

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 12

20. JUNI 1954

54. ÅRGANG

Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag A/S

KØBMAGERGADE 43. K • C.768

NYROP

FILIALER:
SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE

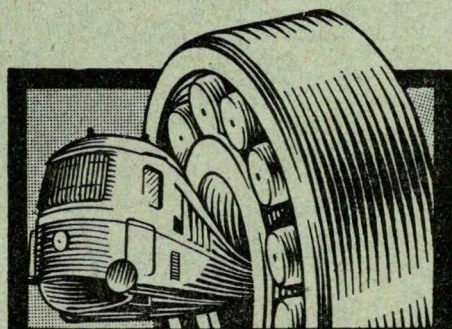
DAME- HERRE- OG BØRNEKONFEKTION

*Vi åbner gerne konto
for DSB-personalet,
uanset hvor i landet De bor*

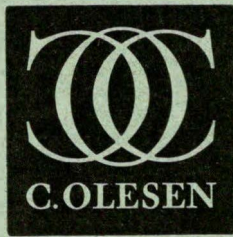


Stjerne **MAGASINET A/S**

RÅDHUSPLADSEN 1-3-5, ÅRHUS
TELEFON 236 11



Naar det kommer an paa
DRIFTSSIKKERHED
anvendes **SKF**-Lejer



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFAKTUR EN GROS
KØBENHAVN K.

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

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

THÜRMEERS
originale Snittøj



Hånden på hjertet!

Har

De nu også husket
at give Deres livs-
forsikring et
DYRTIDSTILLÆG!

De kan meget nemt få det ordnet i


STATSANSTALTEN
FOR
LIVSFORSIKRING

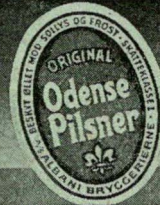
A/s FRICHS, AARHUS

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

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/s
Hans Nielsens Maskinfabrik



Odense Pilsner
- den mest velsmagende

A/s ALBANI BRYGGERIERNE

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211

HB HOVEDSTADENS BRUGSFORENING HB

Elegante Kjøler og Smoking
udlejes

ELKLÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 15 13

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA A/s
RANDERS

Importkompagniet A/s

Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

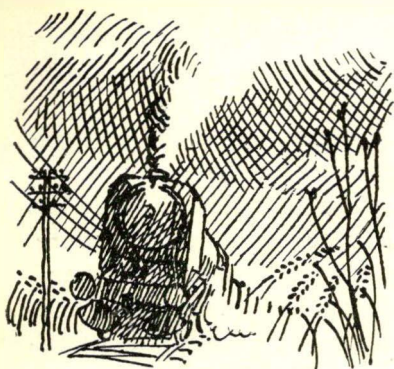
B O G T R Y K L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13

Tlf. Byen 1502
København K

**NORMAL-
TRYKKERIET**

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 6261



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 12 - 54. ÅRGANG

20. JUNI 1954



Indhold:

Det angår os alle!	137
Nordisk nyt — Norge	138
Hvad bliver huslejen?	139
Over eller under Storebælt	141
Fra medlemskredsen	145
Kulstøvplagen	145
Nalco-forsøgene	145
De svenske lokomotivmænds årsmøde	146
Privatbane-lokomotivmændenes kongres	147
Jernbaneskolen	147
Lønoverenskomstens virkninger på pensionen	147
Under DLF	148
Jubilæum	148
Opmærksomhed frabedes	148
Personalia	148
Dødsfald	148
Medlemslisten	148
Nye adresser	148
Byttelejlighed	148
Olsen og Jensen	148



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.

Det angår os alle!

Med sommerkøreplanens ikrafttræden måtte Danske Statsbaner nedlægge to strækninger inden for det sydfynske område, og på omtrent samme tid måtte driften på en del af strækningen på Slangstrupbanen ophøre. Hvor det før var jernbanen, der stod for transporterne, skal det nu i fremtiden være bilerne. Skinnevejens mangeårige og trofaste betjening af publikum såvel i gods- som i personbefordring er pludselig ophørt til fordel for et yngre transportsystem. *

Måske har disse begivenheder ikke gjort noget særligt stort indtryk på alle jernbanemænd, men alene indskrænket sig til skuffelse og bitterhed hos de få (set i forhold til antallet af beskæftigede ved DSB), som personligt er blevet berørt heraf. Enten ved en tvangsforflytning eller ved en udsættelse af tidspunktet for en ellers nær forestående avancering til en højere lønningsklasse. Skuffelsen og bitterheden hos disse er til gengæld forståelig. For dem har det været en omvæltning i hele tilværelsen. Det at skulle rykke teltpælene op og søge andet steds hen berører ikke alene tjenestemanden, men hele hans familie, og der melder sig mange problemer for dem alle. Lejlighed ved det nye tjenestested skal findes, og det kan måske og for de fleste først ske to eller tre år efter forflyttelsen, hvorfor familien i den tid må bo på to steder. En søns eller datters påbegyndte uddannelse må måske tillige afbrydes og nye uddannelsessteder til dem søges. Det ene med det andet stiller store krav til den enkelte og har sin særlige og uheldige indvirkning på familiemedlemmernes tilværelse. Når dertil kommer, at de samme mennesker tidligere i deres tjenestemandstilværelse har måttet tage en eller flere forflytninger, behøves der ikke nogen længere forklaring til for at anskueliggøre hvor hårdt de rammes. *

Men selvom virkningerne ved nedlægningen af tre banestrækninger i første omgang og umiddelbart bedømt kun direkte berører nogle enkelte tjenestemænd og deres familier, er det en sag, der angår os alle. Det at Danske Statsbaner må hugge en ende af deres samlede strækningsslængde, har betydning for enhver, som er beskæftiget ved etaten. Her er vi alle, som tilfældet er under andre forhold i den daglige drift, i samme båd. Hvad der angår den ene i dag, kan overgå den anden i morgen. Ingen er sig selv nok, men enhver ansat må medvirke til at forhindre en fortsættelse af den udvikling, som har taget sin begyndelse ved den nye køreplans ikrafttræden. Den opgave, som tidligere alene har påhvilet cheferne med at skaffe kunder til banerne, må nu udvides til at omfatte alle. Enhver må tage aktiv del i akquisitionsarbejdet og ved sin færden i og uden for tjenesten agitere og reklamere for virksomheden. Opgaven er slet ikke så vanskelig, som mange måske anser den for, og foruden at vi er mange til at løse den, har vi det bedste reklamemateriale i de fordele, kunderne bydes på under benyttelsen af Danmarks ældste transportforretning. Det være sig under transport af personer eller gods. Alle kan derfor være med i

NORGE

Aktivisering af samarbejdsudvalg.

Som bekendt er Norge på samarbejdsudvalgsområdet noget længere fremme, end vi herhjemme. Man går grundigt til værks deroppe. Der vises en aktivitet så vort arbejde på dette felt virker som en sinkes.

Blandt andet ser man ifølge »Jernbanemanden«, at der i dagene 4.—6. maj holdtes samarbejdsudvalgs-kursus i Stavanger og Kristianssand, og i disse kursus, der betegnes som vellykkede, deltog ialt 80 deltagere. Kurserne går ind som en integrerende del af den plan, N.S.B.s hovedstyre, Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannsforbund i fællesskab har lagt for samarbejdsudvalgsarbejdet ved N.S.B.

I Stavanger behandlede man samarbejdsudvalgsordningen ved N.S.B., rationaliseringsopgaver ved N.S.B. og hertil emnet »Vor opgave i bedriften«. I Kristianssand var programmet det samme, men her havde man yderligere et foredrag om emnet »Sundhed og trivsel i arbejdet«.

Lignende kursus skal i løbet af året arrangeres i Bergen og Drammen distrikter. Lederen af arbejdet er sekretær Eilif Moe fra Samarbejdsudvalgenes sekretariat. (Tidligere sekretær i Norsk Jernbaneforbund).

Det var i høj grad ønskeligt, om vi herhjemme kunne få sat liv i arbejdet på et noget lignende grundlag som i Norge. Ganske vist virker den enkelte organisation med samarbejdsudvalgstanken på deres tilidsmandskursus; men dette arbejde bør om ikke helt så dog i overvejende grad skilles ud og lægges om, så også administrationen bliver partner i arbejdet.

Gennem større aktivitet må man fremelske den glød, der bringer vore udvalg ud af det dødvande, de er inde i. Der er ingen tvivl om, at man gennem samarbejdsudvalgene kan skabe resultater til gavn for den virksomhed, vi tjener og dermed også til gavn for den enkelte.

Problemerne, der trænger sig på i det daglige, er mangfoldige og kun i åbenhed og gensidighed kan der skabes reelle værdier ud af samarbejdsudvalgsidéen.

akkvisitionen og gøre sit til — i mere eller mindre omfang — at ikke flere banestrækninger nedlægges på grund af tilbagegang i transportmængden.

