

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 14

20. JULI 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

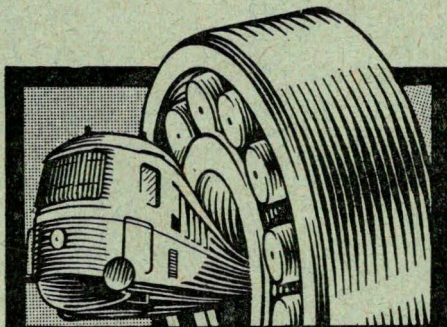
DAME - HERRE - OG BØRNEKONFEKTION

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



Stjerne **MAGASINET** A/s

RÅDHUSPLADSEN 1-3-5 . ÅRHUS
TELEFON 23611



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



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFATUR EN GROS
KØBENHAVN K.

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

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

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211

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**



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

1854

1954

FRICHIS

Elegante Kjøler og Smoking

udlejes

ELKJÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 1513



Odense Pilsner
den mest velmagende

ALBANI BRYGGERIERNE

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/s
Hans Nielsens Maskinfabrik

**HB HOVEDSTADENS
BRUGSFORENING HB**

Andersson & Bardram A/s

Stuistræde 10 . Tlf. 8638 . København K

Alt i Pakninger og Stempelring til Motorer

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA A/s

RANDERS

Importkompagniet A/s

Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

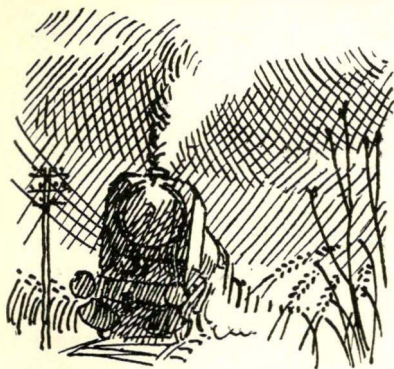
BOGTRYK
L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13

Tlf. Byen 1502
København K

**NORMAL-
TRYKKERIET**

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 6261



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 14 - 54. ÅRGANG

20. JULI 1954



Indhold:

Traktorernes bemanding	161
FN-nyt	162
Lidt om tekniske fremskridt i NSB	163
Statsbanernes driftsregnskab . . .	164
Fra Medlemskredsen	164
Over eller under Storebælt	165
Ny færgetype til Storebælt	169
Uheldsforsikringsforeningen	170
Under DLF	172
Jubilæum	172
Personalia	172
Nye adresser	172
Statsbanepersonalets Sygekasse .	172
Opmærksomhed frabedes	172
Sommerudflugt	172
Olsen og Jensen	172



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.

Traktorernes bemanding

Da Danske Statsbaner i efteråret 1951 anskaffede et antal væsentlig større traktorer end de hidtil anvendte ved ranger-tjenesten, kom det ikke overraskende for lokomotivmændene. Den, allerede den gang, stærkt fremadskridende udvidelse af motordriften måtte en dag også gøre sin indflydelse gældende ved rangertjenesten, ligesom tilfældet havde været ved andre landes jernbaner.

Fra vor forenings side stillede man sig da også forstående overfor denne modernisering ved Statsbanerne og viste tillige den nødvendige forhandlingsvilje, så det nye kunne indpasses i arbejdsforholdene de steder, hvor de første Ardelt-traktorer skulle stationeres. Det betød den gang en ikke ubetydelig forandring i de vilkår lokomotivmændene havde indordnet sig under og i det arbejde, som de har udført i omtrent lige så lang tid, som banerne har eksisteret. Resultatet af forhandlingerne med administrationer i 1951 blev en to-årig overenskomst, som tillige skulle virke som prøvetid for begge parter. Under hensyn til, at der var tale om en større og kraftigere traktortype, som skulle kunne anvendes på stort set de fleste rangerpladser og som derfor — såfremt den svarede til forventningerne — vil blive anskaffet i et større antal, var der på begge sider enighed om gennem et stykke tid at indhente erfaringer, før det hele blev lagt i mere faste rammer.

Den to-årige prøvetid er udløbet og har egentlig været det i mere end et halvt år, men på grund af visse begyndelsesvanskeligheder, og da en del mere materiale har været ønskeligt før forhandlingerne genoptoges, er tidspunktet herfor blevet udskudt. Når dette skrives, har Generaldirektoratet imidlertid indkaldt til drøftelse af sagen, og første møde er fastsat til onsdag, den 21. juli. En drøftelse, som vore medlemmer imødeser resultatet af med stor interesse. Her skal jo forhandles om et betydelig antal lokomotivmandsstillinger, hvori spejler sig fremtiden for den unge generation af lokomotivmænd og deres familier. Stillinger som lå foran dem i 11. lønningsklasse, da de meldte sig til statens tjeneste.

Ud fra de erfaringer vore medlemmer har høstet ved de forskellige maskindepoter, hvor Ardelt-traktorerne har været stationeret, er der af hovedbestyrelsen udarbejdet og fremsendt forslag til Generaldirektoratet. Vi har således fremlagt vore synspunkter og vort grundlag for de forestående forhandlinger. Hvilket resultat Generaldirektoratet er kommet til, er vi på nuværende tidspunkt uvidende om.

Når så vigtig en sag står på dagsordenen, kan det ikke undgås, at der mand og mand imellem stilles adskillige spørgsmål og diskuteres frem og tilbage om lokomotivmandens skæbne i det fremtidige rangerarbejde. Af de spørgsmål der i denne forbindelse rejses er i første række det: Vil generaldirektøren og personalechefen genoptage det tidligere forslag om overflytning af traktorførerstillinger til andre kategorier? Eller vil de forlods følge foreningens ønske om, at stillingerne forbliver hos lokomotivmændene, så antallet af advancementpladse ikke reduceres på bekostning af denne modernisering og rationelle omlægning af

Halvdelen af jordens befolkning sulter

Hver dag øges jordens befolkning med 70.000. Det er det tal, der fremkommer, når hvert døgn's døde trækkes fra antallet af nyfødte verden over. 3000 i timen eller 25.000.000 flere mennesker hvert år. Hvordan blive ved at skaffe mad nok, når det samlede befolkningstal på kloden hver uge forøges med indbyggerantallet i Oslo?

Tager man som udgangspunkt ernæringssituationen i dag, viser den, at en kraftig forøgelse i levnedsmiddelproduktionen allerede nu er nødvendig, hvis man vil afskaffe begrebet sult, der ikke kan forventes dækket af et normalt måltid indenfor få timer: Halvdelen af verdens befolkning lever faktisk på sultegrænsen og får kun mad nok til lige at opretholde livet. Andre 20 procent har mulighed for at skaffe sig mere mad, men ikke nok til at bevare et godt helbred og skabe den nødvendige arbejdsenergi. Kun 30 procent af klodens 2½ milliard mennesker får tilstrækkelig og nærende mad.

For dem, der som FAO — De forenede Nationers Levnedsmiddel- og Landbrugsorganisation — arbejder med udvidelse af verdens levnedsmiddelproduktion, er der lyspunkter at finde i den omstændighed, at alle mulighederne langt fra er udnyttet. Det virker således forbløffende at høre landbrugseksperter beregninger gående ud på, at hvis alle landmænd verden over anvendte de metoder, som de dygtigste af dem bruger i dag, ville levnedsmiddelproduktionen med ét slag kunne fordobles, uden at man behøvede at opdyrke så meget som én tønde ny land! Det ville betyde, at der var rigelig mad til alle.

De kommende generationer vil behøve endnu bedre landbrugsmetoder og også større arealer lagt under ploven. Men der er vidtstrakte tropiske jungler og ørkenområder at kultivere og også i de koldere nordlige egne er der store arealer, der kan dyrkes, men som i dag ligger uproduktive hen.

Endelig er der havene, som indeholder langt mere plante- og dyreliv, end der findes på landjorden. I dag henter menneskene imidlertid kun en meget lille del af deres føde fra havet.

arbejdet, overfor hvilke lokomotivmændene har stillet sig forstående og vist viljen til at indordne sig under? Disse og andre spørgsmål står endnu ubesvaret og kan først afklares, når forhandlingerne har fundet sted. Vi kan dog vanskeligt tro, at man vil følge den linie, hertil har vi for stor tillid til generaldirektøren og chefen for personaleafdelingen. Hertil kommer, at en sådan ændring overhoved ingen praktisk betydning får noget sted inden for Statsbanerne, ligesom der heller ikke ligger nogen økonomisk gevinst for virksomheden ved at anvende andre kategorier.

