030.000	÷19.930.000	÷1.100.000
Afskrivning . .	18.760.000	16.700.000	2.060.000
Forrentning . .	32.430.000	29.350.000	3.080.000
<i>Statens tilskud til driften</i> . .	72.220.000	65.980.000	6.240.000

## Tillidsmandens arbejde

Det er ofte de små ting, der sluger tiden. — Adresse på en institution eller en tillidsmand? — Septemberforliget? — Ferieloven? — Arbejderbeskyttelsesloven? — Er den A-kasse anerkendt? — Overflytningsregler? — hvor og hvornår? — og masser af andre problemer skal løses hver dag — ofte pr. telefon, hvor det så netop drejer sig om at have opslagsmaterialet ved hånden.

Man finder den pågældende lov frem. — Mon den nu ikke er for gammel? — Er der sket ændringer? Der købes et nyt eksemplar. — Tiden går.

### Tillidsmandens værktøj.

I *Fagorganisationernes Håndbog*, der er en årlig à jour-ført opslagsbog, har tillidsmanden den samling arbejdsmateriale, der sammen med den faglige overenskomst og tarif, er grundlaget for hans arbejde, nemlig alle de retningslinier, der er givet for arbejdsmarkedet — forholdet arbejder og arbejdsgiver imellem — i form af love — forordninger — aftaler — overenskomster — faglige retsregler — tariffier — statistik — samt adressemateriale over organisationer — samarbejdsudvalg- og skoler — institutioner — råd — nævn — m. m.

*Fagorganisationernes Håndbog* er samlet af tillidsmænd — til brug for tillidsmænd. Den fylder ikke mere, end man let kan have den i sin mappe. Den er en fortrinlig hjælp i det daglige organisationsarbejde på arbejdspladsen, i studiekredse, klubber, samarbejdsudvalg, ved forhandling og møder, blot skal man huske at forny håndbogen hvert år, når den ny reviderede og à jour-førte udkommer, og det kan man sikre sig ved at bestille den i abonnement til 15 kr. + porto inden den 15. august.

11. årgang udsendes i oktober 1955, og den trykkes kun i det oplag, der er forudbestilt gennem organisationerne eller direkte til *Fagorganisationernes Håndbog*, Rosenørns Alle 42—44, København V.

Spørgsmålet er ikke om den bruges hver dag, een gang om ugen eller måneden, — men kun om man har den, når den skal bruges —.



### Tak

Vor hjerteligste tak for venlig deltagelse ved vor gode, kærlige mand og far, pens. lokomotivfører P. V. Jensens sygdom, død og begravelse.

Tak for æresvagten og fanens tilstedeværelse.

Roskilde, den 22. juni 1955.

*Lili Jensen, Erling og Henning.*



*Forfremmelse til elektrofører (13. lkl.) efter ansøgning pr. 1-6-55.*

Lokomotivfyrbøder:

B. Holm, Køge, i Enghave.

*Forflytninger efter ansøgning pr. 1-7-55.*

Lokomotivførerne (11. lkl.):

C. Fagerbøl, Aalborg, til København Gb.

C. B. M. Revald, Helgoland, til Aalborg.

J. R. Larsen, København Gb., til Helgoland.

H. P. O. Hansen, Hillerød, til København Gb. (med ophør af funktion som depotforstander).

Lokomotivfyrbøderne:

V. Olsen, Næstved, til Odense.

T. S. J. Hansen, Roskilde, til Esbjerg.

P. D. Jørgensen, Gedser, til Næstved.

*Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-7-55.*

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

P. Hougaard, Aarhus, i København Gb.

B. Andersen, København Gb., i København Gb.

B. W. Jensen, Kalundborg, i Roskilde.

E. A. C. Skov, Korsør, i København Gb.

H. P. Frederiksen, København Gb., i København Gb.

E. A. Melgaard, København Gb., i København Gb.

B. L. Jensen, Esbjerg, i København Gb.

*Trådt uden for nummer efter ansøgning.*

Lokomotivfører (11. lkl.):

E. T. V. Holm, København Gb. fra 15-8-55 til 14-8-56.

*Rettelse.*

Forflyttelsen af lokomotivfyrbøder B. Holm, Køge, til København Gb. pr. 1-6-55 er annulleret.

*Dødsfald.*

Lokomotivfører A. A. Møller, Viborg, er afgået ved døden den 15-6-55.

*Dødsfald blandt pensionister.*

Pensioneret lokomotivfører P. V. Jensen, Skovbovængets Alle 25, Roskilde. Død den 16-6-55.