Den stadig tiltagende konkurrence fra andre befordringsmidler, som DSB er udsat for, kan blive katastrofal for mange af vore folk, og på nuværende tidspunkt har den allerede sat sine spor også andre steder i landet, end de allerede nævnte, hvor følgerne heraf har ramt en del lokomotivmænd. Vi har i dag maskindepoter, hvorfra anvendelsen af personale og maskiner til bl. a. godstransport efterhånden er gået så stærkt tilbage, at der er stor fare for nedlægning af i hvert fald den ene driftsform — dampdriften — fordi det er økonomisk uforsvarligt at opretholde denne. En ny reducere i antallet af lokomotivmandstillinger er derfor i udsigt og dermed nye problemer for vore medlemmer. Problemer, som både rammer de, der må forflyttes, og de, der får forfæmelsen udsat.

*

Til illustration af tilbagegangen i godsbefordringen kan anføres, at medens den samlede transportmængde i driftsåret 1951/52 udgjorde 7,7 mill. tons, var den i 1952/53 faldet til 6,5 mill. tons. En sammenligning mellem den forløbne del af indeværende finansår og den tilsvarende periode året før viser også en betydelig nedgang. Selvom en del af denne tilbagegang naturligvis kan føres tilbage til særlige årsager, såsom produktionsnedgang (f. eks. for tørv og brunkul) og svingninger i im- og eksportmængden, er det hævet over enhver tvivl, at den i første række må tilskrives den stadig tiltagende konkurrence fra andre transportmidler.

Til belysning af lastbilkonkurrencen kan det anføres, at antallet af vare- og lastautomobiler i 1951 var ca. 64.000 mod ca. 43.000 i 1939, og at det i 1952 blev forøget med ca. 8.000 til ca. 72.000. Denne udvikling fortsætter, og det må erindres, at med tilkomsten af nye og større biltyper og påhængsvogne bliver den procentvise stigning i bilernes samlede lastkapacitet større, end den ovenfor nævnte stigning i antallet giver udtryk for.

*

Blot med disse oplysninger og med angivelse af de få tal, må det stå enhver klart, at Danske Statsbaner og dermed os alle sammen er ude for en stor konkurrence, som der må sættes noget ind imod for at imødegå. Fra administrationens side har man da også taget initiativet til en omfattende kampagne for at tilføre banerne størst mulig godstrafik. Resultatet heraf afhænger imidlertid i overvejende grad af, om alle vil gå positivt ind i arbejdet. Alle uanset stilling skal være med, og man stiller de bedste forhåbninger til resultatet, når det bliver de lokale folk, der påtager sig opgaven.

*

Vi opfordrer vore medlemmer til at være med i dette arbejde. Lad os efter bedste evne gøre en indsats for den virksomhed, vi tjener, så vi i stedet for tilbagegang i driften må få fremgang. Lokomotivet og dets mænd er altid forrest og har altid ligget forrest i Danske Statsbaners reklamer, så hvorfor ikke også være forrest i arbejdet med at tilføre DSB størst mulig gods- og personbefordring.

Hvad bliver huslejen?

Af kontorchef Jørgen Paldam,
Arbejdernes Erhvervsråd.

Til efteråret skal folketinget tage endelig stilling til Johs. Kjærbøls forslag om boligforholdene. I artiklen behandles forslagens virkninger for lejerne i nye og ældre lejligheder.

Hvad koster det at bo i en moderne lejlighed — en lejlighed med bad og centralvarme, men uden luksuspræg? Ja, hvis staten ikke yder støtte, bliver den årlige husleje ca. 38 kr. pr. m², det vil sige, at den familie, som flytter ind i en moderne 2½ værelses lejlighed, må regne med at komme af med ca. 2850 kr. om året. Hertil kommer varmeudgifter samt eventuelle transportudgifter.

Denne husleje er så høj, at alle på forhånd er klar over, at staten ikke kan forholde sig passiv. Intet ansvarligt politisk parti tør i dag tage ansvaret for, at boligbyggeriet overlades til »de frie kræfters spil«.

Problemet er, hvor stor støtte staten skal yde.

I dag giver staten billige lån til boligbyggeriet. Virkningen heraf er, at for det almennyttige byggeri kan den årlige husleje nedsættes til ca. 27 kr. pr. m², og det vil sige, at familien, der flytter ind i den nye lejlighed, »slipper med« at skulle betale ca. 2000 kr. om året.

De konservative finder, at den støtte, der i dag ydes til dem, der bor i de nye lejligheder, er tilstrækkelig. Aksel Møller slog dette fast, da Kjærbøls lovforslag var til første behandling i folketinget. Socialdemokratiet mener derimod, at huslejen i nybyggeriet må bringes yderligere ned.

Regeringens forslag går ud på at erstatte de billige lån med et direkte tilskud på op til 18 kr. pr. m². Virkningen heraf vil være, at familien, der flytter ind i den nye lejlighed, ikke kommer til at betale mere end ca. 1500 kr. om året i husleje.

Det er ikke uden grund, at den radikale Bertel Dalgaard kalder dette et dristigt forslag. Der lægges store økonomiske forpligtelser på staten for at bringe huslejen i nybyggeriet så langt ned, som der her er tale om. For regeringen har det imidlertid vejet tungt, at en god boligstandard for almindelige familier er af afgørende social og kulturel værdi. Hertil kommer, at de økonomiske forpligtelser vil mindskes i samme omfang, den nye form for stats-tilskud medvirker til at nedbringe omkostningerne i nybyggeriet. Det bliver en opgave for alle, der har med byggeriet at gøre, at medvirke til bedre tilrettelæggelse, standardisering og effektivisering.

Huslejen i ældre lejligheder.

Den første forudsætning for at diskutere huslejeudligning er at blive klar over, på hvilket niveau udligningen skal finde sted. Jo dyrere de nye lejligheder er, jo større bliver det svælg, der skal udfyldes. Der er ingen tvivl om, at netop dette centrale punkt i udligningen har stået regeringen klart, da den gik så langt som til at foreslå huslejen i nybyggeriet reduceret ned til niveauet fra 1950.

Hvad er det nu, som skal udlignes? Skal familien, der bor med kakkelovn og ikke har varmt vand, betale det samme som familien, der flytter ind i den nye lejlighed? Naturligvis ikke. Udligningen skal tage rimeligt hensyn til kvalitetsforskelle.

Det, der skal udlignes, er den stigning, der under og efter krigen er sket i byggeomkostningerne, reduceret med det øgede statstilskud til nybyggeriet. Man opgør, hvad en moderne lejlighed uden luksuspræg kostede i 1939 og stiller dette over for den husleje, man vil holde i nybyggeriet. Udtrykt i tal kostede den pågældende lejlighed i 1939 ca. 1125 kr., medens den — hvis Kjærbøls forslag gennemføres — i dag vil komme op på 1500 kr. Det, der skal udlignes, er denne forskel, og det er i konsekvens heraf, at Kjærbøl har foreslået, at huslejen i den ældre boligmasse lægges 30 pct. over, hvad der betaltes i 1939.

Medens der ikke er meget rimelighed i, at der er en væsentlig prisforskel på en moderne lejlighed i 1939 og en helt ny, stiller det sig anderledes, når vi sammenligner en ældre lejlighed med en ny. Dette problem løses i forslaget ved at sætte husleje-forhøjelsen som en procent af den i 1939 betalte leje. For den lejlighed, der blev opført i 1939, og som kostede 1125 kr. om året, betyder forhøjelsen på 30 pct. ialt en stigning på 338 kr. For en ældre og mindre moderne lejlighed, der i 1939 kostede 660 kr., betyder de 30 pct. derimod 198 kr.

Det vil ses, at den moderne lejlighed fra 1939 kommer til at koste nogenlunde det, Kjærbøl vil bringe nye lejligheder ned til, medens den ældre og umoderne lejlighed kommer til at koste ca. det halve.

Nu er boligmarkedet som bekendt for uensartet til at kunne reguleres efter en lineal. Der er derfor bestemmelser i forslaget, der åbner mulighed for en individuel undersøgelse af den enkelte ejendom. Hvis lejen efter forslaget bliver unormal høj, kan huslejenævnet nægte at godkende den, ligesom der er særlige bestemmelser for ejendomme opført før 1890.

Hvem skal have pengene?

Som understreget ovenfor skal de 30 pct. lægges oven på lejen i 1939. Det betyder, at hvis ejeren allerede har fået gennemført lejeforhøjelser, bliver den udligning, som nu skal finde sted, af tilsvarende mindre omfang. I denne forbindelse skal fremhæves, at hvis lejeren har overtaget vedligeholdelsespligten uden tilsvarende nedsættelse af lejen, betragtes dette som lejeforhøjelse. Ejeren skal altså igen begynde at vedligeholde, ellers slipper lejeren billigere.

I praksis regner man med, at ejerne har fået gennemført lejeforhøjelser, der gennemsnitlig andrager ca. 15 pct. af 1939-lejen. Ved lejeloven af 1951 fik ejerne 5 pct.s lejeforhøjelse, og »frivillige lejeforhøjelser« skønnes at have givet yderligere

ca. 10 pct. Sagt med andre ord: Den lejeforhøjelse, der er foreslået, er allerede halvvejs gennemført, men gennemført på meget ulige vis. Forslaget vil betyde, at de ejere, der har være glubske, ikke får noget, medens de ejere, der har behandlet deres lejere pænt, får et beløb til vedligeholdelse og reparationer.