Et af de vigtigste argumenter til underbygning af ønsket om, f. eks. at anvende stationstjenestens personale til betjening af traktorer har været, at der opnås en større elasticitet i tilrettelægningsen af arbejdet på de mindre stationer, hvor der er mere rangerarbejde, end togmaskinerne kan overkomme. En mands arbejde skulle da kunne fordeles mellem traktorførertjeneste og perron- eller varehustjeneste. Udnyttelsen af personalet skulle herved blive mere effektiv, og arbejdstimernes fordeling blive bedre. Efter vor opfattelse ligger disse teoretiske beregninger så fjernt fra det praktiske liv, at de ikke får den betydning, man fra anden side så stærkt fremhæver. Selvom Statsbanerne gennem flere år har anvendt traktorer i rangertjenesten, kan man ikke umiddelbart drage en sammenligning mellem disse og de nyanskaffede. De tidligere anvendte traktorer er alle i størrelse og kapacitet mindre end Ardelt-traktorerne og i sin tid anskaffet til afløsning af rangerhestene, som blev benyttet ved varehuse og på mindre opstillingsspor. Det arbejde, der kan udføres med de små traktorer, er selvsagt begrænset og strækker sig langt fra til at omfatte, hvad der i almindelighed må kræves af en rangermaskine.

Har vi forstået den påbegyndte modernisering af rangertjenesten rigtigt, er det meningen, at man i videst muligt omfang ønsker dampmaskinerne afløst af dieseltraktorer, d.v.s. anskaffelse af maskiner af samme størrelse eller større end Ardelt-traktorerne; ihvertfald ikke mindre. Der vil således alene blive tale om store og kostbare maskiner, som det næppe kan være meningen, skal henstå ubenyttet i kortere eller længere tid på stationspladserne. Der må for dem som for det øvrige motormateriels vedkommende — vi henviser blot til maskinløbet for MY-lokomotiverne — blive tale om en så effektiv udnyttelse som vel muligt. Og skal det være tilfældet, kan der ikke indføres en arbejdsfordeling, hvorefter en mand skiftevis udfører tjeneste på perron, varehus og traktor, hvorfor der heller ikke findes begrundelse for at undrage lokomotivpersonalet rangerertjenesten, som de har udført i så mange år. Tværtimod, thi netop ved bevarelsen af den nuværende ordning undgås en yderligere belastning af økonomien, fordi der ikke skal oprettes nye kursus på Jernbaneskolen. Lokomotivmændene får den uddannelse, som er nødvendig for også at bestride rangerarbejde, og traktortjenesten vil iøvrigt kunne gå ind som et led i motoruddannelse. Et endog meget vigtigt led, fordi der her skabes mulighed for, at de unge lokomotivmænd på et tidligt tidspunkt foruden den teoretiske uddannelse nu også kan arbejde med dieselmotoren i det praktiske.

Lidt om tekniske fremskridt i NSB gennem 100 år

De norske jernbaner har i kapitaludgifter til selve anlægene gennem de 100 år 1854—1954 kostet henimod 1700 mill. kr. Man fragtede i 1885 kun 0,1 million tons gods, i driftsåret 1949—50 fragtede NSB 13,47 millioner tons gods. Persontrafikken steg fra 0 rejser i 1855 til 38,1 million rejser. Pr. 30. juni 1953 disponerede NSB over 464 damplokomotiver, 95 elektriske lokomotiver, 89 motorvogne og en del dieselmotorvogne.

Den vældige tekniske udvikling, som har fundet sted, omspænder alle områder af det norske jernbanevæsen: metoderne for bjergsprængning og tunnelboring ved anlægene, lokomotivernes og vognenes konstruktion, overgangen fra smalt til bredt spor, indførelse af moderne sikrings- og signalanlæg, elektrificering og teknisk rationalisering.

I vor tid har man et effektivt maskinelst udstyr til anlægsarbejdet, og arbejds effektiviteten er af den grund steget til det mangedobbelte. Når det gælder lokomotiverne, er der en enorm udvikling fra »Carolina«, det første primitive lokomotiv ved hovedbanen for 100 år siden, til et moderne lokomotiv af »Dovregubbenes« type. Personvognene er blevet langt bedre indrettet, så rejsen bliver væsentlig mere behagelig. Ved ombygning af en række baner til normalspor har det været muligt at skabe et sammenhængende jernbanenet mellem de forskellige landsdele, fra øst til vest og fra syd til nord, selv om store dele af Nordlandsbanen endnu genstår at bygge, og selv om bergensere og andre kritiserer, at vi mangler en kystbane mellem Bergen og Trondheim, som naturligvis bl. a. for Bergen ville indebære betydelige fordele. Teknisk set er hele jernbanetrafikken blevet effektiviseret, ikke mindst gennem en stadig større kørehastighed. Et teknisk vendepunkt blev indledet, da man i 1908 for første gang slog ind på linien med jernbanernes elektrificering. Her var det de store private industriselskaber, som gik i spidsen i Norge, mineejerne fra Løkken og Norsk Hydro på Rjukan.

Den første af statsbanernes strækninger, som blev elektrificeret, var Oslo—Drammen i 1922. Sommeren 1951 var man kommet så langt, at man havde elektrisk drift ved følgende strækninger: Oslo—Egersund, Brevik—Rjukan, Oslo—Kornsjø, Oslo—Charlottenberg, Granvin—Voss, Flåm—Myrdal og Narvik—Vassijaure, ialt ca. 1025 km eller 23 pct. af det norske jernbanenet. Det elektrificeringsprogram, man nu fremdeles arbejder med, og hvis gennemførelse med raske skridt nærmer sig sin afslutning, blev vedtaget af Norges storting i 1940 og omfatter Sørlandsbanen helt frem til Stavanger, Bergen—Voss og Lillestrøm—Hamar. Disse strækninger ventes færdigelektrificeret i sin helhed i løbet af året 1955. NSB kommer da til at disponere over 1310 km elektrisk bane, det vil sige 30 pct. af den totale banestrækning; men på de jernbaner, det her gælder, afvikles imidlertid ca. 60 pct. af NSB's totale trafik. I 1951 regnede NSB's tekniske eksperter ud, at man med de gældende kulpriser årligt indsparede ca. 22 millioner kr. i

brændselsudgifter på de 910 km elektrisk bane, man havde i Norge ved begyndelsen af nævnte år. Den stærke interesse for elektrificeringen, som for nærværende gør sig gældende hos NSB, er bl. a. motiveret med, at importen af kul er en valuta-mæssig belastning af ganske store dimensioner, og betalingsbalancen overfor udlandet hører for tiden til de mørke sider ved Norges økonomiske stilling. Hertil kommer det moment, at de elektriske lokomotiver jo har større accelerationsevne og trækraft og kræver mindre vedligeholdelse.

Lokomotiverne i NSB har, som allerede antydet, gennemgået en rig teknisk udvikling. De første lokomotiver på hovedbanen var konstrueret sådan, at drivakslerne kun havde et akseltryk af ca. 8,5 t. Disse lokomotiver blev senere ombygget til en type fra 1861, et 1-B-0 tenderlokomotiv, hvor hver af drivakslerne havde et akseltryk af ca. 10,5 t. Ingen af disse lokomotiver havde førerhus i begyndelsen, — det fik de først senere. Anden fase i lokomotivets udvikling er de smalsporede lokomotiver, 1-B-0 tanklokomotiver med et akseltryk af ca. 7 t pr. drivaksel. For de bredsporede baner efter år 1880 blev anskaffet 2-B-0 tenderlokomotiver med et akseltryk af ca. 10 t pr. drivaksel. Samtidig blev der til de bredsporede baner også anskaffet en del sekskoblede godstogslokomotiver, dels af type 1-C-0 (10 t akseltryk), og dels af type 2-C-0 (9 t akseltryk). Rørosbanen og vestbanerne fik de første smalsporede 1-C-0 tenderlokomotiver (6 t akseltryk), deraf en del med små drivhjul og kun beregnet til godstog, og en del med noget større drivhjul, så de også kunne anvendes til hurtigtogene. I året 1891 begyndte man med to-cylindrede compoundlokomotiver, og dette blev fra nu af det almindelige, indtil man gik over til overhedet damp. Til højfjeldsovergangen på Bergensbanen gik man høsten 1909 til bestilling af de første 2-D-0 lokomotiver (12 t akseltryk), bygget som fire-cylindrede med to indvendige og to udvendige cylindre. Disse lokomotiver kunne, til trods for deres forholdsvis små drivhjul, (1350 mm), anvendes for kørehastigheder på op til 70 km i timen. I 1912 blev de første 2-C-0 hurtigtogslokomotiver (14 t akseltryk) bestilt, konstrueret for en maksimalhastighed af 90 km pr. time. Fra 1918 er de fire-cylindrede lokomotiver 2-D-0 (12 t akseltryk), 2-C-0 (14 t akseltryk) og 2-D-0 (14 t akseltryk) bestilt som overheder-compoundlokomotiver. Dette var den sidste fase i udviklingen før overgangen til anvendelsen af de elektriske lokomotiver, der blev bestilt til Drammensbanen i 1922—23.

Blandt de nyeste tekniske fremskridt ved NSB kan nævnes forbrændingsmotorvognen med to motorer på tilsammen 370 hk. 70 siddepladser og eventuelt en tilhænger med plads til ca. 50 rejsende foruden rejsegods. Største hastighed 100 km pr. time. Typen er beregnet på lokaltrafik og i mere hurtiggående tog over mindre strækninger som f. eks. mellem Oslo og Fagernes, Lillehammer og andre steder. Der er videre skabt en type af dieselekspres-

togssæt med 650 hk, 157 siddepladser og største kørehastighed 120 km i timen, beregnet på fjerntrafik og udstyret med adskillig større komfort, end det tidligere var vanlig i Norge. En tilsvarende udvikling har fundet sted på de elektriske togs områder.

