

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



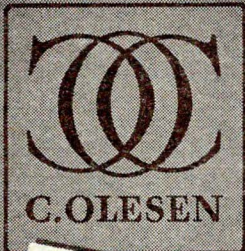
UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING
NUMMER 10 20. MAJ 1951 51. ÅRGANG

Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag a/s

KØBMAGERGADE 43. K. • C. 768

FILIALER:
SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE



C. OLESEN

AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFATUR EN GROS
KØBENHAVN K.

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: P. FUNDER . Kristianiagade 6 . København Ø . Telefon C. 7

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA A/S
RANDERS

A/S FRICHS, AARHUS

JERNKONSTRUKTIONER OG BEHOLDERE
JERN-, STAAL- OG ALUMINIUM-STØBEGODS
PRESSEARBEJDE OG SMEDEGODS

A/S »**REFFO**« Struer
Kedelrensningsvædskan »**REFFO**«
Telefon 145

Leverandør
til Danske
Statsbaner

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/S
Hans Niensens Maskinfabrik

AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645



Importkompagniet A/S
Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

**B
O
G
T
R
Y
K**
L. A. Jørgensen
Rosengårde 43
Tlf. Byen 1502
København K

**C. C. Petersens
Bogtrykkeri**

✦ *Studiestræde 32
Telf. 6142*

Leverandør til Statsbanerne

A/S **Kulimporten Dania**

★
Vestre Boulevard 9, Kbhvn.
Central 3443

Det bedste for Deres Øjne

Ringlunds Brillor

Frederiksberggade 38

v. Hj. af Raadhuspladsen . Byen 4710

Speciale
siden 1901

Sygekassens
Modeller
og Takster

Elegante Kjøler og Smoking
udlejes

ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 1513

**HB HOVEDSTADENS
BRUGSFØRENING HB**

THÜRMEERS
originale Snittøj

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

Hovedbanegaardens Restaurant

KØBENHAVN

anbefales de ærede Rejsende

Billige Priser

Husk Marketenderiet

Hurtig Betjening

Telefon 1232

Erbødigt Viltøft

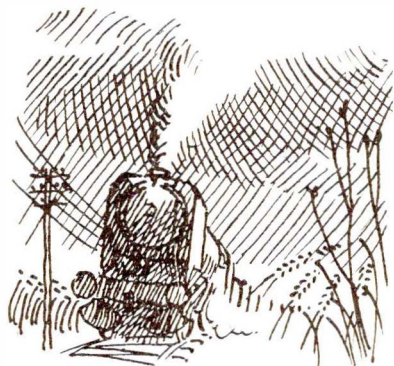
Man spiser godt paa »**Palæ-Cafeen**«

Raadhusørvet . Roskilde . Tlf. 146



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 10 - 51. ÅRGANG

20. MAJ 1951



Inhold:

Kongresbetragtninger	109
Nordisk nyt — Sverige — Svenska Järnvägsmannaförbundet nr. fire i LO	110
Detailpristallet	111
Feriehjemmet »Knudshoved« ..	112
Lønningsudvalg og pristalsudvalg	112
Jernbane elektrificeringerne ..	113
Fortid og nutid	116
Samarbejdsudvalgene	117
Foreningen af Pensionister ved De Danske Statsbaner	120
Fotoklub	120
Personalia	120
Medlemslisten	120
Byttelejlighed	120
Olsen og Jensen	120



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarhavende)

Aage Hansen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Telefon Hell. 7269.

Kontortid 10—16.

Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Kongresbetragtninger.

Fra åbning til afslutning blev den ordinære kongres et klart bevis for det sammenhold og den solidaritet, lokomotivmændene altid har lagt for dagen såvel i det interne arbejde som i arbejdet med andre.

Naturligvis imødeses en kongres altid med en vis spænding. Denne — organisationens rigsdag — er jo stedet, hvor der skal tales ud, og hvor den enkelte tillidsmand har lejlighed til at udtale sig, dels om hovedledelsens arbejde, dels om de betragtninger, han mener kan have indflydelse på arbejdet i fremtiden.

Som ventet var der da også adskillige forhold, som man ønskede at påtale, og den stigende utilfredshed, som længe har gæret blandt lokomotivmændene, kom til udtryk fra alle de delegerede, der havde ordet. Det var som forudset tjenestetidsreglerne, der havde skabt den største utilfredshed. Ikke fordi nogen anser de nye regler som værende ringere end de gamle eller at der ikke er opnået et fremskridt, men fordi — som vi så ofte har bemærket — reglerne har været anvendt i statens sparebestræbelser på en for personalet ganske urimelig måde.

Det store problem med at få lokomotivfyrbøderne forflyttet til samme by, hvor familien er bosiddende, fremkaldte mange bitre ord fra vore unge medlemmer, som ganske naturligt ikke forstår, hvilken forklaring der findes på, at hvert enkelt maskindepot har sit bestemte normativ, som ingen steder er udfyldt, men alligevel må de nyudnævnte tage en forflyttelse fra uddannelsesbyen til en anden by, der i mange tilfælde ligger fjernt fra hjemstedet og familien.

Også overfor vore opholds- og overnatningsværelser rejste der sig megen kritik. Selv om ingen i et eneste øjeblik benægter statens økonomiske vanskeligheder og det store behov for byggemateriale til boligbyggeri, er det uhyre svært at forstå, hvorfor de meget nødvendige ombygninger og nybygninger af større karakter, som sorterer under generaldirektoratet, ikke kan opnå de nødvendige bevillinger. Vel vidende om, at man i distrikterne søger at fordele summen på velfærdskontoen efter bedste evne, kan ingen indse det nødvendige — langt mindre det formålstjenlige — i, at man år for år udsætter disse påkrævede moderniseringer. Alt for mange af de værelser, der bydes det kørende personale er af en så ussel karakter, at landets øvrige borgere unægtelig vil forbavses, hvis de blev præsenteret herfor.

Den stærke kritik af disse og mange andre forhold prægede naturligvis kongressen, men denne må til gengæld betegnes som absolut tilfredsstillende. Der var ingen smålig eller personlig præget kritik. De delegerede behandlede de enkelte sager på en saglig og god måde, de viste forståelse overfor hovedbestyrelsens arbejde, og de stillede sig beredvillig overfor et samarbejde med etatens ledelse, men ønskede samtidig, at der i fremtiden bliver udvist større forståelse og mere menneskelighed fra dem, hvem det påhviler at tilrettelægge tje- nesterne. Det samme ønske har man overfor dem, der har an-

Sverige.

*Svenska Järnvägsmannaförbundet,
nummer fire i LO.*

Inden for De samv. Fagforbund (LO) i Sverige har der fornyligt været afholdt repræsentantskabsmøde, hvoraf det af beretningen bl. a. fremgår, at medlemstallet stadig er stigende. Inden for det sidste år er det således steget med 22 502 til 1 278 409, hvoraf de 240 423 er kvinder.

Det største tilsluttede forbund er Metalindustriarbejderforbundet, som nu har 220 114 medlemmer, herefter kommer Bygningsarbejderforbundet, som har 112 433. Kommunalarbejderforbundet har 85 949 medlemmer og Jernbaneforbundet har 67 155. Umiddelbart derefter følger Handelsarbejderforbundet med 66 942 medlemmer. Det sjette tilsluttede forbund, Fabriksarbejderforbundet, har 61 328 og det syvende, Træindustriarbejderforbundet, har 58 730 medlemmer. De øvrige tilsluttede forbund har et medlemstal under 50 000.

1950 var stærkt præget af knaphed på arbejdskraft. Arbejdsløshedsprocenten indenfor samtlige fagforbund var den laveste, som man noterede i en moderne tid, idet den lå på 2,2 pct.

Antallet af medlemmer i de forbund, der er tilsluttet LO, og som deltog i studiekredsarbejdet i det forløbne år, udgjorde 67 440, hvilket svarer til 5,4 pct. af hele medlemsantallet.

Der tilkom i året 292 nye samarbejdsudvalg, således at antallet af udvalg nu er oppe på 2 943. Ca. 10 000 produktions- og driftsforslag er fremkommet fra arbejderne. Dette er det dobbelte af antallet af forslag i 1949. Af disse forslag har 3 500 været af en sådan karakter, at de pågældende oppebar præmie. Præmiebeløbene har varieret fra 5—5 000 kr.

svaret for udviklingen i maskindepoternes modernisering og på alle de områder, hvor en tjenestemand, der skal udføre tjenesten i den kontinuerlige drift, færdes, og for hvem kårene ikke fuldt ud kan sammenlignes med andre.

I behandlingen af forslagene af mere organisationsmæssig karakter var spørgsmålet om Dansk Lokomotivmands Forenings indmeldelse i De samvirkende Fagforbund, det der fremkaldte den største debat. Til gengæld er der ingen tvivl om, at vore tillidsmænd ude omkring fuldt ud forstår betydningen af, at dette led i vor organisationsopbygning fuldføres. Det tjener forslagsstillerne — Fredericia afdelinger — til ære, at de ikke alene havde udsendt forslaget og opfordringen til samtlige afdelinger, men at de også mødte frem på kongressen med hele medlemskredsen med sig, og at deres ordførere på en solid og fast måde redegjorde for de 2 afdelingers synspunkter og kort men konsist trak linierne op for landsorganisationens opbygning og berettigelse og dens indflydelse på samfundslivet. Ordførernes argumenter i denne sag, som blev stærkt støttet af mange andre talere, mødte da også kun få modangreb, som dog i motiveringer ikke stod mål med forkæmpernes og naturligvis heller ikke kunne tilbagevise disses velunderbyggede indlæg om DsF's autoritet.

