

# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE

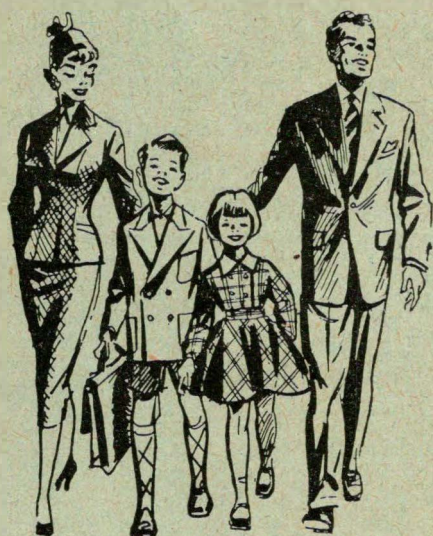


UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING  
NUMMER 1

5. JANUAR 1956

56. ÅRGANG

## Uden Udbetaling



Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng-, og Pige-tøj 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

**GASACCUMULATOR**  
KØBENHAVN \* ODENSE \* AALBORG \* AABYHØJ

**BOSCH**  
DIESELUDSTYR  
OG  
AUTOTILBEHØR  
— den uovertrufne Kvalitet  
A/S MAGNETO . KØBENHAVN N

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN  
**SCANDIA**  
AKTIESELSKAB  
RANDERS



**Diesel-elektriske  
lokomotiver og motorvogne**

1854

1954



Regnfrakker

Ligeså **UUNDVÆRLIG**  
jernbanen er for trafikken er



**Statsanstalten for Livsforsikring**

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Urmager ved Statsbanerne siden 1856

**L. Beyer Holgersen & Søn**

(C. Weistrups Eftf.)

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

OPTIKER

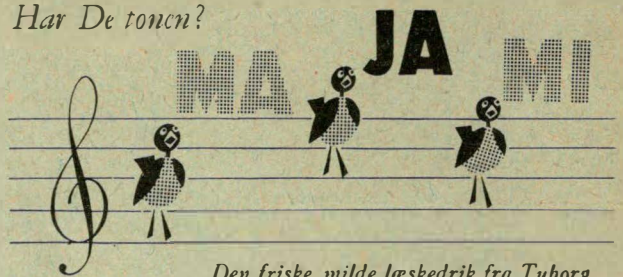
**Felix Schmidts**  
EFTF.

**Nørreport**

Nr. 68 mellem Nørregade og Fløistræde  
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør

Har De tonen?



Den friske, milde læskedrik fra Tuborg

**HB**

forbrugernes  
egen  
virksomhed

HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING



**Vesterbros Ligkistemagasin**

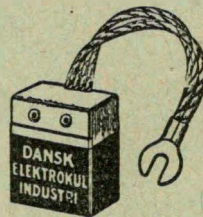
Chr. F. Christensen  
Enghavevej 31  
Telefon: Eva 1404

Begravelses 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**  
Hygiejnisk Gummivarer  
Katalog gratis

Amk. Gummivarer Industri

Vestergade 3 . København K  
Tlf. Byen 4195

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

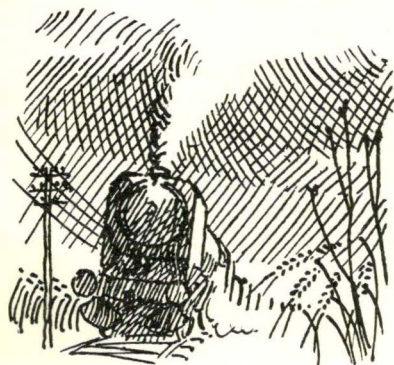
**I. B. Schilder**

Nørregade 7  
København K

**De forenede Kulimportører**

**KUL og KOKS**

Holmens Kanal 5 . København K  
Telefon 211



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 1 - 56. ÅRGANG

5. JANUAR 1956



### Indhold:

Ved nytårstid .....	1
FN nyt .....	2
Landsoplysningsudvalget .....	3
Danmarks økonomiske status ved årsskiftet 1955—56 .....	3
Færgeforbindelserne gennem Øst- og Vest-Danmark .....	5
Med tog 23 gennem Danmark ....	9
Kampfonden .....	9
Hold godt fast .....	9
Plan for Jernbaneskolens første halvår .....	10
Det sjælland-falskerske Statsbane- personales Bibliotek .....	10
Dansk Lokomotiv Tidende ind- bundet .....	10
Fra Medlemskredsen .....	10
Avancement eller ikke .....	10
Det store problem .....	10
Kongressen 1956 .....	11
Under DLF .....	12
Tak .....	12
Opmærksomhed frabedes .....	12
Juletræsfester .....	12
Afskeds- og velkomstfesten ved Gb. ....	12
Dødsfald .....	12
Statsbanepersonalets Sygekasse ..	12



### 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.

## Ved nytårstid

Det er så almindeligt ved årsskiftet at se tilbage på det år, der gik, at gøre resultaterne op og se, hvor langt vi nåede — at foretage status. Men lad os i stedet prøve at kaste blikket fremad — ikke for at spå om hvad 1956 vil bringe, det er der ingen der kan, men for at vurdere nogle af de problemer vi står overfor, og som skal løses i den nærmeste fremtid.

Indenfor vor organisation skal vi i maj måned afholde kongres. Arbejdet i den forløbne 3-års periode siden sidste kongres i 1953 skal bedømmes, og kongressen skal fastlægge den politik organisationen fremover skal følge. Store og betydningsfulde spørgsmål står på dagsordenen. Et af dem er organisationsforholdene; et spørgsmål som ikke alene har betydning for os selv, men også for andre tjenestemænd — ja samtlige lønmodtagere.

\*

Det fremføres så ofte, at tjenestemænd og funktionærer i dagens samfund er en selvstændig tredie stand. Der findes arbejdsgiverne, de organiserede lønarbejdere inden for industri, håndværk o.s.v. og så mellemgruppen bestående af den voksende tjenestemand- og funktionærstand. Tilhørsforholdet indenfor en af grupperne skulle så bestemme fællesskabet og opstille retningslinierne for det organisatoriske samarbejde.

Helt så enkel er samfundsdelingen vel imidlertid ikke — og har aldrig været det. Også i revolutionstidens Frankrig talte man om den tredie stand, og hvem erindrer ikke de berømte ord: Hvad er den tredie stand? — Intet! Hvad bliver den tredie stand? — Alt! Men den gang var tredie stand borgerskabet — de selvstændigt erhvervsdrivende inden for håndværk og handel — som krævede sine rettigheder overfor de to andre stænder, adel og gejstlighed. Og den gang var der ingen der tænkte på hverken arbejder eller tjenestemand.

Der er sket en udvikling siden, og samfundsstrukturen ændrer stadig karakter. Hvad der var gældende i går er forandret i morgen. Og i denne fortsatte omdannelsesproces tager vi selv del. Vi påvirkes af de herskende samfundsforhold og gennem vore beslutninger og handlinger påvirker vi selv disse.

Det danske samfund består i dag for så vidt af langt flere end blot 3 grupper. Der er erhvervsopdeling i landbrug, industri, håndværk, handel, transport, liberale erhverv o.s.v. Og indenfor de enkelte erhverv er der igen deling: Godsejere, bønder, husmænd, importører, en gros handlende, detailhandlere o.s.v. Og der findes på tværs heraf andre gruppeopdelinger som arbejdsgivere, arbejdsledere, arbejdere, teknikere, tjenestemænd, funktionærer og mange flere.

For hver gruppe gælder det, at man har interesser, der er fælles og samtidig afvigende fra andre grupper. Og til varetagelse af interesserne dannes organisationer, som vi selv har gjort det i Dansk Lokomotivmands Forening. Over for visse grupper står vi i et modsætningsforhold, overfor andre har vi et langt stykke vej fælles interesser, og atter overfor andre er vi mere eller mindre indifferente.

Hvis vor organisation på bedste måde skal varetage medlemmernes interesser, må vi samarbejde med andre grupper. Vi kan

## FN nyt

### Stadig ikke kvinder i højere stillinger

*Kvindernes indflydelse begrænses til specialområder: sundhedspleje, undervisning og boligpolitik.*

Selv om kvinder i dag i vid udstrækning har stemmeret, er deres indflydelse indenfor den højere politik stadig ringe. Jo højere stilling der er tale om, des mindre er chancen for, at den besættes med en kvinde. Dette gælder ikke blot i politik, men også med hensyn til administration, statslige og kommunale embeder, stillinger indenfor fagforeningsbevægelsen, de politiske partier og indenfor det private næringsliv.

Det hører til sjældenhederne, at kvinder når chefsposterne indenfor forretningsverdenen og industrien.

Dette er de konklusioner, man kan drage af en beretning, som den franske professor i statsvidenskab, Maurice Duverger, har udarbejdet på opfordring af UNESCO. Professor Duverger har undersøgt spørgsmålet om kvindernes indflydelse i samfundet i fire europæiske lande: Frankrig, Vesttyskland, Norge og Jugoslavien, idet han er gået ud fra rapporter, som disse lande i 1952 og 1953 har sendt FN's komité for kvindens status.