Blandt andre vigtige tekniske fremskridt kan nævnes de moderne kommandopostanlæg, som i høj grad øger sikkerheden og samtidig muliggør større kørehastighed over stationer. Man har indført brugen af gaffeltrucks, platformtraktorer og -traillere, som medfører hurtigere ekspedition og betydelige besparelser.

Et selvstændigt kontor ved NSB arbejder med nye rationaliseringsforanstaltninger. Generaldirektør Stokke har i en programtale fornylig peget på, at man må tage rationaliseringen over en længere periode. Den tilsigter at hverve mere trafik og øge indkomsterne. Den vil indebære, at man skærer antallet af tjenestemænd ned, men dette kan ske ved naturlig afgang. Det er også en forudsætning — erklærer Stokke — at rationaliseringen skal bringe personalet fordele.

A. G. H.

Statsbanernes driftsindtægter og driftsudgifter 1953/54

I forhold til 1952/53 er indtægten af *personbefordringen*, ca. 256,4 mill. kr., steget med ca. 13,4 mill. kr. Af den stigning falder ca. 1 mill. kr. på Statsbanernes rutebildrift og ca. 3,4 mill. kr. på overførsel af motorkøretøjer direkte på færger og skibe. Indtægten af *godsbefordringen*, ca. 161,8 mill. kr., er steget med ca. 11,8 mill. kr., indtægten af *postbefordringen*, ca. 18,7 mill. kr., er steget med ca. 1,0 mill. kr. og forskellige *andre indtægter*, ca. 22,1 mill. kr., er steget med ca. 2,6 mill. kr. Ved sammenligning af indtægterne de 2 år bør det erindres, at der fra 1. maj 1953 blev gennemført takstforhøjelser for såvel person- som godsbeordringen. Alt i alt er driftsindtægterne, ca. 459,0 mill. kr., steget med ca. 28,8 mill. kr.

De egentlige *driftsudgifter*, ca. 478,9 mill. kr., er steget med ca. 8,1 mill. kr.

Af stigningen falder ca. 7 mill. kr. på lønkonti som følge af stigning i midlertidigt tillæg og særligt tillæg pr. 1. april 1953 samt stigning i ferielønnen, hvilke stigninger kun delvis udlignes gennem nedsættelsen af reguleringsstillægget med 1 portion fra 1. oktober 1953.

Brændselsudgiften har trods stigning i trafikken været ca. 7 mill. kr. mindre end året før, medens udgiften til vedligeholdelse af anlæg (herunder også rullende materiel og færger m. m.) er steget med ca. 6 mill. kr.

Driftsresultatet, et underskud på ca. 19,9 mill. kr., er herefter ca. 20,8 mill. kr. bedre end i fjor.

Det samlede regnskabsmæssige resultat af driften, under medregning af afskrivning og forrentning, der er steget med ca. 4,8 mill. kr., bliver, at der i 1953/54 er et underskud på ca. 66,0 mill. kr., medens der i 1952/53 var et underskud på ca. 81,9 mill. kr.

	1953/54	April—Marts 1952/53	Afvigelser
Personbefordring	256.430.000	243.050.000	13.380.000
Gods- og kreatur- befordring	161.770.000	149.980.000	11.790.000
Postbefordring ..	18.690.000	17.710.000	980.000
Andre indtægter .	22.090.000	19.410.000	2.680.000
Indtægter i alt ..	458.980.000	430.150.000	28.830.000
Driftsudgifter ...	478.910.000	470.830.000	8.080.000
Driftsoverskud ..	÷19.930.000	÷40.680.000	20.750.000
Afskrivning	16.700.000	14.690.000	2.010.000
Forrentning	29.350.000	26.550.000	2.800.000
Statens tilskud til driften	65.980.000	81.920.000	÷15.940.000

Fra
MEDLEMSKREDSSEN

Personalepolitik

I redaktionens spidsartikel i bladet den 20. juni d. å. opfordres DLF's medlemmer til at være med til en større indsats til bevarelse og erhvervelse af kunder for forretningen DSB. Heri er vi sikkert alle fuldt ud enige med redaktionen, at vi vil forsøge at gøre vort bedste, og det kan tilføjes, at lokomotivpersonalet altid har følt stolthed og glæde ved deres gerning. Er denne glæde til stede i arbejdet, bærer den, omend ubevidst, udadtil frugten i sig til fordel for den forretning, vi tjener.

Men for at arbejdet kan hidkalde og bevare en glæde og kraft, der kan afkaste sig til vore kunder, er det lige så nødvendigt, at ledelsen bidrager til, at personalet får den opfattelse, at disse er skattede medarbejdere i den virksomhed, som vi alle er ansat i.

Dette føles ikke altid af personalet og er i særdeleshed kommet til udtryk ved besættelse af MY-lokomotiver, hvor så mangen god lokomotivmand så sig droppet efter 35 års trofast indsats for DSB. Vi ved, at vi alle har pligt til at være medarbejdere til bevarelse af DSB's standard, men den skuffelse, disse veltjente mænd har lidt, står tydeligt præget i deres ansigter. Der er sat en plet på deres ære, som er svær at fordøje, og i særdeleshed, når de dog gjorde deres bedste. Det er tungt at måtte erkende et nederlag på baggrund af andres triumf, og det er særlig svært at bære i den aldersklasse, det er sket. For os kolleger, der kender de droppede, er det tilsyneladende uden grund, at der er tilføjet dem så stort et nederlag, hvis spor kan følges langt inden for DSB's rammer.

For os, som kender dem, er det et stort spørgsmålstegn, hvad årsagen er til, at så mange er slået i hovedet. Og i særdeleshed, da de samme dog stadig skal betjene et lige så værdifuldt materiale samt være ansvarlig for sikker befordring af liv og gods til DSB's kundekreds.

Med den personalepolitik er det svært at se det gode formål for den forretning, vi dog alle er tjener af.

C. A. Jespersen.

Over eller under Storebælt

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(Fortsat fra nummer 13).

De ekstra færgelejer kunne i og for sig godt tjene to ekstra færger i drift. Men seks bilfærger kan ikke udnyttes så intensivt efter en stiv fartplan.

Den ekstra færgelejekapacitet kan imidlertid udnyttes til overførsel af jernbanevogne (og lejlighedsvis biler) med en togfærge, der sejler efter omtrent samme fartplan som bilfærgerne. Den kan ligesom bilfærgerne sejle mellem Sprogø-havnen og Halskov-havnen, hvis der anlægges et jernbanespor herfra til Korsør Banegaard eller direkte til hovedbanen mod Slagelse og København. Men den kan også sejle mellem Sprogø-havnen og Korsør-havnen hvis færgelejekapaciteten her er tilstrækkelig stor, og hvis fartplanen tillader tilstrækkelig rationel udnyttelse af kapaciteten.

Skønt en sådan togfærgeforbindelse over Østre Rende under de skitserede omstændigheder blot kan oprettholdes af en enkelt togfærge, kan den få meget stor betydning for togtrafikken. Færgeren kan nemlig sejle et meget stort antal ture i løbet af en dag eller et døgn, nemlig 7—8 dobbeltture ialt, alene i løbet af de 16 dagtrafiktimer og 11—12 i løbet af hele døgnnet. Den kan følgelig overføre et betydeligt antal tog, endda lyntog og store eksprestog. Det skal senere omtales, hvad det kan betyde for togtrafikken.

Det vigtigste må imidlertid være, at der kan sejles med fem bilfærger i drift, i det mindste i dagtimerne, hvilket kan få umådelig stor betydning for biltrafikken, dels fordi de kan overføres næsten uden ventetider i færgehavnene, dels fordi de kan overføres hurtigt og bekvemt uden at skulle sammenblandes med jernbanevogne på færgerne.

Dog gælder alt dette naturligvis kun under forudsætning af, at færgeforbindelsen over Østre Rende kan blive et led i den store helhed, nemlig bilforbindelsen (og eventuelt togforbindelsen) over hele Storebælt.

Helheden kan være færgeforbindelsen Østre Rende i nøje koordinering med f. eks. tunnelforbindelsen under Vestre Rende.

Spørgsmålet er da, om de to led i helheden kan forenes og sammenpasses anlægsmæssigt og driftsmæssigt og danne en harmonisk helhed i henseende til økonomi, funktion, kapacitet, almindelig standard o. s. v.

Det er naturligvis ikke tilstrækkeligt at føre færgeforbindelsen til Sprogøs østende og tunnelforbindelsen til Sprogøs vestende; thi derved vil forbindelsen komme til at bestå af to led i stedet for det ene nu. De to led kan nok sammenføjes ved en landevej på langs over Sprogø; men derved fremkommer der faktisk tre led i forbindelsen.

Målet må være en enhed eller helhed i trafikal henseende; ellers har problemet ingen interesse.