### Byttelejlighed

*Aarhus—København.*

I Aarhus haves 3½ værelse med fjernvarme og brusebad, leje kr. 81,70 + kr. 35,00 à conto for varme, ønskes byttet med 2 à 2½ værelse med eller uden varme i København.

Pens. liniemester *F. Aggerholt.*

Hejbergsgade 3, 3., Aarhus.

### Statsbanepersonalets Sygekasse

Jernbanelæge N. P. Nielsen (2 c. lægedistrikt), Vesterbrogade 69, er bortrejst fra 27/6—23/7 d. å.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af: Dr. K. Effersøe, Vesterbrogade 82, dr. F. B. Fabricius, Vesterbrogade 90, dr. K. Iversen, Frederiksberg Alle 28, dr. M. Nathan, Vesterbrogade 82, og dr. J. Øllgaard, Valdemarsgade 19.

(Sygebesøg anmeldes på tlf. Vester 3005 mellem kl. 8—9).

Jernbanelæge H. Tange Jessen, 5 A. lægedistrikt, Ndr. Fasanvej 180, er bortrejst fra 1/7—31/7 d. å.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af lægerne N. H. Buch og Jørgen Nannestad, der afholder konsultation i jernbanelægens konsultationslokale.

Konsultationstid: Daglig kl. 13—14, fredag tillige kl. 18—19.

Jernbanelæge A. Schulze, Kbh., er bortrejst fra 18/7—6/8 d. å.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge Søltøft-Jensen, der afholder konsultation i jernbanelægens konsultationslokale til sædvanlig tid.

### Turistsektionen meddeler . . .

. . . så er det snart ved at være sidste frist, hvis De vil med på tur i år. Flere af efterårets ture er lige ved at være overtegnede.

Tur 7. *Vandreturen i Jämtlands fjælde.* 20/8—29/8. 160 kr. En aldeles pragtfuld tur gennem nogle af Sveriges skønneste egne med rygsæk og vandrestøvler. Ikke anstrengende. Anbefales selv for uøvede vandrere.

Tur 60. *Østrig og Jugoslavien.* 4/9—24/9. 840 kr. Prøv noget nyt. Tag til Jugoslavien, medens det endnu er friskt og nyt, inden det bliver alt for overrendt. Her finder De naturskønhed og ejendommeligt folkeliv. Her møder De Orienten med moskeer og bazarer. Turleder, tass. G. Vadstrøm.

Tur 62. *Rhinturen.* 11/9—19/9. 315 kr. Den billige, men alligevel interessante tur til de gamle byer langs Rhinen, sejlturen på floden langs vinbjergene.

Tur 63. *Hamburg og Harzen.* 11/9—18/9. 195 kr. Den allerbilligste udenlandsrejse. De ser den moderne og iivlige by Hamburg og det dejlige Harzen, gennem mange år et af danskernes første mål for udenlandsrejser.

Tur 65. *Paris—Nice—Rivieraen.* 4/9—17/9. 530 kr. Frankrig er desværre ved at blive dyrt, men hvor er det stadig et dejligt rejseland. De vil ikke fortryde denne tur, der giver Dem noget af det mest typiske af turisternes Frankrig.

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

## KØB HOS ANNONCØRERNE

## 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  
Briller med Dobbeltglas  
anbefales til Tjenestebrug.  
Deres Sygekasse giver Tilskud.

## 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

## 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

H. Nicolaisen

## N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer

Det er altid  
**TOP**-tid

ØSTIYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



*Nicolaus*  
DANMARKS  
FORNEMSTE VAND

**Jensen & Nielsen**

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort  
Udvalg i  
Grav-  
monumenter

**Chr. Christensen**

Sten- og  
Billedhugger Etbl.

Frederiksgade 26, Aarhus  
Telefon 20720

**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 253 22

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn  
de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37  
Tlf. 30333 Tlf. 26255 Tlf. 68166

Indskudskapital ca. 46.6 Mill. Reserver ca. 4,8 Mill.

Køb hos annoncørerne

Blomster  
og Kranse  
paa faa Timer  
overalt  
i Danmark

**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*

**P. B. VAHL**

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

\*  
Paa faa Timer  
overalt i Verden

**Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor: Njalsgade 15, København  
Telefon 4015

**A/s Kulimporten Dania**

★

Vestre Boulevard 9, Kbhvn.  
Central 3443

**HB HOVEDSTADENS BRUGSFORENING HB**

**THÜRMEERS**  
originale Snittøj