Det er unødvendigt at ville forøge kvindens politiske indflydelse gennem nye love og reformer, skriver professor Duverger. Det, det gælder om, er at få bugt med den gængse opfattelse af kvinden som et underlegent væsen. Det er sådanne fordomme, der er skyld i, at kvinderne ikke kan udnytte de rettigheder, de formelt allerede har. Således som stillingen er i dag, er det ofte ikke lovenes og de gældende bestemmelseres fejl, at kvindernes indflydelse begrænses til visse specialområder som f. eks. barne- og sundhedspleje, boligpolitik og undervisning. Det skyldes samfundets syn på kvinderne og den opdragelse, kvinderne får.

Vi har endnu tilbage at lære, at der ikke findes et underlegent køn, en underlegen race eller en underlegen samfundsklasse, slutter professor Duverger. Men der findes et køn, og der findes racer og klasser, som tror på egen underlegenhed, fordi de har lært at tro på den som motivering for deres underordnede stilling i samfundet.

ikke stå alene — selv om det i enkelte situationer tilsyneladende kan være en fordel — men vi skal på den anden side nøje overveje, hvilke andre organisationer vi skal samarbejde med og på hvilken måde samarbejdet skal foregå.

Da vi har staten som arbejdsgiver, hvilket i mange tilfælde giver andre forhold, end hvis vi stod overfor private arbejdsgivere, er det naturligt, at vi samarbejder med andre statstjenestemandorganisationer gennem Centralorganisation I. Denne tilslutning giver forøget styrke. CO I er overfor staten en forhandlingsberettiget tjenestemandorganisation ligesom CO II og Samrådet. Det er Fællesrådet for danske Tjenestemand- og Funktionsnærorganisationer imidlertid ikke. I sin opbygning er Fællesrådet tillige så løst og uhomogent sammensat, at det næppe på effektiv måde kan gavne de tilsluttede organisationer.

Det hævdes, at Fællesrådet nu er blevet officielt anerkendt, idet det er blevet anmodet om at udpege en repræsentant til det af Folketinget nedsatte udvalg vedrørende samordning af de økonomisk betydningsfulde faktorer. Bortset fra at folketingsudvalget næppe får større betydning, er det vanskeligt at udlede nogen anerkendelse af Fællesrådet, idet repræsentationen er opnået på bekostning af CO II, som ikke er blevet repræsenteret til trods for, at CO I har et medlem i udvalget.

Foruden en repræsentant fra CO I er der tre medlemmer i udvalget fra De samvirkende Fagforbund. Og her ligger vel tyngdepunktet, når de samlede lønmodtageres interesser skal varetages — og også vi er lønmodtagere. Når vi til april skal til at forhandle løn- og arbejdsvilkår med finansministeren, er det temmelig afgørende, hvad lønmodtagerne i det private erhvervs- liv har opnået ved de allerede nu påbegyndte overenskomstforhandlinger. Og der opnås større fremskridt jo større styrke De samvirkende Fagforbund besidder. Gennem tilslutning her gælder vi os selv, samtidig med at det er den eneste måde, vi kan få indflydelse på udformningen af den politik, som skal føres til gavn for samtlige lønmodtagere.

\*

I januar måned afholder vore afdelinger landet over de ordinære generalforsamlinger. Foruden behandling af de mere lokale problemer vil generalforsamlingerne tillige drøfte og tage stilling til eventuelle forslag, der ønskes forelagt kongressen og samtidig vælges kongresrepræsentanterne. Optakten til lokomotivmændenes rigsdag tager således allerede sin begyndelse i årets første måned, og det ligger hos medlemmerne at trække linierne op for kongressens arbejde og den fremtidige politik for foreningen i de følgende tre år. Det nye års opgaver er talrige og store og kræver en styrkelse af vore organisationsforhold. En nøgtern og saglig vurdering af et forslag om DLF's tilslutning til De samvirkende Fagforbund bør derfor finde sted, og emnet må tages med til behandling på de kommende generalforsamlinger.

\*

Det gamle år er med sine skuffelser og tildragelser, glæder og sorger gået over i historien, og vi ser frem i et nyt år, hvorom alt står ubekendt, men hvortil vi har lov til at stille de bedste forhåbninger om fremgang og lykke for vor organisation og for vor medlemskreds — med dette ønsker vi et G O D T N Y T Å R.



# Landsoplysningsudvalget

## Ved nytårstid

Så vendte vi det sidste blad af kalenderen for 1955, det gamle års dage er opbrugt, og foran os ligger det nye år og vinker. Indbydende og fristende kalder det på det bedste i os alle, de gyldne løfters tid er inde, det er som om man ved nytårstid ser alle det gamle års tildragelser særligt klart. Begivenheder og oplevelser passerer revu i hastigt skiftende billeder, og — forstå det hvem der kan — har man ikke i årets øvrige dage mulighed eller lyst til at indse sine egne fejl, nytårsaften — da træder de frem. Klart og skærende greelt tegner de sig for een, så man beskæmmet bøjer sit syndige hoved, og lover bod og bedring i det nye år. Nytårs-løfter kaldes det, velsagtens fordi denne tilstand — desværre — oftest kun melder sig denne ene gang om året, men mon ikke betegnelsen nytårslofte mere skal opfattes som en sarkastisk omtale af noget, der glemmes hurtigere end andet, ikke fordi man ikke inderst inde erkender de fejl, man så klart ser, men vel nok mest fordi hver enkelt klart erkender, at begåede fejl, der skal rettes, bedst klares når op-havsmanden selv gør den væsentligste indsats.

Det er blevet sværere at være menneske, hverdagens problemer er stadigt voksende, og kravene der stilles til den enkelte, såvel i det daglige arbejde som i hjemmet gør, at der kræves en stadig større personlig indsats af os alle. Hvor paradoksal det end kan lyde i denne atomtidens verden, hvor ingen er — eller må — være sig selv nok, der kaldes i dag mere og mere på en individuel personlig stillingtagen til problemerne end tidligere, men vel at mærke byder nutiden os, at alt det personligt egoistiske må vige til fordel for det store fællesskab.

Er det således blevet sværere at være menneske i nutidens verden — en erkendelse vi sikkert alle vil kunne være enige om — så bør der dog ikke være nogen tvivl om, at tidens muligheder grebet an på den rigtige måde, vil kunne skabe en mere indholdsrig og mere interessant tilværelse. Livet vil kunne få mere indhold for os alle, dersom vi selv vil være med der til, vi må dog — for at kunne få det rette ud af tilværelsen — først og fremmest sætte os grundigt ind i tidens problemer, eller med andre ord, det gamle dogme om, at en skole- og læretid er alt nok, må begraves så grundigt som overhovedet muligt, og vi må lære at forstå, at hele den tid der er den enkelte beskåret her på jorden, er een eneste stor læretid. Der har aldrig været, og vil aldrig blive nogen, der blot med den mindste gran af ret vil kunne prale med, at han er udlært.

Den danske arbejderbevægelse har klart, og på et ret tidligt tidspunkt indset, at en stadig højnelse af lønmodtagernes kår, kun ville kunne ske, dersom man samtidig skabte muligheder for en almen kulturel uddannelse, og på denne baggrund må man se

oprettelsen i 1924 af Arbejdernes Oplysningsforbund, hvis hele indsats for den danske arbejder og tjenestemand, aldrig vil kunne vurderes højt nok.

Også inden for vor forening har vi et oplysningsarbejde, hvis hele virke alene tilsigter at hjælpe og gavne. Om vort oplysningsarbejde som sådan, har haft nogen gavnlige virkning på de forhold, hvorunder vi arbejder, tilkommer det ikke den, der skriver disse linier at udtale sig om, men en ting er en uomtvistelig kendsgerning, dersom alle lokomotivmænd klart indser nødvendigheden af et oplysningsarbejde, og vel at mærke på en sådan måde, at alle vil deltage aktivt, da behøver man ikke at rejse spørgsmålet om, hvilken gavn dette arbejde gør, da vil kendsgerningerne tale deres eget tydelige sprog.

Vort oplysningsarbejde har de senere år udvist en stadig stigende tendens, men vi er endnu langt fra målet, der må være en aktiv indsats af alle. Landsoplysningsudvalget vil derfor gerne nu — på tærsklen til det nye år — benytte lejligheden til at anmode hver enkelt om at hjælpe os til, at dette mål kan nås. Prøv om ikke på andre så dog på oplysningsområdet — at sætte dig et virkeligt godt nytårsforsæt, bryd med traditionen om, at nytårs-løfter ikke nødvendigvis skal holdes, meld dig som aktiv deltager i en studiekreds i det nye år, ikke for udvalgets skyld, men for din egen og Dansk Lokomotivmands Forenings. Gør du dette, vil du have gjort et af de mange skridt, der vil være medvirkende til at skabe et:

GODT NYTÅR!