Tunnelforbindelsen kan imidlertid forlænges over Sprogø til færgehavnen. Derved kan tunnelforbindelsen og færgeforbindelsen føres helt sammen. Hvorvidt de også kan sammenknyttes effektivt i trafikal henseende, omtales nedenfor.

Forbindelsen over Sprogø skal kun i trafikal henseende være en fortsættelse af tunnelforbindelsen. Den kan udføres som en jernbane med et eller flere spor og eventuelt tillige en vej — eller kun en vej.

Selve tunnelstrækningen kan udføres med principielt forskellige tværprofiler og jernbanespor-vejbane-kombinationer eller blot med et enkelt jernbanespor eller en enkelt vej kørebane for ensrettet, men alternerende trafik.

Hvad der bør foretrækkes, må ikke bestemmes af, hvad der umiddelbart synes at være bedst. Thi det afgørende må være den trafikale helhed. Derfor må standarderne for tunnelforbindelsen fastlægges under vidtstrakt hensyn til færgeforbindelsen. Det vigtigste må være den kapacitetsbegrænsende faktor. På forhånd er det slet ikke indlysende, om

det er tunnelforbindelsen eller færgeforbindelsen, der er kædens svageste led, »flaskehalsen«. Tunnelens tværprofil og udformning influerer meget stærkt på dens kapacitet.

Da tunnelanlægget er den dyreste del af helhedsplanen, og da dets pris kan variere overordentlig meget efter tunnelens dimensionering og indretning, bør det ikke overdimensioneres og i det hele taget ikke udformes uden nøje vurdering af såvel kapacitetsbehovet som den trafikale organisering af hele forbindelsen mellem Sjælland og Fyn.

Lad os i første omgang regne med en tunnel af enkel konstruktion med cirkulært profil og med mindst mulige diameter og følgelig med ret tynde vægge. Den kan jo bygges let, hurtigt og billigt. Den kan både tjene biltrafikken og den egentlige togtrafik. Måske kan den vise sig at være tilstrækkelig; ja, måske kan den vise sig at have større kapacitet end færgeforbindelsen og således være kædens stærkeste led, som derfor ikke bør gøres endnu stærkere og dyrere.

Tunnelforbindelsen omfatter som sagt ikke blot selve tunnelstrækningen med dens jernbanespor for biltransporterende tog og eventuelt andre jernbanetog, men også forlængelsesstrækningerne på såvel Sprogø-siden som Knudshoved-siden.

Selv om tunnelstrækningen kun får et enkelt spor, bør forlængelsesstrækningerne udbygges med to eller tre spor nær tunnelmundingerne og tre eller fire spor nær endestationerne og med sporskifter og sikringssystemer således tilrettelagt, at alle spor kan befares i begge retninger. På strækningerne over Sprogø og Knudshoved kan modgående tog da passere hinanden, endda med store hastigheder. Derved bliver det muligt at lade dem passere tunnelen i skiftende retninger med ganske få minutters mellemrum. De kan endda køre mod tunnelens ender så langsomt eller hurtigt, at de kan køre ind med store hastigheder og følge-

ligt gennemkøre hele tunnelen på 4—5 minutter.

Tilslutningsstrækningerne må da nødvendigvis have betydelig længde. Men den store længde er alligevel ønskelig på Sprogø af hensyn til forlængelsen helt til færgehavnen. Den er desuden ønskelig på Knudshoved af hensyn til forbindelsen til selve Nyborg og jernbanerne over Fyn.

Endestation ved Nyborg må anlægges nær byen og rutebilstationen og bystationen og på et sted, hvorfra der kan anlægges et kort forbindelsesspor til de eksisterende jernbaneanlæg gennem Nyborg mod Odense og desuden en kort forbindelsesvej til de kommende hovedvejsanlæg uden om Nyborg til Odense.

Hvert af de tre spor fra tunnelen grenes i en gruppe spor tæt ved siden af hinanden. Hver gruppe omfatter tre spor. De midterste spor føres videre og forenes til en forbindelse mod de egentlige jernbaneanlæg i Nyborg. De yderste spor ender derimod blindt ved hver sin rampe, på hvilken bilerne kan køre ind ad eller ud fra togene. Når der bliver tre sporgrupper, bliver der seks rampespor. Ved siden af rampesporene kan der eventuelt laves perroner, to mellem sporgrupperne og to uden for dem, altså sammenlagt fire perroner.

På Sprogø må der laves et lignende skifteanlæg. Det må være beliggende umiddelbart ved færgehavnen, således at der kan blive en sporgruppe ud for enden af hvert af de tre færgelejer. De gennemgående midterspor i grupperne fortsætter direkte ud på færgebroklappen, hvori der er indbygget spor til færgerne; grunden hertil skal omtales senere. Også ramperne i forlængelse af de blindt endende spor fortsætter direkte til færgebroklapperne.

Togene, der skal befordre bilerne fra Nyborg til Sprogø (undtagelsesvis til Korsør), bør ikke være så lange, at bilkørslen på langs gennem dem bliver besværlig. De bør derfor ikke være længere end spordækket på en færge. Iøvrigt bør togene være så korte, at de kan få plads på togfærgerne, så de lejlighedsvis kan overføres fra Sprogø til Korsør. Da

den ældste af motorfærgerne, »Korsør«, kun har godt 93 m sporlængde på det længste spor, og da »Nyborg« og »Sjælland« begge har godt 97 m sporlængde på midtersporet, og de nyeste togfærger, »Fyn«, »Store Bælt« og »Dronning Ingrid«, alle har noget større sporlængder, vil det være praktisk at fastsætte toglængden til ca. 96 m.

DSB's standardpersonvogne er 21,72 m lange, regnet over bufferne. De fleste nye kontinentaleuropæiske standardvogne er 23,5 m, og de nyeste vesttyske standardvogne er 26,4 m. Det kunne da synes at være passende at formere de biltransporterende tog af fire lange vogne, som er kortkoblede og forbundne ved bælg i vognkassernes yderprofil og ved stålplader, der rager over vognkassemellemrummene som forlængelser af gulvene, omtrent som dem, der findes i bælgebindingerne mellem hurtigtogsvognene. Ydervognenes ender med førerrummene indrettes således, at de kan løftes op ligesom bovportene på de nye færger, så bilerne kan køre frit ud og ind.

Det vil dog sikkert være bedre at lave togsæt af helt sammenbyggede vogne. De kan bestå af vognkasser, hvis sammenstødende ender bæres af Jacobsbogier. De kan formeres af fire vognkasser på tre Jacobsbogier og to endebogier. Vognkasselængden bliver da 24 m. Hvis togene skal overføres hyppigt med færgerne, bør de måske kunne placeres ikke blot på færgernes lige midterspor, men også på de krumme yderspor. I så fald må vognkassernes bredde indsnævres eller længden formindskes. Dette kan tale for at bruge tog, bestående af fem kasser på fire Jacobsbogier og to yderbogier. De yderste vognkasser må da blive ca. 21 m og de inderste ca. 18 m lange.

Banemotorerne, hvis antal bør være fire, kan bedst placeres i yderbogierne, som er enklere. Yderbogierne er desuden mindst belastet af vognkasserne.

Skønt akslernes antal da kun bliver 10 eller 12, vil det sikkert blive muligt at holde samtlige akseltryk nede under 20 t, selv om togene er fyldt med biler, og de tungeste biler er placeret nær hinanden.

Togene til transport af personbiler med passagerer bør være helt lukkede, omend dog forsynede med vinduer og ventilationsåbninger.

Da lastbilerne og rutebilerne gerne er 2,15—2,45 m brede og meget lange, kan de kun med besvær køres gennem de lukkede tog, der er 3,15 m brede udvendig og 2,8—2,9 m brede indvendig. Derfor må nogle af vognsættene nødvendigvis konstrueres som åbne tog, principielt bestående af fladvogne med faste solide sidefjæle, lignende autoværnene ved landevejskurverne.

Af hensyn til cyklisterne og lokaltrafikanterne mellem Nyborg og Korsør, kan der eventuelt bygges nogle togsæt, der indrettes omtrent som almindelige nærtrafik-bogievogne, nogle af dem som rejsegodsvogne, andre som personvogne.

Togsættene forsynes med almindelige koblinger for lejlighedsvis at kunne køre sammen med det øvrige jernbanemateriel.

De kan da bl.a. bruges som trækraft for almindeligt jernbanemateriel mellem Nyborg og Sprogø-havnen, hvilket kan få stor betydning, fordi der ikke kan bruges damplokomotiver på tunnelstrækningen, hvor der må bruges elektriske trækenheder som erstatning for damplokomotiverne eller i det mindste som forspand for dem.

Togsættene tænkes desuden i begyndeelse udrustet med automatkoblinger, der kan fjernbetjenes. Togsættene kan de samles og skilles under kørslen.

I en togstamme, der består af selvstændige vognenheder, kan der placeres 4—5 biler i hver vogn, hvis vognene er 24 m lange. I et togsæt, der består af vognkasser, som er sammenbygget på fællesbogier, og som er forbundet ved ganske korte stålplader over gulvmellemrummene, kan bilerne placeres selv over disse mellemrum, fordi der ikke forekommer relative sidebevægelser og højdebevægelser, og fordi drejebævægelserne er meget små og langsomme. Følgelig kan pladsen i toget udnyttes mere elastisk, og længden kan udnyttes fuldt ud.