Lejeforhøjelsen gennemføres iøvrigt *over 6 år* med 5 pct. om året. De, der har fået deres 1939-leje sat op med 15 pct., »slipper« de første 3 år, medens de, der »kun« er sat op med 5 pct., kommer med det 2. år. Efter de 6 år forbliver husleje-loven fuldt ud i kraft i *yderligere 2 år*, for at man kan se, om der er sket en rimelig tilpasning. Hvad der så skal ske, overlades til et kommende folketing.

Det er ikke hele udligningen, der skal gå til ejerne. *En væsentlig del skal gå til det offentlige og anvendes til billiggørelse af nybyggeriet.* Udover de 5 pct., ejerne har fået, skal resten af udligningen — altså de 25 pct. — deles mellem staten og ejerne.

Konservative og Venstre er meget utilfredse med, at en del af pengene skal gå til det offentlige. Under første behandling af lovforslaget gav Axel Møller således udtryk for, at forslaget måtte tages som udtryk for, at Kjærbøl havde en særlig »lyst til at forfølge de mennesker, der ejer en ejendom«.

Hvis staten ikke greb ind.

Hvis Kjærbøl ikke havde fremlagt sit forslag, men havde forholdt sig passiv, hvad ville så være sket?

Man kan få et indtryk heraf ved at se på *udviklingen efter første verdenskrig.* Også dengang var huslejen i nybyggeriet steget langt stærkere end huslejen i de ældre ejendomme. Huslejen i nybyggeriet lå ca. 100 pct. over huslejen i de ældre lejligheder. Man diskuterede dengang huslejeudligning, men det blev ikke til noget. Til gengæld blev den huslejeregulering, man startede med, efterhånden mere og mere gennemhullet, og til sidst ophævedes den helt. Resultatet blev, at midt i trediveerne var huslejen i ældre ejendomme steget med godt 80 pct. Dette beløb tilfaldt fuldt ud grund-ejerne.

Når der derfor i dag tales om »en huslejeskat«, er dette et udtryk, som må tages med al muligt forbehold. Sandheden er jo, at det, staten inddrager, er penge, som ellers *ville tilfalde grundejerne.* Det er selvfølgelig også dette, der fører til, at både Venstre og konservative sætter stærkt ind mod dette led i forslaget.

Hvis staten forholdt sig passiv, ville konsekvenserne imidlertid blive mere vidtrækkende end som så. Hvis Kjærbøls forslag kan baseres på en udligning på 30 pct., beror det jo på, at han *samtidig nedbringer* huslejen i nybyggeriet til 1950-niveauet. Opretholder man den nuværende husleje i nybyggeriet, vil udligningen komme op på 80 pct., og trak staten sig helt tilbage fra nybyggeriet, ville der næsten blive tale om en *3-dobling* i den ældre boligmasse; hvis da ikke konsekvensen ville blive, at nybyggeriet gik helt i stå, og at

vi måtte klumpe os sammen i ældre lejligheder, der blev dyrere og dyrere.

Helt ved siden af.

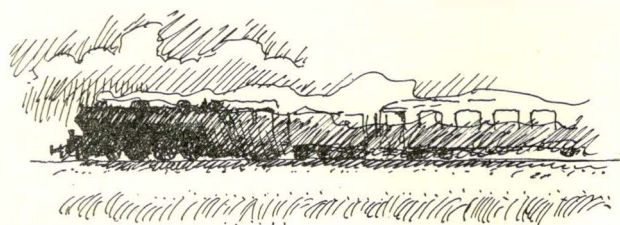
Kommunisterne tager som sædvanligt det letteste standpunkt — eller rettere det standpunkt, der bedst kan udnyttes til politisk demagogi. Under debatten i folketinget indkasserede Alvilda Larsen med en let håndbevægelse regeringens forslag om at bringe huslejen i nybyggeriet ned til 1950-niveauet og brugte resten af sin taletid til at kræve huslejestoppet for ældre ejendomme opretholdt. Ikke med et ord strejfede den kommunistiske ordfører, at alt tyder på, at valget står mellem *enten* en gradvis underminering af huslejestoppet, hvor grundejerne efterhånden får de 80 pct., som byggeomkostningerne i dag er højere end i 1939, *eller* en på forhånd tilrettelagt udligning, hvor de nye lejligheder gøres billigere og de ældre derfor nøjes med en tilsvarende mindre stigning. Vi fik heller ikke noget at vide om, hvad der ville ske, hvis — mod al forventning — huslejestoppet kunne opretholdes. Der blev ikke sagt noget om faren for, at *ældre ejendomme forfaldt*, eller om hvordan det ville gå med *byggearbejdernes beskæftigelse*, når alle udlejningsproblemer skulle koncentreres i nybyggeriet. Nej, sagen skulle udnyttes til at spille på den umiddelbare interessen modsætning mellem de, der bor i ældre lejligheder, og de, der bor i de sidst opførte.

Hvad nu?

Kjærbøls forslag skal nu behandles i et folketingsudvalg. Det eneste sikre er, at der bliver megen debat frem og tilbage.

De *konservative* vil gå imod, at lejen i nybyggeriet sættes ned, og at staten skal have del i udligningen. Derimod vil de nødig tale om, at dette betyder, at grundejerne får op til 80 pct. *Venstre* har hidtil undladt at give nogen mening til kende. Under debatten i folketinget var Venstres ordfører ligefrem stolt af, at han havde klaret sig igennem, uden at nogen kunne sige, hvad han mente om det fremtidige huslejeniveau. De *radikale* var mest positivt indstillet overfor forslaget. Det var *måske* lidt dristigt at gå helt ned til 1950-niveauet, og det var *meget* at strække udligningen over 6 år og oven i købet først håbe på et friere boligmarked i 1963.

Hvordan disse forskellige synspunkter til sin tid skal kunne passes ind i hinanden, er svært at se. Vi *skal* imidlertid have lov hjemmel både til boligstøtte og regulering af huslejen, men heldigvis kræver dette ikke, at alle partier i folketinget bliver enige.



Over eller under Storebælt

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(Fortsat fra sidste nummer).

Næsten hele tunnelen skal sammenbygges af rørstykker, der ikke skal bygges in situ, men andetsteds; disse rørstykker skal være ret små og meget enkle og ensartede og standardiseres. De skal seriebygges, ja, massebygges, endda med glidende forskalning. De skal søsættes direkte fra byggebeddingen og transporteres til brugsstedet, hvor de skal sænkes og under- og sidestøttes af simple betonpælegrupper. Det skal ske på ret små dybder og svage hældninger og på steder, hvor strømhastighederne er små — og kan vedblive at være små, selv efter, at tunnelen er nedlagt.

Alle disse træk medfører først og fremmest, at udgifterne, i det mindste initialudgifterne, til dette projekts realisering kan blive lave.

Tunnelprojektet har imidlertid sine mangler, nogle endda af fremtrædende natur.

Blandt de væsentligste må nævnes, at tunnelforbindelsen ikke er synderlig bedre end færgeforbindelsen m. h. t. overfartshyppigheden. Den skal ganske vist befares med et betydeligt antal tog; men de må afsendes gruppevis, i »batterier«, som franskmændene siger om ekspres-togsgrupperne på den meget stærkt trafikerede Paris—Lyon-linie. — En sådan trafikordning er nødvendig i tunnelen af hensyn til kapaciteten, idet det ikke forslår meget at sende enkelte tog afsted skiftevis i hver retning.

En anden vigtig mangel er, at tunnelen selv da ikke får særlig stor kapacitet. Der regnes med seks 8-vognstog pr. time hver vej med en samlet befordringskapacitet på ca. 150 biler pr. time i hver retning, altså 300 ialt. — Det vil kunne afhjælpe den nuværende situation; men i en fjernere fremtid må man forvente en væsentlig større trafik, i det mindste på visse tider af døgnet og på de årstider, hvor trafikken er størst.

En tredje betydningsfuld mangel er, at tunnelen umiddelbart kun kan tjene biltrafikken. I nattetimerne, hvor

biltrafikken er ringe, kan tunnelen eventuelt benyttes af rigtige jernbanetog, bl. a. nogle af de lange godstog, men ikke af alle nattogene, fordi tunnelen kun skal være enkeltsporet. — Skal tunnelen komme den egentlige jernbanetrafik til gode, må der endda bygges nye jernbaner fra Slagelse og Odense eller i det mindste fra Kerteminde til tunnelens landtilslutningssteder.

Om alle disse mangler ved tunnelprojektet gælder det, at de kan afhjælpes ved bygning af flere tunneler.

Men skal man gå så vidt, bliver projektet omfattende og dyrt; fordelene ved det skulle jo netop være, at det kunne realiseres hurtigt og billigt.

En tunnelforbindelse med en enkelt tunnel angives at koste 210 mill. kr. for tunnelen, sporanlæg, elektriske ledninger, 6 sæt motortog og rampetilslutning i land, men excl. vej- og jernbanetilslutninger. Hvor meget selve tunnelen vil koste, er ikke offentliggjort, men det bliver naturligvis den langt overvejende del.

Undervandstunneler plejer ellers at være meget dyre. Det gælder også om dem, der er lavet af færdige tunnelstykker, skønt disse koster mindre end tunneler, lavet på stedet, ville koste. — Man kan imidlertid ikke slutte ret meget ud af priserne for de hidtil udførte tunneler af denne art, fordi alle disse tunneler er så korte, at der ikke har været anledning til at fremstille tunnelementerne efter masseproduktionsmetoder.

Men selv om man skulle regne med fordoblet pris for tunnelanlægget, som for en enkelt tunnel skal være en ringe del af, hvad der kræves for en broforbindelse, kan der dog opnås betydelige resultater i forhold til investeringen. — Man kan nemlig befordre et meget betydeligt antal biler gennem tunnelen, selv om man nøjes med et enkelt tunnelrør og ensrettet alternerende trafik.

Derfor fortjener tunnelprojektet en nærmere undersøgelse, ikke

mindst m. h. t. omkostningsberegningen og transportkapaciteten.

En ganske anden sag er, at tunnelprojektet kan inspirere til nye tanker.

Nærværende artikels forfatter har i mange år interesseret sig for problemet om forholdet mellem omkostninger for en fast Storebæltforbindelse for biltrafik alene og for både biltrafik og jernbanetrafik.

For øjeblikket er jernbanetrafikken jo den vigtigste. Men i fremtiden kan biltrafikken muligvis blive meget vigtigere end jernbanetrafikken. Hvorvidt det vil ske, kommer først og fremmest til at afhænge af de trafikpolitiske, handelspolitiske og finanspolitiske retningslinier, der bliver fulgt. — Udviklingstendensens retning er imidlertid ganske tydelig.

En anden motivering for drøftelsen af problemet er, at motortrafikken i højere grad end jernbanetrafikken har behov for en fast forbindelse, som byder på overfartsmulighed på ethvert tidspunkt, altså uden ventetid for bilerne. Færgeforbindelsen byder jo altid på overfartsmulighed for togene, altså uden ventetid, i hvert fald for lyntogenes og hurtigtogenes vedkommende. Hvis der kunne opnås samme resultater for biltrafikken, som der allerede er opnået for togtrafikken i så henseende, ville det være meget værdifuldt.

Jeg havde dog ikke tanker om tunnelforbindelser. For det første er der så dybt i Østre Rende, at det er umuligt at bygge en rørelement-tunnel her; en mere konventionel tunnel kan ikke bygges lige under havbunden, hvis jordarterne er meget gennemtrængelige for vand, fordi man i så fald må arbejde ved trykluft og være nødt til at bruge 8—10 atmosfærers tryk, hvor tunnelen skal ligge dybest. — Dertil kommer, at tunnelen skal have meget stejle eller meget lange hældninger for at komme ned under Østre Rende, navnlig hvis den skal så dybt ned, at man med sikkerhed kan undgå besværlighederne med indsvivende vand.

Endelig regnede jeg med, at tunnelforbindelser, hvor de endelig kan realiseres på tilfredsstillende måde, under alle omstændigheder bliver meget dyre, selv om de udføres af færdigfremstillede rørstykker.

Men hvis den for Reersø—Hindsholm-tunnelen tilgrundliggende prisberegning kan opretholdes, så må det være af største interesse at se nærmere på de økonomiske muligheder for at lave en lignende biltunnel-forbindelse eller kombineret bil- og jernbanetunnelforbindelse mellem Knudshoved og Sprogø.

Farvandet mellem Fyn og Sprogø, altså Vestre Rende, er omkring dobbelt så bredt som farvandet mellem Sjælland og Sprogø, altså Østre Rende, hvis man regner bredden mellem 10 meter dybdekurverne. Derimod er Vestre Rendes største dybder kun omkring halvt så store eller snarere kun en trediedel så store som dybderne i Østre Rende.

En følge deraf er, at bundhældningerne stort set er meget mindre i Vestre Rende end i Østre Rende. Dertil kommer, at bunden i Vestre Rende er jævner, og at selve hældningen mod dybet begynder helt inde ved kysterne og fortsætter med ret ensartet fald. I Østre Rende er de store dybder derimod begrænset af hældninger, som er så stejle, at der sædvanligvis kun er omkring 300 m mellem 20-meter-kurven og 50-meter-kurven og endog kun omkring 100 m mellem 30-meter-kurven og 50-meter-kurven; det giver en stejlehed på 20 ‰, hvilket endda kun er et gennemsnit.

Er dybdeforholdene i Østre Rende håbløst vanskelige for tunnelanlæg, så er de til gengæld meget gunstige i Vestre Rende for tunnelanlæg, der udføres ved rørelement-metoden, det være sig med rørene liggende frit på bunden mellem sidestøttende pæle eller nedlagt i en grøft og overdækket. Tunnelhældningen kan endda blive så lille, at tunnelen eventuelt kan befares af almindelige jernbanetog uden brug af forspandslokomotiver. Det betyder, at den ikke må overstige 1 ‰, hvis den skal svare til DSB's standarder for hovedjernbanelinier.

Den eventuelle forbindelse bør af

hensyn til omkostningsvanskelighederne og ventilationsbesværighederne udføres som en dæmningsforbindelse fra kysterne af Knudshoved og Sprogø ud til nogle meters vanddybde. Det vil formodentlig være bedst at føre dæmningen ud fra midten af Knudshoved-halvøen og 1,0 km til søs til ca. 6 m vanddybde og fra Sprogø ud ad Vestrevet 1,4 km km til søs ligeledes til 6 m vanddybde, som nås lige uden for en 4 m pulle. Selve trafiktracéen må både fra Fyns-siden og fra Sprogø-siden fremføres som en fordybning i dæmningsens midte for at nå en vis dybde allerede, hvor tunnelstrækningen begynder.

Mellem disse er der 5,7 km ad den rette linie. I og for sig kunne tunnelen godt føres retlinet frem. Men det vil dog nok være fordelagtigt at føre den ad en knækket eller buet linie mod syd, ikke af hensyn til maksimumsdybden, som under alle omstændigheder synes at blive ca. 27 m, men af hensyn til mindre gennemsnitsdybder og navnlig af hensyn til, at man derved kan følge bunden ad et temmelig jævnt fald til største dybde. — Tunnellængden bliver derved forøget til ca. 6 km.

Længden af tunnelen mellem Fyn og Sprogø bliver altså ikke væsentlig mere end en fjerdedel af længden af tunnelen mellem Fyn og Sjælland ad den nordligere rute.

Prisen bliver langt mindre på grund af den mindre længde og den mindre dybde. Dog bliver prisen næppe reduceret til en fjerdedel, fordi engangsudgifterne til produktionsanlæg, kraner m. m. bliver omtrent de samme.

Man kunne sikkert få fire tunnelrør mellem Fyn og Sprogø for det beløb, som et enkelt tunnelrør mellem Fyn og Sjælland koster.

Men det bliver der formodentlig slet ikke behov for, i alt fald ikke i den overskuelige fremtid.

En enkelt tunnel mellem Fyn og Sprogø byder nemlig på kortere transportvej, altså større bekvemmelighed end tunnelen mellem Fyn og Sjælland.

Den byder på gennemfartsmulighed i begge retninger med kortere mellemrum.

Desuden har den langt større biltransportkapacitet.

Endelig kan den umiddelbart benyttes af jernbanetogene, endda af et betydeligt antal jernbanetog.

I den nordlige tunnel skulle bilerne transporteres i elektriske specialtog, hvert bestående af 8 vogne og i stand til at rumme ca. 25 biler.

Togene skulle afsendes i grupper, »batterier«, på indtil 6, når behovet krævede det. De skulle køre med 3 minutters tidsafstand, altså med 12 minutters tidsforskel mellem første og sidste tog i en gruppe.

Den maksimale kørehastighed skulle være 150 km i timen, og gennemsnitshastigheden i tunnelen skulle være 120 km i timen. Det giver 11 minutter for selve tunnelturen. Der skrives dog 12 minutter.

Et af de italienske baners elektriske lyntog, som forøvrigt minder noget om de foreslåede biltransporttog til tunnelen, gennemkørte på en prøvetur nogle uger før krigsudbrudet den 18,5 km lange tunnel gennem Apenninerne på 7 minutter. Det skulle da ikke synes at være umuligt at gennemkøre Storebæltstunnelen på 12 minutter. — Men at gøre det med så mange tog i så tæt følge må dog være et urimeligt krav. I hvert fald må tidsafstanden i så fald forøges. For et tog, der kører med en fart af 150 km i timen, d.v.s. næsten 42 m pr. sekund, kræves der betydelige bremselængder. Desuden skal det jo helst helt undgå at blive nødt til at bremse, navnlig under de foreskrevne yderst forcerede driftsforhold.

Med de nævnte togafstandstider og køretider menes det muligt at sende et batteri tog gennem tunnelen i løbet af en halv time og at bruge tunnelen til et batteri i modsat retning den næste halve time.

Der skulle da kunne beføres ca. 300 biler hver vej pr. time.

I den korte tunnel mellem Fyn og Sprogø behøver man ikke at køre så hurtigt. — Selv om gennemsnitshastigheden kun bliver halvt så stor, altså 60 km i timen, kan togene gennemkøre tunnelstrækningen på 6 minutter. Ja, det er sikkert ikke umuligt at reducere tiden til 5 minutter.

En så kort køretid i tunnelen kan næppe findes ubehagelig af bilerne.

Når tunnelturens varighed reduceres til 6 minutter, eller måske til 5 minutter, åbnes der mulighed for at udnytte tunnelen for trafik i skiftende retninger med korte mellemrum, — f. eks. hvert kvarter.

Det hindrer ikke, at tunnelen kan benyttes af et helt batteri tog i løbet af kvartersperioden. Der står jo 7—8 minutter til rådighed i supplement til de 5—6 minutter, som selve turen varer for et enkelt tog.

Det indebærer, at ventetiderne mellem forbindelserne gennemgaaende bliver små, langt kortere end for den lange tunnels vedkommende.

For Fyn-Sjælland-tunnelen foreslages biltogene afsendt i grupper på 6 med 3 minutter mellem hvert tog, d. v. s. 12 minutter mellem første og sidste tog i et batteri og 48 minutter mellem sidste tog i et batteri og første tog i det næste batteri. For Fyn-Sprogø-tunnelens vedkommende bliver længste ventetid 22—23 minutter, hvis togetræningerne skifter hver halve time.

Det betyder umiddelbart en halvering af de maksimale ventetider.

Endnu vigtigere er det imidlertid, at ventetiderne dermed vil være bragt ned på sådanne maksima, at biltrafikanterne ikke længere behøver at disponere efter at nå bestemte overfartsforbindelser, ligesom sporvejstrafikanterne ikke behøver at spekulere over sporvognenes afgangstider.

Dernæst melder spørgsmålet sig om, hvor mange tog der kan sendes gennem tunnelen, specielt hvis kørselsretningen skal skifte hyppigt, f. eks. hvert kvarter.

I den korte tunnel kan togene formodentlig køre i kortere tidsafstande end i den lange tunnel. Dette gælder ganske vist ikke i teorien, men formodentlig nok i praksis.

Da hastigheden kan være meget mindre, kan afstanden såvel som tidsafstanden mellem to tog formindskes væsentligt. — Man kan få en forestilling om de mindste tidsafstande i praktisk togdrift ved at drage sammenligninger med togdriften på bybanerne. De mest trafikerede

bybanestrækninger i New York, London, Paris, Berlin og Moskva er udbygget til at kunne afvikle togene med 1½ minuts mellemrum, skønt togene standser hyppigt og kører med varierende hastigheder.

Bybaneanlæggene i New York, London, Paris, Berlin og Moskva er på de mest trafikerede strækninger udbygget til at kunne afvikle indtil 40 tog i timen, hvilket betyder, at den gennemsnitlige tidsafstand mellem togene bliver 1½ minut. — Bybanetogene må endda standse med korte mellemrum, hvorfor afstanden mellem dem varierer betydeligt. — I den eventuelle Storebæltstunnel, hvor togene ikke skal standse, og hvor de endda kan køre med omtrent ensartet hastighed og derfor i jævnt følge, kan tidsafstanden mellem dem utvivlsomt nedsættes til betydeligt mindre. Det vil næppe være umuligt at komme ned på et minuts tidsafstand mellem dem. Denne formodning bekræftes af, at San-Francisco-Oakland-broen befares med en normal tidsafstand på 65 sekunder af en mellemting mellem bybanetog og hurtigsporvogne.

Lad os imidlertid her regne med en normal tidsafstand på 1½ minut mellem de biltransporterende specialtog i Storebæltstunnelen.

I så fald kan der afsendes 6 tog i løbet af 7½ minut, regnet mellem afgangstiderne for første og sidste tog.

Det betyder, at transportkapaciteten bliver ca. 150 biler hvert kvarter, altså ca. 600 km i timen, det dobbelte af den lange tunnels kapacitet.

I nattetimerne kan tunnelen forbeholdes jernbanetrafiken, og den kan endda afvikle en meget betydelig togtrafik.

Når tunnelens længde kan holdes på ca. 6 km, melder problemet sig om, hvorvidt det måske ville være muligt at ventilere den effektivt.

Dersom det kan lade sig gøre, åbnes der mulighed for at lade bilerne køre igennem den for egen kraft uden at skulle køre ind i og ud fra de specielle tog, uden ventetider, med bilerne kørende i jævnt følge, så tunnelen kan udnyttes kontinuert, hvilket skaber grundlag for endnu større kapacitet.

Hvis der skal efterstræbes væsentlig større resultater, må tunnelen imidlertid kunne befares i begge retninger samtidig. Følgelig må den have væsentlig større tværprofil, i det mindste 5,6 m kørebanebredde ligesom Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen og helst endda 7—8 m kørebanebredde, bl. a. af hensyn til knallerter og cykler.

Et større tunnelprofil indebærer forøvrigt den specielle fordel, at det letter vanskelighederne med ventileringen.

Som tidligere omtalt bygges der nu en tunnel for biltrafik gennem Alperne i nærheden af Mont Blanc. — Denne tunnel bliver 12,65 km lang, altså mere end dobbelt så lang som den eventuelle tunnel under Storebælts Vestre Rende. — Mont Blanc tunnelen bliver meget længere end nogen af de nu eksisterende biltunneler, hvoraf de længste er Mersey-tunnelen i Liverpool-området og Holland-tunnelen, Lincoln-tunnelen, East River-tunnelen og Brooklyn-Battery-tunnelen i New York-området, de sidste fire med tilsammen snart 8, ja snart 9 enkelte tunneler for tosporet, ensrettet trafik. Skønt Mont Blanc tunnelen bliver forholdsvis lang, behøver man dog ikke at udbygge dens ventilationssystem for nær så stor trafik som New York-tunnelernes, som hver befares af omkring en snes millioner biler pr. år og undertiden over 50 000 på en enkelt dag.

En Storebæltstunnel behøver ikke at ventileres for sådanne trafikmængder.

Mont Blanc tunnelens midterste del har cirkulært profil og med 8 m indvendig diameter, hvilket muliggør en kørebanebredde på 6 m og på hver side 0,75 m gangstier i lidt højere niveau. Tunnelens delstrækninger nærmere enderne er ovale og har samme bredde, men større højde, navnlig nær tunnelåbningerne. Det skyldes hensynet til ventilationskanalerne under og over den egentlige køretunnel, som må have forskelligt tværprofil i de forskellige dele af tunnelen.

Hvis den eventuelle tunnel under Storebælts Vestre Rende skulle udføres som egentlig biltrafiktunnel og

have cirkulært profil af hensyn til byggemetoden, må dens indvendige diameter forøges fra 6½ til 8 eller 8½ m og dens udvendige diameter fra 7½ til 9½—10 m.

Dersom tunnelen skal bruges til jernbanetraffic i nattetimerne, må det være ønskeligt at forøge diametren lidt, til 9—9½ m indvendig og 10½—11 m udvendig, fordi det da bliver muligt at indlægge 2 jernbanespor i den.

En tunnel af den pågældende længde og med så stort profil og med tilstrækkelig ventilation for biltrafik kan befares af almindelige jernbanetog uden at trækkes af elektriske lokomotiver af hensyn til røgplagen. — Da tunnelens stigninger kan holdes nede på ca. 1 pct., det samme som på hovedbanelinien mellem Nyborg og Aarhus, kan togene fremføres ved hjælp af damplokomotiver og diesellokomotiver af standardtyperne og således undgå forspand af elektriske lokomotiver, der kræver elektrificering af tunnelen og de tilstødende strækninger. — Dette er meget vigtigt, fordi elektrificeringen ville kræve luftledninger eller strømskinner. Luftledninger ville beslaglægge en stor del af tunnelprofilen og derved mindske pladsen for luftkanaler og følgelig nødvendiggøre større tunnelrørdiameter. Strømskinner ville hindre biltrafikken i tunnelen, idet strømskinnerne ikke kan nedsænkes i gulvet som køreskinnerne, der kan udformes omtrent som sporvejsskinner.

Hvis der bliver to jernbanespor i tunnelen, kan de adskilles af et gelænder, hvis bærestøtter kan svinge i længderetningen, så gelænderet kan sænkes ned i en lav fordybning i tunnelgulvets midterlinie. Derved bliver det muligt at bruge tunnelens ene halvdel til jernbanetraffic og den anden halvdel til biltrafik og på andre tider som ren jernbanetunnel eller som ren vej-tunnel. Man kan da udnytte tunnelen på forskellige måder, alt efter behovet.

Man kan f. eks. bruge den helt til vejtrafik mellem kl. 10 og 18 og helt til jernbanetraffic mellem kl. 23 og 7 og til blandet trafik mellem kl. 7 og 10 samt 18 og 23. — En sådan udnyttelse af tunnelen forud-

sætter, at en del af bilerne, specielt i nattetimerne transporteres på almindelige jernbanevogne, der indkøbes i ordinære tog, eller på specialvogne, der kører ved egen kraft.

En sådan driftsform skaber grundlag for, at tunnelen kan afvikle næsten hele biltrafikken og tillige en meget væsentlig del af jernbanetrafficen, bl. a. de lange godstog og posttogene om natten og lyntogene i morgen- og aftentimerne.

Der kan altså opnås en lang række fordele ved at forøge tunnelens diameter ca. 50 pct. Bl. a. må fremhæves bedre ventilation, bortfald af biltransporttogene, gennemfartsmuligheder for bilerne i begge retninger samtidig, kontinuert trafik og stor kapacitet, ikke alene m. h. t. biltrafikken, men også togtrafikken.

Men tunnelen med stor diameter vil antagelig koste mere end det løbende pr. km end en tunnel med den lille diameter, fordi materialeforbruget til tunnelstykker med tykkere vægge bliver langt større.

Tunnelen med stort profil bliver antagelig lige så dyr som to tunneler med lille profil eller endnu dyrere.

Hvis man kan nøjes med den lille tunnel kan man opnå resultater ikke blot billigere, men også hurtigere.

Måske kan man ligefrem nøjes med den lille diameter og dog opnå tilfredsstillende resultater.

I så fald er det en meget vigtig motivering for at foretrække den.

Valget af tunneldiameter kan øjensynlig ikke træffes uden grundige undersøgelser.

Det skal foreløbig fastslås, at en tunnel mellem Fyn og Sprogø selv med den lille diameter vil få dobbelt så stor kapacitet som en tilsvarende tunnel mellem Fyn og Sjælland ad den nordlige rute, — og at Fyn-Sprogø-tunnelen tillige kan medføre mange andre fordele.

Den korte tunnel koster vel omkring en fjerdedel af de ca. 200 mill. kr., som den lange tunnel koster, og en ottendedel af de ca. 400 mill. kr., som den lange tunnelforbindelse koster, hvis den skal udbygges til lignende kapacitet, altså fordobles.

Dertil kommer, at den sydlige tunnelforbindelse kan realiseres i tilknytning til de forhåndenværende

hovedlandeveje, så man kan spare nye vejanlæg af større omfang, i det mindste på Fynssiden.

Desuden kan den sydlige tunnelforbindelse umiddelbart tilsluttes de bestående jernbaneanlæg såvel på Sjællandssiden som på Fynssiden, så man kan spare nye (dobbeltsporede) jernbaner mellem Slagelse og Reersøhalvøen og mellem Odense og Hindsholm-halvøen.

Tunnelen kan uden videre tjene såvel vejtrafikken som jernbanetrafficen, begge endda i vid udstrækning.

Det er meget vigtigt, at man kan opnå større resultater for begge trafik kategorier. Det er også meget vigtigt, at disse resultater kan opnås for mindre investeringsudgifter — og tillige mindre driftsudgifter. — Men det er langt vigtigere, at selve forholdet mellem resultaterne og omkostningerne bliver gunstigere, altså at man får mere pr. mill. kr.

Endelig er det vigtigt, at det for-nødne beløb, altså mellem 50 og 100 mill. kr., er så lille, at finansministeren måske kan afse det.

Det nævnte beløb er jo ikke større end det, motorskattebetalerne tilfører statskassen i løbet af få uger.

Alt dette gælder imidlertid kun under forudsætning af, at prisberegningerne for en tunnel af den pågældende art kan holde stik. Ganske vist vil f. eks. fordobling af udgifterne pr. km tunnel ikke indvirke så stærkt på det lille tunnelprojekt som på det store. Men en prisforhøjelse fra mellem 50 og 100 mill. kr. til mellem 100 og 200 mill. kr. må antagelig kuldkaste projektet.

En anden uomgængelig forudsætning er, at der også kan skabes en forbindelse af lignende standard under eller over Storebælts Østre Rende. Thi forbindelsen mellem Fyn og Sprogø under Vestre Rende kan kun blive den ene halvdel af den sydlige Storebæltsforbindelse, og den vil ikke være synderlig meget værd som isoleret anlæg.

Den kan kun blive værdifuld, hvis der kan skabes en supplerende forbindelse mellem Sprogø og Sjælland. og denne kan blive tilfredsstillende både i teknisk, økonomisk og trafikals henseende.

(Fortsættes.)

»Kulstøvplagen«!

Ved generalforsamlingen i afdl. 1 den 1-6-54 omtaltes det næsten teknisk uløselige problem om gennemvanding af kullene ved vintertid; man vil prøve ved Gb. kulsilo at lægge et varmerør om vandingsrøret, men kan vel ikke under stærk frost forhindre tilfrysning af slidskerne på siloen med deraf følgende besvær. Støvplagen fra tørre kul på lokomotivets tender er, som alle kender, meget generende for lokomotivpersonalet. Kulstøvet er til tider som en tæt tåge, og luften i førerhuset er mættet af kulstøv som lægger sig overalt. I sommerhalvåret kan støvplagen delvis dæmpes med vand, men i kuldeperioder, hvor vi ikke kan bruge vand ved kulsiloerne, er kulstøvet en plage, som gør tilværelsen trist for lokomotivpersonalet.

Under et studieophold i Norge hørte jeg, at man ved kulkranen på Sundland i Drammen har fået oprettet et oliedoucheapparat anlæg. Når olien, som selvsagt er sekundaolie af billigste sort, bruser ned over kullene ved kultagning, tjener olien til at binde kulstøvet for ikke at hvirvle ud over alt i førerhuset og ned langs togstammen.

Olieanlægget i Drammen består af 3 dele. Hovedbeholder for solarolie, betjeningsapparat og bruser. Betjeningsapparatet tjener som mellemled mellem hovedbeholder og bruser, ved at olien går fra hovedbeholderen ind i betjeningsapparatets hulrum, hvor trykluft slippes til og trykker olien videre til bruseren.

Det er den norske afdelingsingeniør H. Sverdrup, der har udarbejdet tegningen over anlægget, og så vidt jeg har forstået ved samtaler med lokomotivpersonale, er man glad for denne velfærdsforsanstaltning. Det har selvfølgelig strejft min tanke, om lignende under en eller anden form, kunne oprettes herhjemme, ikke alene til gavn og glæde blandt lokomotivpersonalet, men også til glæde for publikum i kraft af renere togstammer m. m.

Preben Wichmann,
lokomotivfører, Gb.

Nalco-forsøgene.

Hr. lokomotivfører Rasmussen fortsætter i DLT af 5. maj 1954 med at beklage sig over Nalco-behandlingen af lokomotivføddevandet. Noget egentligt nyt er der dog ikke fremkommet, kun en mere detaljeret udredning af det tidligere sagte — udredningen har dog den betydning, at det nu er endnu tydeligere, at hr. Rasmussen i høj grad overdri- ver og misforstår; hvis det var så slemt som beskrevet, ville dampdriften vist være umulig i Jylland. Det er formentlig således ikke hver nat, at tog 2049 er på 900 t og udelukkende har kulsnus som brændsel; man kan naturligvis komme ud for et sådant tilfælde, men at generalisere det turde dog være en overdrivelse. Da man må gå ud fra, at der kan findes et og andet at rette, når sagen er sat så stærkt op, bliver alle de rejste klager nu grundigt undersøgt, idet det ville være mere end mærkeligt, at Danmark skulle være det eneste land, hvor man ikke kan benytte sig af en anerkendt vandbehandlingsmetode, tilmed da det er ganske ubestrideligt,

at de f. eks. på Fyn i sin tid foretagne forsøg med Nalco har givet fuldt tilfredsstillende resultater, og så i maskiner (PR og R), der benyttedes i lige så intensiv tjeneste som H-maskinerne i 2049.

I denne forbindelse vil jeg ikke undlade at oplyse, at en af hr. Rasmussens meningsfæller gennem nogen tid er blevet fulgt af en lokomotivinstruktør og således har haft rig lejlighed til at dokumentere sine hårde anklager. Resultatet heraf var meget lidt smigrende for den pågældende lokomotivfører for ikke at anvende stærkere udtryk.

Jeg er enig med hr. Rasmussen i, at det omtalte uheld med skummehanen, et uheld, som muligt kun er forekommet een gang i 10 år, er dette ene uheld for meget; men mon ikke det kan siges om alle uheld, at de er »for meget«? Desværre er jeg så meget pessimist, at jeg tror, at der må regnes med uheld ved jernbanedrift, så længe denne eksisterer. Det er jo desværre ikke altid sådan, at man en passende tid i forvejen annonceres om, at nu vil der snart ske noget.

Hr. Rasmussens bemærkninger om kulforbruget er ikke af nogen værdi, når det ikke samtidig oplyses, hvilke tog og hvilke strækninger det drejer sig om, og som jeg tidligere har nævnt, er kulkvaliteten af væsentlig betydning, men Statsbanerne har ikke i dag i sin magt at fremskaffe kul i de kvaliteter, der er ønskelige. Vanskelighederne med kullene kan ikke føres Nalco i regning.

Med hensyn til fødevandsforvarmeren er der det at sige, at den rigtigt anvendt kan give en besparelse i brændselsforbruget, men da kullene før krigen var relativt billige, var den pengemæssige besparelse, når vedligeholdelsesudgiften til anlægene blev trukket fra, ofte for ringe til at forrente og amortisere anlægget. Da kullene under krigen blev dyrere, kunne man ikke holde anlægene vedlige (bl. a. manglede reservedele til Worthington forvarmeren), og et dårligt vedligeholdt anlæg gav så mange driftsforstyrrelser, at kulbesparelsen helt blev opløst. Driftssikkerhed er en absolut betingelse for at få noget ud af forvarmeranlægget, og denne driftssikkerhed er ikke altid helt tilfredsstillende, desværre, da det ellers ved de nuværende kulpriser ville være meget ønskeligt at anvende forvarmer.

Det er en hård anklage, hr. Rasmussen retter mod Maskinafdelingen, når hr. Rasmussen mener, at vi er lige glade med, hvad det koster. Det ville jo være forbryderisk. Men lige så urigtigt ville det være at afbryde et lovende forsøg, fordi der viste sig nogle vanskeligheder og ulemper derved, og at vi skulle være interesseret i at gøre damplokomotiverne umulige, kan kun betegnes som en absurd tanke. Når påstande af den art fremsættes, har man forladt sagligheden, og så er der i virkeligheden ikke grundlag for at diskutere spørgsmålet yderligere; men da vi fra administrationens side, som før sagt, naturligvis ønsker klarhed over denne sag, også med hensyn til de vanskeligheder, som er forekommet, vil der senere blive lejlighed til for hr. Rasmussen (og eventuelle kolleger) at forsvare deres meninger og beregninger; navnlig de sidste trænger i høj grad til korrektion.

J. P. A. Andersen.

De svenske lokomotivmænds årsmøde



I de to første dage af juni måned afholdt vore svenske kolleger deres årsmøde på Lokmannahemet på Särö. Feriesæsonen havde endnu ikke taget sin begyndelse, de ca. 100 tillidsmænd for hele landet var derfor årets første gæster. Efter dem følger der endnu et hold tillidsmænd, som skal deltage i Järnvägsmannaförbundets oplysningskursus, og først når dette er afsluttet tages feriehjemmet i besiddelse af feriegæsterne.

I lighed med tidligere år havde årsmødet en lang dagsorden og et stort antal forslag til behandling, og der var derfor ikke noget at sige til, at den daglige mødetid strakte sig fra kl. 8,30 til kl. 18,00 med to spisepauser på tilsammen 1½ time. Men med den sædvanlige præcision og saglighed arbejdede mødet sig stødt igennem de mange problemer.

Ved mødets åbning udtalte formanden, lokomotivfører A. J. Malm, bl. a., at der i det forløbne år ikke havde været så få store sager til behandling inden for distriktsstyrelsen, og selvom mange af dem var ført igennem med et godt resultat, var afslutningen på en del af sagerne ikke blevet umiddelbart som mange havde ventet. Men vi lever i en tid, hvor rationaliseringen er sat i højsædet og efterhånden stærkt præger det daglige arbejde også for lokomotivmændene. For os alle har det været en glæde, at der i årets løb stort set har været fuld beskæftigelse inden for alle grupper og over hele landet. Den arbejdstidslov, som regeringen længe har arbejdet med, kan snart ventes gennemført, men man må forberede sig på, at den ikke indeholder nogen arbejdstidsforkortelse. Det vil måske nok skuffe en del, men det er nødvendigt, at vi på nuværende tidspunkt anvender pengene til andre og mere påkrævede sociale problemer.

Af distriktsstyrelsens virksomhedsberetning som forelå trykt, efter hvilken mødet behandlede den uden yderligere indlæg fra formanden, fremgik det bl. a., at man nu var nået frem til et forslag for eenmandsbetjening. Forslaget var videresendt til forbundsstyrelsen, som skal føre de endelige forhandlinger med banernes ledelse. Man har i forslaget fastsat bestemte hastighedsgrænser for lokal tog, såfremt de skal betjenes af een mand, ligesom man har krævet, at hurtigtog og gennemgående godstog skal fremføres af lokomotiver, der er betjent med 2 mand. For rangertjenestens vedkommende har man foreslået, at der ingensinde må forekomme mere end 8 samlede tjenestetimer eller 10 timer pr. tjenestedøgn, når rangermaskinen betjenes af een mand.

På grund af den fortsatte udvikling inden for motordriften har det været nødvendigt at gennemføre nye uddannelsesregler for den del af personalet som alene er uddannet til damptjenesten. Det personale, som er blevet overtalligt ved overgangen fra dampdrift til motordrift eller elektrisk drift, kan vælge imellem forflyttelse til et andet depot, hvor der endnu findes damptjeneste eller omskoling efter de nye uddannelsesregler.

Iøvrigt har rationaliseringen og motoriseringen (herunder elektrificeringen) fremkaldt store problemer for de svenske lokomotivmænd. Et betydeligt antal aspiranter er således hårdt ramt, idet antallet af advancementspladser er reduceret og forhindrer dem i inden for en overskuelig tid at opnå forfremmelse. En stor part af disse mennesker må derfor søge over til en anden tjenestegren inden for banerne.

Fra beretningen skal det yderligere nævnes, at medens man for nogle år tilbage gennemførte ligelønsprincippet for personalet ved bred- og smalsporede baner, var der endnu en del sager vedrørende anciennitetsplaceringen for personalet som overgår fra smal- til bredsporede baner.

Det skal tillige nævnes, at distriktsstyrelsen har ansøgt jernbanestyrelsen om at få radioapparater på alle opholdsrum, som ikke allerede har fået det. Man har ligeledes søgt om at få installeret køleanlæg ved overnatningsværelserne og jernbanestyrelsen har lovet at fremskynde denne sag.

For valg af repræsentanter til samarbejdsudvalgene i distrikter og sektioner har man i Sverige en særlig ordning. De respektive afdelinger fremsender deres kandidatliste til distriktsstyrelsen, som derefter tager stilling til, hvem de anser for egnet. Årsmødets valgkomité gennemgår derefter afdelingernes og distriktsstyrelsens indstillinger og forelægger til sidst årsmødet, hvilket resultat komitéen er kommet til. Derefter træffer mødet beslutning og samtlige tilstedeværende stemmer om de opstillede kandidater, uanset hvilken sektion eller distrikt de tilhører.

Antallet af svenske lokomotivmænd er i dag ca. 7500. Heraf er der 2957 lokomotivførere i een lønningsklasse og 957 lokomotivførere i en lavere lønningsklasse. De sidstnævnte oppebærer ikke funktionsvederlag, såfremt de fungerer i den højere lønningsklasse. Stillingsbetegnelsen lokomotivfyrbøder er afskaffet, og man har i stedet 1445 såkaldte lokbitrædere, som enten forretter tjeneste som lokomotivfyrbøder, eller som anden mand på de tomandsbetjente lokomotiver. Antallet af aspiranter er ca. 2140.

Skønt problemerne for de nordiske lokomotivmænd stort set er de samme i alle fire lande, har vi stadig mulighed for gensidigt at høste erfaringer hos hinanden. Under nutidens rationaliseringsbestemmelser opstår der dag efter dag nye problemer som meget ofte kræver en hurtig stillingtagen. Materialet til at underbygge organisationernes krav, til at støtte den opfattelse som der derindenfor gør sig gældende, når der skal moderniseres, kan vi derfor ofte hente hos en nordisk broderorganisation. Omend udviklingen tager samme retning i samtlige lande, sker den ikke altid med samme hastighed. Dette er jo altsammen afhængig af landenes beliggenhed, råstoffer m. v., ligesom banernes økonomi også spiller en rolle. Den kontakt vi gennem mange år har haft med øvrige nordiske lokomotivmænd, sætter vi derfor stor pris på.

Privatbane-lokomotivmændenes kongres

Dansk Lokomotivmands Forbund, som omfatter de ved privatbanerne beskæftigede lokomotivmænd, afholdt deres 21. ordinære kongres i Aalborgghallen fredag den 21. maj i overværelse af ca. 55 delegerede og gæster.

Blandt gæsterne var repræsentanter for de svenske lokomotivmænd, Smedeforbundet og Formerforbundet i Danmark, Privatbanefunktionærernes Forbund, Privatbanernes Kontorforening, Danske Jernbaners Afholdsselskab og Dansk Lokomotivmands Forening.

Formanden, lokomotivfører Karl Hansen, Aalborg, åbnede kongressen med at byde velkommen til delegerede og gæster.

Det er 14 år siden, vi sidst holdt kongres i Aalborg, og meget har ændret sig siden da, udtalte formanden, men vi står faktisk i dag på lige fod med vore kolleger inden for Statsbanerne. Vort håb er, sagde formanden videre, at vi må være i stand til at bevare stillingen og ikke mindst vort arbejde, men vi må være forberedt på, at meget vil ændre sig endnu. Jeg tænker her bl. a. på den kommission, som er nedsat med henblik på privatbanernes forhold. Kommissionens arbejde kan få skelsættende betydning, og mange store opgaver må vi i den kommende tid forberede os på at skulle tage stilling til.

I tilslutning til åbningstalen mindedes formanden de i kongresperioden afdøde kolleger, hvorefter gæsterne fik lejlighed til at hilse på kongressen.

Formanden indledte sin beretning med nogle betragtninger over organisatoriske forhold og oplyste, at hovedbestyrelsen i perioden havde konstitueret sig med lokomotivfører Carl Christiansen, Hjørring, som hovedkasserer i stedet for afdøde hovedkasserer E. Christensen, Vejle.

Formanden udtalte derefter bl. a., at visse baner har rettet angreb på privatbanernes tjenestemænd og navnlig deres pensioner, og at nogle baner, deriblandt Aalborg Privatbaner, er begyndt at ansætte folk uden pensionsret.

Trods banernes vanskelige økonomiske forhold har det dog været muligt andre steder at få gennemført forbedringer efter lange og drøje forhandlinger.