Selvom kongressen ikke tog endelig stilling til dette spørgsmål, men overlod til hovedbestyrelsen at arbejde videre med sagen, viste den lange og interessante drøftelse af emnet, at der ligger vilje og evne ude i afdelingsbestyrelserne til at være med i de kommende forhandlinger og til at overbevise de eventuelt tvivlende.

Hovedbestyrelsens forslag om lovændringer, som alene byggede på at undgå for stor en kontingentforhøjelse, var af så omfattende karakter, at kongressen fandt det formålstjenligt med et lovudvalg sammensat af 4 delegerede og 3 fra hovedbestyrelsen. Til gengæld mødte ledelsen fuld sympati for det nødvendige i at hæve kontingentet, som ikke mere stod i rimeligt forhold til de fortsatte prisstigninger. I det hele taget tjener det til kongressens ros, at den uden vaklen stillede sig bag formanden og hovedbestyrelsen og den styrke, der altid herigenem har præget vor gamle organisation, fortsætter således fremover.

Om vort samarbejde med andre organisationer var der ligeledes et klart bevis på kongressen. Foruden de mange indenlandske organisationer, var der denne gang mødt repræsentanter op fra Sverige, Norge, Finland, Holland, Tyskland, Østrig, Belgien og Schweiz, ligesom International Transportarbejder Forbund var repræsenteret.

Det var 3 arbejdsdage, hvor hver især ydede en god indsats, og hvor hvert enkelt punkt på dagsordenen blev grundigt og effektivt behandlet. Sagligt og godt kom vi igennem den ret omfattende dagsorden, og da vi ved afslutningen tog afsked med hinanden, havde lokomotivmændene bevist, at de stadig følger med i organisationslivets udbygning, og at vore tillidsmænd agter at gøre et stykke arbejde for indmeldelsen i De samvirkende Fagforbund.

Detailpristallet

Detailpristallet med priserne i juli 1914 som basis er for april 1951 beregnet til 356 og er herefter steget med 10 points i sammenligning med januar 1951. Anvender man priserne i 1935 som basis, bliver pristallet 208 i april 1951, hvilket er en stigning på 6 points.

I følgende oversigt er anført udgifterne i det husholdningsbudget, der fra og med oktober 1949 benyttes ved beregningen af detailpristallet. Tallene for de to foregående kvartaler er anført til sammenligning.

Udgifternes fordeling på budgettets hovedgrupper.

	April 1951	Januar 1951	Oktober 1950
Fødevarer	3 524	3 447	3 381
Klæder, fodtøj, vask	1 856	1 764	1 673
Bolig	854	854	815
Brændsel, belysning	617	577	555
Skatter ¹⁾	849	849	849
Kontingenter o. l.	660	650	634
Anskaffelse og vedligeholdelse .	595	566	538
Spiritus, tobak, fortæring ude .	811	784	705
Hygiejne, kulturelle udgifter ..	968	945	900
Transport	304	286	283
Iøvrigt	706	679	656
I alt	11 744	11 401	10 989

¹⁾ Med fradrag af børnetilskud.

Den samlede udgift i budgettet er fra januar til april steget med 343 kr., nemlig fra 11 401 kr. til 11 744 kr. Som det fremgår af oversigten, er udgifterne til fødevarer steget med 77 kr. Heraf falder 18 kr. på brød, 8 kr. på mel og gryn, 21 kr. på margarine, 3 kr. på mælk, 14 kr. på kød, 2 kr. på tilberedte kødvarer, 31 kr. på kolonialvarer, heraf 14 kr. på sukker, 4 kr. på kaffe og 13 kr. på bajersk øl. Udgiften til kartofler er steget med 4 kr., medens der har været en nedgang i udgiften til grønsager på 19 kr. og til frugt på 14 kr. Denne nedgang skyldes den foretagne sæsonudjævning af priserne. Disse var ganske vist steget fra januar til april, men lå i sidstnævnte måned lavere end i april 1950.

Udgiften til klæder, fodtøj og vask viser en stigning på 92 kr., idet udgiften til klæder er steget med 72 kr., fodtøj med 13 kr. og vask med 7 kr.

Udgiften til bolig revideres kun een gang om året, nemlig på grundlag af huslejetællingen i november, og er således uændret.

Udgiften til brændsel og belysning er steget med 40 kr., fordelt på samtlige arter udenlandsk og dansk brændsel.

Udgiftsposten skatter er uændret fra januar til april.

Kontingenter o. l. er steget med 10 kr., bl. a. på grund af højere bidrag til sygekasser og arbejdsløshedskasser.

Udgiftsposten anskaffelser og vedligeholdelser er steget med 29 kr. Der har bl. a. været øgede udgifter til møbler sengelinned, glasvarer, barnevogne, symaskiner, toiletpapir og andet husholdningspapir.

Gruppen spiritus, tobak og fortæring ude viser en udgiftsforøgelse på 27 kr., idet udgiften til spiritus er steget med 8 kr. udgiften til tobak med 1 kr. og fortæring ude med 18 kr.

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

	April 1951	Jan. 1951	Okt. 1950	Juli 1950	April 1950
Fødevarer	323	316	310	296	278
Klæder, fodtøj, vask ..	481	457	433	410	399
Bolig	313	313	299	299	299
Brændsel, belysning ..	473	442	425	431	468
Skatter	418 ¹⁾	418 ¹⁾	418 ¹⁾	418 ¹⁾	523
Kontingenter o. l.	338	333	325	322	322
Anskaffelser, vedligeholdelse	455	433	412	383	365
Spiritus, tobak, fortæring ude	627	606	545	523	523
Hygiejne, kulturelle udgifter	322	314	299	294	291
Transport	327	307	304	303	286
Iøvrigt	248	238	230	222	217
I alt	356	346	333	323	322

¹⁾ Med fradrag af børnetilskud.

Udgiften til hygiejne og kulturelle udgifter er steget med 23 kr. Heraf falder blandt andet 3 kr. på merudgift til bad; også udgiften til håndsæbe er steget. Til medicin har der været en merudgift på 6 kr., til bøger på 7 kr., og merudgiften til ugeblade har været 6 kr.

Transportudgifterne er forøget med 18 kr. Heraf skyldes 13 kr. stigning i sporvejenes takster, medens den heraf følgende forhøjelse af bybanetakster har medført en udgiftsforøgelse på 1 kr. Også udgifterne til cykler cyklegummi og cyklereparationer er steget. Gruppen »Iøvrigt« er steget med 27 kr. Heraf skyldes 7 kr. stigning i udgiften til »fremmed hjælp«.

Detailpristallets bevægelser siden 1935.

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

Med anvendelse af den konstaterede bevægelse i udgiften indenfor de enkelte udgiftsgrupper har man med priserne i juli 1914 som udgangspunkt beregnet de hosstående anførte indekstal for virkningerne af prisforandringerne for hver gruppe.

I foranstående tabel er anført en oversigt over bevægelserne siden 1935 i detailpristallet, dels med priserne i juli 1914 som basis.

Ved lov nr. 101 af 22. marts 1951 om ændringer i lov om afgift på omsætningen af stærke drikke og beskatning af øl er det pålagt Det statistiske Departement at opgøre, med hvilket beløb de ved nævnte lov gennemførte forhøjelser af afgiften på omsætningen af stærke drikke og af afgiftssatsen for øl af skatteklasse I indgår i det husholdningsbudget, der ligger til grund for beregningen af detailpristallet, samt at beregne et særligt pristal, i hvilket dette beløb ikke indgår.

De omhandlede afgiftsforhøjelser indgår i »pristalsfamilien«s husholdningsbudget med et beløb af i alt kr. 19,01. Det særlige pristal, i hvilket dette beløb ikke indgår, bliver 356 med priserne i 1914 som basis, altså det samme, som det almindelige pristal. Dette skyldes, at pristallene meddeles i hele points, og at de 19 kr. ikke ved beregningen af det særlige pristal for april har været tilstrækkeligt til at bringe dette ned under det almindelige pristal. Beregnet med priserne i 1935 som basis bliver det særlige pristal 207.

Detailpriserne april 1951.

Ved indberetninger fra kommunalbestyrelserne i København, Frederiksberg og Gentofte kommuner, i samtlige købstadskommuner og i 107 landkommuner med større bymæssige bebyggelser er der for den første uge i april måned 1951 fremskaffet oplysninger til beregning af gennemsnitsdetailpriser for landets forskellige dele.

Gennemsnitspriserne for hovedstaden omfatter foruden København, Frederiksberg og Gentofte tillige hovedstadens forstæder, og på samme måde omfatter gennemsnitspriserne for provinsbyerne disses forstæder. Bl. a. som følge heraf er gennemsnitspriserne for hele landet beregnet ved at tildele de 3 områders gennemsnitspriser en vægt på henholdsvis 40, 40 og 20 pct.

Indenfor fodevaregruppen har der været stigning for næsten alle varer. De mest betydende varer, der viser stærk stigning, er: kød, sigtebrød, havregryn, sukker, kaffe, margarine, svinefedt, ost, kartofler, sild, rodspætter og bajerk øl. Iøvrigt har der bl. a. været stigning for transkbrød, hvedemel, byggryn, kartoffelmel, sødmælk på flaske, kærnemælk, fars, medisterpølse og grøntsager (der dog viser fald i forhold til samme tidspunkt i fjor). Derimod er priserne uændrede bl. a. for rugbrød, fløde, smør, skummet mælk, kalverullepølse og hvidtøl. Endelig kan der blandt fodevarer, der viser prisfald, nævnes æg (der dog er steget i forhold til samme tidspunkt i fjor), brystflæsk, leverpostej og torsk.

Alle de øvrige varer viste stigning med undtagelse af blød sæbe. Gasprisen steg således med 3 øre pr. m³, og såvel udenlandsk som indenlandsk brændsel viser stærk stigning.

Feriehjemmet »Knudshoved«

Statsbanernes Feriehjem på »Knudshoved« åbner i år den 10. juni, og sæsonen varer til lørdag den 25. august inkl.

Samtlige Statsbanernes tjenestemænd og timelønnede fastansatte (hustru og hjemmевærende børn) har adgang til ophold på hjemmet. Endvidere vil der i det omfang, pladsforholdene tillader det og fortrinsvis uden for skoleferien, blive givet adgang også for pensionister og enker. Tilladelse til ophold på feriehomeet vil i almindelighed ikke blive givet for kortere tid end en uge.

Betalingen for opholdet udgør pr. dag og pr. person fra 10.—23. juni og fra 12.—25. august 7 kr. for voksne, 2 kr. for børn indtil 7 år og 3,50 kr. fra 7 til 12 år. I det mellemliggende tidsrum 24. juni—11. august er priserne henholdsvis 8 kr., 2,50 kr. og 4,00 kr. Hertil må medregnes sædvanlig betjeningsafgift 12½ pct.

Anmodning om ophold indsendes til generaldirektoratet og må, når den omfatter børn, indeholde oplysning om disses køn og alder og om, hvorvidt de vil kunne bo sammen med forældrene.

For det tilfælde, at der skulle være optaget i det ønskede tidsrum, må det anbefales dem, der i så fald kunne ønske ophold i et andet tidsrum, at angive dette subsidiære tidsrum i ansøgningen.

For at opnå en så god udnyttelse af feriehomeet som muligt, må de gæster, der af en eller anden grund ikke kan benytte opholdstil-ladelsen fuldtud, meddele dette til generaldirektoratet så tidligt som muligt og senest en uge før ankomstdagen til hjemmet, da indtegningen i modsat fald må betragtes som bindende.

Lønningsudvalg og pristalsudvalg

De fire forhandlingsberettigede tjenestemandssorga-nisationer samt de i finansudvalget repræsenterede politiske partier har nu udpeget repræsentanter til at indtræde i det udvalg, der af finansministeriet er ned-sat til undersøgelse af de særlige spørgsmål vedrørende tjenestemandslønningerne, som har været drøftet i forbindelse med forhandlingerne angående loven om det midlertidige løntillæg.

Til undersøgelse af de virkninger, pristalsregule- ringen af de overenskomst-mæssige lønninger og tjene- stemandslønningerne har for landets økonomi, er et udvalg for tiden under sammensætning.

JERNBANE ELEKTRIFICERINGERNE

af C. E. Andersen

I forrige nummer af »Dansk Lokomotiv Tidende« omtalte vi det projekt eller rettere sagt forslag til elektrificering af De Danske Statsbaners vigtigste fjernlinier, som var udarbejdet af civilingeniør Leffland under ledelse af professor Bendtsen, og som var offentliggjort i »Ingeniøren« og omtalt i radioen nogle dage før bladet udsendtes.

Den første omtale måtte ifølge sagens natur blive ganske kort. Det anførte var skrevet i hast; der var kun lejlighed til at fremføre almindelige betragtninger, og detaljerne måtte vente. Der er imidlertid en række såre interessante sider ved denne revolutionerende plan, hvorfor vi må ofre nogle sider på beskrivelsen og kommenteringen. Da mange har hørt professor Bendtsens radioforedrag, og alle kan se originalartiklen i »Ingeniøren« (bind 60, hefte 15, 14. april 1951) på ethvert større bibliotek, skal vi kun her resumere de ting, der giver anledning til uddybning og diskussion, på enkelte punkter også indsigelse.

Artiklen indledes med en omtale af elektrificeringens økonomiske betydning i *vandkraftrige lande*, specielt Sverige og Schweiz, hvor næsten hele jernbanetrafikken nu afvikles ved elektrisk trækraft.

I Sverige har man for årene 1939-45 beregnet besparelsen i udgifter til kul, som følge af elektrificeringen, til 881 millioner sv. kroner. Til sammenligning andrager anlægsudgifterne på elektrificeringen i Sverige 460 mill. kroner pr. 1945.

Hertil er at bemærke, at de svenske jernbaners (Statens Järnvägar's) elektrificerede strækning i begyndelsen af 1940'erne ikke var nær så lang som i 1945, for ikke at tale om 1951, hvorfor besparingen ved elektrificeringen kunne have været endnu større, end tallene umiddelbart giver indtrykket af.

Pa den anden side skyldes de 881 mill. kroner et prisniveau, der ikke kan sidestilles med det gennemsnitlige prisniveau for de 460 mill. kroner.

Endvidere er der grund til at tro, at sidstnævnte beløb ikke indbefatter udgifterne til kraftstationerne og til fjernledningerne fra Nord-sverige. Det er problematisk, hvor meget disse anlæg har kostet, eller rigtigere, hvor stor en del af dem der bør tilskrives jernbaneelektrificeringerne. Det er jo velkendt, at store dampkraftværker er kostbare. Vandkraftværkers pris varierer meget efter de lokale forhold. De er imidlertid altid meget dyre. Til gengæld er driftsudgifterne ubetydelige, fordi man sparer udgifterne til brændstof, og fordi maskinerne har lang levetid. Trods alt regnede man i Sverige før krigen med, at vandkraftelektricitet som helhed kostede mere end dampkraftelektricitet. Fordelen ved vandkraften var, at man sparede valutaen til brændstofimport. Med nutidens kulpriser er situationen naturligvis anderledes.

For Schweiz angives det, at man i årene 1941/45 sparede for 565 mill. francs kul ved baneelektrificeringerne, i hvilke der var investeret 850 mill. francs.

Der peges iøvrigt på, at kullene slet ikke kunne være fremskaffet til opretholdelse af en tilfredsstillende drift; dette er jo en, om ikke ligefrem dyrekøbt, så dog ubehagelig erfaring, også hos os.

I artiklen omtales derefter elektrificeringerne i *vandkraftfattige lande*, specielt Holland og Belgien.

Om Holland står der ikke meget. Vi kan tilføje, at de hollandske jernbaners elektrificering påbegyndtes allerede i 1908, da man indførte elektrisk drift fra Rotterdam til Scheveningen ved Haag, forøvrigt med vekselstrøm. Elektrificeringer-

ne fortsattes efter første verdenskrig, nu med 1500 V jævnstrøm, således at man i 1927 kunne køre elektrisk helt fra Rotterdam til Amsterdam. Siden 1935 er det elektrificerede banenet vokset jævnt. Under krigen blev næsten alt ødelagt. Men førkrigstilstanden er allerede mere end genoprettet, og man er for tiden i færd med at elektrificere praktisk talt alle hovedbanerne. Særlig har man lagt vægt på at elektrificere banen gennem Limburg, landets sydøsthjørne, hvor der foregår en meget omfattende trafik, idet de hollandske kulgruber findes der. Det er netop kulsituationen, der har været drivfjederen til, at man der erstatter damplokomotiverne med elektriske lokomotiver.

Allerede ved udgangen af 1952 skal man ifølge arbejdsplanen have 1299 km liniestrækning omstillet til elektrisk drift. Man regner med, at der ved elektrificeringen spares 300 000 t kul om året.

Vi kan tilføje, at man også har planer om at elektrificere jernbanerne i de nærliggende tyske kuldistrikter, særlig storbyområdet ved Ruhrfloden og Rhinen. Hovedargumentet for disse elektrificeringer er netop kulbesparingen. Der nævnes ret svimlende tal for, hvor meget det kan betyde for transportøkonomien, produktionen og genopbygningen.

Sådanne projekter kunne ikke være dukket op før krigen og ville i bedste fald være blevet dysset ned på grund af de lokale økonomiske virkninger. Men nu er kulpriserne høje, og kulproduktionen er ikke tilstrækkelig. Jernbaneelektrificeringen vil derfor medføre, at man kan eksportere kul, der kan indbringe hårdt tiltrængt fremmed valuta. Der foresvæver forf. noget om tallet 25 mill. dollars om året.

Ved damplokomotivdriften i Ruhr-distriktet regner man med, at netto-virkningsgraden kun er $2\frac{1}{2}$ pct. Dette tal taler sit eget sprog og behøver ikke nærmere kommentarer.

Tyskland havde allerede før krigen elektrisk drift på betydelige dele af jernbanenettet. Der var flere af hinanden uafhængige elektriske banesystemer, adskilt fra hinanden både trafikalt og ved at have forskellig strømart.

Bybane- og forstads-banesystemet ved Berlin havde ved krigsudbruddet fået et betydeligt omfang. Der tænkes her specielt på rigsbanernes linier, ikke på det kommunale trafikelskabs undergrundsbaner. Der brugtes naturligvis jævnstrøm, fordi jævnstrøm er ubetinget bedst til sådan trafik.

I Hamburg havde man allerede fra århundredets første tid en elektrificeret bybane. Hertil brugtes vekselstrøm. Før krigen fornyede man alt materialet, der bestod af kupévogne, og benyttede lejligheden til at indføre jævnstrøm. Her brugtes en anden spænding end ved Berlins bybanesystem.

På de elektrificerede tyske fjernbanestrækninger bruger man imidlertid vekselstrøm. Spændingen og periodetallet er det samme som for de elektriske jernbaner i Sverige og Schweiz.

De elektrificerede strækninger fandtes i Bayern og tilgrænsende landsdele. Desuden var der et mindre elektrificeret banenet i Magdeburg—Leipzig-området.

Ved krigsudbruddet var man ved at forene disse to banenet og arbejdede desuden på elektrificeringen af linierne fra Leipzig og Halle til Berlin. Ved fuldførelsen af disse arbejder ville man få helt igennem elektriske forbindelser fra Berlin til Tysklands sydgrænser.

I Østrig havde man også elektrificeret en stor del af banenettet, ligeledes med vekselstrøm med $16\frac{2}{3}$ per sec.

Nu er det tysk-østrigske banesystem imidlertid blevet opdelt ved udskillelsen af Østrig og nedfaldet af »Jerntæppet».

Det sydtyske elektriske banenet er atter bragt i orden og udbygges vi-

dere. Man har nu planer om at elektrificere linierne helt til Ruhr-distriktet.

Det stænde problem er valget af strømart. Da det elektrificerede system nu engang er blevet reduceret betydeligt, overvejer man, om det eventuelt ville være fordelagtigt at opgive $16\frac{2}{3}$ per sec. systemet og indføre 50 per sec. systemet i stedet.

I Belgien indførte man i 1935 elektrisk drift på strækningen mellem Bryssel og Antwerpen; her bruger man 3000 V jævnstrøm. Nu er man ved at elektrificere alle hovedbanerne i omegnen af Bryssel. Det forventes, at man herved vil kunne spare 650.000 t kul om året.

I England har man elektrificeret ikke blot Londons bytrafik og forstadstrafik, men også et udtrakt net af baner syd for London, samt enkelte lokale strækninger rundt omkring i landet. I og ved London bruges der et system strømtilførelse fra 3. skinne, delvis også et system med en 4. skinne. Der bruges jævnstrøm, og spændingen er kun 750 V. Det går an selv til fjernbaner, fordi det strømførende profil er stort i en skinne.

Fornylig er der udkommet en stor kommissionsbetænkning angående de fremtidige baneelektrificeringer i England. Den konkluderer i, at hele sydosthjørnet af England elektrificeres efter ovennævnte system, og at man iøvrigt til fjernbanerne indfører et system med overledninger og 1500 V jævnstrøm. Man har også haft tanker om 3000 og 6000 V jævnstrøm, men har fundet det mest økonomisk at nøjes med et 1500 V's system, bl. a. fordi dette ikke er mere forskelligt fra det allerede brugte system med 750 V og 3. skinne, end at man nogenlunde let kan konstruere togmateriel, der kan køre begge steder.

Omtalen af Frankrigs jernbaneelektrificeringerne kunne godt være placeret under vandkraftrige lande, for så vidt som man netop nu er ved at bygge to kolossale vandkraftstationer ved Rhonefloden, den ene ved Génissiat, mellem Genève og Lyon, den anden ved Mondragon, mellem Lyon og Marseille. De bliver hver for sig endnu større end

den vældige nye kraftstation ved Hårspranget i Nordsverige, hvorfra der næste år skal leveres strøm gennem en næsten 1000 km lang ledning til Mellemsverige. Derimod er de hver for sig noget mindre end den russiske kraftstation ved Dneprfloden ved Dneprostroi, der stadig er Europas største. De pågældende franske vandkraftstationer skal bl. a. levere strøm til de jernbaner, der nu elektrificeres mellem Paris og Marseille.

Her bruger man 1500 V jævnstrøm, fordi det udstrakte elektrificerede sydfranske jernbanenet, bl. a. med linien Paris—Bordeaux—Irun, er elektrificeret med 1500 V jævnstrøm. Dette elektrificerede net skal i Syd forbindes med nettet gennem Rhonedalen. Desuden er strækningen over og gennem Alperne til Italien forlængst elektrificeret med 1500 volt jævnstrøm. Dersom man skulle kunne påbegynde elektrificeringen af de franske jernbaner i dag, ville man ellers nok have valgt 3000 V jævnstrøm, ligesom det nu sker i Belgien og de fleste oversøiske lande. Men det er værd at fæstne sig ved, at man også kan opnå ganske gode økonomiske resultater ved fjernbaneelektrificeringer med blot 1500 V.

I Frankrig forsøger man sig nu også med jernbaneelektrificering med vekselstrøm med 50 perioder pr. sekund, altså samme strømart som den, der bruges til den offentlige strømforsyning, blot med en enkelt fase og ledning i stedet for 3.

Denne art elektrificering koster, så vidt lednings- og strømforsyningsanlægene angår, kun omkring det halve af, hvad en tilsvarende elektrificering med 1500 V jævnstrøm koster, og skaber derved økonomisk grundlag for elektrificeringen af mindre trafikerede strækninger. Det skal dog bemærkes hertil, at lokomotiverne til de pågældende strømsystemer er meget komplicerede og væsentlig dyrere end jævnstrømslokomotiverne. Det er desuden meget problematisk, hvorvidt de vil vise sig tilfredsstillende i praksis. Det hele er et eksperiment. Driftsresultater må imidlertid imødeses med største interesse.

Til forsøgsbanen, en bjergstrækning i nærheden af Mont Blanc, bygges der foreløbig 3 lokomotiver af meget forskellig konstruktion. Desuden overtages en motorvogn fra Tyskland.

Når man ikke har indført dette billige system i Frankrig eller andre lande før længe siden, skyldes det, at man ikke har magtet at bygge banemotorer til enfaset vekselstrøm med så højt periodetal.

Man har imidlertid allerede mange år før krigen elektrificeret en jernbanestrækning i Ungarn, nemlig hovedbanen fra Budapest til den østrigske grænse nær Wien, med 50 perioders vekselstrøm. Hertil brugtes elektriske lokomotiver af meget ejendommelig og iøvrigt temmelig kompliceret konstruktion. De synes dog at være tilfredsstillende, og efter krigen har man bygget en højmoderne type lokomotiver til denne bane på grundlag af det gennemprøvede system.

I Tyskland elektrificerede man før krigen en jernbane, en meget vanskelig strækning i Schwartzwald, med 50 per. vekselstrøm. Hensigten hermed var netop at forsøge 50 per.-systemet. Der konstrueredes 4 meget forskellige lokomotiver af schweiziske og tyske firmaer. Men ingen af dem har været tilfredsstillende under langvarige praktiske driftsforhold; og de måtte henstå ude af drift i mere end halvdelen af tiden.

Senere elektrificeredes en tysk industribane med 50 per.-systemet, nu vist med et bedre resultat.

Før nylig har de tyske forbundsbaner bygget endnu et lokomotiv og en motorvogn til jernbanen i Schwartzwald. Af disse venter man sig langt bedre resultater end af førkrigs-typerne.

Også i USA gør man nu eksperimenter med henblik på en elektrificering ved landforsyningsstrømarten. Derovre bruger man 60 per. sekund, der har erstattet det klassiske 25 per.-system.

Det er Pennsylvania-selskabet, der udfører dette pionerarbejde. Dette selskab besidder Amerikas største elektrificerede jernbanenet, bl. a. den flersporede banestrækning mel-

lem New York og Washington, hvor der her bruges 25 per. vekselstrøm og 11000 V.

Pennsylvania Railroad har sammen med Westinghouse Electric Co. bygget en motorvogn, der er udrustet med transformator og ensretter. Det er en jævnstrøms-motorvogn, der kan køre med vekselstrøm, endda vekselstrøm med vilkårlig periodetal. Tanken om et sådant system er ingenlunde ny, og Westinghouse-selskabet byggede en lignende vogn allerede i 1913. Også to af de tyske 50 per.-lokomotiver fra førkrigstiden var transformator-ensretter-lokomotiver ligesom et par af de nye tysk-franske typer. Den nye amerikanske motorvogns ensretter, der er af en meget robust og til stationære anlæg grundigt gennemprøvet type, har imidlertid vist sig at være særdeles driftssikker. Derfor er man for øjeblikket ved at bygge to dobbelte kæmpelokomotiver med lignende anlæg til omdannelse af højspændt vekselstrøm med vilkårligt periodetal til jævnstrøm med den til enhver tid mest ønskelige spænding. Dette kan måske føre til 50 og 60 p. systemets praktiske gennembrud. Men det sker i bedste fald for sent til at kunne forhindre den gennemgribende omstilling fra damplokomotivdrift til diesellokomotivdrift, som de fleste amerikanske jernbaneselskaber, bl. a. Pennsylvania-selskabet, har iværksat de sidste år, og som motiveredes ved, at diesellokomotivernes driftsøkonomi er en smule gunstigere end damplokomotivernes og tillige en smule gunstigere end elektrificering med 25 per.-strømforsyning.

Når man nu i USA, der har både kul, olie og vandkraft, ret pludseligt går over fra damp til diesel, synes det mere at skyldes en mode end en afgjort økonomisk fordel. Thi sammenlignende forsøg viser, at de to driftsarter koster omtrent lige meget; og det har forøvrigt hele tiden været tilfældet. Det er dog sådan, at visse tog med fordel kan drives med diesellokomotiver; og da man har damplokomotiver i forvejen i stort antal, anskaffer man diesellokomotiver. En særlig grund til at gå ind for diesellokomotiver i

stedet for damplokomotiverne, i det mindste for en stor del af trafikens vedkommende, er at søge i de kulminestrejker, der i de seneste år jævnlig har læmmet jernbanetrafikken. Disse strejker har gjort jernbaneselskaberne betænkelige ved at være helt eller delvis afhængige af kulminearbejderne.

I artiklen i »Ingeniøren« hævdes det, at dieselmotorerne blev massefremstillet i USA i krigsårene til brug i undervandsbådene og senere viste sig egnet til lokomotiver. I virkeligheden begyndte de pågældende motortyper deres livsbane som lokomotivdieselmotorer, der under krigen viste sig egnet til undervandsbåde, landgangsskibe og middelstore hjælpeskibe. Men krigsbehovet for disse dieselmotorer til skibsbrug medførte, at man forøgede produktionen til det mangedobbelte af, hvad man før krigen kunne afsætte til lokomotivbrug. Efter krigen ville man naturligvis ikke gerne begrænse eller opgive produktionen. Da man tilmed havde fået en stor og allerede afskrevet produktionskapacitet, kunne man bygge dieselmotorerne i store mængder og for en væsentlig lavere pris end før, hvilket var af stor betydning for diesellokomotiverne i deres hårde konkurrence med damplokomotiverne.

Før krigen kostede de amerikanske diesellokomotiver det firedobbelte af, hvad tilsvarende kraftige damplokomotiver kostede. Nu koster de kun mellem 1½ og 2 gange så meget. Dette beror dog i nogen grad på, at de nye damplokomotivtyper koster meget mere end de ældre, selv om man ser bort fra prisniveaustigningen. Det skyldes en mængde tekniske forbedringer, der er så betydningsfulde, at meromkostningerne kan berettigg dem.

Dette viser, hvor vigtigt det er, at man ved sammenligninger mellem diesellokomotivers og damplokomotivers ydeevne og driftsøkonomi kun tager efterkrigstyperne i betragtning. Det samme gælder om de elektriske lokomotiver. De forskellige driftsformer synes at være omtrent jævnbyrdige. Og selv ret små lokale omstændigheder kan meget vel ændre deres relative position.

I artiklen nævnes der ikke noget om den elektriske drift i Italien.

Dette land er kulstoffattigt og vandkrafttrigt. Men vandkraften er ikke tilstrækkelig til dækning af Italiens samlede energibehov. Desuden er de nytillkommende vandkraftanlæg ikke så begunstigede fra naturens side som de først byggede, og er derfor dyrere.

De italienske jernbaner bruger imidlertid vulkankraft. Man kan ligefrem kalde det atomkraft, for så vidt som jordvarmen er fremkaldt af atomkerneprocesser, der stadig foregår i de yderste få kilometer af jordskallen.

Na, kulkraften skyldes jo solenergien, der stammer fra atomkerneprocesser nær solcentret; så forskellen er måske ikke så stor, som den straks kan synes at være. Det gælder navnlig i betragtning af, at man lader den damp, jordvarmen frembringer, drive en dampturbin, omtrent som det sker i ethvert kulelektricitetsværk.

De italienske statsbaner får nu formodentlig hovedparten af strømmen fra en kolossal jorddampkildekraftstation ved Lardarello i nærheden af Firenze.

De italienske jernbaner led meget under krigen, men de er nu omtrent genetableret. De elektrificerede linier strækker sig nu lige fra Messinastrædet til de franske, schweiziske og østrigske grænsestationer, hvor de slutter sig til andre elektriske banesystemer, ganske vist med andre strømarter.

De italienske jernbaner brugte tidligere mest trefaset vekselstrøm på 3700 V. Nu bruges næsten kun jævnstrøm på 3000 V.

Togmateriellet er i teknisk henseende meget bemærkelsesværdigt. Nogle af togene er meget hurtige. Før krigen kørte trevognslyntogene i en periode fra Rom til Neapels Nordbanegaard (Mergellinastationen), 210 km, på 90 minutters køreplanstid. Det svarer til en rejsehastighed af 140 km i timen, hvilket er verdensrekord for enhver art tog for ethvert land og til enhver tid. Det var dog nærmest et eksperiment, og hastigheden blev atter nedsat betydeligt. Imidlertid for-

stærkede man jernbanen med henblik på en senere forøgelse af hastighederne.

Som et andet eksempel på de store hastigheder, de elektriske tog i Italien præsterer, kan nævnes, at et af de pagældende trevognslyntog ved en prøvekørsel engang før krigen gennemkørte den 316 km lange strækning fra Firenze til Milano på 115 min., hvilket svarer til en gennemsnitshastighed af 165 km i timen. Den største hastighed, man opnåede under turen, var 203 km i timen.

Nu er de italienske jernbaner ved at bygge en serie meget kraftige syvvo-gns-lyntog, der utvivlsomt kan præstere endnu bedre køresultater end den nævnte fra forkrigstiden.

Den læser, der eventuelt rejser på sommerferietur til Italien i år, kan

måske være så heldig at komme til at køre med et af disse lyntog. Han bør da tænke på, at de ikke drives ved solens kraft, via vandfordampning og nedbør eller via træ, tørv, brunkul, kul og olie, men derimod af jordklodens egen kraft.

Her i Danmark kan vi ikke gøre os hab om at komme til at køre med elektriske tog, der drives ved vulkankraft. Vi må nøjes med at udvinde energien af udenlandske kul eller danske brunkul eller evt. indrette sig på at lade Norges eller Nordsveriges vandfald trække togene.

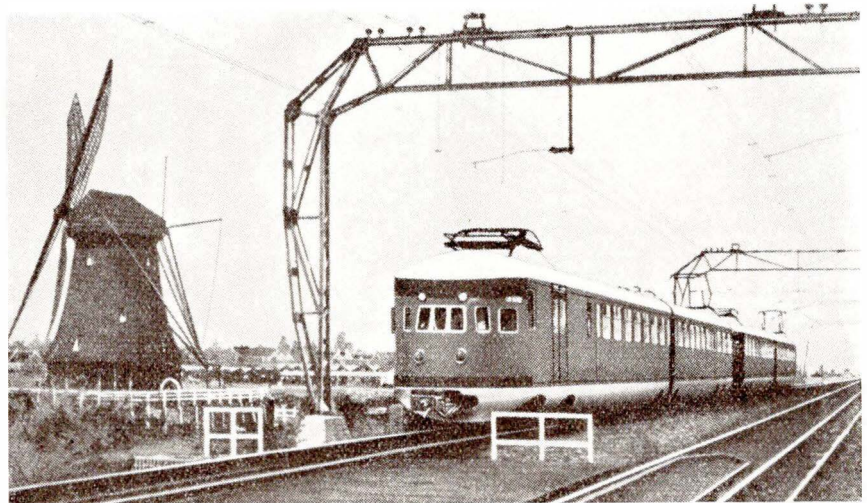
Men indførelsen af den elektriske togdrift, der måler sig med udlandets bedste, er en fristende opgave for teknikerne.

Spørgsmålet er da, om vi har råd til det.

Men derom i næste nummer.

FORTID OG NUTID

I det gammeldags og dog moderne Holland



I det gammeldags og dog moderne Holland.

Mollen og motorloket drives begge af solen, ganske vist indirekte, nemlig af vinden og kullene, der er opstået som virkninger af solens straler.

De nye kraftmaskiner er i principet mere komplicerede end de gamle. Men de er mere effektive; og de

kan ved elektricitetens hjælp udnyttes på afstand og kan derved bl. a. drive mangfoldige jernbanetog på en gang.

Storstedelen af energien går netop til overvindelse af luftmodstanden ved de store hastigheder. Jfr. de stillestående møller, hvis vinger drives rundt af vinden.

Samarbejdsudvalg

Samarbejdsudvalgenes hovedudvalg meddeler:

På hovedudvalgets sidst afholdte møde, der var blevet noget forsinket bl. a. på grund af formandens sygdom, oplystes, at takstforhøjelserne pr. 1. juni 1950 havde givet den ventede merindtægt, men samtidig var udgifterne løbet så meget i vejret, at det endelige resultat kun bliver ca. 10,5 mill. kr. bedre end året forud.

Brændselssituationen er meget mørk, oplyste formanden. Det er både vanskeligt og overordentligt dyrt at købe kul. Priserne er steget ganske kolossalt. Alene brændselkontoen ventes i det nu påbegyndte driftsår at stige med 20 mill. kr. Lønningskontoen stiger som følge af januar-pristallet med 15 mill. kr. til samtlige lønninger.

Med de nye takstændringer m. v. ventes regnskabet at komme til at udvise en merindtægt på ca. 30 mill. kr., men det var en næsten håbløs opgave at få indtægterne til at følge trop med udgifterne, udtalte formanden.

Hovedudvalget havde lejlighed til at gennemgå de 73 forslag, der var fremsat siden udsendelsen af meddelelsen for nogle måneder siden. Forslagene omfattede alle sider af driften lige fra forslag om nedlæggelse af to distrikter til ændring af billetter, reklamer på rutebiler eller tekniske forslag vedrørende værktøj etc.

Alle forslag har været til behandling i afdelingerne, og de fleste af forslagsstillerne er besvaret angående mulighederne for forslagene gennemførelse. Adskillige af forslagene har tidligere været undersøgt af banernes administration og teknikere, uden at det har været forslagsstillerne bekendt, men det, fandt udvalget, gjorde ikke værdien af initiativet mindre. Flere forslag var indstillet til honorering, og ved afgørelsen af, hvem der skal have, og hvor meget de skal have, blev bl. a. foruden forslagene mulighed for gennemførelse også lagt vægt på den interesse og det arbejde, der var lagt for dagen ved forslagene udarbejdelse og fremsættelse.

På foranledning af et af forslagene drøftede hovedudvalget indgående formen for indsendelse af forslag: man fandt, at den adgang, der allerede er til at fremsætte forslag uden åben angivelse af navn, var fuldt betryggende, og at der ikke var anledning til at udvide denne adgang.

»Vingehjulet« vil senere bringe en nærmere omtale af forslagsordningens virkninger og de modtagne forslag.

Som led i indskrænkning i udlevering af driftsberetninger til stationerne blev besluttet at lade sammensætte en særlig udgave til stationer i 6.—12. lkl. med færre tabeller og tekstafsnit end i den komplette udgave; herved imødekommes et almindeligt ønske om fortsat at få nærmere angivne dele af driftsberetningen, som organisationerne havde modtaget fra disse stationschefer.

Hovedudvalget har beskæftiget sig med, hvad der kan gøres for at begrænse antallet af ulykker og tilskadecomster under udførelsen af tjenesten. En tanke om fremstilling af en særlig film, der skulle tjene til

at skærpe opmærksomheden hos personalet, er ikke anset som realisabel. Udvalget fandt, at en sådan film, der jo ikke kunne vise de skete ulykkes forløb med blod og kvæstelser, kun kunne blive enten kunstigt opstillet eller blot omhandlende undgåede ulykker. Derved ville den i begge tilfælde blive af begrænset værdi.

Udvalget besluttede derimod i samarbejde med organisationerne og deres fagblade at bringe en serie artikler med illustrationer, der skal belyse de mest almindelige farer, jernbanemanden møder under sit arbejde. Videre vil man fra »Vingehjulet«s side tage del i omtalen af jernbanearbejdets farer i stil med, hvad man i enkelte andre lande har prøvet.

Fra organisationernes side fremsattes ønske om bistand fra banernes embedsmænd og teknikere, når fagbladene ville bringe tekniske eller saglige artikler vedrørende jernbanedriften. Den ønskede bistand kunne ikke ydes, idet de pågældende var fuldt optaget af arbejde for banerne.

Udbetalingen af løn til statsbanepersonalet gennem sparekasserne, der bl. a. finder sted i København, var til debat, og der udtaltes fra organisationernes side ønske om, at man fortsatte dermed, da personalets store flertal var godt tilfreds med denne ordning. Det tilråbtes, at der optoges forhandling med københavnske sparekasser angående udvidelse af antallet af udbetalingssteder, og fra alle sider blev det frarådet at vende tilbage til den tidligere form med udbetaling på tjenestestedet, idet fordelene derved ikke var så mange og store som ulemperne.

Hovedudvalget drøftede mulighederne for anskaffelsen af en anden form for lønningslister, der ikke tillader uvedkommende at blive bekendt med den enkelte tjenstemands lønningsforhold. Sagen vil blive undersøgt af det i generaldirektoratet arbejdende organisationsudvalg.

En længere og indgående drøftelse af et forslag om revision af akkordsatserne resulterede i, at sagen viderebehandles dels i de lokale centralværkstedsudvalg, dels ved forhandlinger mellem vedkommende personaleorganisation og ledelsen.

Under debatten blev pointeret, at det er nødvendigt, at banernes ledelse og personalets organisationer selv sørger for, at akkordberegninger og arbejdsmetoder til enhver tid svarer til nutiden; en forandring skal ikke betyde jageri, den kan lige så vel gennemføres ved forbedring af og lettelse i arbejdsmåden, f. eks. ved indførelse af tekniske hjælpemidler. Ved at uddanne personalerepræsentanter på særlige rationaliseringskursus skulle man få et grundlag for gensidig forståelse af en saglig gennemgang af spørgsmålet.

Fra en kreds af amatørmalere forela anmodning om tilladelse til at ophænge deres arbejder i opholdsværelser, dels til udsmykning og dels med adgang for salg til mulige Liebhaber for øje.

Udvalget fandt tanken realisabel på den måde, at amatørerne danner en sammenslutning el. l., der træder i forbindelse med tillidsmænd fra de enkelte arbejdspladser og med dem aftaler det nærmere angående ophængning. Udvalget pointerede, at hverken organisationer eller banerne kunne påtage sig noget ansvar for de udsendte arbejder; der udarbejdes nærmere bestemmelser for ordningens iværksættelse, som tilstilles de pågældende amatører til godkendelse.

Gennem den tid, samarbejdsudvalgene har virket, har velfærdsforslag vedrørende opholdsværelser m. v. været behandlet i distriktsudvalgene. Organisationerne mente at have bragt i erfaring, at den tidligere brugte form: behandling i særlige velfærdsudvalg, bedre passede til statsbanenes og organisationernes administrative inddeling, hvorfor det vedtoges fremtidig at lade disse forslag behandle i særlige af organisationerne nedsatte udvalg.

Møde i samarbejdsudvalget ved 2. distrikt.

Siden sidste møde 17. oktober 1950 er der sket følgende ændringer i udvalgets sammensætning:

Oversignalingeniør H. Schmedes, der har søgt afsked, er blevet erstattet af oversignalingeniør K. V. V. Mathiesen.

Trafikkontrolør O. H. Malchau, der har ønsket at udtræde, er erstattet af trafikassistent P. K. S. Olsen, Odense, som jernbaneforeningens repræsentant.

Håndværker P. Jørgensen, der grundet på rigsdagsarbejde også har ønsket at udtræde, er blevet erstattet af håndværker P. Hansen Lamp, Fredericia, som fællesorganisationens repræsentant.

Formanden bød de nye medlemmer velkommen til arbejdet i udvalget.

Dagsorden.

1. Økonomisk oversigt (distriktschefen).
2. Togbelysningen (distriktschefen).
3. Togforsinkelserne (distriktschefen).
4. Køreplanen pr. 20. maj 1951 (overtrafikinspektøren).
5. Svigtende billetkontrol i togene (overtrafikinspektøren).
6. Snavsede kontorrum i rejsegodsvognene (overtrafikinspektøren).
7. Evt. afskaffelse af fløjtesignaler ved rangering, således at rangerbevægelserne udelukkende dirigeres ved håndsignaler (Jernbaneforeningen).
8. Kan der spares kul ved nedsættelse af toghastigheden? (Dansk Jernbaneforbund).
9. Evt. besparelser ved indlæggelse af centralvarme i posterne M og 3, Aarhus H. station (Dansk Jernbaneforbund).
10. Udbetales der af DSB for store erstatningsbeløb ved påkørselsuheld mellem rangertræk og private færdselskøretøjer? (Dansk Jernbaneforbund).
11. Kundernes afhentning af gods på varehusene (Dansk Arbejdsmandsforbund).

ad 1. Statsbanernes indtægter i perioden april—december 1950 sammenlignet med den tilsvarende periode i 1949 viser en fremgang for personbefordringen på 8,1 mill. kr., gods- og kreaturbefordringen 14,96 mill. kr., postbefordringen 0,92 mill. kr. og andre indtægter 0,8 mill. kr. eller ialt en fremgang på indtægtssiden på 24,78 mill. kr.

Over den samme periode viser driftsudgifterne en fremgang på 5,1 mill. kr.

Driftsoverskudet bliver således i driftsårets 9 første måneder 19,68 mill. kr. bedre end de tilsvarende måneder det foregående år.

Afskrivningen i samme tidsrum i år er opført med

7,87 mill. kr. og forrentningen med 14,28 mill. kr. til sammen 22,15 mill. kr. mod 18,25 mill. kr. i tilsvarende periode året forud, en stigning på 3,9 mill. kr.

Statens tilskud til driften april—december 1950 bliver herefter 20,3 mill. kr. mod 36,08 mill. kr. året forud, hvilket er ensbetydende med et mindre tilskud på 15,78 mill. kr.

Desværre vil den kommende tids udgifter tynde stærkt på regnskabet. De nye tillæg i anledning af pristallets stigning skal sætte sit præg på lønningskontoen, de stadig stigende materialepriser virker også i meget ugunstig retning, hvilket navnlig vil blive tilfældet for kullenes vedkommende.

I det hele taget er kulsituationen ret vanskelig, idet vore beholdninger i øjeblikket er meget små og udsigten for tilførsel ligger ret usikkert. Dertil kommer de voldsomme prisstigninger og den stadige stigen af fragterne.

Som et par mere aktuelle foreteelser indenfor 2. distrikts område skal jeg nævne, at der nu er truffet overenskomst med Deutsche Bundesbahn om genoptagelse af driften på banestrækningen Tønder—Sønderløgum fra køreplansskiftet den 20. maj 1951. Der skal køres 4 togpar på hverdage, hvoraf det ene er et godstogspar, og 3 på helligdage. Optagelse af personbefordringen er dog gjort afhængig af, at den nuværende rutebilkørsel Tønder—Nibøl indstilles.

Såvel fra tysk som fra dansk side vil der kræves udgifter til forskellige istandsættelsesarbejder, således vil det være nødvendigt at ofre ca. 140.000 kr. på udveksling af sveller og istandsættelse af sporet på den danske side.

Udbygningen af dobbeltsporet på strækningen Randers—Aalborg fortsættes. Stykket Faarup—Onsild åbnes formentlig for drift engang i april måned, i alle tilfælde senest sommerkøreplanen 1951. Banen er blevet forlagt, så at niveau-overkørslen i den nordre ende af Onsild station bliver erstattet af en underføring, og der er bygget en ny station. Doense—Arden skal også tages i brug i sommerkøreplanen og dermed har vi dobbeltspor fra København til Arden. Den næste etape bliver Ellidshøj—Svendstrup, der påbegyndes i det kommende finansår. Arden—Skørping og Skørping—Ellidshøj håber vi på i finansåret 1952/53 for endelig at slutte med banestykket Støvring—Skørping i 1953/54.

ad 2. Desværre er vor togbelysning ikke altid så god som ønskelig, hvilket selvfølgelig giver anledning til utilfredshed hos vore rejsende. Årsagerne er mange og det er derfor distriktet magtpåliggende, at der sættes ind overfor disse uregelmæssigheder. Vi henstiller til personalet såvel indenfor maskintjenesten som indenfor stations- og togtjenesten, der har med togbelysningen at gøre, om assistance, så vi kan komme dette uheldige forhold til livs.

Vi agter at udsende et cirkulære til togpersonalet og til by-knude- og endestationer. Efter indgående droftelse blev cirkulærets ordlyd vedtaget.

ad 3. Vore forsinkelser er stadig for store og giver anledning til berettigede klager fra publikum, ligesom de i sig selv bærer spiren til uheld for ikke at sige ulykker. Jeg ved meget vel, at Storebæltsoverfarten er arnestedet for et ikke ringe antal forsinkelser, men med den stramme sejlplan som 25 daglige dobbeltture giver, er det ugørligt at undgå forsinkelser herfra. Den store godstrafik, som vi jo kun skal være glade for, bærer

selvfølgelig også en del af skylden ligesom nedbrud for trækraftens vedkommende spiller ind, men jeg kan ikke komme bort fra, at der ikke altid vises den præcision ved togekspedition, som det i høj grad var ønskeligt.

Gav en redegørelse for, hvorledes de i vore nabo-lande slås med samme problem og deres indsats for at bedre på forholdet. Hos os er det både person- og godstogene, der forsinkes, og distriktet har drøftet hele dette forhold meget indgående med trafiksektionerne og anmodet dem om at foretage en nøje kritisk gennemgang af alle forsinkelser.

Vi har egentlig ikke tænkt at gå videre i første omgang, men distriktet henstiller til udvalgets medlemmer, at de i deres organisationer gør medlemmerne opmærksom på forholdet og henstiller, at hver indenfor sit område gør en indsats for en mere præcis toggang.

ad 4. Overtrafikinspektøren gav en redegørelse over de væsentligste ændringer i køreplanen pr. 20. maj 1951.

For persontrafikken fremhæves bl. a. at »Nordjyden« atter vil få standsning i Fredericia, hvilket iøvrigt er iværksat allerede fra den 15. februar 1951. Der indsættes en ny stamme i lyntog »Englænderen«, bestående af Mk, MF og Mo som trækraft og 4 mellemvogne.

Planerne for de internationale tog ændres en del, således vil Hollands-ekspressen blive ændret til dagtog, men kun PW-vognen vil blive overført over Storebælt. Der indlægges et nyt nattog mellem København og Hamburg, kun sovevognene og PW-vognen vil blive overført.

Iøvrigt sker der kun mindre ændringer i planerne for de personførende tog.

For godstogenes vedkommende er en del omlagt med det formål at undgå spildtimer for vognladningsgods ved overgang fra een strækning til en anden. Der er ved godstogenes tilrettelægning regnet med en ny tresporet færge, der forudsættes at give mere regelmæssig overførsel af vognladningsgods. Stykgodsbefordringen Esbjerg—Struer—Langaa tilrettelægges med lastbiler (for Skern—Videbæk er dette allerede sket). Det er hensigten at godstogene på denne strækning skal fremføres af PR-maskine.

Spørgsmålet om tjenestekupe i de nye MK, MF og Mo blev bekræftet. Distriktet undersøger dette forhold.

ad 5. Overtrafikinspektøren fremlagde en del billetter, indsendt af rejsende med anmodning om godtgørelse for de ubenyttede strækninger. De fleste er dobbeltbilletter, som desværre er mangelfuldt klippet, og dette vanskeliggør muligheden for at træffe den rigtige afgørelse. Henledte opmærksomheden på nødvendigheden af, at der vises billetteringen den størst mulige opmærksomhed.

ad 6. Med hensyn til E-vognenes kontorrum bemærkede overtrafikinspektøren, at det alt for ofte konstateredes, at disse forefindes i en utrolig snavset tilstand. Rengøringsstationerne bærer deres store part af skylden herfor, og der føres ikke den fornødne kontrol med renholdelsen.

Fra togpersonalets side må der også kunne vises nogen større interesse for at holde rummene i en mere sømmelig stand — ofte flyder gulvene med afrevne tændstikker og pipeudkras m. v.

Under drøftelsen af spørgsmålet oplystes det, at en

del af tilsmudsningen må skyldes, at dørene ikke altid holdes lukkede under vognenes henståen på stationspladserne.

Et cirkulære om forholdet vil blive udsendt.

ad 7. Trafikassistent P. K. S. Olsen motiverede forslaget, og der blev ved den efterfølgende debat fremhævet, at et sådant system ikke uden vanskelighed og rimeligvis kun med ret store udgifter kunne gennemføres. Det ville være vanskeligt at påpege rangeruheld, hvor brug af fløjtesignaler var årsagen, man var ikke bekendt med sådanne tilfælde. Distriktschefen udtalte, at spørgsmålet hørte hjemme i hovedudvalget og skulle ganske henstille, om man ville rejse det der, men undlod ikke at bemærke, at distriktet ville gå imod.

ad 8. Togfører Olsen motiverede forespørgselen og fremhævede, at den almindelige opfattelse blandt personalet var, at det er dyrt at køre stærkt, samt at det på nuværende tidspunkt var påkrævet at få mest muligt gods befordret for mindst muligt kulforbrug.

Maskintjenestens repræsentant oplyste, at en foretagen undersøgelse på strækningen Padborg—Fredericia med indtil 6 standsninger i et godstog med H 1000 henholdsvis H 800 og den tilsvarende lavere hastighed ville give samme kulforbrug, og at besparelsen derfor kunne anslås til 25 pct. ved den lavere hastighed på denne strækning. Gjorde udtrykkelig opmærksom på, at forholdet varierede fra den ene strækning til den anden, og at strækninger med ringe stigninger og fald ville give størst besparelse ved nedsættelse af maksimalhastigheden.

Trafiktjenesten måtte fraråde at gennemføre sådan foranstaltning midt i en køreplansperiode, idet hverken køreplan, maskinløb eller turlister ville kunne holde. En sådan foranstaltning måtte kun tages som nødhjælp i en meget vanskelig situation, befordringen vil forsinkes og de store eller større tog vil blokere mange stationers rangerspor og virke direkte togforsinkende.

Forespørgeren var enig heri, men af hensyn til det vanskelige i at fremskaffe brændsel var en drøftelse og klargøring ønskelig.

Spørgsmålet om værdien af bestemmelsen om at godstogene under iagttagelse af visse bestemmelser kan køres over strækningen $\frac{1}{2}$ time før normal afgangstid mellem kl. 18 og 6 blev drøftet, der udtaltes tvivl om at bestemmelsen virker efter sin hensigt. Distriktet vil undersøge spørgsmålet.

ad 9. Det forelagte forslag søges fremmet, men der må søges dispensation for at foretage installationen af centralvarme.

ad 10. Af en meget grundig redegørelse vedrørende rangeruheld med påfølgende erstatningskrav fra vognmænd eller firmaer omfattende 3 år, fremgår det, at der langt fra ydes de erstatninger, der forlanges. Der foretages altid en meget nøje vurdering af den opståede skade, og det er pålagt stationer med havnebane under visse forhold at tilkalde nærmeste havarikontrol, for at denne kan vurdere skaden. Selvfølgelig må der gives en rimelig erstatning i de tilfælde, hvor Statsbanerne har erstatningspligt. Der kan ikke ud fra de 22 tilfælde, redegørelsen omfatter, og hvoraf 10 er afvist, 5 afgjort med delvis erstatning og 7 med fuld erstatning, siges at være handlet uøkonomisk. Det pågældende personale får lejlighed til at gøre sig bekendt med de trufne afgørelser.

ad 11. Dansk Arbejdsmands Forbunds repræsentant motiverede forespørgselen med, at man ved rationaliseringen havde skåret for dybt på varehusene, hvor forholdene bl. a. i Aarhus nu var således, at der kun var een mand til flere porte, hvilket igen havde til følge, at kunderne betjente sig selv. Ville mene, at sådanne tilstande kunne give mulighed for, at forsendelser kom i de forkerte hænder, og at jernbanen derved pådrog sig en uundgåelig erstatningspligt.

Der udspandt sig en meget indgående diskussion om dette og andre forhold vedrørende kundernes adgang til delvis selvbetjening og den eventuelle risiko derved. Da der var fremdraget et lignende tilfælde i hovedudvalget fra en anden af distriktets stationer, vil en undersøgelse blive foretaget.

Foreningen af Pensionister ved De Danske Statsbaner

Generalforsamling

afholdes tirsdag den 19. juni 1951 kl. 13,30 i »Folkets Hus« i Aarhus med følgende

Dagsorden:

1. Generalforsamlingen åbnes. Valg af ordstyrer, sekretær og to stemmetællere.
2. Forhandlingsprotokol og beretning.
3. Regnskab for året 1950-51.
4. Vedtægtsændring.
5. Indkomne forslag.
6. Valg af 4 bestyrelsesmedlemmer og suppleanter indenfor 2. Distrikt (1 på Fyn og 3 i Jylland).
7. Eventuelt.

P. b. v.
A. Heede.
formand.

ad punkt 4. Vedtægtsændring: I § 5 rettes »2 kr. årligt« til »3 kr. årligt«.

- * * 5. Indkomne forslag:
Bestyrelsen bemyndiges til at anvende et beløb på indtil 400 kr. udover renteindtægten til de i vedtægternes § 22 angivne formål.
- * * 6. De afgående bestyrelsesmedlemmer er:
Lokomotivfører S. Christensen, Nyborg.
Stationsforstander J. M. Groth, Aarhus.
Togfører C. M. Kirkegaard, Aarhus.
Togfører M. Kristensen, Randers.

Fotoklub

Den 1. april 1951 er der indenfor De Danske Statsbaner stiftet en forening under navnet »Fotoklubben«. D. S. B. Denne klub, hvis formål er foredrag, demonstration, konkurrence, udstillinger, udflugter o. lign., har bud til alle indenfor D. S. B., som har interesse for eller kendskab til foto.

For at få så stor tilslutning som mulig er kontingentet sat så lavt som kr. 3,00 pr. kvartal.

Nærmere oplysninger og indmeldelse kan ske hos hr. Poul Wessmann Hansen, Nordlandsgade 12, S., hr. Henning Madsen, Marathonvej 20, 1., S., og hr. Eigil Olsen, Højmosevej 39, telf. SO. 1383.



Uansøgt forflyttelse pr. 1-5-51.

Lokomotivfører K. Hansen, Sønderborg, til Haderslev.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-5-51.

Lokomotivfører E. S. Christensen, Padborg—Aarhus.

Afsked efter ansøgning.

Lokomotivfører P. S. E. Millner, Kh. Gb., pr. 31-5-51.

Lokomotivfører C. H. Hansen, Korsør, pr. 31-7-51.

Lokomotivfører C. P. M. V. Ekelund, Helsingør, pr. 31-7-51.

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører C. J. Nielsen, Nørrebrogade 49 A, København.

MEMLEMSLISTEN

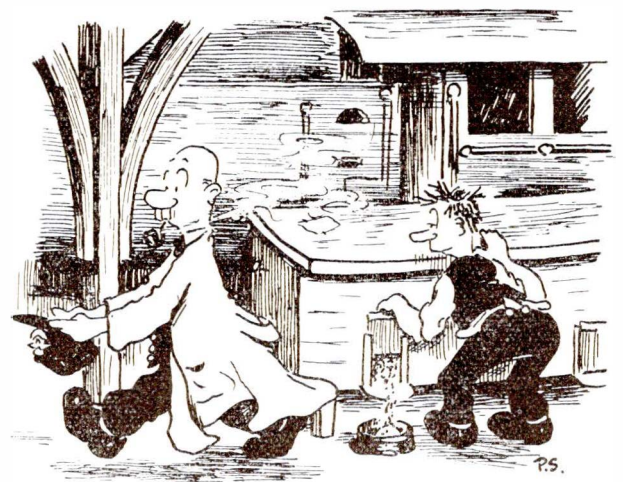
Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-5-51.

Pens. lokomotivfører V. Heftholm, Emilievej 41, Frederikshavn.

Byttelejlighed.

2½ værelses lejlighed i Korsør ønskes byttet med 1 eller 2 værelses lejlighed i København eller omegn.

Overfyrbøder E. J. G. Sørensen.
Revvej 46, 2. th., Korsør.



— Lad gå med dette fiffige system, — hvis man altså bare ku' hitte et par spande. —

Det bedste
I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

URMAGER OG GULDSMED

BASTIANSEN

*Fest- og
Jubilæumsgaver*

Vendersgade 9 . Fredericia . Telefon 227

FÆLLESBAGERIET A/s

Fredericia . Tlf. 602

Køb altid Brød fra Fællesbageriet

H. OLSEN HOLMELUND

Kulimport

Fredericia

Tlf. 169-170

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)

*Store Bal-
og Selskabslokaler*

Vald. Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Pedersen & Nielsen

Indehaver: Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia

*Leverandør til
Brugsforeningen*

Fredericia Banegaards Restauration

*Billige
Priser*

anbefales de ærede Rejsende

Husk Marketenderiet!

Telefon 187

*Hurtig
Betjening*

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med

Gothersgade 14

1. Kl.s Mejeriprodukter

Hotel LANDSOLDATEN

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

»LA BELLA«

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Gartner Kai Møller

Blomster- og Kransforretning anbefales de ærede Medlm.

**Thomas Hansen's
Bageri**

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

*For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!*

☆ **STRUER . Tlf. 119**

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

1/s K. C. NIELSEN

Østergade 9, Struer, Tlf. 21

1. Kl.s Herreskrædderi

Lev. til Vare- og Landbrugslotteriet

B. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

Alt i Papirvarer og Kontorartikler

Carl Lind, Købmagergade 64

Fredericia . Telf. 1034

**1. Kl. Kød, Flæsk
og Paalæg**

P. Johansen Ringgaarden, Struer

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Ærb. Gustav Jensen

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

*Fra Kvist til Kælder
naar Maling det gælder*

NEERGAARDS bedst
Struer . Telf. 165

LEDIG

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Ougaard & Jensen

I Sol og Pløre
gaa eller køre Brug

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109

L PEDERSEN . STRUER

Manufaktur, Herre-
ekvipering, Tricotage
L P betyder ogsaa laveste Priser

Husk Bageriet

Thorsvej . Fredericia

O. Worm . Tlf. 1197

*Specialitet:
Fødselsdagskringle*

Slagelse Dampmølle Akts.

SLAGELSE * TELF. 120

DANA MEL

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malerverer . Rullegardiner
v. Holger Häuser

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

Slagelse Banegaardsrestauration

anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd

☆ **Valdemar Nielsen**

FREDERICIA
KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S



**STJERNENS
ØL
OG MINERALVANDE**

H. L. Aastrup & Søn
BRANDE

Kolonial Vin Tobak

Vort Speciale er kunstige Tænder,
der ser ud som naturlige
Prøv den lette Plastigane
H. Mønster · Tandtekniker
Telf. 94 · Stationsvej 5 · Brande

Godt og lækkert brød der fåes,
når til bageren på torvet der gåes

N. H. Sørensen

Tlf. 38 Brande

Den rigtige sko, det alle
må sande, fåes hos
JEPSEN i Brande

Telefon 132

Fa. JOH. HANSEN
ELFKTRO-INSTALLATØR

Tlf. 45 Brande

IMPORTØREN
Brande

Storegade 23 Tlf. 24

Bliv fast Kunde i »Magasin du Nord«

v/ Kaj Jørgensen, Brande

Lad male

Alt moderne Malerarbejde udføres

Aage Andersen

Herningvej 23 Tlf. Brande 210

Frugt - Blomster - Kranse

M. BALLEs EFTF.

v/ Nehr Korn

Brande · Telf. 1

Marketenderiet

i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens


Lokomotivremise

anbefales



Driftsudvalget

-helst en



HOF

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspætteleilet'er
samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjm.

Kalundborg Tapet- og Farvehandel

Skibbrogade 3

Tillavede Farver i alle Kulører
færdige til Brug

Chr. Hansen

Slagtermester Børge Rasmussen

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 60, Tlf. Kalundborg 343

Altid 1ste Kl. Varer · Hjemmelavet Paalæg

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

AAGE NIELSEN Slagtermester

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Murermester og Cementvarefabrikant,

anbefaler sig med alt
Murerarbejde, Terrasso-
arbejde, Havefliser,
Flagstangsfodder m. m.

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

**Kalundborg Brugsforening og
Købmandshandel**

Kolonial - Vin - Kaffe - Konserver - Isenkram

Spis Kalundborg Margarine

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehemmet

Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Spec.: Fødselsdagskringler

Tlf. Kalundborg 187

Prøv mine Kræmmerhuse

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehemmet

A. M. JØRGENSEN Sct. Jørgensbjerg 25. Tlf. Kalundborg 71
Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme. Bad, WC, Pumpeantæg

Er Lyset i Uorden da ring til Kalundborg 520

Kjær Christensen aut. Installatør. Leverandør til Feriehemmet