Hvis togsættet er 96 m langt, og hvis 92 m kan udnyttes uafbrudt,

kan der placeres 15—20 biler i toget, lidt varierende efter bilernes størrelse.

Den ældste og mindste af bilfærgerne, »Heimdal«, kan tage 50—55 biler, »Freia« og »Broen« kan tage lidt flere, dog næppe over 60. Isbryderen »Holger Danske«, der ind sættes som ekstraordinær bilfærge, når trafikken er abnormt stor, kan tage 40—50 biler. Den projekterede fjerde bilfærge skal dimensioneres for 90—100 biler.*)

Der skal altså bruges 3—4 togsæt til at transportere de biler, som en bilfærge kan transportere, vel at mærke, hvis den er helt fyldt.

Når der lejlighedsvis bruges togefærger til at overføre bilerne, må der bruges 4—5 eller måske 6 togsæt.

Bilstrømmen fra en færge deles umiddelbart efter at have passeret færgebroklappen i 2—4, undtagelsesvis 5—6 strømme til de to ramper umiddelbart foran færgebroklappen og den eller de ramper, der er nærmest, således at en strøm går til hvert af de ventende togsæt.

De første biler kører ind i togene, medens de sidste kører ud fra færgerne. Bilerne kan køre ind i alle togene samtidig. Togene kan fyldes meget hurtigt, fordi de er temmelig korte, og fordi bilerne kan placeres på vilkårligt sted og derfor også i vilkårlig rækkefølge i den. — I retning fra togene til færgerne foregår omlastningen eller omflytningen på

*) Siden dette er skrevet, har DSB afsløret planerne angående den fjerde bilfærges udformning. Den skal kunne anløbe specielle færgebroklapper i to etager og får selv to dæk for bilerne og bliver iøvrigt meget stor. Den vil derfor kunne tage 200 biler.

På den korte rute mellem Halskov og Sprogø vil det være mere praktisk at bruge mindre færger, der sejler med korte mellemrum, så bilerne kan overføres næsten kontinuerligt. De meget store færger, der afgår så sjældent, at bilisterne må stile efter bestemte fæргеafgangstider og ankomme i god tid for at kunne komme med under alle omstændigheder, er derimod velegnede til de lange ruter, såsom Kalundborg—Aarhus eller Gedser—Grossenbrode. Betydende nok vil DSB bygge en mindre bilfærge af større størrelse som »Broen« til Kalundborg—Aarhus-ruten.

tilsvarende made og derfor lige så hurtigt.

Togene tænkes ikke afsendt i en forudbestemt rækkefølge. Så snart det første er fyldt, kører det, derpå det næste, der er fyldt, o. s. v. — Dersom der kun er kort tid til rådighed, som f. eks. ved større forsinkelser, kan der vindes nogle minutter ved at sammenkoble nogle af togsættene. Hvis tunnelen endnu ikke er fri til indkørsel på gr. af modgående trafik, kører det første fyldte togsæt langsomt frem og indhentes uden for stationen af det næste togsæt, der tilkobles, eventuelt også af det følgende, så hele gruppen samles til en enkelt togformation, der kan sluses gennem tunnelen på omkring 5 minutter. — Efter at have passeret tunnelen, opdeles det, og togsættene kan derpå fortsætte enkeltvis til deres specielle rampespor. Da der som regel ved stor trafik skal køres med 4 togsæt pr. gruppe, er det måske mest praktisk at sammenkoble dem parvis til 2 togformationer. Selv da kan hele gruppen føres gennem tunnelen på 6—8 minutter.

Det skulle da synes at være muligt at sende to grupper togsæt gennem tunnelen i modsat retning inden for en 20 minutters periode, omend med lidt besvær.

I så fald kan blifærgerne sejle over Østre Rende med kun 20 minutters mellemrum i tilslutning til biltogene under Vestre Rende, selv om tunnelen kun får et enkelt jernbanespor.

Tunnelen bør imidlertid kunne bruges af en del almindelige jernbanetog i supplement til biltogene. Derved belastes den af endnu flere tog. Desuden stilles der da større krav til præcision. Det vil i så fald blive yderst vanskeligt eller helt umuligt at køre i 20 minutters cyclus. Men køres der i 30 minutters cyclus, kan driften blive mere elastisk, og desuden kan der da sendes et stort antal togsæt eller tog gennem tunnelen mellem hvert retningskifte.

Med halvtimesdrift kan færgerne afgå fra Halsskov-havnen på halve og hele klokkeslet, eventuelt med et par minutters forsinkelse. De vil da nå frem til ankomsthavnen knap en halv time senere, altså på hele og

halve klokkeslet, eventuelt med et par minutters forsinkelse. De kan da tømmes og fyldes i løbet af godt en halv time og sejle fra Sprogø ligeledes på halve og hele klokkeslet.

Togene fyldes i løbet af 10—15 minutter og afgår kl. ca. 10 minutter og ca. 40 minutter over hel, dog lidt tidligere, hvis de er fyldt og hvis tunnelen er fri. Er det sidste ikke tilfældet, kan der blive tid til sammenkobling. De kører fra Sprogø-havnen til Nyborg på 10—15 minutter og ankommer hertil 20—25 og 50—55 minutter over hel. I løbet af de næste 15—20 minutter tømmes og fyldes de igen og kan afgå i modsat retning ligeledes omkring 10 og 40 minutter over hel.

Tunnelen bruges da i minutterne lige omkring kl. hel og halv til østgående trafik og midt imellem til vestgående trafik.

Medens der skal sejles med fire færger i en to-timers cyclus, skal der køres med to toggrupper i en en-timers cyclus for opretholdelse af halvtimesdriften.

Ved jævn, stor trafik, hvor færgerne er godt besat, men ikke fyldt, må der bruges 5—8 togsæt. Antallet kan forøges med kort varsel. Ved meget stor trafik må der indsættes 8—10 togsæt. Undtagelsesvis kan der indsættes 10—12 togsæt, f. eks. når der sejles med ekstrarfærger ind imellem halvtimesfærgerne, f. eks. med »Holger Danske« som forstærkning for »Heimdal«, der har mindst kapacitet.

Der må formodentlig blive behov for 12—13 togsæt, idet der må regnes med at være 1—2 til reparation og eftersyn i vintertiden og 1 i driftsreserve i sommertiden. De 9 togsæt kan være lukkede og beregnet for transport af personbiler. De 3—4 kan være åbne og fortrinsvis beregnet for transport af rutebiler og lastbiler. Desuden bør der måske bygges 3—4 togsæt for befordring af knallertkørere, cyklister, lokaltrafikanter og persontogsrejsende mellem Nyborg og Korsør.

Der må da bygges ialt ca. 16 togsæt med tilsammen 80 eller 96 bogier.

I modsætning dertil regnedes der med at skulle bruges 6 vognstam-

mer med 48 vogne og 96 aksler til afvikling af biltransporterne gennem tunnelen mellem Reersø og Hindsholm. I dette antal var der imidlertid ikke regnet med reservetog, endsige med særlige persontog til afvikling af lokaltrafikken mellem Sjælland og Fyn. De 6 store tog med 96 bogier bør nærmest sammenlignes med 8 af de små togsæt med 40—48 bogier.

Når der bruges 6-8-vognstog mellem Sjælland og Fyn, kan der overføres 150 biler i en retning i løbet af en halv time og i løbet af den næste halve time 150 biler i modsat retning, ialt 300 biler i timen.

Når der køres med 6 små togsæt mellem Sprogø og Fyn, og de kører i to grupper i modfase, kan de overføre 50—60 biler i en retning i løbet af det første kvarter og lige så mange i modsat retning i løbet af det næste kvarter o. s. v., ialt ca. 225 i timen.

Der kan imidlertid godt bruges 10—12 togsæt, kørende enkeltvis eller parvis eller ved forsinkelser i større formationer. Men de kan kun udnyttes fuldt ud, hvis færgerne sejler i 20-minutters drift, eller hvis der nu og da indskydes ekstrafærger mellem de ordinære færger i halvtimesdriften, enen det nu er bilfærger eller isbryderen eller togfærger, de sidste eventuelt sejlede fra Korsør i stedet for Halsskov. Togfærgerne har forøvrigt større kapacitet. Også nyere bilfærger får større kapacitet end de ældre, så der allerede af den grund kan blive brug for flere togsæt. — I så fald kan der overføres 90—125 biler hvert kvarter, altså 350—500 i timen.

Dertil kommer, at togfærgerne i farten mellem Korsør og Nyborg kan medtage en del biler. Det kan de ganske vist kun gøre i dagtimerne, hvor togtrafikken er mindst, men hvor biltrafikken til gengæld er størst, samt i nattimerne, hvor biltrafikken ikke er ret stor.

Togfærgerne skal ganske vist overføre store mængder godsvogne i nattimerne. Men hvis de kan anløbe Sprogø-havnen, kan de sejle flere ture, end det ellers ville være muligt.