Formanden nævnte derefter de retningslinier,

den nedsatte kommission skal arbejde efter. Jeg har den tro, fortsatte formanden, at hvor der ikke kan skaffes medlemmerne andet arbejde efter deres opsigelse fra hidtidig beskæftigelse, vil det formentlig lykkes at bevare deres pensioner.

Formanden omtalte derefter endnu en lang række problemer vedrørende ferieordningen, tjenestetidsreglerne og uniformsreglementet; om dette sidste har der været forhandlet i 4½ år, hvilket vist er rekord i langsommelighed.

Desuden omtaltes de kollektive opsigelser ved de bornholmske baner, som har vakt en del røre, men det mentes, at sagen til sin tid vil falde ud til medlemmernes fordel.

Efter nogle ganske få indlæg blev beretningen enstemmigt godkendt.

Hovedkasserer Carl Christiansen forelagde forbundets regnskaber for 1952—53, og efter mange anerkendende ord til hovedkassereren og hovedbestyrelsen godkendtes regnskaberne enstemmigt.

Til imødegæelse af den stadig stigende udgift til begravelseshjælp stillede hovedbestyrelsen forslag om, at der i perioden indtil næste kongres indbetales ekstra 2 kr. pr. medlem pr. måned. Dette forslag vedtoges med alle stemmer mod 1.

Til formand genvalgte Karl Hansen og til hovedkasserer Carl Christiansen, begge med akklamation. Øvrige valg til såvel hovedbestyrelse som revision var ligeledes genvalg.

Efter enstemmig beslutning af forsamlingen skal den næste kongres afholdes i Maribo.

Jernbaneskolen

I planen for Jernbaneskolens virksomhed i 2. halvår 1954 er følgende kursus og eksamener påtænkt afholdt for lokomotivpersonale:

Lokomotivfyrbøderkursus i København:

27. aug.—19. okt. med eksamen 20.—22. okt.

25. okt.—16. dec. med eksamen 17.—20. dec.

Lokomotivfyrbøderkursus i Aarhus:

9. sept.—1. nov. med eksamen 2.—4. nov.

Instruktion til motoruddannelse i Aarhus:

28. september—1. oktober.

1.—5. oktober.

Motorkursus i Aarhus:

2. nov.—4. dec. med eksamen 6.—7. dec.

5. nov.—8. dec. med eksamen 9.—10. dec.

Lønoverenskomstens virkninger på pensioner

Efter et herom fremsat ønske bringes efterfølgende en oversigt over den forhøjelse der efter afslutning af lønoverenskomsten for finansårene 1954/55/56 sker for pensionernes vedkommende.

I henhold hertil oppebærer pensionister som hidtil 70 pct. af det midlertidige løntillæg, medens det særlige tillæg ydes efter samme regler som for tjenestemænd.

Pensioner	Midlertidigt løntillæg.				Det særlige tillæg.	
	1954/55	Forsørgere og ugifte over 30 år		1954/55	1955/56	
		Stigning 1/4-1954	1955/56	Stigning 1/4-1955		
under 1500	80,08 %	24,64 %	86,24 %	6,16 %	0,8 %	1,6 %
1500—2899	1201,20 kr.	369,60 kr.	1293,60 kr.	92,40 kr.	12,00 kr.	24,00 kr.
2900—2999	1234,80 »	403,20 »	1335,60 »	100,80 »	24,00 »	48,00 »
3000—4499	1310,40 »	403,20 »	1411,20 »	100,80 »	91,50 »	115,50 »



25 års jubilæum.

Onsdag den 30. juni kan lokomotivfører *J. A. K. Damgaard*, Struer, fejre sit 25 års jubilæum. Damgaard har tilbragt så godt som hele sin jernbanetid i Struer og er derfor en velkendt skikkelse i byen.

Damgaard er et meget interesseret medlem af DLF og har beklædt forskellige tillidsposter inden for begge afdelinger. Han går altid til de stillede opgaver med godt humør. Som lokomotivmand går Damgaard op i sin gerning med ildhu, en lokomotivmand, der følger med tiden. Som den gode kammerat, Damgaard er, vil han sikkert på jubilæumsdagen modtage synlige beviser herfor.

Afdeling 31 ønsker til lykke og håber, at vi i mange år endnu må gøre brug af hans arbejdskraft inden for afdelingen.

E. T.

Opmærksomhed frabedes.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

R. V. Dorner, lokomotivfører, Esbjerg.

Al opmærksomhed ved mit 25 års jubilæum den 12. juli frabedes venligst.

E. E. M. Mortensen, lokomotivfører,
Haderslev.



Udnævnelser til elektroførere i 13. lkl. pr. 1-6-54.

Lokomotivfyrbøderne:

H. W. Andersen, København Gb., i Enghave.

B. Johansen, København Gb., i Enghave.

Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-6-54.

Lokomotivfører:

J. I. Christiansen, Fredericia, til Randers.

Lokomotivfyrbøderne:

K. Eriksen, Fredericia, til Struer.

J. P. Jensen, Fredericia, til Struer.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 2-6-54.

Lokomotivfyrbøder:

T. Madsen, Nyborg H., til Viborg.

Afsked.

Lokomotivførerne:

O. Sørensen, Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-8-54).

G. Løfgreen, Aarhus, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-8-54).

V. Bøttern, Esbjerg, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-8-54).

Dødsfald.

Lokomotivfører *P. A. Christensen*, København Gb. (4-6-54).

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører *J. S. A. Lovmand*, Valby Langgade 118, 3. tv., Valby (31-5-54).

Pens. lokomotivfører *H. C. K. Poulsen*, Hareskovvej 13. 2. th., Brønshøj (april 1954).

Pens. lokomotivfører *K. P. Kristiansen*, Øster Alle 21, Strib (8-6-54).

MEDLEMSLISTEN

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

Pens. lokomotivfører *J. E. Wittenburg*, Fjordvej 16, Nyborg.

NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøder-nderafdeling:

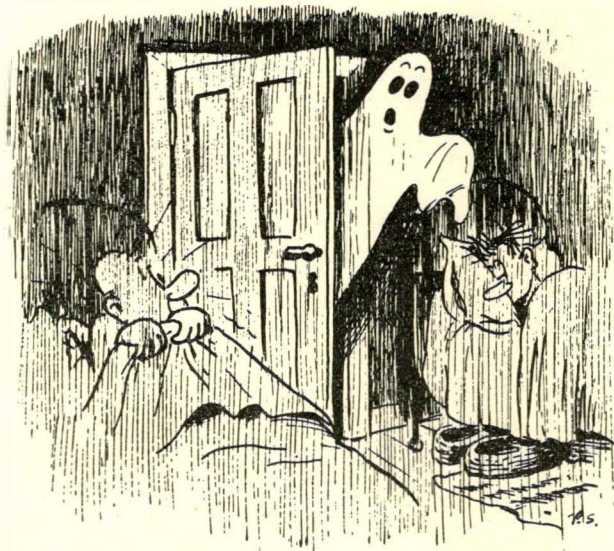
Assens: Repræsentantens navn og adresse rettes til:
R. K. Andersen, Eriksgade 22 Odense.

Byttelejlighed.

Aarhus—København.

Stor moderne 2 værelses lejlighed i Aarhus (altan, nedstyrtningskakt m. m.) 112 kr. pr. md. incl. varme, ønskes byttet med 2—2½ værelses lejlighed i København.

Togfører *K. Eriksen*,
Jagtvej 12, 4. th., København N.



Jeg har erfaret, at d'herrer ønsker at blive vækket klokken tolv —!

Det bedste
I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

BASTIANSEN

GULD . SØLV . URE . OPTIK

Vendersgade 9 . Fredericia . Telefon 227

Briller efter lægerecept
Leverandør til syge-
kasserne

FÆLLESBAGERIET A/S

Fredericia . Tlf. 602

Køb altid Brød fra Fællesbageriet

H. OLSEN HOLMELUND A/S

Kulimport — Brændselolier

Gothersgade 44, 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

Banegaardens Restaurant, Fredericia

Billige
Priser

anbefales de ærede Rejsende
Husk Marketenderiet!

Hurtig
Betjening

Telefon 187

Fredericia Mejeri

Gothersgade 14

Anbefaler sig med

1. Kl.s Mejeriprodukter

Hotel **LANDSOLDATEN**

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

»LA BELLA«

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

Blomster- og Kranseforretning 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

1/3 K. C. NIELSEN

Østergade 9, Struer, Tlf. 21

1. Kl.s Herreskrædderi

Lev. til Vare- og Landbrugslosteriet

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

FREDERICIA

KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S

**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

Nørebrogade 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

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malerverer . Rullegardiner
v. Holger Häuser

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: **P. FUNDER & SØN . Vester Farimagsgade 19 . København V . Telf. C. 7**



**Kalundborg Brugsforening og
Købmandshandel**

Kolonial - Vin - Kaffe - Konserves - Isenkram

Spis **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

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 Feriehjemmet

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

Er Lyset i Uorden da ring til Kalundborg 520
Kjær Christensen aut. Installatør. Leverandør til Feriehjemmet

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

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

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales*



Driftsudvalget

Man spiser godt paa »Palæ-Cafeen«

Raadhusørvet . Roskilde . Tlf. 146

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspættefilet'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 1 ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

AAGE NIELSEN Slagtermester

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

KVALITET OG
VELSMAG ER
KENDETEGNET FOR
HOF