P. U. V.

J. V. Christiansen.

## Danmarks økonomiske status ved årsskiftet 1955-56

*Regeringen har vundet valuta-kapløbet.*

I den 12 måneders valuta-konkurrence, der i foråret startedes på Danmarks økonomiske forum mellem forbrugsbegrænsning og valutaunderskud ligger regeringen nu ved årsskiftet klart i spidsen. Valutagælden var i midten af december nedbragt til 160 mill. kr., hvortil også billigvis må regnes yderligere ca. 100 millioner, som er afbetalt på gammel gæld. Den faretruende udvikling af vore valutaforhold er øjensynlig bragt til standsning gennem de upopulære foranstaltninger, som Folketinget gennemførte i foråret. Hvis disse ikke var bleven gennemført, havde vi formentlig nu haft en valutagæld på ca. 500 mill. kr. med alle de deraf flydende ulemper, bl. a. sandsynligvis regeringens afgang. Nu er vi inde i en periode, hvor inflationen er »sat på ventepenge«, som et blad fornylig udtrykte det, hovedsagelig på grund af de høje priser for vore eksportvarer, samt fordi arbejderne ikke får erstatning for stigningen i fødevarer- og brændselspriserne før til januar, når det nye pristal kommer.

*1955 — et år med voldsom økonomisk spænding.*

Danmarks økonomiske situation afspejler sig bl. a. i pristallet, især detailpristallet. I 1952 og 1953

lå pristallet meget roligt, men i 1954 begyndte det at vise ubedragelige og ubehagelige symptomer på stigning. Fra oktober 1953 til oktober 1954 steg detailpristallet med 7 points (fra 375 til 382), men denne stigning må nærmest betegnes som beskeden i forhold til stigningen i 1954, der androg ikke mindre end 23 points (fra 382 til 405). End ikke engrospristallet kunne følge denne rekordagtige stigning. Det gik »kun« 18 points op (fra 339 til 357). Bevægelserne i engros- og detailpristal fremgår iøvrigt af nedenstående oversigt:

Detailpristallet:			Engrospristallet:		
Oktb. 1953	375	Jan. 1955	388	Oktb. 1954	339
Jan. 1954	376	April 1955	393	Jan. 1955	348
April 1954	378	Juli 1955	397	April 1955	350
Juli 1954	379	Oktb. 1955	405	Juli 1955	350
Oktb. 1954	382			Oktb. 1955	357

Da priserne på fødevarer og brændsel atter er steget i sidste kvartal af 1955, må der forudses en ny stigning i detailpristallet i januar 1956, men som statsminister H. C. Hansen udtrykte det i en tale den 26. november 1955, behøver dette ikke at betyde nogen katastrofe for landet. Reguleringen af lønningerne kommer jo altid bagefter. Kun hvis den »onde cirkel« fortsætter i lang tid fremover, kan den blive farlig for landets konkurrenceevne, thi de fleste lande lider under de samme prisvanskeligheder for fødevarer og brændsel som Danmark.

#### *Produktion og beskæftigelse tilfredsstillende.*

Både landbrugs- og industriproduktionen viser en tilfredsstillende udvikling i løbet af 1955. Høsten i 1955 var god, og Statistisk Departement opgør mængde-indekset for landbrugsproduktionen til 143 i 1955 mod 141 i 1954 (for månederne januar—oktober), altså en stigning på 2 points. Forøvrigt viser industrien ganske den samme beskedne stigning på 2 points, nemlig fra 121 til 123 i nævnte tidsrum. Den seneste tids kraftige prisstigninger på landbrugsprodukter vil give landbruget en ekstra indtægt på mindst 400 mill. kr. og vil naturligvis også bidrage heldigt til forbedring af landets valutastilling. Hvor holdbar denne bedring er, lader sig vanskeligt forudsige.

Beskæftigelsen kommer dels til udtryk i selve indekstallet, dels i arbejdsløshedsprocenten. Medens indekstallet var uforandret i de første 10 måneder af 1955 i forhold til samme tidsrum i 1954 (nemlig 105), viser arbejdsløshedsprocenten, som man kunne vente efter pengestråningspolitikken, en lille stigning (fra 7,2 til 8,4) for tidsrummet januar—oktober 1954—55, men tendensen er stigende i den sidste tid. Den viser sig selvsagt især i bygge- og anlægsindustrien samt i beklædningsindustrien, hvis vanskeligheder er velkendte. For byggeriets vedkommende kommer nedgangen i beskæftigelsen også til udtryk i antallet af lejligheder under opførelse. Dette antal var i oktober 1954 25 800, men et år senere kun 20 900.

#### *Statsbudget og pengepolitik.*

Finansministeren udtalte, da han forelagde budgettet for det nye finansår, at der måtte regnes

med et overskud af omtrent samme størrelse som i det afsluttede finansår, nemlig 450 mill. kr. Dog er der ikke taget hensyn til de lønstigninger, som januarpristallets stigning formentlig vil medføre (2—3 dyrtidsportioner på hver 25 mill. kr.). Finansministeren mente, at den stramme finanspolitik burde fortsættes, dels fordi valutareserven er for lille og bedringen i bytteforholdet næppe er varig, dels fordi prisstigningerne svækker vor konkurrenceevne og fordi erhvervene har et stort investeringsbehov.

#### *Overtrækket i Nationalbanken.*

De borgerlige blade har gjort meget væsen ud af finansministerens overtræk på statens løbende konto i Nationalbanken, men de glemmer som regel at fortælle, at der samtidig indsættes penge fra staten på en anden af Nationalbankens konti (den såkaldte »pengeopsugnings-konto«), således at det reelle overtræk i første halvdel af indeværende finansår faktisk kun var 90 mill. kr. Iøvrigt medfører jo de gældende love (især byggestøtteloven) et finansieringsbehov på 500 mill. kr., og disse penge må skaffes i *likvide* midler, hvilket dog ikke er ensbetydende med, at staten er insolvent. Det faktiske forhold er endog, at der siden halvårs-skiftet ikke er foregået nogen pengeudpumpning over statsfinanserne. Salget af statsobligationer, der af mange grunde har været meget dårligt gennem længere tid, bedrede sig en hel del i den allersidste del af 1955 og var i november 15,9 mill. kr. — *Seddelomløbet*, der også afspejler omsætningen, viste en del stigning i 1955, især i de sidste par måneder. Det var i oktober 1954 1964,3, men et år senere 2007,2, og det steg yderligere med 61 mill. kr. i november 1955 — til 2068,2.

#### *Landbrugets stilling.*

Landbrugstællingen, hvis tal offentliggjordes i midten af oktober 1955, viser den stadig stigende mekanisering af landbruget. Det ses bl. a. i væksten af traktor-antallet — fra 51 300 stk. i juli 1954 til ca. 60 500 i juli 1955, og det ses særlig tydeligt i nedgangen i hestebestand. Denne faldt med ikke mindre end 14 pct. eller ca. 50 000 stk. (fra ca. 350 000 stk. til godt 300 000 stk.). — Hornkvægbestanden forøgedes med ca. 27 000 stk. (godt 1 pct.). Svinebestanden er som bekendt nedadgående. Den androg den 16. juli 1954 4 852 000, men den 16. juli 1955 4 607 000, og den 19. november 4 591 000. Også fårebestanden og hønsebestanden viser nogen nedgang. Antallet af ensilagebeholdere steg fra 91 655 i juli 1954 til 92 315 i juli 1955. Også antallet af mejetærskere viser stadig og forholdsvis kraftig stigning. Det var i 1953 1192 stk., i 1954 1739 stk. og i 1955 2212 stk. Noget lignende gælder antallet af malkemaskiner, der steg fra 53,5 pct. i 1953 til 57,7 pct. i 1954 og 62,2 pct. i 1955. Ialt har 123 709 landbrugs-ejendomme nu installeret malkemaskiner. De er stærkest i brug i Jylland, hvor ca. 72 pct. af samtlige landbrug har disse maskiner, medens tallet for Bornholm og Lolland-Falster er henholdsvis ca. 38 pct. og ca. 46 pct.

C. L. S.

# Færgeforbindelserne mellem Øst- og Vest-Danmark

Af cand. mag. C. E. Andersen.

I D. L. T. for 5. juli og 20. juli 1955 omtaltes mulighederne for at bygge en bro over Storebælts Østre Rende mellem dæmninger på Halskov Rev ved 9 m-kurven og Sprogø Østrev ved 3 m-kurven og med en bro-længde af 2,4 km, d. v. s. en trediedel af farvandets bredde.

En sådan bro og de nærmeste dele af dæmningerne må have en stigningsgradient på 45 ‰, for at broen kan få den fornødne gennemsejlingshøjde. Til sammenligning må en bro bygget efter Statsbanernes konventionelle standarder for hovedbaner have en maksimumsgradient på 10 ‰<sup>1)</sup> Den må da være fire-fem gange så lang. Følgelig koster den langt mere, antagelig noget over 1 milliard kr., idet hele Storebæltsbroen officielt angives at koste mellem 1,5 og 2 milliarder kr., og størstedelen deraf falder på strækningen øst for Sprogø, der er langt vanskeligere og dyrere at bygge end strækningen vest for Sprogø.<sup>2)</sup>

Den korte bro kan endda bygges for en selv i forhold til længden ringe pris pr. kilometer, hvis den udføres som en hængebro, der overspænder hele den meget dybt nedskårne egentlige strømmende midtvejs.

En hængebro er fortrinlig for landevejstrafik, lige fra knallerter til store etagetrolleybusser. Men den kan på grund af begrænset bæreevne og stivhed kun befares af tog med moderat vægt og med vægten nogenlunde spredt, samt uden de for damplokomotiverne karakteristiske uafbalancerede frem- og tilbagegående eller roterende vægte.

Ganske vist er det muligt at lave hængebroer, selv hængebroer med et langt midterfag, som kan bære al-

mindelige jernbanetog uden stor lokal nedtrykning og deformation. Man agter således at bygge den kombinerede jernbane- og vejbro over Messinatrædet som en hængebro med et godt 1500 m langt midterfag. Men da en jernbanebro må have stor bæreevne og desuden udpræget stivhed og følgelig have en meget svær brobane med vældige vertikale dragerkonstruktioner ved siderne, går fordelene ved at udføre en jernbanebro som hængebro tabt; byggeomkostningerne bliver i begge tilfælde store, og det i ganske særlig grad, når brofagene skal være lange og tunge.

En Storebæltsbro bør principielt kunne tjene såvel biltrafikken som togtrafikken, i det mindste de hurtige persontog, specielt motorvognstogene. Derimod er det ikke strengt nødvendigt, at den også kan tjene de tunge godstog.

Under disse omstændigheder må det naturlige mål være en bro, der kan tage biler og jernbanetog med stort set samme vægt som vægten af det maksimale antal biler, der samtidig kan forekomme på broens hovedfag. Derved kan der opnås store trafikale resultater for små omkostninger. Skal broen også kunne tage damplokomotivdræve, udelte eksprestog og godstog, opnås der ikke særlig store yderligere resultater, og det vil koste umådelig meget ekstra.

Iøvrigt taler de økonomiske og geografiske hensyn for at udføre broen »skræddersyet« efter de lokale forhold, og på den anden side uden altopofrende hensyn til de trafikale standarder, som det forhåndenværende togmateriel er konstrueret til. Det kan nemlig ikke være økonomisk forsvarligt at ofre en ekstra milliard kroner for at afpasse broen efter alt det gamle togmateriel, hvis samlede værdi kun er få hundrede millioner kr. værd.

Dette gælder navnlig under hensyn til, at det nu er muligt at konstruere togmateriel, der kan tage stejle stig-

ninger, og som ikke derfor behøver at veje urimeligt meget eller at blive urimelig dyrt.

I D. L. T. for 20. december 1955 omtaltes de nye franske ensretterlokomotivers overraskende, ja forbløffende trækkræftegenskaber. Disse lokomotiver sattes i relation til den skitserede korte, stejle bro over Storebælts Østre Rende. Fremdeles vi-stes det, at de pågældende ejendommelige lokomotiver må kunne fremføre jernbanetog af standardvogne på broen, endog tog, der vejer lige så meget, som de trafikale krav kan gøre det ønskeligt under hensyn til broens bæreevne og dermed dens pris. — Specielt konstruerede elektriske lyn-tog for vekselstrøm med ensrettere og jævnstrømsbanemotorer, med mange banemotorer, der får strømmen tilført parallelt selv under igangsætning og ved små hastigheder, og som kan overbelastes stærkt i kort tid uden at blive for varme, vil være endnu bedre egnet til broen. Muligvis kan også meget kraftige diesel-elektriske eller dieselhydrauliske tog egne sig til trafikken på broen.

Kort sagt, ikke blot broen, men også materiellet må være »skræddersyet«, så begge komponenter, den stationære og den mobile, passer helt sammen. Thi derved opnås de største resultater for de mindste midler. Det udelukker dog ikke anvendelsen af standardmateriel ved siden af.

Skønt der kan opnås store resultater både billigt og hurtigt, kan den tid komme, da det bliver ønskeligt at føre selv meget lange og tunge godstog udelt over Storebælt ad en fast forbindelse, og hvor det desuden bliver ønskeligt, at den faste forbindelse får meget stor kapacitet, altså mindst to jernbanespor, endvidere at den får ganske små stigningsgrader. En sådan forbindelse vil ganske vist koste flere gange så meget som den ovenfor skitserede forbindelse.

I D. L. T. for 20. december 1955

1) For Stockholms bybaner er maksimumsgradienten 40 ‰.

2) Dette gælder for en jernbanebro og en kombineret jernbane- og vejbro; men for en vejbro er forholdet stik modsat.

omtales det, at den lange ekstra broforbindelse ikke nødvendigvis bør fremføres ved siden af den korte broforbindelse over den smalle del af Storebælt, men at også andre linier kan komme alvorligt på tale, selv linier på steder, hvor Bæltets bredde er meget større. Byggeomkostningerne for broen bliver nemlig ikke synderlig større, da broen alligevel skal være lang; tilmed byder de øvrige linier delvis på mindre vanddybder; endelig indebærer de hver for sig visse fordele. En kombination af de to linier kan endda blive allerbedst.

Der nævnes fire alternative linier for hovedbroen, det vil sige den delstrækning, der skal føres over sejløbet for de store skibe, og som derfor må føres op til stor højde og allerede af den grund blive meget lang, når gradienten skal være lille.

De fire linier er:  
Halsskov—Sprogø.  
Reersø—Romsø.  
Asnæs—Romsø.  
Røsnæs—Samsø.

De tre førstnævnte fører videre til Fyn. Den fjerde fører videre direkte til Jylland.

I slutningen af artiklen nævnes det, at man kunne opnå meget store midlertidige resultater for meget moderate omkostninger ved at udføre de faste anlæg mellem Korsør og Sprogø samt Aarhus og Svanegrund og ved i tilslutning dertil at oprette to nye færgeruter, hhv. mellem Sprogø vestende og vestrev og Knudshoved og mellem Kalundborg og Svanegrund østende eller sydøsthjørne.

Begge ruter bør kunne tjene såvel biltrafik som togtrafik, ja, gøre det muligt, at alle persontog overføres som helhed ligesom lyntogene nu. Begge ruter må byde på stor rejsekomfort, stor overfartshyppighed og stor overførselskapacitet.

I det følgende skal der gives en skitse-mæssig oversigt over, hvordan det kan realiseres. — Forslaget indebærer måske nok sine børnesygdomme, men kan måske netop derved foranledige, at andre fremsætter bedre forslag.

DSB's forbindelser mellem de østdanske og vestdanske banenet og landevejsnet bestrides nu af togfærge- og bilfærgeruterne mellem Korsør og

Nyborg samt togpasager- og bilfærgeruterne mellem Kalundborg og Aarhus, anløbende Kolby Kaas på Samsø. Dertil kommer i løbet af et par år bilfærgeruten mellem Halskov og Knudshoved.

Trafikken afvikles af følgende forhåndenværende færger og skibe: 6 tresporede togfærger: »Dronning Ingrid«, »Fyn«, »Storebælt«, »Sjælland«, »Nyborg«, »Korsør«; 1 tosporet togfærge: »Christian IX«; 1 bilfærge med et jernbanespor: »Freia«; 2 bilfærger: »Broen«, »Heimdal«; 2 passagerskibe, der også tager biler: »Kalundborg«, »Jylland«; 1 isbryder: »Holger Danske«.

De to passagerskibe bruges til Kalundborg—Samsø—Aarhus. De øvrige bruges normalt på Korsør—Nyborg-ruten. »Freia« må dog ekstraordinært være reserve for Kalundborg—Aarhus skibene, »Dronning Ingrid« må være reserve for Gedser—Grossenbrode færgerne, en af de øvrige tresporede togfærger må være reserve for København—Malmø færgerne. »Holger Danske« bruges normalt kun i isvintre samt i sommertiden på de ugedage, hvor der skal overføres særlig mange biler.

To af bilfærgerne skal i fremtiden sejle mellem Halsskov og Knudshoved. Muligvis skal også den nyeste af togfærgerne indsættes på denne rute.

Der er endvidere bestilt en ny, hurtig bilfærge med store dimensioner, med to dæk for biler og med meget stor kapacitet. Den skal indsættes på Halsskov—Knudshoved ruten.

Endelig er det planlagt at bygge en ny bilfærge med stor passagerkapacitet og meget stor servicehastighed. Den skal indsættes på Kalundborg—Aarhus ruten.

»Christian IX« er bygget allerede i 1908. Den er således meget gammel. I øvrigt er den 19 år ældre end den ældste af de andre færger. Den er desuden meget forskellig fra dem, bl. a. ved at have dampmaskiner i stedet for dieselmotorer. Den er også adskilligt mindre og har kun 2 jernbanespor. Derfor egner den sig ikke særlig godt til samsejling med de andre færger, navnlig ikke, når besætningerne skal flyttes fra færge til færge. Følgelig må »Christian IX« snart udrangeres. Da trafikken imid-

lertid er stærkt tiltagende, må der bygges en erstattende ny færge, det være sig en togfærge med den nogenlunde standardiserede udformning eller en bilfærge eller en kombination med andet præg.

Mellem Korsør og Nyborg bruges der normalt 6 togfærger, som sejler hver 5 dobbeltture pr. døgn, d. v. s. tilsammen 30 dobbeltture pr. døgn; dette gælder både om sommeren og om vinteren. Desuden bruges der normalt 3 bilfærger, som sejler tilsammen 16 dobbeltture pr. døgn om vinteren og formodentlig det samme antal ture om sommeren. De suppleres i sommertiden af isbryderen som ekstra bilfærge, hvorved det samlede antal ture kommer op på 19, en enkelt ugedag 20. Ved højtider og på ferielørdage m. m. sejles der endnu flere ture med bilfærgerne. Desuden indsættes da en ekstra togfærge. Derved bliver det samlede antal ture adskilligt større.

Mellem Kalundborg og Aarhus sejles der normalt med 2 skibe, som sejler 2 dobbeltture daglig, sommerlørdage dog 4 dobbeltture.

Mellem Halsskov og Knudshoved skal der normalt bruges 3 bilfærger, som skal sejle efter en regelmæssig fartplan, hvorved der bliver 50 minutter mellem færgafgangstiderne. Da der regnes med 25 minutters ophold i færgehavnene, vil en dobbelttur vare 2½ time. Det samlede antal ture med disse færger afhænger af, hvor mange af døgnets nattimer færgerne oplægges; i nattimerne er der jo kun ringe biltrafik og derfor ikke behov for de specielle bilfærger, hvis togfærgerne da kan medtage en del biler foruden jernbanevognene. Man kan vel regne med ca. 20 ture pr. døgn med disse færger.

Den resterende bilfærge skal vedblive at sejle mellem Korsør og Nyborg, fordi den ældste bilfærges hastighed er så ringe, at den ikke egner sig til samsejling med de øvrige færges. — Der bliver således to bilfærgeruter over den centrale del af Storebælt.

Den planlagte nye, hurtige bilfærge til den direkte Kalundborg—Aarhus-rute skal sejle 3 dobbeltture pr. døgn.

Hvis man i fremtiden skal søge at



afvikle trafikken over Bæltet ved en togfærgerute mellem Korsør og Nyborg, særlig for godstrafikken, endvidere en togfærge- og bilfærgerute mellem Sprogø og Knudshoved samt en tog- og bilfærgerute mellem Kalundborg og Svanegrund og en passager- og bilfærge mellem Kalundborg og Svanegrund via Samsø, kan færgerne fordeles således:

Mellem Korsør og Nyborg: togfærgerne »Korsør«, »Nyborg«.

Mellem Sprogø og Knudshoved: togfærgerne »Sjælland«, »Storebælt« og bilfærgerne »Heimdal«, »Freia«, »Broen«, desuden som ekstra bilfærge til lejlighedsvis indsættelse isbryderen »Holger Danske«.

Mellem Kalundborg og Svanegrund via Kolby Kås på Samsø: passager- og bilfærgerne »Kalundborg« og »Jylland«.

Mellem Kalundborg og Svanegrund direkte: togfærgerne »Fyn«, »Dronning Ingrid« og den under bygning værende hurtige, store bilfærge med to dæk for biler.

Den planlagte, meget hurtige, middelstore bil- og passagerfærge til den direkte Kalundborg—Aarhus-rute tænkes opgivet til fordel for en kombineret tog- og bilfærge, der indsættes på den direkte Kalundborg—Svanegrund-rute.

Som erstatning for »Christian IX« foreslås der bygget yderligere en kombineret tog- og bilfærge, der indsættes på Kalundborg—Svanegrund-ruten.

Disse to tog- og bilfærger tænkes dimensioneret nogenlunde som den nyeste af togfærgerne, »Dronning Ingrid«. I stedet for dennes specielt konstruerede, brede bagende, hvis formål er, at færgen kan passe til det ene af færgeljerne i Grossenbrode, foretrækkes på Svanegrundfærgerne en smal, langt tilbagetrækket bagende, hvorved det bliver muligt for disse færger at anløbe standardfærgeljerne med såvel forenden som bagenden. Det har stor betydning for overførslen af bilerne, som da kan køre ombord ad færgernes ene ende og fra borde ad den anden ende, hvorved de kan undgå at skulle køre baglæns. — Dette indebærer iøvrigt, at den effektive rejsetid for bilisterne kan formindskes, og des-

uden, at færgerne kan ekspederes hurtigere i færgenhavnene.

På de nye færger tænkes skorstenene og bærekonstruktionerne anbragt i spordækkets midterlinje. Mellem disse konstruktioner og bærekonstruktionerne, trappegangene, m. m. ved ydervæggene kan der blive brede, frie arealer, som kan optages af jernbanespor og køre- og parkeringsstriber for bilerne.

De pågældende færger tænkes kun forsynet med to jernbanespor, et umiddelbart ved hver side af midterkonstruktionerne. Da færgernes længde bliver ca. 120 m, bliver deres største effektive sporlængde på et enkelt spor ca. 112 m og den største effektive sporlængde af begge spor tilsammen ca. 190 m. Til sammenligning har de nyeste tresporede færger ca. 260 m effektiv sporlængde. Da de tosporede færgers spor kan udnyttes gennemgående lidt bedre end de tresporede færgers spor under hensyn til jernbanevognenes varierende længde og den sporplads, der næsten altid bliver tilovers, er forskellen mellem de 260 m og de 190 m ikke synderlig stor. En særlig fordel ved den foreslåede sporordning er, at der kan anbringes meget lange, udelte vognstammer på et enkelt spor, og at meget lange vognstammer kun skal deles en gang i stedet for eventuelt to gange. Der bliver i det hele taget kun tale om tvedeling af de vognstammer, der skal overføres. Derved spares der tid for togene. Desuden spares der tid for færgerne i færgenhavnene. Færgerne kan tage 5 af statsbanernes længste standardvogne på et enkelt spor. På begge spor tilsammen kan der blive plads til 8 af de længste af statsbanernes vogne. Der kan endda blive plads til samme antal vogne, selv om de er lidt længere, hvilket bl. a. gælder en del af det Internationale Sovevognsselskabs vogne. Der må da anbringes 4 vogne på hvert spor. De fleste af DSBs bogiepersonvogne er noget kortere end de nye standardvogne. Det gælder i endnu højere grad pak- og godsvognene, hvoraf nogle endda kun er omkring halvt så lange som de længste personvogne, selv om kun bogievognene tages i betragtning. Fær-

gerne kan derfor som regel tage en eksprestogsvognstamme på 10 vogne på de to spor.

Langs den midterste del af sporene tænkes der ud mod det frie areal lavet en perron med 1—1½ m bredde og med trappeopgange fra forenden til færgens mellemdæk og med en afbrydelse videre til promenadedækkene derover og over hele vogndækket. Perronerne kan tjene både togtrafikanterne og biltrafikanterne (navnlig når færgen undtagelsesvis er omtrent helt fyldt med biler) og kan tillige virke som adskillende sikkerheds- og tryghedsstriber mellem jernbanevognene og bilerne. Perronerne kan samtidig fungere som lokale forhøjninger over maskinrummene, især selve dieselmotorerne; derved kan motorrummets højde i øvrigt gøres en smule lavere end motorernes højde.

I hver side af færgerne kan der blive god plads til en række biler mellem perronsporene og perronerne på den ene side og trappegangene m. m. helt ude ved siderne. De vægge, der på de nuværende togfærger delvis adskiller vogndækket fra sidekorridorer m. m. kan bortfalde, da jernbanevognene ikke kommer i nærheden af færgens ydersider. Derved kan der vindes lidt plads. Desuden kan trafikanterne da lettere komme fra og til bilerne.

Mellemdækkene tænkes udført i meget større bredde end på de nuværende togfærger. De kan nemlig rage ind over den del af vogndækket, der kun skal optages af bilerne og hvor der kræves mellem 2½ og 3 m fri højde. (NB.: Høje lastbiler må holde nær færgens ender eller på den midterste del, hvor der er jernbanespor). Dette udelukker ikke, at etagehøjden på mellemdækkene kan blive ca. 2½ m. Den frie højde over jernbanesporene gøres lidt højere end på de nuværende togfærger, dels af hensyn til tilstrækkelig højde over bilerne under mellemdækkene, dels for, at muligheden kan holdes åben for, at der kan overføres etagejernbanevogne og høje udsigtvogne, desuden for at elektriske vogne og lokomotiver eventuelt en gang kan føres med færgerne.

Fra spordækkets bageste del og måske også dets forreste del føres umiddelbart langs skibssiderne trapper op til mellemdækket uden drejninger. Med afbrydelser her føres trappeforbindelserne videre til promenadedækket.

Mellemdækkenes store bredde skaber grundlag for, at der i hver skibside og såvel fra forenden som bagenden af mellemdækkene kan føres elevatorskakte igennem til promenadedækket, ja videre til kahytterne. Der fremkommer da elevatorforbindelser mellem alle de fire dæk, som står til rådighed for de rejsende. Dette har adskillig reel og navnlig psykologisk betydning for de rejsende. Det kan endda få særlig stor betydning i de pågældende færger, fordi de trafikanter, der benytter dem, ikke skal gå om bord og fra borde mellem havneperronerne og promenadedækket, som de fleste passagerer nu skal det, men kommer til at køre om bord og fra borde, hvorfor de skal gå mellem promenadedækket og vogndækket, hvor jernbanevognene og bilerne holder.

Den store frie plads og de bekvemme færdselsforhold på alle færgens dæk og de gode forbindelser mellem dækkene indbyrdes vil bevirke, at de rejsende vil få en følelse af at have vældig plads og stor bevægelsesfrihed. De vil føle sig som hensat til et virkelig stort og komfortabelt skib.

Måske kan den foreslåede udformning af de to færger synes at være en luksus på bekostning af kapaciteten. Men færgerne vil trods alt få en meget betydelig kapacitet.

Disse to specialfærger til Kalundborg—Svanegrund-ruten tænkes ikke at skulle være helt så hurtige som den planlagte bilfærge til Kalundborg—Aarhus-ruten, hvis meget store servicehastighed har til formål at gøre det muligt for færgen at sejle 3 dobbeltture pr. døgn, men i nogen grad på bekostning af driftsøkonomien. På den anden side tænkes de to foreslåede færger at skulle kunne sejle en smule hurtigere end de tresporede, dog ikke væsentlig hurtigere, da alle færgerne tænkes at skulle sejle efter ensartet fartplan, hvor de kan ombyttes i flæng uden

fartplanændringer. En ekstra knob svarer til en forskel på ca. 6 minutter i sejltiden. Det må være passende, bl. a. af hensyn til det senere omtalte antal ture pr. døgn, at færgerne får en maksimalhastighed af ca. 19 knob og en servicehastighed af 17½ knob.

Af hensyn til, at alle de store færger skal sejle efter ensartede fartplanstider, og desuden af hensyn til turenes antal uden generende korte ophold i færgehavnene, må de øvrige færger kunne sejle omtrent lige så hurtigt.

Dette tænkes opnået ved at forsyne »Dronning Ingrid« og »Fyn« (og tilføjelige »Storebælt«) med nye skruer, der gør det muligt at forøge omdrejningstallet. De pågældende færgers dieselmotorer er nemlig oprindelig konstrueret for væsentlig større omløbstal, end de nu går ved, og tilsvarende større hestekraftydelse. Da en ændring af hestekraftydelsen ikke medfører en tilsvarende stor ændring af hastigheden, må skruerne dimensioneres under hensyn til både hestekraft og hastighed og svare til motorerne for at virke effektivt. Da de pågældende færger nu må sejle sammen med andre lignende færger, som har svagere motorer, kan den potentielt større hastighed af de nyere færger ikke komme til nytte i praksis. Men indsættes de i drift sammen med endnu hurtigere færger på den væsentlig længere rute mellem Kalundborg og Svanegrund, kan deres større hastighed få meget stor betydning, ja er faktisk en betingelse for samsejlingsplanen og for, at de kan sejle 5 dobbeltture pr. døgn uden jævnlig forsinkelser af den grund. Færgerne må derfor forsynes med nye skruer der passer til det større motoromdrejningstal, den større hestekraftydelse og den større hastighed. De tre færgers største hastighed kan da antagelig forøges fra omkring 16 til 18 knob og servicehastigheden til 17 knob.

Sejldistancen mellem Korsør og Nyborg er 25—26 km.

Mellem Kalundborg og Aarhus er der 89 km.

Mellem Halsskov og Knudshoved bliver der 19 km.

Afstanden mellem Sprogø og Knudshoved er 5,8 km, vel at mærke regnet fra en færgehavn ved 4 m-kurven på Sprogø Vestrev, d.v.s. 1,3 km vestsydvest for Sprogøs vestende, til Knudshovedmolen. Der bliver ligeledes 5,8 km til indsejlingen til den nye Knudshoved-havn. Selve havnen får imidlertid meget store dimensioner, hvorfor der kommer 0,7 km til inde i selve havnen. Den samlede sejldistance bliver altså 6,5 km.

Det ses, at forholdet mellem længderne af de tre sydlige færgeruter er omtrent som 4 : 3 : 1.

Mellem inderkrogen af Kalundborg havn og en ny havn ved Svanegrund 3,5 km fra Samsø umiddelbart ved den foreslåede bro- og dæmningslinie bliver der 48 km eller 26 sømil under hensyn til, at der må sejles på nogenlunde dybt vand overalt. — I og for sig kunne distancen til Svanegrund godt blive et par km kortere, nemlig hvis havnen anlægges et par km sydligere; men i så fald vil det blive dyrere at realisere den dæmnings- og broforbindelse, der må være det endelige mål, omend først i en fjern fremtid.

På Korsør—Nyborg-ruten, hvor sejltiden for togfærgerne er 75 minutter, som dog godt kunne reduceres til 70 minutter under anvendelse alene af motorfærgerne efter »Korsør«s maskinombygning, kan gods-færgerne antagelig udføre en dobbelttur på 4 timer. Hver færge kan da sejle 6 dobbeltture pr. døgn. — Dette er 1 dobbelttur pr. døgn mere end nu. Men når der kun skal sejles med godsvogne, behøver afgangstidspunkterne ikke at være så afpasset efter køreplanernes øvrige hensyn og uregelmæssigheder. Ej heller behøver der at tages videre hensyn til, at togene undertiden kan være betydeligt forsinket. Endelig stilles der ikke krav til, at selve færgerne skal kunne indhente lidt tid, eller til, at de skal sejle helt præcist.

Mellem Halsskov-havnen og Knudshoved-havnen bliver sejltiden ca. 50 minutter, noget forskelligt i de to retninger. En rundtur vil vare 2½ time. — Hver færge kan i løbet af 15 timer udføre 6 dobbeltture og på 17½ time 7 dobbeltture.

(fortsættes).

## Med tog 23 gennem Danmark

Over dette tema har Danske Statsbaner bygget sin nytårshilsen til kundekredsen. Med udgangspunkt i maskinens og togstammens klargøring følges gennem det smukke billedhæfte i enkeltheder det virksomme liv, som udfolder sig ved jernbane-driften. Hvad der sker bag kulisserne og for åbent tæppe er i korte træk fortalt i tekst og billeder, og det er gjort med Reklameafdelingens sædvanlige gode smag og omhyggelige udvælgelse af gode billeder med tilsvarende tekst.

Omslagsbilledet med den glade ungdom har sin særlige forklaring, siger generaldirektør Skov til indledning i hæftet:

*»Glad ungdom får solen til at skinne med dobbelt styrke — og sol har vi alle brug for, ikke mindst her i den mørke årstid.*

*Når vi lader ungdommen indlede denne hilsen til vore kunder, er det som et udtryk for den vægt, vi lægger på, at vore kunder må være glade og tilfredse med den behandling, de får hos os. Vi ønsker, at vore kunder må have følelsen af, at de altid uden betænkelighed kan overlade til Danske Statsbaner at befordre dem selv og deres gods. Selvfølgelig kan det nu og da svipse for os (for hvem kan det ikke det), men vi er besjælet af tanken om at gøre vort bedste. Hvordan vi bærer os ad hermed, er en »lang snak«, men i spredte billeder fra en togrejse gennem Danmark har vi søgt at give et indtryk af, hvordan der arbejdes såvel af dem af os, som vore kunder mere direkte kommer i berøring med som af dem, der arbejder mere i »det skjulte«, men hvis arbejde ikke derfor er af mindre betydning for en god og sikker befordring med DSB — og sikkerheden er og vil stadig være nummer eet for os.*

*Tak for året, der er gået. Vi er rede til også fremover at yde en god betjening.*

Denne hilsen fremsætter generaldirektøren på samtlige medansattes vegne og understreger hermed yderligere, at hæftet er jernbanemændenes fælleshilsen til kunder i by og på land.

## Kampfonden

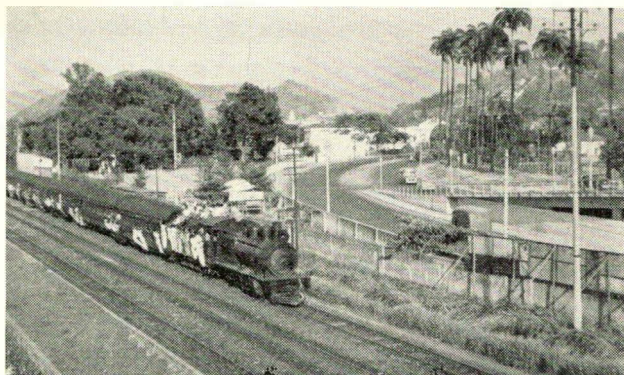
Aarhus lokomotivfyrbøderafdeling 40 vedtog på generalforsamlingen den 31. oktober 1955, at en liste skulle fremlægges, således at de medlemmer, som havde penge stående i Kampfonden, kunne påskrive sig denne og dermed forære Kampfonden det beløb, som ellers skulle udbetales ved pensioneringen.

Det viste sig, at afdelingens medlemmer var vågne over for, hvad det vil sige at have en Kampfond, og vel at mærke en Kampfond med kraft. I alt har ca. 96 pct. af de medlemmer, der havde penge stående, som skulle udbetales senere, ved deres underskrifter gjort Kampfonden endnu stærkere.

Ganske vist er det ikke så forfærdelig store beløb, det drejer sig om for lokomotivfyrbøderne; men der er et gammelt ord, som siger: »Mange bække små gør en stor å«. Og derfor vil jeg opfordre alle lokomotivmænd til at gøre, som vi har gjort i afdeling 40, for hvem ved, hvornår vi muligvis får brug for de midler, som står i Kampfonden.

Lokomotivfyrbøder N. K. Jensen.

## Hold godt fast!

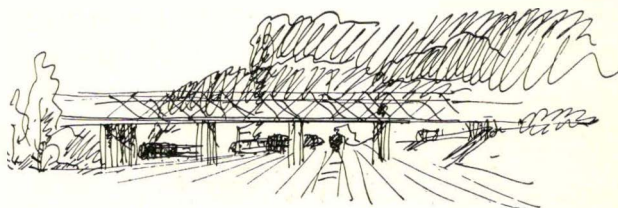


Hurtighed, komfort, god service og frem for alt sikkerhed er ledende principper for virkelig jernbanedrift. Den sikkerhed, der for den rejsende ligger ved jernbanerejser, er gennemsnitlig for alle landes jernbaner i pulje temmelig høj, men taget enkeltvis ligger f. eks. Danmark meget langt fremme i sikkerhedsstatistikken. Slet så godt ser det ikke ud i Brasilien, hvorfra vi lige har modtaget en hilsen, og på hosstående billede illustreres tydeligt, at forholdene dernede er risikofyldte, når, som vist, de rejsende anbringer sig i toget, hvor der findes mulighed for at hænge fast.

Jernbanerne i Brasilien var oprindeligt drevet for engelsk kapital af selskabet Leopoldina Railway Company, men er nu blevet nationaliseret. Imidlertid er materiellets omfang utilstrækkeligt, og følgelig er forholdene, som vist på billedet, ret prekære. Det er klart, at denne overfyldning af togene medfører mange ulykker, og det er meget almindeligt, at de rejsende falder af toget i et sving og kommer ulykkeligt af dage eller i bedste fald mister et lem, men det er man dernede så vant til at høre om, at det ikke anfægter ret meget. Undtagelsesvis er der i det viste tilfælde ikke folk foran på lokomotivet. Det er ellers også sædvane.

Sikkerhedsforholdene er således noget problematiske, og mindst een gang om året sker der en stor jernbaneulykke med tab af menneskeliv, og det er deruopvækkende at se avisernes billeder fra en sådan ulykke, idet fotografierne foreviger de frygteligste detaljer efter devisen: jo værre jo bedre, thi så stiger avissalget.

Det luner nu svært at tænke på de mange kostbare, sindrige foranstaltninger, Danske Statsbaner træffer for opnåelse af størst mulig sikkerhed, og derfor tåler de brasilianske forhold ingen sammenligning med vore.



## Plan for Jernbaneskolens første halvår

*Instruktion til motoruddannelse:* 10—13. januar.

I Aarhus: 13.—17. januar og 8.—11. februar.

*Motorkursus:* 14. februar—17. marts med eksamen 19.—20. marts.

I Aarhus: 19. februar—21. marts med eksamen 22.—23. marts og 5. april—9. maj med eksamen 11.—12. maj.

*Lokomotivfyrbøderkursus:* 5. januar—27. februar med eksamen 28. februar—1. marts, 2. marts—24. marts og 5. april—5. maj med eksamen 7.—9. maj.

## Det sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek

Fra den 1. maj 1956 fratræder

som bestyrelsesmedlemmer: stationsleder A. A. Petersen, Københavns Frihavn, og pens. remisearbejder R. E. Clausen, København;

som suppleanter for bestyrelsen: pens. rangerformand I. S. Juhl, København, og ekspeditionssekretær T. E. Jensen, 1. Handelskontor;

som revisor: regnskabsfører A. E. L. Harnsted, 1. Distrikt;

som revisorsuppleant: trafikkontrolør M. H. Kotman, 1. Distrikt.

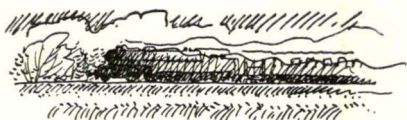
Alle er villige til at modtage genvalg.

Eventuelle kandidatforslag, underskrevet af mindst 10 medlemmer, skal ifølge vedtægterne være bestyrelsen i hænde senest 10. februar under adresse: Københavns Hovedbanegaard. På forslaget må de opstillede kandidater have erklæret sig villige til at modtage valg.

## Dansk Lokomotiv Tidende indbundet

Er der blandt medlemmerne nogle, der ønsker årgang 1955 af Dansk Lokomotiv Tidende indbundet, kan bestilling afgives til foreningens kontor, Hellerupvej 44, Hellerup, senest den 15. januar d. å.

Samtidig med eventuel bestilling fremsendes årgangen, idet redaktionen ikke ser sig i stand til at levere denne. Prisen for indbinding inclusive forsendelse bliver 12,50 kr.



### Avancement eller ikke?

Da det stående samtaleemne blandt lokomotivfyrbødere er, hvornår vi kan vente forfremmelse til lokomotivførere og den dermed højere lønplacering, vil jeg forsøge at vise aldersfordelingen for de ældste lokomotivførere, som den nogenlunde vil komme til at udarte sig. Den 1. januar 1957 vil der være 586 lokomotivførere mellem 55 og 65 år, og heraf vil de 371 være fyldt 60 år. Den 1. januar 1962 vil der være 314 lokomotivførere mellem 55 og 65 år, og heraf vil de 215 være fyldt 60 år. Den 1. januar 1967 vil der være 207 lokomotivførere mellem 55 og 65 år, og heraf vil der kun være 99, som er fyldt 60 år. Der er i øjeblikket ca. 800 lokomotivførere, som er over 45 år, og der er vel et noget lignende antal lokomotivfyrbødere. Det vil sige, at hvis normen holder, vil det tage 20 år for den yngre lokomotivfyrbøder at nå til tops i forfremmelsesrækken. Men normen holder jo ikke, den er for stærkt nedadgående, og ingen ved, hvornår den vil standse. i det mindste får vi ikke noget at vide om det. Greve Petersen har fremført, at når der skal rationaliseres ved Danske Statsbaner, må personalet have sin del af kagen. Det er ordentlig snak. Men det forekommer mig, at denne del af kagen er gået ubeskåret til de ældre lokomotivførere, medens lokomotivfyrbøderne, som rammes hårdest af denne rationalisering, fuldstændig er blevet ignoreret. Det kan ikke være nogen trøst for den helt unge lokomotivfyrbøder, at han om tredive år får råd til at gøre alt det, han burde have råd til i dag, at skabe sig et pænt hjem, at give sin børn en ordentlig uddannelse og at give lilleemor så mange husholdningspenge, at hun ikke alt for tidligt får grå hår i hovedet, eller som det sker mange steder, må gå på arbejde for at få det til at løbe rundt, til skade for børnenes opdragelse. Der har mange gange været talt om, at lokomotivfyrbøderne burde op i 13. lønklasse, men med de udsigter for avancement vi har i øjeblikket, er det efter min mening for lidt, så må det være 11. lønklasse f. eks. 10 år efter ansættelse som lokomotivfyrbøder. Det er meningsløst, at folk med de samme kvalifikationer skal gå i et så ulige antal år og vente på forfremmelse.

Rainer Holm, lokomotivfyrbøder,  
Fredericia.

### Det store problem

I slutningen af lederen i DLT den 5. november 1955 står der, at vinterens store problem bliver: Skal pristalsreguleringen afskaffes og hvad skal vi have i stedet? Efter diskussionsmødet i Odd-Fellow Palæet den 22. i samme måned, hvor ingen af repræsentanterne for tjenestemændene og hvor heller ingen af politikerne, bortset fra ordførerne for venstre og konservative, gik ind for afskatffelse af pristalsreguleringen, må problemet efter min mening være et andet, nemlig at få en forbedret pristalsregulering, som kan skaffe os dækning for de vanvittige prisstigninger, der stadigvæk finder sted.

Nogle af de værste fejl ved den pristalsregulering vi har nu, er for det første, at det varer op til

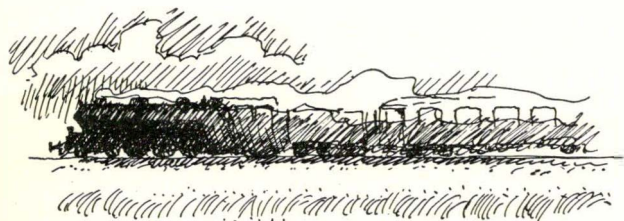
9 måneder før reguleringstillægget for en prisstigning bliver udbetalt. Som følge heraf kan vi regne med et tab på 50 kr. for hver portion vi får. For det andet kan det ifølge »Finanstidende« påvises med tørre tal, at der skal ca. 180 kr. stigning i pristalsbudgettet for at give en stigning på 6 point i pristallet, hvilket jo kun giver os 120—132 kr. For det tredje er der ved flere lejligheder efter politiske aftaler besluttet i folketinget at holde vedtagne afgiftslove uden for pristallet. Det værste eksempel i denne retning vi har været ude for, er vel nok de udstedte sparebeviser. De prisstigninger, som finder sted nu, er på de mest nødvendige ting, fødevarer, brændsel, belysning og husleje, og disse vigtige posters indflydelse i budgettet er hver gang, pristalsberegningen er ændret, gjort mindre. Således ville prisstigningerne på fødevarer i 1950—51 have bevirket en stigning på yderligere 10 points efter den gamle beregning. Det samme forhold gør sig gældende med husleje, lys og brændsel. Særlig galt er det med pristallets skattepost. Den viser en stigning på 150 pct. fra 1938/39—1951/52, men den virkelige stigning er her 230—240 pct. Sammenlagt bliver det en uhyggelig stor sum, vi i årenes løb er snydt for. For at ændre dette forhold, vil jeg foreslå, at vi i lighed med Dansk Arbejdsmandsforbunds hovedledelse stiller krav om kvartårlig pristalsregulering med 1 øre i timen, for hvert point pristallet stiger.

I forbindelse med lokomotivmændenes kongres til foråret vil jeg gerne have lov til her at omtale et par forslag, som jeg vil stille på elektroførernes generalforsamling i januar. Foruden kravet om nedsat arbejdstid, som hovedbestyrelsen formentlig selv vil fremsætte, vil jeg foreslå, at vi stiller forslag om højere betaling for vores skiftende arbejdstid. Jeg vil her foreslå et aftentillæg fra kl. 18—21 på 50 pct. af nattillægget og endvidere vil jeg foreslå ekstrabetaling for søn- og helligdagsarbejde ved et tillæg på 50 pct. af den samlede løn.

Der følger mange ulemper med den skiftende arbejdstid vi har, vi er afskåret fra at deltage i kommunale og andre kursus, sportsinteresserede må, når de begynder som lokomotivmænd, opgave at deltage aktivt i deres yndlingssport, et almindeligt familieliv, som mennesker med regelmæssigt arbejde om dagen har, er vi også forhindret i at føre, og sidst, men ikke mindst, er der vort helbred. Der kan, hvad dette angår, ikke være tvivl om, at der slides betydeligt mere på den menneskelige mekanisme hos os lokomotivmænd end hos mennesker med normal levemåde.

Det er derfor ikke mere end rimeligt, at vi får en kontant godtgørelse for disse ulemper.

Med hilsen  
elektrofører Poul Meyer.



## Kongressen 1956

Til orientering for afdelingerne bringes efterfølgende oversigt over antallet af repræsentanter, som den enkelte afdeling med beregningsgrundlag pr. 1. januar 1956 kan sende til foreningens ordinære kongres i maj 1956.

Zone I:		Lokomotivførere.	
Afdeling 1	240 medlemmer	— 6	repræsentanter
» 3	106	» — 3	»
» 5	32	» — 1	»
» 7	38	» — 1	»
» 9	38	» — 1	»
» 11	35	» — 1	»
» 13	22	» — 1	»
» 15	21	» — 1	»
» 17	59	» — 2	»
» 45	85	» — 3	»

Zone II:		Elektroførere.	
Afdeling 19	95 medlemmer	— 3	repræsentanter
» 21	153	» — 4	»
» 23	45	» — 2	»
» 25	11	» — 1	»
» 27	17	» — 1	»
» 29	69	» — 2	»
» 47	69	» — 2	»

Zone III:			
Afdeling 31	77 medlemmer	— 2	repræsentanter
» 33	15	» — 1	»
» 35	48	» — 2	»
» 37	66	» — 2	»
» 39	229	» — 6	»
» 41	34	» — 1	»
» 43	21	» — 1	»
» 53	15	» — 1	»

Zone I:		Lokomotivfyrbødere.	
Afdeling 2	137 medlemmer	— 4	repræsentanter
» 6	18	» — 1	»
» 8	22	» — 1	»
» 10	16	» — 1	»
» 12	21	» — 1	»
» 14	20	» — 1	»
» 16	10	» — 1	»
» 18	41	» — 2	»

Zone II:			
Afdeling 20	54 medlemmer	— 2	repræsentanter
» 22	60	» — 2	»
» 24	27	» — 1	»
» 26	5	» — 1	»
» 28	3	» — 1	»
» 30	31	» — 1	»
» 48	14	» — 1	»

Zone III:			
Afdeling 32	37 medlemmer	— 1	repræsentanter
» 34	8	» — 1	»
» 36	21	» — 1	»
» 38	19	» — 1	»
» 40	78	» — 2	»
» 42	10	» — 1	»
» 44	12	» — 1	»
» 54	2	» — 1	»



### Tak

Hjertelig tak for den store opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum.

*J. S. L. Aarslev*, lokomotivfører, Padborg.

### Opmærksomhed frabedes

Opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes gerne.  
*Kristian Pedersen*, lokomotivfører, Aarhus.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum den 1. februar frabedes venligst.

*S. A. Linder*, lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes.  
*K. P. Søndergaard*, Randers.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum den 2. februar 1956 frabedes venligst.

*Aksel E. Martinsen*, Kalundborg.

### Juletræsfeater

De københavnske afdelinger afholder juletræsfeater lørdag den 14. januar 1956 kl. 17,00 til 24,00 i »Borgernes Hus«, Rosenborggade 1. Børnene samles kl. 16,45 til indmarch, som finder sted kl. 17,00. Feateren for børnene slutter i den store sal kl. 20,00 og fortsætter derefter med film og bal i den lille sal til kl. 22,00. Der er julebal for voksne fra kl. 20,00 til kl. 24,00. Børnebilletter samt adgangskort kan købes hos følgende:

*Kaj Petersen*, København Gb.

*P. J. J. Busk*, København Gb. Tlf. Asta 3093.

*J. Østerberg*, København Gb. Tlf. Taga 7142 ulla.

*T. P. Jørgensen*, Enghave Mdt.

*N. V. Ø. Jensen*, Helgoland Mdt.

Se iøvrigt opslag og indtegningslister på maskindepoterne.

Aktive og passive medlemmer af foreningen, samt enker efter lokomotivmænd og lokomotivfyrbøderaspiranter indbydes venligst til at deltage.

*Festudvalget.*

Helsingør afdelinger afholder juletræsfeater søndag den 8. januar kl. 16,00 på »Marienlyst«.

Indmarch kl. 16,15.

Aktive og passive medlemmer af foreningen samt enker efter lokomotivmænd indbydes venligst til at deltage.

Tegningslister er fremlagt på opholdsstuerne. Henvendelse kan også ske til bestyrelsesmedlemmerne.

*Bestyrelserne, Afd. 7 og 8.*

### Afskeds- og velkomstfeateren ved Gb.

Ved sammenkomsten den 1. december blev gevinsten i amerikansk lotteri, grøn serie, vundet på nr. 98. Øvrige gevinster er afhentet.

*P. Busk*, telf. Asta 3093.



*Forflytninger efter ansøgning pr. 1-1-56.*

Lokomotivfyrbøderne:

*K. J. Rasmussen* (Birk), Gedser, til Roskilde.

*E. A. C. Skov*, København Gb., til Korsør.

*Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-1-56.*

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

*E. B. Kristensen*, Fredericia, i København Gb.

*J. Schubert-Pedersen*, København Gb., i København Gb.

*K. S. Jensen*, Fredericia, i København Gb.

*J. M. F. Olsen*, Korsør, i København Gb.

*V. V. B. Møller*, Aarhus, i København Gb.

*N. C. Jensen*, Fredericia, i København Gb.

*C. G. Hansen*, Korsør, i Gedser.

*K. E. Nielsen*, Frederikshavn, i København Gb.

*O. Jensen*, Korsør, i Helsingør.

### Dødsfald

Lokomotivfyrbøder *E. A. Melgaard*, København Gb., er afgået ved døden den 24-12-55.

Pensioneret lokomotivfører *N. Stubbe*, Strindbergsvej 44, Valby, er afgået ved døden den 16-12-55.

Pensioneret lokomotivfører *J. Jensen*, Dannebrogsgade 12, Viborg, er afgået ved døden i december 1955.

## Statsbanepersonalets Sygekasse

Sygekassens regnskab for 1954—55 foreligger nu færdigt og kan af interessenter, der ønsker det leveret, rekvireres ved henvendelse til sygekassens kontor.

I den ved dr. Kistrups død ledigblevne post som jernbanelæge i 4. C lægedistrikt i København er fra 1. januar 1956 ansat dr. *Jørgen Wancher*, Blegdamsvej 25 (Amtsgaarden), der afholder konsultation kl. 13—14, onsdag dog kl. 16—18 og lørdag kl. 9—10.

Sygebesøg rekvireres kl. 8—9 på telefon Øbro 232.

### Byttelejlighed

*Fredericia—København.*

Andelslejlighed i Fredericia, 2 værelser med 2 kamre, ønskes byttet med lejlighed i København eller omegn.

Vognopsynsmand *O. Rasmussen*,

c/o *K. Hansen*,

Moldaugade 9, 3. th.,

København S.

### HUSK

for at undgå standsning i forsendelsen af D. L. T. ved flytning at meddele postvæsenet den nye adresse. Det hænder ikke så sjældent, at medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte meddelelse til postvæsenet, hvilket forårsager ulemper både for medlemmet og for kontoret.

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-, Støbogods-, 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.

vl 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  
Besørger alt vedr. Begravelse el.  
Ligbrænding. Grdl. 1897  
v/ Slottet . Tlf. 171

## Radio-Magasinet

Østfyns største Grammofon-  
Pladelager  
Nørregade 13 . Telf. 1060

## HJORTSHØJ CHRISTENSENS Tandteknik

NYBORG - TELF. 920

## 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. Herreekviperi 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 BRYGGERIÆR AKTIESELSKAB



**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. 20188

Kontor: Søndergade 9

Fisk - Vildt - Fjerkræ

**PRØVEN**

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 2 53 22

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omega

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

Knud

**BRØGGER** Special Optiker

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 2 4768

Er det Kød det gælder - saa selvfølgelig

**Hugo Münzberger**

Skanderborgvej 21 . Tlf. 4 3045

NB. Leverandør til Brugsen

Varene bringes overalt

**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

<sup>A/s</sup> **Kulimporten Dania**



Vestre Boulevard 9, Kbhvn.  
Central 3443

LEDIG

**THÜRMEERS**  
originale Snittøj