Det er ikke muligt at beregne,

hvor mange biler der kan overføres med togfærgerne i fast fart eller togfærgerne i mere tilfældig ekstrafart på dage med meget stor trafik. Men det er dog af interesse at konstatere, at alene bilfærgerne på Halsskov—Sprogø-ruten i samspil med de specielle tog på Sprogø—Fyn-ruten kan overføre 5000—8000 biler i løbet af døgnets 16 dagtrafiktimer.

Der er næppe grund til at sejle med bilfærgerne i flere timer af døgnnet, undtagen måske på særlig travle dage i sommertiden, når togfærgerne kan overføre de få biler, der kører om natten.

En særlig grund til at indstille bilfærgernes natsejlsads er, at de da kan nøjes med to driftsbesætninger hver.

Endelig taler hensynet til togtrafikken for at indstille bilfærgefarten om natten.

Hvis bilfærgerne tages ud af drift i nattimerne, bliver Sprogø-havnen frigjort og kan bruges af togfærgerne fra Korsør, ikke blot til overførsel af biler, men også til overførsel af jernbanevogne. Derved bliver det muligt at undytte havne- og tunnelanlæggene til togtrafikken i nattimerne. Måske kan de også undnyttes i nogen grad til togtrafikken i dagtimerne. Men derom senere.

Det synes altså at være muligt at oprette en biltransportforbindelse over og under Storebælt ved bygning af en tunnelforbindelse med blot et enkelt jernbanespor under Vestre Rende og med tilsluttende spor over Knudshoved og Sprogø og ved bygning af en færgehavn ved Sprogøs sydøstside og Halsskovs sydvestside, hver med 3 færgelejer.

Driftsmateriellet kan bestå af ca. 12 biltransporterende vognsæt, hver på 5 bogier, samt 4 bilfærger, deriblandt »Heimdal«, som på den korte rute kan sejle sammen med nyere bilfærger og desuden i den travleste tid isbryderen »Holger Danske« og/eller en togfærge, eksempelvis »Prins Christian«. I den normale daglige drift bruges der 8 togsæt og 4 færger.

Hertil kræves 12—16 togbesætninger og 8 færgebesætninger i tjeneste hver dag. Til færgehavnens drift kræves der ikke ret meget personale.

Der kan på en dag med almindelig

trafik i løbet af døgnets 16 travleste timer køres 80—128 dobbeltture med togsættene i direkte tilslutning til færgerne, hvorimod der må sejles 32 dobbeltture. Derved kan der overføres ca. 5000 biler.

Der kan altså føres et meget stort antal biler over Storebælt alene med denne forbindelse. De kan overføres ved en enkel drift og følgerlig for små årsudgifter til driften. De kan også overføres for små afgifter pr. bil, hvis antallet af overførte biler pr. år bliver stort. Hvis der således regnes med 4—5 mill. kr. årlig i driftsudgifter og 8—10 mill. kr. årlig til afskrivning og forrentning af tunnel- og færgehavnsanlæggene samt færge- og togmateriellet m. v., og hvis der regnes med transport af 1 mill. biler om året, så vil det kun koste 15 kr. pr. personbil og rutebil med passagerer eller lastbil med last. Tilmed er der da ikke taget hensyn til, at havne- og tunnelanlæggene også kan tjene togfærge- og jernbane-trafikken i dette ords egentlige betydning.

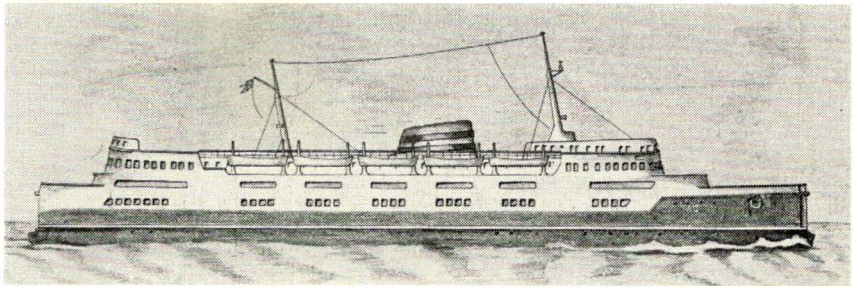
Bilerne kan som regel komme over Storebælt uden ret lange ventetider, ganske uanset om de kan komme med den først afgående færge eller toggruppe, eller de må vente til den næste. Sejlturens varighed bliver ret kort. Også køreturens varighed bliver kort. Men varigheden af sejlturen + togturen bliver ikke så kort som ønskelig, omend væsentlig kortere end opnåeligt ved hjælp af færgeruter mellem Korsør og Nyborg eller Halsskov og Knudshoved.

Der må regnes med 50—55 minutter for hele færge-tog-forbindelsen mellem Halsskov og Nyborg. Den gennemsnitlige teoretiske ventetid i færgehavnene er 15 minutter, når trafikken er så lille, at bilerne kan blive overført med den først afgående færge eller toggruppe, og når de er ankommet på ganske tilfældigt tidspunkt. Bruttotiden for hele turen kan altså sættes til 65—70 minutter.

Hvis bilerne kunne køre over eller under Storebælt ved egen kraft og uden nogen forsinkelser, ville de antagelig bruge gennemsnitlig 20—25 minutter om at gennemkøre den ca. 20 km lange strækning.

(Fortsættes).

Ny færgetype til Halsskov-Knudshoved- overfarten



Tegning af »Dobbeltdækkeren«, der kan medtage 200 automobiler.
Anskaffelsesprisen anslås til at ligge omkring 17 mill. kr.

Ved et pressemøde har generaldirektør Terkel- sen givet offentligheden indblik i de planer, Stats- banerne har med bygning af en automobilfærge til den nye rute mellem Halsskov og Knudshoved.

Den projekterede færge er betydelig større end den sidst byggede automobilfærge »Broen«, idet den nye færge som hovedmål har en største længde 105 m, største bredde 17,70 m og dybgående 4,50 m, medens hastigheden bliver 18 knob. Til sammenlig- ning er disse mål for »Broen«s vedkommende 80 m, 13,50 m, og 4,00 m.

Færgen, der bygges med to automobildek, — eet for større og tungere og over dette eet for mindre og lettere køretøjer — kan overføre ca. 200 auto- mobiler ad gangen. Denne kapacitet påregnes ikke udnyttet med den nuværende trafik, men man har fundet det hensigtsmæssigt og forsvarligt at over- dimensionere den under hensyn til den stærke ud- vikling på bilens område, som indenfor en kort årrække vil modsvare færgens kapacitet. Den er, som generaldirektøren udtrykte det, »syet til at vokse i«. Salonerne indrettes med 535 siddepladser, og på soldækket ca. 100 siddepladser. Ombord bliver der kun een klasse.

Det har ofte været nævnt, at man ikke behø- vede at have saloner til de rejsende. De kunne sid- de i bilerne under sejladser; men sikkert ingen ansvarlig tør gå ind for en sådan ordning, som i givet fald ved forlis eller lignende ville betinge druknedøden for passagererne, som ikke ville kun- ne komme ud af bilerne. Salonerne er således ikke alene et bekvemmelighedshensyn til de rejsende, men også i høj grad en sikkerhedsforanstaltning.

Anskaffelsesprisen kommer antagelig til at lig- ge omkring 17 mill. kr., og færgen påregnes taget i brug allerede i sommeren 1956 på ruten Korsør— Nyborg, idet sejladser mellem Halsskov og Knuds- hoved tidligst vil kunne tage sin begyndelse i 1957, når de nye havneanlæg er gjort færdige.

Offentligheden er tit faldet i undren over, hvorfor Storebæltsfærgerne ikke bygges, så de er fri for at svaje efter udløb af havnen og overfarts- tiden derfor nedsættes med den tid, der medgår til at svaje. Statsbanerne har haft stærke overvejelser ved projekteringen af den nye automobilfærge, om hvorvidt den skulle bygges bredbovet i begge en- der, så man blev fri for at svaje, eller den skulle bygges spids for og bred bag. I første tilfælde ville man opnå en gennemsnitlig sejltime begge veje på

50 minutter, og i andet tilfælde 45 minutter den ene og 55 minutter den anden vej, idet der hertil medgår tiden til at svaje to gange.

Man har imidlertid valgt den sidstnævnte byg- geform, fordi vejrforholdene på Storebælt ofte er af en sådan karakter, at færgen vil få en meget urolig sejlads, hvis den har bred stævn, og man ri- sikerer derfor, at bilerne kommer til at hugge mod hinanden. En færge med spids stævn vil gå meget mere støt. Hertil kommer, at denne udformning af færgen betinger, at den kan indsættes på Korsør— Nyborg-ruten, i tiden, der hengår, indtil de pro- jekterede havne ved Halsskov og Knudshoved er anlagt.

Der har blandt automobilisterne altid været øn- ske om at få indført pladsreservering på færgerne. Statsbanerne har gerne villet være imødekommen- de og har derfor undersøgt mulighederne, men imidlertid har politimynderhederne i Korsør og Ny- borg meget stærkt frarådet sådanne pladsreserve- ringe, idet tilkørsels- og parkeringsforhold i de på- gældende byer overhovedet ikke tillader en sådan ordning, hvilket motororganisationerne forøvrigt er bekendt og indforstået med. Der bliver derfor under disse omstændigheder ikke tale om at indføre rese- rvering på Korsør—Nyborg-ruten. Ganske anderle- des ligger det derimod for Halsskov—Knudshoved- rutens vedkommende, hvor der bliver gode, rigelige tilkørsels- og parkeringsforhold ved havnene, hvor- for man regner med at indføre pladsreservering på denne rute.

Generaldirektøren kom også ind på forholdene omkring Aarhus—Kalundborg-overfarten. Statsba- nernes pludselige aktivitet for denne rute må ikke ses på baggrund af de forskellige projekter, der fremkommer om privatfærger mellem Jylland og Sjælland. Overfarten har i adskillige år været et problem, men de tiltrængte ændringer er stadig udskudt under hensyn til andre mere presserende opgaver. De nuværende skibe på ruten — bygget først i trediverne — er også ved at være for gamle, og så har de to væsentlige fejl. De er for langsom- me, og de kan ikke overføre lastbiler af alle stør- relser. Det er Statsbanernes tanke at forelægge tra- fikministeren forslag om bygning af nyt skib til denne rute og at lægge sejlplanen med tre overfar- ter daglig og en sejltime omkring 3 timer. Dette pro- jekt vil antagelig kunne gennemføres for en halv snes mill. kr.

Den gensidige Uheldsforsikringsforening for DSBs personale

Protokol

over ordinært repræsentantskabsmøde torsdag den 3. juni 1954 i Rømersgade 22, København, med nedenstående dagsorden:

1. Protokol fra repræsentantskabsmødet 1953.
2. Beretning og regnskab for driftsåret 1952/53.
3. Valg i henhold til vedtægternes § 10.
4. Fastsættelse af lønninger m. v.
5. Eventuelt.

Repræsentantskabets formand, overtrafikassistent M. S. Lyngesen, bød velkommen med en særlig velkomsthilsen til medlemmerne af skadeudvalget, revisorer, æresmedlemmer og repræsentanterne fra de samarbejdende forsikringsforeninger indenfor jernbaneetaten. Formanden udtalte derefter nogle smukke mindeord over 2 afdøde medlemmer af foreningen, æresmedlem pens. togfører P. D. Pedersen og pens. banearbejder N. Chr. Madsen. Begge havde de gjort et stort arbejde for foreningens trivsel og ville efterlade et savn fremover, og idet han udtalte et æret være deres minde, mindedes repræsentantskabet de 2 pionerer.

Formanden foretog navneopråb over de anmeldte repræsentanter fra de respektive organisationer. Alle var mødt.

ad pkt. 1. Protokollen fra repræsentantskabsmødet 1953, der var udsendt med personligt eksemplar til repræsentantskabet, blev eenstemmigt godkendt.

ad pkt. 2. Foreningens forretningsfører, J. K. F. Jensen, aflagde beretning om foreningens virksomhed og regnskab for driftsåret 1952/53. Forretningsføreren udtalte, at foreningen er i stadig fremgang, omend denne ikke var så stor som det foregående driftsår. Antallet af medlemmer er steget med 103 til ialt 8441. Den mindre fremgang kan for en del føres tilbage til, at der indenfor de grupper, der omfatter administrationspersonalet, ikke finder en til afgang svarende tilgang sted.

De afregnede skader ligger rent talmæssigt på det samme, som i de foregående år, 663 færdigbehandlede mod 650 forrige år. Procentvis ligger antallet i hvert fald under gennemsnittet for det sidste tiår.

79 skadesager var ved driftsårets slutning ikke færdige, for en dels vedkommende skyldes det, at tilskadekomsterne var sket så nær op mod driftsårets slutning, at de pågældende endnu ikke var raskmeldt, i andre tilfælde skyldtes det, at man venter på, at der skal blive truffet afgørelse i invaliditetsspørgsmålet.

I den beretning om afgjorte skader, der var udsendt til repræsentanterne sammen med dagsorden og regnskab, er omtalt 2 dødsstatninger, hvor det ene tilfælde skete udenfor tjenesten.

Af invaliditetserstatninger er ydet erstatning i 27 tilfælde, heraf skyldtes de 3 tilfælde tilskadekomst udenfor tjenesten.

De lave forsikringer udgør stadig en — synes styrelsen i alle tilfælde — for stor del af et samlede tal, og man har derfor drøftet en direkte henven-

delse til medlemmer, der endnu står med de små forsikringer, for at henlede deres opmærksomhed på, at pengenes værdi er løbet fra disse forsikringer. Det er dog ikke, fordi man venter sig store resultater af en sådan direkte henvendelse, men lidt har jo også ret.

I det afsluttede driftsår har foreningens voldgift for første gang i mange år været i virksomhed.

Sagen endte imidlertid med, at voldgiften måtte afvise denne, bl. a. fordi den pågældende nægtede at deltage i fordelingen af sagens omkostninger, som han var indgået på som en forudsætning for at kunne indannes for voldgiften.

Regnskabet.

Af regnskabet fremgår, at de udbetalte erstatninger, d. v. s. dagpenge, døds- og invaliditetserstatninger, i afvigte år var ca. 3000 kr. mere end forrige år, en ikke urovækkende stigning.

Administrationskontoen er steget med ca. 1100 kr., hvad heller ikke kan siges at være unormalt. Udgifterne til lægeerklæringer er steget noget, men det skyldes, at der i et par tilfælde har måttet henvises forsikrede til undersøgelse hos specialister og hospitaler, fordi tilskadekomsterne var sket udenfor tjenesten. Og det er jo dyrt at få erklæringer fra speciallæger eller hospitalernes specialister.

Præmieindtægten er steget med ca. 7100 kr., hvad står i forbindelse med den større forsikringssum.

Renterne er takket være fordelagtige obligationskøb og større formue steget med ca. 1260 kr.

Ved årets udgang var et driftsoverskud på 34.732 kr., det er ca. 3600 kr. større end året før.

Af de på den trykte beretnings bagside anførte oversigter over forsikringsbestanden kunne repræsentanterne se, at der har været en fremgang i den samlede forsikringssum, men den er ikke af samme størrelse, som kunne fremvises sidste år, rundt regnet er den kun halvt så stor. Men set i forhold til tilgangen af personale, var der vist intet at klage over.

Der er stadig gode muligheder for at skaffe foreningen tilgang, som nævnt har vi kun 8441 af alle de vel omkring 20.000, der har adgang til at være medlem, og vi har forsøgsvis rettet vort honorar til agenterne op, således at de gennem det større honorar skulle kunne animeres til at lægge sig yderligere i selen, men den nye ordning har kun virket så kort, at den endnu ikke virkelig kan bedømmes.

I vore vedtægter står, at overskudet skal henlægges til reservefonden, og når den er på en størrelse, svarende til 2 gange præmieindtægten, skal henlæggelserne standses og flyttes over til bonusfonden. Når denne fond er kommet op på et beløb svarende til eet års præmieindtægt, skal fondens midler udloddes til medlemmerne efter bestemmelse, der fastsættes af repræsentantskabet.

Med de driftsoverskud, der har været de senere år kan vi vente i løbet af et par år at nærme os tidspunktet for reservefondens lukning, og så bliver bonusfonden aktuel. Imidlertid har vi erfaring for, at en udlodning f. eks. ved fritagelse for et kvartals præmie ikke har den agitationsmæssige

betydning, det udloddede beløb egentlig skulle have.

Styrelsen har drøftet forholdet, og det er tanken, at den senere vil tage sagen op igen, muligvis med henblik på yderligere konsolidering af foreningen ved en forhøjelse af reservefonden, således at der ikke foreløbig skal kunne blive tale om overførelse til bonusfonden.

Ved at betragte forsikringsbestanden vil man se, at den klasse, hvori der ydes dagpenge efter den 22. dag, klasse B, år for år får mindre betydning. Med den ændring i de særlige ydelsers størrelse, der er sket i årenes løb, er medlemmerne mere interesseret i at få dagpenge så hurtigt som muligt, og de få, der går i B, kommer i mange tilfælde senere og anmoder om at blive flyttet over i A.

Foreningens formue er pr. 30. november 1953 opgjort til 277.129 kr. det er 41.595 kr. mere end året før, men da vor obligationsbeholdning i henhold til forsikringsrådets bestemmelser optages til noteringskurs den 30. november, kan en stigning i kurserne afspejle sig i en større formue.

Fra skadeudvalget (hvor suppleanten, lokomotivfører Sv. Suneson indtrådte i stedet for afdøde N. Chr. Madsen) foreligger en erklæring således:

Som sædvanligt er regnskabet revideret af vore revisorer, der intet har fundet at bemærke.

Styrelsen.

I årets løb har styrelsen måttet foretage en omlægning af arbejdet, idet den på sidste repræsentantskabsmøde valgte sekretær, C. A. Gustavsen, af sin læge fik bud om at frasige sig arbejdet indenfor foreningen.

Styrelsen overlod derefter en del af det hidtil af sekretæren udførte arbejde til stedfortræderen, lokomotivfører E. Greve Petersen, og en mindre del, væsentlig statistikarbejde, flyttedes til kassereren. Ved denne omlægning blev arbejdet fordelt indenfor styrelsen på en måde, der fuldt ud sikrer en forsvarlig behandling af skadesager og andre forretninger.

Det vil være naturligt her at rette en tak til C. A. Gustavsen for mange års udmærket arbejde for foreningen. Han havde gennem de 24 år, han har været med i det interne arbejde, lagt en sjælden interesse for foreningen for dagen. Vi har al grund til at være Gustavsen taknemmelig for hans indsats. Sygdom er hvermands herre, og vi må bøje os for lægens påbud og ønsker Gustavsen endnu mange og rolige år.

Hermed overgiver styrelsen beretningen og regnskabet til repræsentantskabets kritik og forhåbentlig godkendelse.

Lokomotivfører C. Schmidt, Nyborg: Mente, at aktiviseringen burde forøges. Foreslog at alle vore 3 kooperative virksomheder enedes om udsendelse af fællestavler, hvoraf det til enhver tid kunne fremgå navnene på virksomhedernes stedlige tillidsmænd. Når personalet altid vidste, hvem de skulle henvende sig til, ville det sikkert resultere i større tilgang.

Remisearbejder J. C. Kristensen, Aarhus: Tilsluttede sig forretningsføreren udtalelse om forhøjelse af reservefonden, da heller ikke han mente, at en bonusudbetaling under den nævnte form

havde virkning som agitation for foreningen. Ønskede endvidere nærmere oplysninger om regnskabet og om 2 skadesager, der tilsyneladende var ens, idet det i begge tilfælde var knæskader, og var afgjort med forskellig procent.

Forretningsføreren replicerede: Man havde tidligere udsendt plakater med oplysninger over tillidsmændene for vore kooperative virksomheder, men syntes ikke de havde haft den tilsigtede virkning, idet den tavse tryksag aldrig kunne opveje den personlige kontakt.

Ville indrømme, at opstillingen i regnskabet måske var lidt misvisende, skulle fremtidigt blive iagttaget. Men hensyn til nævnte skadetilfælde var sammenligning næsten altid unødvendig, idet graden af uheld kunne være højst forskellig, selv om skaderne overgik samme legemsdel.

Lokomotivfører C. Schmidt, Nyborg: Oplyste, at han havde været ude for tilfælde, hvor man ikke vidste, hvem de stedlige tillidsmænd var. Havde iøvrigt aldrig set de af forretningsføreren omtalte opslag og fastholdt sådanne berettigelse.

Forretningsføreren oplyste, at f. eks. DLT havde bragt navnene på tillidsmændene for ikke så længe siden. Takkede J. C. Kristensen for de faldne udtalelser vedrørende en forhøjelse af reservefonden.

Beretning og regnskab godkendtes enstemmigt.

ad pkt. 3. Følgende valgtes:

Styrelsen: Forretningsfører J. K. F. Jensen. Sekretær, lokomotivfører E. Greve Petersen. 3. medlem: maskinarbejder Hj. Jensen. Kasserer: billetkasserer P. From Hansen.

Udenfor styrelsen: Stedfortræder for styrelsens medlemmer, overtrafikassistent M. S. Lyngesen.

Formand for repræsentantskabet, forretningsfører P. Madsen.

Næstformand for repræsentantskabet, rangerformand N. Meldgaard Kristensen.

Revisor: fhv. sekretær C. F. W. Poulsen.

Revisorsuppleant: stationsforstander F. Remfeldt.

Skadeudvalg: togfører N. J. Olsen, lokomotivfører S. Suneson.

Suppleant for begge: banebetjent N. A. Jensen.

Formand for voldgiftsretten: overkirurg, dr. med. Hans Wulff.

Medlemmer af voldgiftsretten: overtrafikkontrolør Carl Andersen, rangerformand N. Meldgaard Kristensen.

Suppleanter: trafikassistent E. Svendsen (for Carl Andersen), overportør N. Kolding (for Meldgaard Kristensen).

ad pkt. 4. Lønningerne m. v. fastsættes uændret.

ad pkt. 5. Ingen begærede ordet.

Ved en lille højtidelighed herefter udtrykte forretningsføreren atter en tak til foreningens tidligere sekretær fhv. godsekspeditor C. A. Gustavsen for dennes mangeårige indsats for uheldsforsikringsforeningen og med repræsentantskabets tilslutning ledsagedes ordene med en udnævnelse til æresmedlem af foreningen, ligesom han fik overrakt en gave.

Mødet sluttede kl. 19,00.

E. Svendsen.



25 års jubilæum.

Søndag den 1. august kan lokomotivfører *N. T. Christensen*, Nyborg, fejre sit 25 års jubilæum som lokomotivmand.

Christensen begyndte som aspirant i Aalborg. Ved ansættelsen som lokomotivfyrbøder forflyttedes han til Brande og senere til Nyborg, hvor han ved forfremmelse til lokomotivfører forblev og således har tilbragt det meste af sin jernbanetid i denne by.

N. T. Christensen er en meget interesseret organisationsmand og har gennem flere år været i festudvalget, hvor han gør et stort arbejde for, at alt skal forløbe på en for kammeraterne fornøjelig måde, til glæde for os alle. Sin gerning som lokomotivmand omfatter han med dygtighed og interesse.

Til de mange hilsner, du den 1. august vil modtage, ønsker afdelingsbestyrelsen at føje sine hilsner og ønsker om alt godt i fremtiden med tak for godt samarbejde.

S. A. J.

Søndag den 25. juli kan lokomotivfører *H. S. Knudsen*, Prinsessegade 83, Fredericia, fejre sit 25 års jubilæum ved DSB.

Jubilaren begyndte som aspirant i Fredericia, hvor han, bortset fra kortere fravær ved forfremmelse, har tilbragt hele sin jernbanetid. Vi har i jubilaren altid haft en god kammerat, hvis ukuelige humør og kammeratlige sindelag vi sætter stor pris på.

Til de mange hilsner, du den 1. august vil modlæumsdag, ønsker afdelingen også at føje sin, idet vi takker for godt samarbejde med ønsket om, at du endnu må få mange lyse og gode år iblandt os.

S. A. R.



Forflyttelser efter ansøgning pr. 2-7-54.

Lokomotivfyrbøderne:

V. B. Hansen, Nyborg til Odense.

N. M. J. Bruus, Nyborg til Odense.

NYE ADRESSER

Lokomotivfører-underafdeling:

Faaborg: Repræsentantens navn og adresse rettes til:

R. Jensen, Teglværksvej.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Jernbanelæge A. Petri, 4. A lægedistrikt, København, er bortrejst fra 26. juli til 21. august incl.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af lægerne Galatius og Ringberg.

Konsultationstid: Kl. 14—15 (daglig) i jernbanelægens konsultationslokale.

Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed ved mit 25 års jubilæum den 4. august frabedes venligst.

H. R. Jensen,
lokomotivfører, Viborg.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum den 18. august frabedes venligst.

E. Nielsen (*Jersil*),
lokomotivfører, Helgoland mdt.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

H. L. Lindhardt,
lokomotivfører, Aarhus.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst

A. Johansen,
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

S. V. Jakobsen,
lokomotivfører, Randers.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

H. L. M. Lytzen,
lokomotivfører, Frederikshavn.

Sommerudflugt.

Aarhus afdelingerne afholder sommerudflugt til Tranbjerg den 11. august 1954. Afgang fra Ar H kl. 14,20. Hjemkomst kl. ca. 1.00.

Pensionister og enkere efter lokomotivmænd kan deltage.



— Luk dog lidt op for blæseren — mand!
— Nytter ikke noget — det er Jensen, der lige har tændt op i piben.

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!

Telefon 187

*Hurtig
Betjening*

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med
1. Kl.s Mejeriprodukter

Gothersgade 14

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/s K. C. NIELSEN

Østergade 9, Struer, Tlf. 21

1. Kl.s Herreskrædderi

Lev. til Vare- og Landbrugslotteriet

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

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 P PEDERSEN · STRUER

Manufaktur, Herre-
ekvipering, Tricotage

L P betyder ogsaa laveste Priser

**Farve-
bøtten**

Tapet · Malervarer · Rullegardiner
v. Holger Häuser

Danmarksgade 23 · Fredericia · Tlf. 1337

Nyborg

N. Urban Sørensen

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**



**STJERNENS
ØL
OG MINERALVANDE**

**Kalundborg Brugsforening og
Købmandshandel**

Kolonial - Vin - Kaffe - Konserver - Isenkram

Spis **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Spec.: Fødselsdagskringler
Prøv mine Kræmmerhuse

Tlf. Kalundborg 187

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

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise*



Driftsudvalget

anbefales

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen
Tlf. Kalundborg 659

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

Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

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

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 Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645

A/S »REFFO« Struer

Kedelrensningsvædsken »REFFO«

Telefon 145

Leverandør
til Danske
Statsbaner

Man spiser godt paa »Palæ-Cafeen«

Raadhusstorvet . Roskilde . Tlf. 146



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK