

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 2

20. JANUAR 1956

56. 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

Billedværket

»ODIN og ROESKILDE«

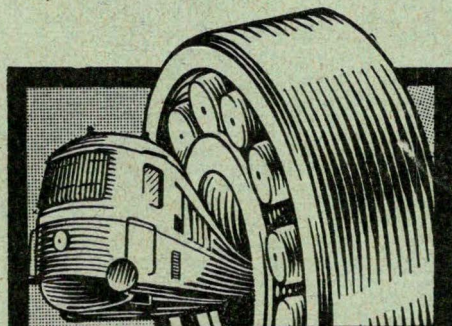
En historisk beskrivelse af trækraften indenfor Danske Statsbaners nuværende område. Bestillinger modtages:

Hellerupvej 44, Hellerup.

En god gave-ide.

Evt. overskud tilfalder Feriehjemmet.

Restoplaget kan ved hurtig bestilling erhverves for 8 kr. pr. eksemplar.



Naar det kommer an paa

DRIFTSSIKKERHED

anvendes **SKF**-Lejer

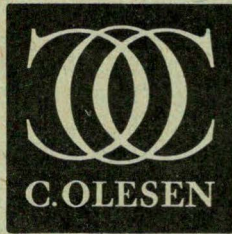
OPTIKER

Felix Schmidts
EFTF.

Nørreport

Nr. 68 mellem Nørregade og Fielstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFAKTUR EN GROS
KØBENHAVN K.

Urmager ved Statsbanerne siden 1856

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.)

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS

Andersson & Bardram A/s

Stuðstræde 10 . Tlf. 8638 . København K

Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

Importkompagniet A/s
Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13
BOGTRYK
Tlf. Byen 1502
København K

**NORMAL-
TRYKKERIET**

Siegfried Petersen & Søn

Øster Farimagsgade 16 B
Tlf. Øbro 6261



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

1854

1954

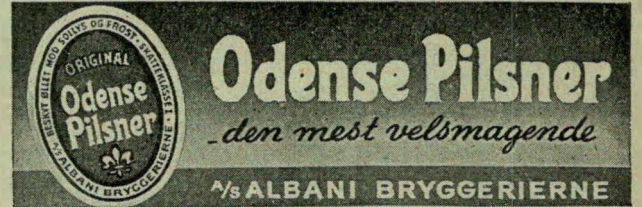
FRICHS

Elegante Kjøler og Smoking
udlejes

ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 1513



Odense Pilsner
den mest velmagende

A/s ALBANI BRYGGERIERNE

Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

Aarhus Flydedok & Maskinkompagni A/s
Hans Nielsens Maskinfabrik

HB

forbrugernes
egen
virksomhed

HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING



AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

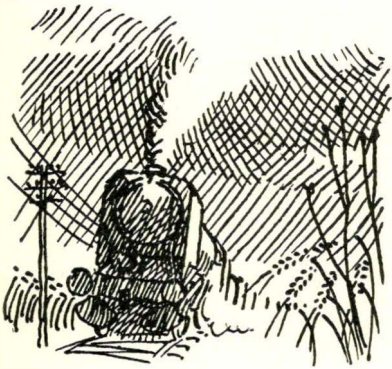
TELEFON LYNGBY 1645

THÜRMEERS
originale Snittøj

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

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



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 2 - 56. ÅRGANG

20. JANUAR 1956



Indhold:

Sig nærmer — !	13
Nordisk nyt — Norge	14
Morten Mortensen in memoriam .	15
Det lokale samarbejdsudvalg ved Københavns Gb	16
65-billet	16
Færgeforbindelserne mellem Øst- og Vest-Danmark	17
Fra medlemskredsen — Avance- ment eller ikke	21
En håndsrækning når selvangi- velsen skal udfyldes	22
Folkeuniversitetet	23
Under DLF	24
Tak	24
Jubilæum	24
Opmærksomhed frabedes	24
Personalia	24
Medlemslisten	24
Nye adresser	24



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.

Sig nærmer —!

Overenskomstsituationen på det private arbejdsmarked præger i øjeblikket dagliglivet, og gennem dagspressens spalter fremkommer tid efter anden mange meddelelser og gisninger om, hvad arbejdsmarkedets organisationer kan forventes at forhandle sig frem til. Af fremkomne udtalelser fra talsmænd for hovedorganisationerne synes der at være lang afstand mellem de ønsker og krav, man har lagt frem til behandling, og selvom man vel skal vogte sig for at spå om slutresultatet på baggrund af dette, så er det mange år siden, at parterne tilsyneladende har stået så langt fra hinanden i deres synspunkter.

For tjenestemændene nærmer sig også tiden for optagelse af lønforhandlinger, idet den med staten indgåede 2-årige overenskomst om det midlertidige løntillæg udløber med udgangen af indeværende finansår; men udsigterne for lønforbedringer for tjenestemændene tegner sig ikke lyse, når man bruger statens ømtålelige finanser som baggrund, og der er årsag til at nære skepsis til statens vilje til at gribe dybere i pengeposen.

Som forholdene ligger, vil udfaldet af disse forhandlinger i stærk grad præges af resultaterne på det private arbejdsmarked, en tendens som i de seneste år har taget fastere form.

Dette forhold står næppe til at ændre, når man i højere og højere grad tilstræber forhandlingerne centraliseret gennem hovedorganisationer spændende over ikke alle så dog praktisk talt alle områder, hvor de endelige resultater er et produkt af hensynene til samfundets interesser indad- og udadtil. Ingen får længere lov til at arbejde efter egen linie — samfundet gøres op som en virksomhed, hvor produktionens størrelse stilles i konkurrencens skarpe lys og i det foreliggende med den opgave at tjene penge hjem til landet. Dansk Arbejdsgiverforenings og De samvirkende Fagforbunds overenskomster vil derfor være retningssigende eller bestemmende for kort sagt alle arbejdsområder, hvor overenskomster indgås — også tjenestemændenes.

Det er givet, at denne forhandlingstendens ikke kan tilgodese alle særinteresser i fuldt mål, idet der vil være nogle, som i modsætning til under tidligere tiders forhandlingsformer vil se sine muligheder for specielle forbedringer udover andres stækket, medens andre til gengæld vil nyde fordel af at trækkes med op af gennemsnitsresultatet fra forhandlingerne.

Tjenestemændene lider økonomisk under disse forhold, fordi de gennem krigen og årene efter blev distanceret. Den bedre placering i forhold til det private næringsliv de havde f. eks. sidst i trediverne er forskudt til fordel for det private næringsliv, og det er klart, at den før nævnte samling af al frem- og tilbagegang i den lønmæssige udvikling gør bestræbelserne for at ændre billedet til tredivernes status yderst vanskelig.

Der lægges således et byrdefuldt åg på vore forhandleres skuldre, når disse går til forhandling med sådanne kendsgerninger for øje.

Man kan meget vel udforme sine forslag til 100 procents krav til dækning for, hvad mangles i at være på højde med prisudviklingen tillige med hensynet til den økonomiske stilling, staten som sådan må give sine tjenere i forholdet overfor samfundet,

Norge

Statstjenestemændenes lønninger.

I sit indlæg ved Stortingsdebatten om ovennævnte sagde statsråd, Bråthen blandt andet: »Jeg vil understrege, at forhandlingerne om lønspørgsmålet for statens tjenestemænd denne gang blev ført ud fra et bestemt udgangspunkt, nemlig det som både regering og Storting havde ud-talt tidligere i år om, at statens tjenestemænd lå efter i lønudviklingen i forhold til det private næringsliv.

Opgaverne for forhandlerne var altså at søge, så langt det var muligt, at finde samlingsgrundlag, finde frem til et ligestillingsniveau for statens lønmodtagere sammenlignet med tilsvarende grupper indenfor det private næringsliv. Jeg føler mig personlig sikker på, at dette som er blevet resultatet, det er resultatet i den grad, at der ikke længere er grundlag for statens lønmodtagere til at klage ud fra denne forudsætning.

Både løndepartementet og regeringen havde sine specielle betænkeligheder ved det forslag, som foreligger, betænkeligheder i retning af at vi måske var i færd med at gå noget for langt. Når slutresultatet alligevel blev, at staten som arbejdsgiver blev enig med organisationsforhandlerne om dette forslag, så var det fordi, vi tog erkendelsen af, at statens tjenestemænd lå bagefter og var blevet liggende bagefter i de senere par års udvikling og ud fra, at vi anså det nødvendigt at give et så godt lønforlig, at vi dermed kunne skabe tilfredshed og ro indenfor de forskellige etater.

Men lad mig samtidig lægge til, at det ikke går an at betragte lønningerne isoleret i et faglig opgør. Man er nødvendigvis nødt til at medtage i vurderingen, når det gælder statens lønmodtagere, de specielle sociale fordele de har, og måske i lige så stærk grad den trykshedsfølelse som statens tjenestemænd har, når det gælder indskrænkninger, arbejdsløshed og vilkårlig behandling, den grad af tryksheds som statens tjenestemænd har i forhold til deres kolleger indenfor det private næringsliv. (Fra Jernbanemanden).

men på den anden side skal forslagene være realitetsbetonede i den forstand, at man tvinges til at skele til det private arbejdsmarkeds overenskomster, som er blevet vejledende for statens vilje til at yde forbedringer. I denne henseende indfanges forhandlerne på samme vis billedlig talt som den fisk, der nådesløst drages med af fiskerens vod.

Kommet dertil, i erkendelse af denne tendens magtfuldhed, er tjenestemændene dog ikke bøjet dybere i knæ, end at de med vægt kan fremholde blandt andet de stillestående advancementsforhold i etaterne, hvorom det ganske rigtigt er sagt, at advancementsmulighederne er betydeligt svækkede, endogså i den forstand, at antallet af ledige stillinger ikke mere har relation til den samlede styrke af tjenestemænd, men derudover, at forholdene er yderst prekære for store dele af massen, som stadig må se sin økonomi forringet i forholdet overfor prisudviklingen.

Overenskomsten om det midlertidige løntillæg tjener som regulator i tilknytning til nivellering, de ordinære reguleringstillægsportioner er regulator overfor prisudviklingen, men ingen af dem knytter sig til de rent arbejdsmæssige forhold, der ligesåvel for tjenestemændene som for andre grupper, hvor det finder sted, undergår ændringer, der berettiger til større økonomisk indtjening.

Til dette formål har vi de årligt tilbagevendende normeringslovsforhandlinger, hvor muligheder skal ligge for de forskydninger, som tilskrives arbejdsrådets ændringer, for eksempel gennem rationaliseringer.

Men godmorgen! Med udsendelse af et finansministerielt cirkulære sættes kraftig bremse på afhjælpning af spørgsmålet ad denne vej, idet det sålydende meddeles fra højeste sted:

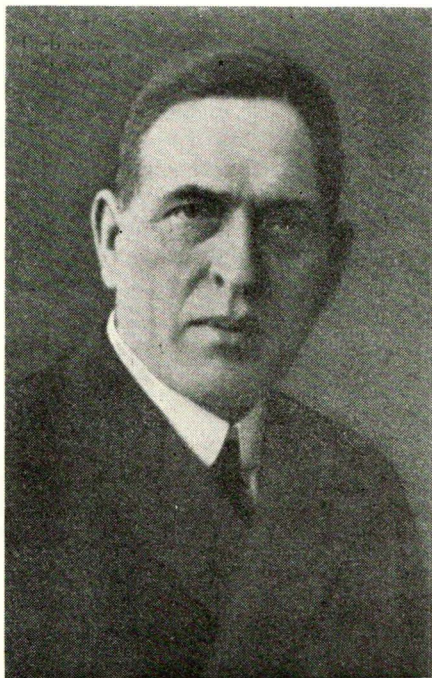
1) Forslag om oprettelse af nye tjenestemandstillinger med begrundelse i de arbejdsmæssige forhold kan kun optages, hvor det kan påvises, at sådan oprettelse på nuværende tidspunkt er tvingende nødvendigt.

2) Forslag om bestående tjenestemandstillingers oprykning i højere lønningsklasse kan normalt ikke optages.

3) Der må vises den yderste tilbageholdenhed ved oprettelsen af stillinger, som fortrinsvis eller udelukkende har til formål at forbedre advancementsforholdene for en tjenestemandsgroupe, idet der dog bør tages hensyn til, om et eventuelt forslag må betragtes som led i en tidligere påbegyndt regulering af advancementsforholdene, eller, om der i øvrigt er sket aldeles afgørende forskydninger i forudsætningerne for den nuværende normering af advancementsstillinger i den pågældende etat.

Man vil heraf se, at der skal mere end almindelige midler til at lukke døren op, og skal den ånd overføres på forhandlingerne om det midlertidige løntillæg m. v. må det håbes, at vore forhandlere har samme gode evne og tålmodighed i behold som tidligere til med overbevisningens styrke at gøre denne ånd til intet. Man kan, som før nævnt for det private arbejdsmarkeds vedkommende, sige, at som disse, står også forhandlingsparterne ved tjenestemændenes kommende lønforhandlinger langt fra hinanden i deres respektive synspunkter. Sluttelig føjes til, at vi ikke vedvarende kan ave vor utålmodighed og roligt se, at lønmodtagere bindes, medens andre kredse har frie tøjler.

Morten Mortensen in memoriam



Den 3. januar d. å. afgik en af foreningens gamle kæmper, vort æresmedlem, fhv. borgmester, pensioneret lokomotivfører M. Mortensen, Esbjerg, ved døden knap 85 år gammel.

Blandt den generation, som i dag fylker sig om Dansk Lokomotivmands Forening, er der næppe mange, der har personligt kendskab til Mortensen, hvis livsgerning vil gå ind i foreningens historie med sit særlige kapitel.

Da den sidste livsgnist forlod ham, sattes punktum for et rigt liv, hvor hans stoute personlighed stod som et lysende eksempel på mennesket med barsk vilje og handlekraft, og samtidig i sig havde en mildhed og medleven i og evnen til at sætte sig ind i de dårligt stilledes forhold i samfundet og hjælpe dem. Mange er de, som har kunnet og kan bevare mindet om et menneske, der var den sande ven i nøden.

Fra sin tidligste tid som jernbanemand tog han ivrigt del i organiseringen af lokomotivmændene, og gennem mange år var han medlem af hovedbestyrelsen, men det var som byrådsmedlem fra 1902 og senere borgmester fra 1929 til 1941 i Esbjerg, at han øvede sin største manddomsgerning. Dette til trods glemte han aldrig sin gamle organisation, idet han til det sidste interesseret fulgte dens arbejde og udvikling og altid mødte trofast til vore kongresser, hvor hans markante skikkelse udtrykte det gode eksempel på en lokomotivmand.

At skue tilbage over Mortensens gerning i stort som småt på godt og ondt vil være en stor opgave, og her trækkes blot en linie, som i glimt viser den mand, lokomotivmændene er megen tak skyldig.

Med sin klogskab og sit store udsyn var det givet, at hans navn skulle træde stærkt frem på firmamentet, og første gang, organisationen berøres afgørende heraf, er i 1902, hvor han stillede forslag om at søge ministeriets godkendelse af organisationen, hvilket kronedes med held og førtes til sejr året efter. Hvad det betød forstår enhver, som har organisationsarbejdet inde på livet. Men ikke blot det praktiske havde han blikket åbent for. I 1906 fik en anden side af hans karakter udtryk i et forslag om opførelse af et ferie- og rekreationshjem til gavn og helse for kolleger, som mærkedes af lokomotivmandens hårde gerning, men der skulle gå mange år inden hans forslag blev en realitet i 1922.

På denne vis prægede han arbejdet i organisationen, men parallelt hermed kastede han sig med iver over kommunalt arbejde i Esbjerg, hvortil han kom i 1897. Hans ord, da han kom til det daværende ubetydelige Esbjerg med grusede veje, var: »Her bliver jeg ikke«. Men han blev, og den udvikling, byen siden gennemgik, var i høj grad præget af Mortensen. At det var Socialdemokratiet, han kæmpede for, var en naturlig følge af hans socialistiske indstilling, og det var derfor i arbejderbevægelsen hans livskamp kom til at stå, og støttet af stor boglig viden kastede han sig over opgaverne.

Som undervisningsminister Bomholt udtrykte det ved Mortensens bære, var han den saglige arbejdskraft, der arbejdede på det lange stræk, og hans virke skabte en urokkelig tillid til ham. Han hørte til arbejderbevægelsens anden generation, og hvad Stauning var for Danmark, var Mortensen for Esbjerg. Det er en ære for dansk arbejderbevægelse, at der opstod en mand af et sådant omfang.

Mortensen, der blev foreningens første æresmedlem, var i mange år medlem af hovedbestyrelsen og formand for lokomotivførerkredsen. Ud over en lang række tillidshverv i dansk kommunalforvaltning var han stærkt engageret i arbejdet inden for kooperationen, og han var blandt andet en overgang formand for Landssammenslutningen af Fællesbagerier.

Lørdag den 7. januar stedtes Mortensen til hvile i Gravlund kirkegårds jord under stor deltagelse, medens lokomotivmænd stod æresvagt ved hans bære flankeret af 19 faner.

Vi bøjer hovedet i ærbødighed for et stort menneske, hvorom mindet i vor organisations historie skal bevares til sene tider.

Æret være hans minde!

Det lokale samarbejdsudvalg ved Københavns Gb.

1. møde torsdag den 20. oktober 1955

Formanden, sektionsingeniør H. P. Hansen bød velkommen til dette, det første møde i udvalget, og udtrykte håbet om et godt samarbejde. Beklagede den sene indkaldelse, men årsagen skyldtes vanskeligheden med tilrettelægningsen, så det passede for alle parter. Havde med dagsordenen udsendt et eksemplar af betænkningen om oprettelse af samarbejdsudvalg. Bad om forslag til en sekretær, som skulle vælges blandt organisationernes repræsentanter.

Lokomotivfører G. A. Rasmussen blev foreslået og valgt til sekretær.

Dagsorden:

- 1) Meddelelser fra formanden.
- 2) Eventuelt.

Ad. 1. Formanden gennemgik i store træk det arbejdsgrundlag, hvorpå udvalget skal virke. Gav ikke anledning til diskussion.

Formanden gav herefter en oversigt over formentlige besparelser i forbindelse med MY-lokomotivernes indsættelse i driften.

Fra organisationens repræsentant blev følgende fremsat:

1. En færdiggørelse af vandingsanlægget i kulsiloen.
2. Belysning af kanalerne i remisen.
3. Ændring af betjeningshåndtaget på sandsiloanlægget, idet der i den form, man har nu, er et faremoment for personalet.
4. Det stigende antal nattimer for lokomotivpersonalet som følge af rationaliseringsbestræbelserne ved omlægning af driften fra damp til motor.
5. En mere gennemført trettevisning af nyankomne til depotet, evt. ved udarbejdelse af en brochure, der kort fortalt giver besked om alt depotet vedrørende, der har interesse for disse.
6. Oprettelse af en vedligeholdelseskonto, der administreres af depotets leder i forbindelse med den tilsynsførende maskiningeniør.
7. Afskaffelse af lægeattest for een sygedag, under henvisning til, at man ved NESA havde gode erfaringer i så henseende.
8. Ankede over røgplagen i remisen og henviste til tidligere drøftelser om sagen, hvor der var givet tilsagn om flytning af skorstenene fra A-stykket til C-stykket. Bad om, at udvalget viderebefordrede sagen, idet man anerkender bestræbelserne for at løse spørgsmålet.
9. Ønskede også spørgsmålet om indsættelse af manglende ruder i remisetaget fremskyndet.
10. Den afsatte del af areal-stykket til knallerter og motorcykler var for lille, hvorfor man henstillede, at det tidligere lovede halvtag til disse nu blev til virkelighed.
11. Ønskede oplysning om beskæftigelsesmulighederne for lokomotivfyrbøderaspiranterne, der for øjeblikket er på skole, idet man havde en formodning om, at disse ikke ville blive anvendt til kørsel. En bedre belysning af arealet mellem askekasse og kulsilo var ønskelig.

Formanden:

Til spørgsmålet om sygemelding for een dag stillede forslag om tilladelse til forsøgsvis at suspendere den gældende regel i en periode på 3 til 6 måneder, dog helst 6 måneder for mdt. Gb., for at få et rigtigt billede af forsøget.

Var ikke enig med organisationens repræsentant om, at spørgsmålet, der havde almen interesse, skal indsendes gennem det lokale udvalg. Mente, at disse sager, som f. eks. lokopersonalets nattjeneste og vedligeholdelseskonto til depotet, måtte sendes til distrikts- og hovedudvalg gennem organisationernes repræsentanter i disse.

Fremsendelsesformen undersøges.

Med hensyn til røgplagen måtte alle hjælpe med til at undgå denne, personalet navnlig ved at overholde de udsendte cirkulærer om pasning og betjening af damplokomotiver, der holder i remise.

Øvrige rejste spørgsmål vil blive undersøgt og om muligt fremmet.
G. A. Rasmussen.

65-billet

I tiden 17. januar—23. marts 1956 indfører statsbanerne forsøgsvis en særlig billigkørsel, der giver personer i alderen 65 år og derover ret til at foretage *hen- og tilbagerejser* over afstande på statsbanerne på mindst 50 km hver vej for *enkeltbilletpris*. Biletten benævnes »65-billet«. Benyttes hurtigtog betales kun *enkelt hurtigtogstillæg*, såfremt hurtigtogstillæget løses sammen med 65-billetten.

Til lyntog og visse internationale eksprestog skal der endvidere løses pladsbillet til ordinær betaling.

65-billetten gælder kun til rejse på *tirsdage, onsdage, torsdage* og *fredage* og kan ikke ved tilkøb gøres gyldige til rejser, der helt eller delvis foretages fra kl. 0,00 lørdag til kl. 24,00 mandag.

Gyldighedstiden er en måned; den kan dog ikke strække sig udover den 23. marts 1956, og slutter i de tilfælde, hvor den normale udløbsdag ville falde på en lørdag, søndag eller mandag, med den foranliggende fredag.

Det vil for eksempel sige:

er første gyldighedsdag	bliver sidste gyldighedsdag
Tirsdag den 24-1 1956 torsdag den 23-2 1956
Fredag den 27-1 1956 fredag den 24-2 1956
Fredag den 2-3 1956 fredag den 23-3 1956

Henrejsen skal påbegyndes den dag, der er anført på billetten for henrejse.

Den kan tidligst påbegyndes tirsdag kl. 0,00 og den skal være endt senest fredag kl. 24,00.

Tilbagerejsen skal være endt senest kl. 24,00 på billettens sidste gyldighedsdag.

Billetten kan iøvrigt benyttes som en almindelig dobbeltbillet.

Rejseafbrydelse kan foretages een gang på henrejsen og een gang på tilbagerejsen mod sædvanlig påtegning. Vidererejse efter rejseafbrydelse kan dog *kun* finde sted inden for de tilladte rejsedage tirsdag—fredag.

Ved køb af 65-billetten kræves intet bevis for alderen, men billetten må kun benyttes af personer i alderen 65 år og derover — den kan derfor evt. godt løses af en anden end den rejsende selv.

Færgeforbindelserne mellem Øst- og Vest-Danmark

Fortsættelse af artiklen i D.L.T. for 5. januar side 8.

Mellem Sprogø-havnen og Knudshoved-havnen, hvor sejltiden for togfærgerne bliver ca. 25 minutter, måske en smule mindre, må togfærgerne formentlig kunne sejle en dobbelttur på 2 timer. Hver færge kan da sejle 12 dobbeltture pr. døgn.

Bilfærgerne har ret forskellige maksimalhastigheder. Men det medfører ikke nogen stor forskel på overfartstiden, da ruten er ganske kort, og en del af tiden nødvendigvis må medgå til manøvrering m. v. Samtlige bilfærger og desuden isbryderen kan gøre turen på mellem 20—30 minutter. De langsomste er de mindste. De kan derfor ekspederes en smule hurtigere i færgehavnene. Som følge heraf kan alle disse skibe sejle efter samme fartplan. Det gælder selv »Heimdal«, der efter de foreliggende planer skal sejle alene på en bilfærgerute mellem Korsør og Nyborg, medens de andre skal sejle mellem Halsskov og Knudshoved.

Bilfærgerne skal under ingen omstændigheder afvente forsinkede tog og behøver i øvrigt ikke at sejle så præcist som togfærgerne. De må kunne gøre en rundtur på 1½ time.

Hver af færgerne kan sejle 11 dobbeltture på 16½ time og 12 dobbeltture på 18 timer.

Mellem Kalundborg og Svanegrund bliver sejltiden for de to passagerskibe, der besejler Kalundborg—Aarhus-ruten, omkring 2½ time incl. anløb af Samsø. En dobbelttur kan udføres på omkring 7 timer. Men hensynet til praktiske afgangs- og ankomsttider og tilslutningsforbindelser på Svanegrund gør en elastisk fartplan ønskelig, hvorfor der kan regnes med 8 timer. Hvert af de to skibe kan da udføre 3 dobbeltture i døgn.

Mellem Kalundborg og Svanegrund bliver sejltiden for de tresporede togfærger ca. 105 minutter, idet der må kunne regnes med en gennemsnitshastighed af 15 knob. For de tosporede tog- og bilfærger og for den store bilfærge, der regnes at kunne sejle 1 knob hurtigere, bliver sejltiden ca. 100 minutter. Alle disse fem store, hurtige skibe må kunne gøre

en dobbelttur på ca. 4¾ time, måske nok lidt længere, når der skal ud- og indskibes mange biler i færgehavnene, på den anden side lidt hurtigere, når der kun er et ringe antal biler, der skal ekspederes, d. v. s. i nattimerne.

Hvis den foreslåede ruteplan realiseres, bliver det samlede antal færgeture (dobbeltture) i hver retning følgende:

Korsør—Nyborg: 12 togfærgeture (specielt for godsvogne).

Sprogø—Knudshoved: 24 togfærgeture, specielt for persontog, men også for godsvogne og biler, og endvidere 32 bilfærgeture i 16 eller 36 bilfærgeture i 18 af døgnets timer; desuden kan isbryderen indsættes som ekstrafærge i ferieperioderne; den kan da sejle 11 ekstrature i løbet af godt 16 af døgnets timer.

Kalundborg—Kolby Kaas—Svanegrund: 5 passager- og bilfærgeture, idet det ene af skibene tænkes oplagt i nattimerne.

Kalundborg—Svanegrund direkte: 25 ture, alle for biler i stort antal, de 20 desuden for persontog, i nattimerne tillige for godsjernbanevogne i betydeligt antal.

Dette giver sammenlagt for de sydlige ruter 68—72 dobbeltture, når der sejles med 3 bilfærger mellem Sprogø og Knudshoved, og op til 83, når isbryderen indsættes ekstraordinært, og vel at mærke under overholdelse af faste afgangstider, selv om færgerne derved skal vente unødvendigt længe i færgehavnene. For de nordlige ruter bliver det samlede antal ture normalt 30.

Summen bliver altså ca. 100—110 dobbeltture for alle de sydlige og nordlige ruter tilsammen. — Til sammenligning udføres der nu ca. 50 ture.

Alt dette gælder for sommertrafikken. Om vinteren reduceres antallet af ture mellem Kalundborg og Svanegrund med 5 og mellem Sprogø og Knudshoved med 10—12 ved inddragning af et skib hvert sted, ligesom det nuværende antal ture reduceres med ca. 3 ved inddragning af isbryderen.

Ved sammenligninger mellem antallet af ture på de forskellige ruter må det holdes for øje, at det forholdsvis lille antal ture på de nordlige ruter udføres af gennemgående større færger. — I øvrigt må det erindres, at den sydlige rutegruppe har den ekstra opgave at skulle afvikle den store del af godsvognstrafikken, navnlig den, der foregår i dagtimerne.

Kapaciteten m. h. t. overførsel af jernbanevogne bliver:

Korsør—Nyborg: 12 dobbeltture à 25—29 godsvogne = 300—350 godsvogne i hver retning.

Sprogø—Knudshoved: 24 dobbeltture à 11—12 personvogne = 250—300 personvogne i hver retning.

Kalundborg—Svanegrund: 20 dobbeltture à 10—13 personvogne = 200—250 personvogne i hver retning.

Tallene for personvogne er meget store. De overgår ethvert rimeligt ønske og behov, så vidt angår den daglige trafik uden for spidsbelastningsdagene. En anselig og dagligt varierende del af den angivne personvognsoverførselskapacitet kan da konverteres til godsvognskapacitet. Derved må tallene ganges med mellem 2 og 2½.

Kapaciteten m. h. t. overførsel af biler bliver omtrent således:

Der regnes med 25 biler pr. togfærge; det forudsætter ganske vist, at omkring en fjerdedel af togfærgernes kapacitet udnyttes til biltransport, hvilket imidlertid ikke kan være urimeligt under hensyn til, at mange godsjernbanevogne ikke behøver at overføres med den først afgående færge, når mange biler venter. Der regnes endvidere med, at de kombinerede tog- og bilfærger tager gennemsnitlig 75 biler pr. tur. Den meget store bilfærge kan tage 200 biler pr. tur. De mindre bilfærger og desuden de to passager- og bilfærger samt isbryderen regnes alle at kunne tage gennemsnitlig 50 biler pr. tur. Helt korrekt er dette ganske vist ikke; men det kan ikke influere væsentligt på helhedsresultaterne.

Korsør—Nyborg: 12 dobbeltture à 25 biler = 300 biler i hver retning.

Sprogø—Knutshoved med togfærgerne: 24 dobbeltture à 25 biler = 600 biler i hver retning.

Sprogø—Knutshoved med bilfærgerne, normalt 32 dobbeltture à 50 biler = 1600 biler i hver retning, i ferietiden 36 ture og 1800 biler i hver retning, desuden i kortere perioder eller på enkelte dage med abnormt stort behov isbryderen, der ved 11 dobbeltture kan overføre 550 biler i hver retning. Det giver sammenlagt 1600—2350 biler i hver retning, gennemsnitlig omkring 2000.

Kalundborg—Samsø—Svanegrund: 5 dobbeltture à 50 biler = 250 biler i hver retning. Deraf dog en del i lokaltrafik mellem Sjælland og Samsø på den ene side og Samsø og Jylland på den anden side.

Kalundborg—Svanegrund direkte: 10 dobbeltture à 25 biler og 10 ture à 75 biler samt 5 ture à 200 biler. Det giver sammenlagt 2000 biler i hver retning.

Alt i alt giver det 2250 for den nordlige rutegruppe og 2750—3500 for den sydlige rutegruppe.

Den samlede kapacitet bliver altså omkring 5000 i hver retning pr. døgn, og 10 000 i begge retninger tilsammen, uden at forbindelserne derved bliver overbelastet.

Alt dette gælder imidlertid kun, når samtlige færges er i drift. Dette må være tilfældet i ferietidene. Uden for disse tænkes der brugt en lille bilfærge og en stor togfærge mindre. »Freia« tages da ud af sin normale fart og bruges som erstatningsfærge for både »Heimdal«, »Broen«, »Kalundborg« og »Jylland«, samt eventuelt den store dobbelt-dækkede bilfærge, medens disse er til årligt eftersyn, »Storebælt« tages ligeledes ud og bruges som erstatningsfærge for »Korsør«, »Nyborg«, »Sjælland«, »Fyn«, »Dronning Ingrid« og de to store tog- og bilfærger, eventuelt den store bilfærge. Når netop »Storebælt« tænkes valgt som erstatningsfærge, skyldes det, at den kan sejle hurtigt. Der må også tages hensyn til, at der skal afgives en reservefærge til Østersruterne i en kortere periode. Det må være »Dronning Ingrid«.

På Kalundborg—Svanegrund-ruterne må der da sejles med en stor

færge færre. Til gengæld kan de passagerskibe, der anløber Samsø, da indsættes med så vidt muligt samme afgangstider som den manglende storfærge. De kan eventuelt sejle direkte mellem Kalundborg og Svanegrund og fortsætte derfra til Kolby Kås og omvendt i stedet for at anløbe Kolby Kås undervejs.

På Sprogø—Knutshoved-ruten må der sejles med en bilfærge færre. Der må da blive større tidsintervaller mellem bilfærgernes færgafgangstider, undtagen når isbryderen indsættes for at dække spidsbelastningerne.

Færgefrekvenserne og færgafgangstiderne kan fastlægges således: Godsfærgerne mellem Korsør og Nyborg sejler med to timers mellemrum.

Togfærgerne mellem Sprogø og Knutshoved sejler med en times mellemrum.

Bilfærgerne mellem Sprogø og Knutshoved sejler i sæsonen med en halv times mellemrum og udenfor sæsonen med tre kvarters mellemrum.

Tog- og bilfærgerne mellem Kalundborg og Svanegrund sejler med en times mellemrum i dagtrafiktimerne og ca. 55 minutters mellemrum i nattrafiktimerne.

Passager- og bilfærgerne mellem Kalundborg og Svanegrund via Sprogø sejler mere uregelmæssigt, som sagt så vidt muligt udfyldende de huller i fartplanen, der forekommer uden for sæsonen.

Det ses, at der kan indføres runde afgangstidspunkter; desuden kan der indføres helt regelmæssig drift; ja, der kan ligefrem indføres stiv fartplan for alle færgerne og følgelig også for de tilsluttende jernbanetog.

Det vil blive muligt at sende tog både mellem København og Fredericia og mellem København og Aarhus i begge retninger hver time døgnnet rundt. I praksis vil man naturligvis ikke afsende tog i alle døgnets timer, i hvert fald ikke om natten, hvor der kun er ringe persontrafik. (Måske vil man indsætte godstog efter en lignende køreplan i nattimerne og lade hvert godstog medtage en personvogn). På den anden side kan dagtogene dubleres. I så fald bliver

det dog ikke muligt at overføre samtlige vogne af begge afdelinger med færgerne, hvis sporkapacitet er begrænset.

Under normale forhold tænkes omtrent alle personvogne af samtlige tog overført, idet togene som regel ikke behøver at være abnormt store, når antallet af tog kan blive stort. Færgeruternes kapacitet er jo meget stor p. g. a. det store antal færges. — Det må dog bemærkes, at den rene bilfærge ikke kan tage jernbanevogne, hvorfor de togrejsende, der skal benytte hver 5. færge mellem Kalundborg og Svanegrund, må skifte mellem tog og færges, ganske som nu i Kalundborg. De 5 store færges kan imidlertid sejle i en sådan rækkefølge, at de pågældende ture falder nogenlunde på de tider af døgnnet, hvor der er færrest togrejsende.

Togenes store antal kan tale for, at der i vid udstrækning bruges en type standardtog, som består af moderne hurtigtogsvogne, der trækkes af elektrolokomotiver eller muligvis gasturbineelektriske eller dieselelektriske eller dieselhydrauliske lokomotiver. En anden mulighed er at bruge en art elektriske eller dieselelektriske eller dieselhydrauliske lyntog, bestående af 4 vogne eller 4—5 vognkasser på 5 eller 6 bogier, som kan sammenkobles til dobbelte eller tredobbelte (fra et enkelt tilfældigt førerrum) betjente togformationer, som overføres adskilt på færgerne, og som desuden kører adskilt over den korte hængebro over Østre Rende, der er den eneste Storebæltsbro, der kan blive råd til at bygge i nær fremtid.

Ved den skitserede bro-, færge- og togdrift, der har karakter omtrent som S-togtrafikken eller dieseltogtrafikken mellem København og omegnsbebyggelserne, kan Danmarks nationale fjerntrafik afvikles på en måde, der kan blive både kvalitativt og kvantitativt tilfredsstillende gennem den første menneskealder, og det både for togtrafikanterne og biltrafikanterne samt togbefragterne og bilbefragterne.

Den opstillede plan må kunne gennemføres i løbet af ganske få år. Thi hængebroer som den skitserede er i mange tilfælde bygget på 1½—2 år. Også de øvrige anlæg kan udføres

hurtigt. De koster ikke ret meget, nemlig kun svarende til få års færge-indtægter eller få måneders motor-skatter. Ej heller vil driftsudgifterne blive overvældende store, idet færgefarten kan afvikles med omtrent samme antal færger og færgebesætninger som nu. Færgerne vil endda kunne indsejle meget store drifts-indtægter til statsbanerne, når de skal befordre pladsbilletpassagerer, personbiler og lastbiler i meget forøget antal mellem Østdanmark og Vestdanmark såvel mellem Sprogø og Fyn som Sjælland og Svanegrund.

De måske tilsyneladende så realitetsfjerne mål kan da ikke være utopiske.

Måske vil realiseringen af denne eller en lignende plan bevirke, at ønsket da vil fremtræde stærkere om den konventionelle jernbanebro med stor bæreevne og lille gradient, det være sig 0,8 % som D. S. B. har baseret de hidtidige planer på, eller i hvert fald en gradient af denne størrelsesorden.

En sådan bro vil imidlertid koste flere gange så meget som den omtalte bro over Østre Rende med en gradient på 4,5 % eller i hvert fald en gradient af denne størrelsesorden. Den dyre bro kan imidlertid ikke få særlig megen ekstra betydning. Togstammerne, der skal med færgerne, skal jo alligevel deles, og for godstogenes vedkommende betyder det ikke særlig meget, om de skal færges over Storebælt eller trækkes over bæltet eller en del af bæltet på en brostrækning.

Hvis statsbanerne vedbliver at kræve, at broens gradient kun må være omkring 1 % i stedet for de $4\frac{1}{2}$ — $2\frac{1}{2}$ %, der er nødvendige for, at broen kan blive rimelig kort, bliver følgen blot, at der slet ikke kommer nogen broforbindelse for jernbanetog inden for den overskuelige fremtid.

Derimod kan der meget vil komme en ren vejbro i nær fremtid — og navnlig, hvis statsbanerne kræver en meget lang og svær og dyr kombineret jernbane- og vejbro.

En ren vejbro kan nemlig bygges langt billigere end en ren jernbanebro, endsige en kombineret jernbane- og vejbro med jernbanestigninger og

med den brede vejbane fremført over jernbanesporene på hele den lange brostrækning.

Vejmyndighederne står meget stærkt, eftersom de administrerer motorafgifter til staten af et vældigt og tilmed hvert år stigende omfang. Heraf må endda en væsentlig del antagelig stadig søges anvendt til vej-anlæg i ordets videste betydning, og der må findes nye anvendelser hvert år.

Hvis der endelig en gang kan blive råd for statsbanerne til at bygge en lang og svær jernbanebro for de tunge lokomotivtrukne tog og specielt de lange godstog samt biltrafik, så må det først blive broen over Vestre Rende. Denne bro kan få stor betydning alene. Men den kan få særlig stor betydning i sammenspil med den skitserede hængebro over Østre Rende for biler og lette motortog eller elektriske tog.

Den konventionelle jernbanebro over Vestre Rende kan få yderligere stor betydning, hvis godsfærgeruten mellem Korsør og Nyborg afkortes til Korsør—Sprogø ved bygning af en færgehavn med et enkelt færgeleje eller to i en bugt på 4 m-dybdekurven lidt syd for Sprogøs østrende.

Der er tidligere i nærværende artikelserie givet udtryk for den tanke, at man allerførst skulle udføre den faste forbindelse mellem Sprogø og Fyn som en tunnel med ret ringe tværprofil og et enkelt jernbanespor på havbunden, således som foreslået af professor Dahl og ingeniør Remfeldt for en tunnel for bilførende tog mellem Reersø og Fyn. — En sammenstilling af denne plan med planen om den korte, stejle bro for biler og eventuelt lette jernbanetog over Østre Rende er en komplikation af fremstillingen. Dertil kommer, at den vestlige tunnel ikke er en betingelse for den østlige bro. Derfor er de to planer her holdt ude fra hinanden.

Hvis en tunnel for togtrafik og biltrafik på bunden af Vestre Rende kan bygges på konstruktivt betryggende måde, og hvis den kan bygges for et beløb af samme størrelsesorden som det, den korte bro over Østre Rende vil koste, eller måske væsentlig billigere, så må det tale

for at realisere den faste forbindelse via Vestre Rende samtidig med eller måske ligefrem forud for den faste forbindelse via Østre Rende.

De tekniske og økonomiske forhold vedrørende tunnelen er imidlertid ikke helt afklaret endnu, hvorfor helheden af en kort bro over Østre Rende og en tunnel på bunden af Vestre Rende ikke skal omtales yderligere.

Sikkert er det imidlertid, at man kan opnå store trafikale resultater ved oprettelse af en færgerute mellem Sprogø og Fyn i tilslutning til den korte, stejle bro for biler og omnibusser, eventuelt også lette tog og middeltunge tog over Østre Rende, hvorimod broen for tunge tog og godstogene ikke byder på særlig store ekstra fordele, de store ekstra omkostninger til trods.

En broforbindelse, der væsentlig har til formål at tjene de tunge godstog, må i bedste fald blive en selvstændig bro.

Placeringen af en sådan bro er foreløbig problematisk, idet den kan bygges stort set lige billigt mellem Halsskov og Sprogø, Reersø og Romsø, Asnæs og Romsø, Røsnæs og Samsø, fordi den med 0,8 % stigningsgradient må blive 13—15 km lang og med 1,0 % stigning 11—12 km lang.

Derfor kan man foreløbig kun interessere sig alvorligt for en kort og følgerig stejl bro.

Selv stående over for disse perspektiver må man ikke glemme, at der kommer en tid efter den først forestående menneskealder, og at det allerede nu er på tide at begynde at interessere sig for den tids videreudbygning af Danmarks trafikvæsen. Det vil være praktisk allerede nu at interessere sig for problemerne om den endelige helhed. Der er iøvrigt grund til at planlægge i god tid og med en harmonisk helhed for øje under hensyn til, at de ruter og anlæg, der planlægges nu, får meget stor betydning for mangfoldige generationer efter os og bevares gennem hundreder af år med næsten uændret struktur, ja, bliver skelettet for detailudbygningen af trafiksystemet.

Post scriptum: I »Dansk Lokomotiv Tidende«s nummer for den 20. december, udsendt mandag den 19.

december 1955, omtaltes bl. a. mulighederne for at lave en fast forbindelse for jernbanetrafikken mellem Sjælland og Jylland via Samsø. Denne forbindelse anførtes som en blandt flere alternative forbindelser over Storebælts sejlroute, hvorover en bro må have meget stor højde, hvorfor broen må være meget lang, hvis den skal have små stigninger. Selvfølgelig er bredden af underordnet betydning. Denne bro var tænkt som et fremtidigt supplement til en bro mellem Sjælland og Sprogø med stejle stigninger og derfor kun ringe længde og specielt beregnet for biler og lette tog af speciel konstruktion med fornøden adhæsion og hestekraftydelse.

I »Ingeniøren« for 10. december, altså godt en uge tidligere, omtaltes i en artikel af civilingeniør P. C. Wistisen det trafikale grundlag for oprettelsen af en fast forbindelse mellem Sjælland og Jylland via Samsø og med stort set samme linieføring.

Måske har nogle af D. L. T.s læsere på grund af ligheden mellem de to ruter og af de to artiklers omtrent samtidige offentliggørelse samt af tidsforskellen tænkt, at der måske var en sammenhæng mellem de to artikler eller planer, og at den sidste var inspireret af den første.

Andre læsere har måske bemærket, at der er meget store divergenser mellem de to artiklers indhold og motiveringerne for planerne, endvidere mellem de anførte topografiske data samt beskrivelserne af udformningen af de fornødne anlæg, eller rettere sagt det ene, thi artiklen i »Ingeniøren« omhandlede næsten udelukkende trafikale forhold, ja, næsten kun vejtrafikale data, navnlig køretider for biler, derimod intet om tekniske forhold. Brohøjdeprofiler og stigningsgratier er ikke berørt. Planen syntes væsentlig at være inspireret af den fejlagtige opfattelse, at der ikke er ret dybt mellem Røsnæs og Samsø, nemlig højst 32 m i den foreslåede brolinie, og at en bro (for biltrafik) mellem Samsø og Svanegrund kan bygges for 100 mill. kr., hvorfor hele bro- og dæmningsanlægget mellem Sjælland og Jylland ikke vil koste mere end et bro- og dæmningsanlæg mellem Sjælland og

Fyn, skønt vanskelighederne med at få broen over Østre Rende ført op til den fornødne store højde syntes at være helt overset.

Atter andre læsere har vel erfaring om, hvor lang tid der plejer at hengå med forberedende arbejder, med tilrettelægning og trykning af et tidsskriftheft, bl. a. redaktion, sætning, korrekturlæsning, rettelser af satsen, gentagne korrekturlæsninger, omtrykning, tilpasning af artiklen til at stå pænt, billedopsætning, billedtekstaffatning under hensyn til liniepladsen, sætning af billedteksterne, artiklens afbrydelse et passende sted, trykning, ark- og omslagssammenføjning, falsning, heftning, tilskæring, distribution. — Arbejdet må udføres i faser under hensyn til, at forfattere, redaktører, de medvirkende i trykkeriet og bogbinderiet, som delvis befinder sig i forskellige dele af byen, og som alle er overlæsset, må yde deres indsats trinvis. I juletravlheden går alt særlig stift trods al forjagethed.

Forud for alt dette må artiklerne skrives, omskrives, renskrives; tegningerne må udføres som skitser, rentegnes, rettes, indrammes, oplæbes. Clicheerne må planlægges under hensyn til mange forhold; dertil kommer clicheanstaltens arbejde.

Forfatterne af faglige artikler har gerne anden virksomhed og har endda for meget at gøre, og de har kun ringe tid til overs, endda kun sjældent og på tilfældige tider, til at kunne sætte sig hen og skrive eller blot tænke over tingene, tegne kasser, sove på det, lave om, lave nyt, få en afrundet og afpuddet helhed af det hele, lave dispositionsplan for arbejdet, som eventuelt skal resultere i en artikel, der skal offentliggøres en bestemt dato, som ikke kan fremskyndes eller udskydes.

Forud for den rene forfatterpenemæssige behandling af en plan eller et kompleks af planer som dem, det i det foreliggende tilfælde drejede sig om, ligger det store og egentlige arbejde; det er udført efter lange overvejelser, spekulation over specielle vanskeligheder, litteraturrefersøgning, kortstudier, iagttagelser i naturen, beregninger, sammenligninger mellem mange muligheder, hvor-

af kun den ene fremtræder for læserne. Alt med lange afbrydelser.

Den af nærværende artikels forfatter skrevne artikel var led i en artikelserie, og planen var en del af et kompleks af planer, som har mangeartede vekselvirkninger med hinanden foruden at repræsentere en samlet helhed. Artikelseriens offentliggørelse begyndte for mere end 1½ år siden. Men forarbejderne — det gælder både om de behandlede sydlige og nordlige forbindelser — har stået på gennem mange år.

Halsskov besøgte lige efter krigen. To gange i årenes løb besøgte Røsnæs udelukkende for at gøre iagttagelser på stedet. En tredje gang, det var allerede under krigen, besøgte Kalundborg specielt, idet der her er sådanne forhold, at en jernbane fra Røsnæs ikke kan føres til byen. En fjerde tur gik til Samsø, ligeledes med henblik på at bese mulighederne for oprettelse af forbindelse herover.

Også omegnen af Horsens er blevet gennemtravet, desuden Skanderborgs omegn. Derimod fandtes der ikke anledning til også at besøge Gylling—Odder-egnen, hvor de topografiske forhold ikke synes at kunne volde vanskeligheder for anlæggelse af de jernbaner, der må indgå som led i den eventuelle fremtidige hovedforbindelse mellem hovedstaden og Aarhus—Skanderborg—Horsens.

Som kortmateriale er foruden de af Geodætisk Institut og Søkortarkivet publicerede kotekort benyttet en del upublicerede sø-opmålings-arbejds-kort i stor målestok og med mange detaljer, som Søkortarkivet gentagne gange i årenes løb har været så villige at udlåne mig til reproduktion til eget brug. — Grundkortet til tegningen i DLT d. 20. juli, var ligeledes stillet til rådighed af Søkortarkivet. Det har vist aldrig før været offentliggjort.

Min ikke publicerede hovedtegnning til den i D. L. T. den 20. december 1955 skitserede forbindelse mellem Røsnæs og Gyllingnæs, hvorfra de anførte dybdetal, distancetal m. m. stammer, er udført allerede i 1939.

På denne baggrund skal de i artiklen i »Ingeniøren« berørte forhold og resultater kommenteres i en følgende artikel i serien.

Avancement eller ikke!

I tilslutning til Rainer Holms indlæg her i bladet, som delvis tager sigte mod rationaliseringen af vort arbejdsområde, finder mange med mig, at det var »ordentlig snak« at begynde en diskussion om i vort blad, som tilsyneladende mangler interessant stof til de mange sider.

Vi læser ofte, også i dette blads ledere, om den vidunderlige rationalisering, der foregår ved statsbanerne. Men er det rationalisering, det, der foregår? Det har flere spurgt om, og svaret må for vort vedkommende blive et nej. Det er ene og alene en ensidig kasten mere og mere arbejde på ryggen af den lille mand, som arbejder hårdt i forvejen. Jeg skal her nævne nogle eksempler til belysning heraf. Vi har fået større og større maskiner og større tog at trække på. Vi får toghastighederne sat mere og mere i vejret, begge tilfælde giver forøget slæb til lokomotivfyrbøderne. Køretiden er i flere godstogs-køreplaner blevet indskrænket så meget, at tog, der højst må køre 60 km, ofte skal op på 70 km for at overholde tiden. Vi har tit og ofte det elendigste brændsel at fyre med (det er vel, fordi det er det billigste), og dette giver et kolossalt ekstraarbejde, særlig i forbindelse med, at N-maskinerne kun må renses eet sted, så man må køre 2 gange over strækningen, inden fyret kan blive rent. Og sikke nogle gennemrationaliserede ture vi kører i. Der har været nævnt nogle her i bladet; men det er ens over hele linien. Vi bliver presset til det yderste. Mindstenormen for fritid i hjemmet var 10 timer, det er fast nu. Tjenesten for den enkelte dag bliver lagt så nær de 12 timer som overhovedet muligt. Mindstenormen for fridage var 40 timer, det er ligeledes fast nu, og så er det ligemeget, om man begynder på fridagen kl. 24 eller kl. 3 og natten, bare de 40 timer er der. At vi så bliver et par timer forsinket undervejs, betyder intet, vi skal jo hjem og ligge lig hele dagen alligevel, så det er ikke nødvendigt at give os en anden fridag.

Men lokomotivfyrbøderne hænger jo stadig i 14. lkl. Hvad har vi, fra vi blev anbragt der, og til nu, fået ud af denne såkaldte rationalisering? Intet. Nu er der måske en eller anden, der vil sige, at dette ikke er tilfældet, vi har jo fået oprykket en snes mand i 13. lkl. Det har vi godt nok; men det er efter manges mening et tilbageskridt, for det er jo uomtvisteligt, at det er forfremmelsespladser, vi har mistet i 11. lkl., og ergo kan det kun være tilbagegang. Vi er selvfølgelig mange, der gerne ser alle vore ældre kolleger oprykket til en højere lkl., det kommer jo også os til gode om 20—30 år. Men spørgsmålet er: skal vi ingen andel have i kagen? Rainer Holm har fuldstændig ret, vi bliver ignoreret. Vi stiller de samme krav gang på gang ved vore kongresser, og alle er rørende enige om, at lokomotivfyrbøderne skal højere op; men hver gang ser vi den triste kendsgerning — slytet. Vi kunne så godt spørge vore repræsentanter i hovedbestyrelsen, hvad de mener om den sag; men de har langt vigtigere ting for, fra den kant hører vi ikke andet

end politik, DSF, o. s. v. Men er det nok, er vi til for deres skyld? Er det ikke omvendt?

Vi må fra dag til dag være vidne til, at den lille løn, der bliver os udbetalt, svinder hen til så at sige intet. Vi kan lige klare dagen og vejen, når der bliver indskrænket på de daglige livsfornødenheder, grundet de efterhånden svimlende priser på den daglig kost og den over et halvt år efter kommende pristalsregulering, der ikke dækker, hvad varerne er steget. Hvad bliver der gjort ved det? Heller intet. Jeg kan udmærket godt forstå, at Greve Petersen vægrede sig ved at se tilbage på året, der svandt, i lederen den 5. januar, men kun ville se fremad, og bemærkelsesværdigt nok ikke længere end til en indmeldelse i DSF, skønt der er mange og langt vigtigere opgaver for hånden. Men kan de på Hellerupvej ikke få øje på opgaverne, så lad den yngre generation spytte ud og lad os høre, hvad de mener om disse ting. Det er jo langt fra sikkert, at de ser lige så mørkt på det som R. G. Holm og undertegnede. Det kan jo være, at det er os, der har taget skade af at læse de pinstrupske artikler i aviserne og derved mener, at vi også må beklage os en del.

Vi har en kampfond, som lokomotivfyrbøderne i Aarhus bemærker, den er der sikkert ingen lokomotivmand, som ikke vil give sin andel, hvis der bliver brug derfor, og mere til, men hvis den skal blive stående der til evige tider, giver vi den intet.

Det her skrevne kan selvfølgelig uddybes nærmere, men min tur tillader det desværre ikke denne gang.

Odense, den 8. januar 1956.

Frede J. Hansen,
lokomotivfyrbøder.

Til foranstående er det unødigt at knytte kommentarer til betragtningerne om berettigelsen af ændringer i lokomotivfyrbødernes lønmæssige stilling, idet vi i det spørgsmål er fuldt enige med Frede J. Hansen, men det turde være opportunt at imødegå den opfattelse, at der hos hovedbestyrelsen skulle være tendens til at »sylte« arbejdet med at skabe lokomotivfyrbøderne bedre økonomiske kår. En sådan opfattelse er en fundamental fejltagelse at gøre sig skyld i. Der har fra hovedbestyrelsens side været arbejdet ihærdigt for at hidføre en ændring på området, ikke mindst på baggrund af den udvikling, vi er på vej ind i, og hvor enhver kan se, at de efter krigens afslutning gunstige advancementsforhold forringes væsentligt, hvorfor lokomotivfyrbøderne følgelig må påregne længere forbliven i den gældende lønningsklasse end de kolleger, der nød fordel af tidernes gunst.

I erkendelse af for det første, at der skal være fremadskridende udvikling på det lønmæssige område, og at Statsbanernes »stødvise« personalepolitik er usund, har organisationen gang efter gang rejst krav om ændret lønmæssig placering. De brugte argumenter i disse bestræbelser har været realitetsbetonet. Kunne eller kan lokomotivfyrbøderne fremføre nye og mere håndfaste er de velkomne dertil, dette er dog næppe muligt, thi hos hovedledelsen har man alle disse forhold inde på livet og bruger dem ved dertil givne lejligheder,

men lokomotivfyrbøderne glemmer midt i trængslerne, at de samfundsmæssige forhold, der præger landet i dag og dermed den etat vi tjener vort brød i, simpelthen bremser al god vilje hos de bevilgende myndigheder til at give ved dørene — ikke fordi man ikke indser, at der hos visse tjenestemandskategorier kan være anledning til regulering af deres placering — men fordi en forskydning får til konsekvens at en lang række kategorier vil tage denne forskydning til indtægt og dermed præciserer sine krav om noget lignende.

Den økonomiske konsekvens er myndighederne ikke villig til at tage under hensyn til deres fortsatte anstrengelser med at nedbringe inflationsfaren. Når der samtidig sidder en arbejdende lønningsskommission gøres sagen ikke lettere, fordi ethvert ønske om større samlede oprykninger uvægerligt henvises hertil. Dertil kommer, at lokomotivfyrbøderne ikke hidtil har nået at kunne udnytte alle aldersklasserne i 14. lønningsklasse. De ændringer, organisationen de senere år har gennemført, kan ikke parallelliseres med lokomotivfyrbødernes forhold, fordi der i disse ændringer har været basis i omlægning af arbejdsområdet som følge af rationalisering. Denne rationalisering kommer til stærkere udtryk nu, fordi motordriften udvikler sig på bekostning af dampdriften, og i denne udvikling så organisationen sin chance til at udnytte placeringsændringer — ikke med basis i arbejdets stigende intensitet, men fordi arbejdsområdet ændredes således, at der ingen mulighed var for de bevilgende instanser til at afvise eller henvise vore henvendelser. Lokomotivfyrbøderne må nemlig ikke glemme, at havde denne udvikling ikke fundet sted, da havde vi i dag fremdeles haft alle lokomotivmændene placeret i de traditionelle lønningsklasser, og da havde mulighederne for oprykning af f. eks. lokomotivførerne været ligeså vanskelig som for lokomotivfyrbøderne i dag. En chance blev således udnyttet ligeså fuldt, som de fremover vil blive det, så snart hovedledelsen opdager en smutvej, og i den henseende er den meget vagtsom.

Vejene hertil er uransagelige, men medlemmerne skal ikke gå rundt med den vildfarelse, at man i hovedledelsen vasker sine hænder eller bruger »de tilfældige søms politik« og lader stå til. Til gengæld kan det heller ikke forventes, at hovedledelsen til enhver tid, eller om man vil i tide eller utide, skal udbasunere for alle vinde, hvordan man fanger sagen an. Den må nødvendigvis skulle kunne bevare dette, indtil man har sikkerhed for et resultat uden forstyrrende integration.

At stille krav eller rette kritik er ethvert medlems ret, når det sker på saglig grund. Det er sundt, og det skaber liv, men derfra og til at tro, at dette alene skaber resultater — det er for enkelt. Det er yderst beklageligt, hvis en hovedledelse ikke skulle nyde medlemmernes tillid, men i spørgsmålet, som her behandles, kan ingen med rette anføre, at der ikke er kæmpet for, og at der ikke stadig vil blive kæmpet for en ordentlig løsning. Alle veje skal og vil blive prøvet, men det er nødvendigt at have medlemstyrkens moralske rygstød på en sådan måde, at denne i tillid til hovedledelsens anvisning af veje giver den sin fulde, uhildede støtte i den

langt vigtigste ting at bedre de økonomiske kår, hvortil hovedledelsen blandt andet søger sin støtte i kredse, hvor den kan påregne at få den, enten det så bliver politisk inficeret, eller det ønskes at ske hos den altdominerende og afgørende faktor for organisationernes videre arbejde for medlemmerne her i landet — nemlig DSF.

Man forstår derfor udmærket godt Greve Petersens seen fremad i lederen den 5. januar, thi det forbigoende kender vi. Det er de foranliggende opgaver, der interesserer os, og det er dem, hovedledelsen i sit virke stadig lægger op til, og det er dem medlemmerne ved negativ stillingtagen til det overmåde vigtige spørgsmål — indmeldelse i DSF — ubevidst eller bevidst bremser.

Det er på tide, at medlemmerne ser kendsgerningerne i øjnene og blandt andet kommer væk fra opfattelsen af, at nogle arbejder ud fra personlig fordel. Det ville være »ordentlig snak«. Der bliver ellers meget snart forsent!

En håndsrækning når selvangivelsen skal udfyldes

Under forudsætning af, at enhver er kendt med størrelsen af sin årsindtægts faste lønningsdele, herunder stedtillægget, og med henvisning til ordre A. og de forskellige afsnit om løn og tillæg i foreningens lommebog, hvor også årsindtægten for aktive lokomotivmænd i 1955 findes side 69 — dog uden medregnen af indtægter af særlige ydelser, betaling for eventuelt overarbejde eller for mistede fri- eller orlovsdage — skal vi i det efterfølgende oplyse om de bevægelige lønningsdele og om forskellige beløb, der er fradragsberettigede på selvangivelsen.

Opmærksomheden henledes på, at ligningsloven for 1956/57 ikke var vedtaget, da dette blev skrevet, hvorfor der må tages forbehold overfor eventuelle ændringer i denne.

Ifølge dagspressen er selvangivelseskemaet for i år omredigeret, hvilket skulle gøre det lettere at udfylde det.

Reguleringstillæg.

For 1955 udgjorde reguleringstillægget 35 portioner i tiden 1/1—31/3, 36 portioner 1/4—30/9 og 38 portioner 1/10—31/12. Om størrelsen af portionerne se lommebogen 1956 side 87.

Midlertidigt løntillæg.

Om størrelsen af dette tillæg se lommebogen 1956 side 90, hvor satserne findes for gifte og dermed ligestillede samt andre tjenestemænd over 30 år, mellem 25—30 år og samgifte over 25 år.

Til de øvrige tjenestemænd udgjorde tillægget $\frac{2}{3}$ af det for gifte m. v. anførte beløb.

Til pensionister er tillægget ydet med 70 pct. af det beløb, der efter foranstående regler tildeles tjenestemand, med tilsvarende lønning som beregningsgrundlag for tillæggets størrelse, idet pensio-

nens størrelse træder i stedet for den pensg. lønningsindtægt, der lægges til grund.

Særligt tillæg.

Det særlige tillæg fremkommer ved en omregning af 13 reguleringstillægsportioner til at være lig 3 pct. af den pågældendes pensionsgivende lønning. Tillæget ydes efter en særlig skala, hvorefter lønningerne er inddelt i grupper med 500 kr.s mellemrum (se lommebogen 1956, side 88).

Tillæget ydes til pensionister med det fulde beløb; men det har kun betydning for pensioner, hvis grundbeløb er på over 4000 kr.

Uniform.

Værdien af fri uniform, der almindeligvis beregnes til 100 kr., skal ligeledes opgives. Uniformstilskud til selvbeklædere antages at dække merudgiften til uniform. Fradrag i den forbindelse er derfor ikke tilladt.

Fradrag.

Foruden retten til fradrag af det beløb, der i det svundne kalenderår er betalt i skat (der ses bort fra evt. børnetilskud), er det tilladt indtil et beløb på højst 600 kr. at fradrage udgifter til forsikringer m. m. På dette område er sket en ændring, således at pensionsforsikringen holdes udenfor forannævnte beløb på 600 kr. og fradrages med det fulde beløb.

Pensionsbidraget udgør 5 pct. af den pensionsgivende lønning (grundløn, alderstillæg og almindeligt pensionsgivende tillæg); sygekassekontingent for aktive tjenestemænd udgjorde 1,5 pct. af den samlede lønningsindtægt ÷ stedtillæget. For pensionister har sygekassekontingentet været 1½ pct. af den pensionsgivende indtægt, altså den indtægt, der er lagt til grund for pensionens størrelse + 2,50 kr. pr. måned. Tillige skal nævnes bidrag til begravelseskasse, livs- og ulykkesforsikringer og invalideforsikringer samt renter af lån, dog ikke de månedlige afdrag på disse.

Som fradragsbestemmelse er vedtaget en lov, hvorefter enhver lønmodtager kan fradrage et fast beløb på 400 kr., dog højst 10 pct. af indtægten. Der kræves ingen dokumentation for, hvilke udgifter de 400 kr. omfatter, men for dem, der tidligere har haft større fradrag, gælder, at hvad de 400 kr. overskrides med, skal der fremføres dokumentation for overfor skattevæsenet. Såfremt både mand og hustru arbejder for løn for fremmede, skal de begge have fradraget, og hvis et eller flere af børnene også arbejder for løn, tilkommer der ligeledes dem fradraget. De 400 kr. kan ikke fradrages i pension.

Det er som sædvanligt tilladt at trække halvdelen af de indtjente natpenge fra; men dette fradrag indgår i lønmodtagerfradraget.

For foreningskontingentet gælder den regel, at årets kontingent kan fradrages i særlig rubrik på selvangivelsen, hvorved undgås, at dette fradrag kommer ind under de 600 kr., der er fastsat for forsikringer m. m. Foreningskontingentet har udgjort 9 kr. for medlemmer, der har stået i foreningen i over 5 år. Medlemmer med under 5 års medlemskab har betalt 11 kr. pr. måned.

Folkeuniversitetet

Folkeuniversitetet søger gennem forelæsninger, kurser og lign. i en populær og alment tilgængelig form at bringe oplysning om moderne forskningsarbejde og dets resultater. Undervisningen foregår i universitetets auditorier, laboratorier og på de forskellige videnskabelige institutter og ledes af — især yngre — universitetslærere og andre videnskabsmænd. Alle interesserede kan deltage i Folkeuniversitetets forelæsninger.

I forårssemesteret 1956 indeholder Folkeuniversitetets program følgende undervisningsformer:

Forelæsningsrækker.

Universitetskurser.

Litterære sprogkurser.

Indtegning til *forelæsningsrækker* kan ske på følgende to måder:

1) Ad skriftlig vej:

Dette kan *kun* ske over Folkeuniversitetets postgiro (nr. 4265) og sker lettest ved at benytte giroindbetalingskort og angive bestilling i den specielle bestillingsrubrik (bagsiden af girokortet).

Et alm. giroindbetalingskort, uden Folkeuniversitetets påtryk, kan benyttes, når bestillingen anføres tydeligt på bagsiden af modtagerkuponen. I egen interesse bør De — så vidt muligt — altid anføre en ekstra bestilling for det tilfælde, at der skulle være overtegnet på den række, De helst vil følge. Skriftlig indtegning bør ske snarest efter modtagelsen af programmet og senest 4 dage før den pågældende forelæsningsrækkes begyndelse.

2) Ved personlig henvendelse:

Dette kan *kun* ske i dagene fra den 16. januar til den 4. februar kl. 16,00 til 18,30 på Universitetets hovedbygning, indgang: hovedtrappen, Frue plads.

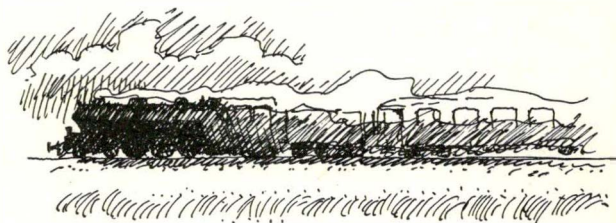
Indtegning til Sprogkurser:

Indtegning til sprogkurser kan *kun* ske ved skriftlig tilmelding og *skal* ske på specielle ansøgningsskemaer, som kan rekvireres ved frankeret svarkuvert eller kan afhentes på Folkeuniversitetes kontor, Frue plads, kl. 12,00—14,00, undtagen lørdag, samt fra 16. januar—28. januar fra kl. 16,00—18,30 på Universitetets hovedbygning, indgang: hovedtrappen, Frue plads. — *Send ikke pengene straks!*

NB!

Ansøgningsskemaer skal være Folkeuniversitetet i hænde senest den 28. januar. Meddelelse om optagelse vil udgå til ansøgerne senest den 4. februar.

Folkeuniversitetet kan desværre ikke modtage telefonbestilling eller i anden form påtage sig reservation af adgangskort.





Tak

Det meddeles, at pens. lokomotivfører G. J. N. Bisgaard, Aarhus, den 19. december 1955 er død.

Familien takker herved foreningen for kransen og for fanens tilstedeværelse.

Sofie Bisgaard.

Jubilæum

Torsdag den 26. januar fejrer lokomotivfører N. J. Andersen, Esbjerg, 40 års jubilæum ved DSB.

Andersen begyndte som aspirant på Gb. og blev som lokomotivfyrbøder stationeret i Ribe, hvor han gjorde tjeneste fra 1917 til 1923, hvor han forflyttedes til Esbjerg; her modtog han i 1931 sin udnævnelse til lokomotivfører.

Skønt fynbo, med trofast kærlighed til alt, hvad der er fynsk, faldt Niels Juel hurtigt til blandt vestjyderne og har gennem årene vundet sig mange venner blandt kollegerne og medansatte ved sit rolige og ligevægtige gemyt. Hans aldrig svigtende interesse for jernbanens ve og vel er kendt, ligesom den interesse hvormed han altid har udført sin gerning som lokomotivmand.

Gennem årene har jubilaren beklædt forskellige tillidsposter i afdeling 29, hvor han en årrække var afdelingskasserer. På jubilæumsdagen siger afdeling 29 hjertelig til lykke og siger tak for godt samarbejde gennem årene.

H. K.

Fredag den 2. februar 1956 kan lokomotivfører Axel E. Martinsen, Kalundborg fejre sit 40 års jubilæum ved DSB.

Martinsen begyndte som aspirant den 2. februar 1916 i København og ansattes som lokomotivfyrbøder samme sted den 1. marts 1917. Allerede samme år kom Martinsen til Korsør, hvor opholdet varede 2½ år, hvorefter han drog sydpå, nemlig til Sønderborg, hvor Martinsen stationeredes fra 11. juni 1920 til 1. juni 1925, for derefter at afslutte sin lokomotivfyrbødertid ved København Gb.

Den 1. juli 1931 blev Martinsen forfremmet til lokomotivfører i Padborg, kom den 22. maj 1932 til Tønder og endelig den 1. juli 1935 til Kalundborg, hvor opholdet blev permanent.

Organisationsarbejdet har altid haft Martinsens store interesse og der har været brug for hans store viden på dette område gentagne gange, som formand i bestyrelsen eller som ordstyrer ved vore kongresser.

Martinsen har desuden interesseret sig for ungdommen gennem sit mangeårige hverv som kørelærer, og den 1. april 1955 blev dette også påskønnet, idet Martinsen blev forfremmet til 7. lkl.

Blandt de mange hilsener, som sikkert vil strømme til hjemmet denne dag, ønsker afdeling 13 at tilføje sin og samtidig ønske dig held og lykke i tiden fremover med tak for de svundne år.

S. A. M.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

K. Rasmussen, lokomotivfører, Aalborg.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum den 10. februar 1956 frabedes venligst.

Lokomotivfører H. K. Jensen, Helgoland mdt.

Eventuel opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

A. C. Andersen, lokomotivfører, Frederikshavn.

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

Reinhard Pedersen, lokomotivfører, Aarhus.

På min 40 års jubilæumsdag er jeg bortrejst.

Viktor A. I. Alsen, Gb.



Forflyttelse efter ansøgning pr. 15-1-56.

Lokomotivfører:

A. Andersen, Vejle, til Esbjerg.

Afsked.

Lokomotivfører (11. lkl.):

H. F. P. Gliim, Helsingør, afskediget på grund af alder med pension (31-3-56).

C. G. V. Pedersen, Skjern, afskediget på grund af svagelighed med pension (31-1-56).

A. P. M. Olesen, Nyborg, afskediget på grund af svagelighed med pension (31-3-56).

C. J. S. Sørensen, Helgoland, afskediget på grund af svagelighed med pension (31-3-56).

Dødsfald.

Pensioneret lokomotivfører G. J. N. Bisgaard, Skolevej 24 st., tv., Viby J., er afgået ved døden den 19-12-55.

Pensioneret lokomotivfører J. G. Johansen, Kystvej 4 Nyborg, er afgået ved døden.

Pensioneret lokomotivfører H. F. M. Unschuld, Østerbrogade 56 B, 2., København Ø er afgået ved døden den 11-1-56.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-2-56.

Pensioneret lokomotivfører C. G. V. Pedersen, Enghavevej 3, Skjern.

NYE ADRESSER

Randers lokomotivførerafdeling:

Formandens navn og adresse rettes til: A. H. Momme, Viborgvej 30, Randers.

Kassererens navn og adresse rettes til: Villy Hvam, Mariagervej 32, Randers.

Viborg lokomotivfyrbøder-afdeling:

Formandens adresse rettes til: Johs. Ewaldsvej 3, 1.

Det bedste
I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

FÆLLESBAGERIET A/s

Fredericia . Tlf. 602

Køb altid Brød fra Fællesbageriet

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)
*Store Bal-
og Selskabslokaler*
Vald. Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Pedersen & Nielsen
Indehaver: Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia
*Leverandør til
Brugsforeningen*

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med **Gothersgade 14**
1. Kl.s Mejeriprodukter

Hotel **LANDSOLDATEN**

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

»**LA BELLA**«

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

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

Mylius **HANSEN**
GULDSMED
URMAGER

Vendersgade 9 . Fredericia

Værkstedet med mange års erfaring
Eget maskinsliberi for briller
Leverandør til sygekassen

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

**FREDERICIA KUL-
OG BRÆNDEHANDEL A/S**

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks



KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 955

**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**

A/s Struer Kulimport

Telf. 777

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Ougaard & Jensen

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Alt i herre- og drengetøj

NYBO

STRUER

- et godt Sted at handle

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malerverer . Rullegardiner
v. Holger Häuser

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

»Moselunds«
Rugbrød

Tlf. 309

anbefales

I Sol og Pløre
gaa eller køre *Brug*

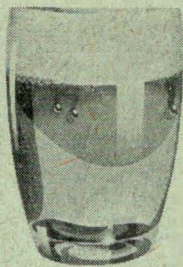
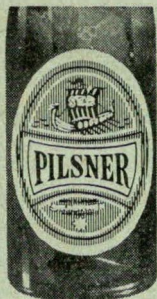
Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



STAR

PILSNEREN
MED EKSPORTSMAG

BRYGGERIET STJERNEN

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

Slakteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

Er Lyset i Uorden

da ring til Kalundborg 520

KJÆR CHRISTENSEN, aut. Installatør

Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN

Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

Sct. Jørgensbjerg 25
Tlf. Kalundborg 71

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning

Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

Marketenderiet

i Centralværkstederne

og Godsbanegaardens

Lokomotivremise

anbefales



Driftsudvalget

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

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

Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

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

Slagtermester Børge Rasmussen

Kød- og Paalægsforretning

P. Palludansvej 4, Tlf. Kalundborg 1343

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

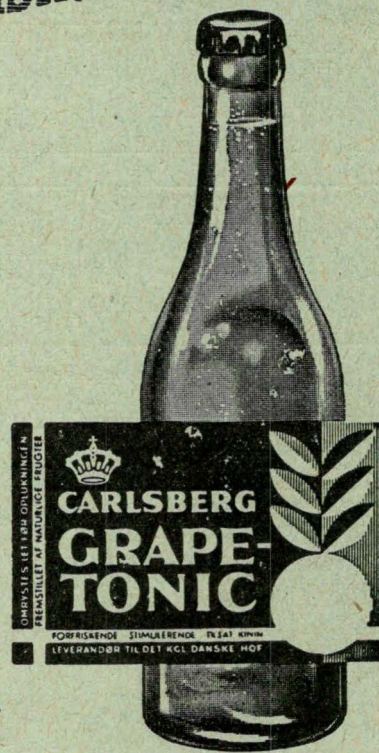
N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

En forfriskende Smag...

ALLE KAN LIDE DEN



Carlsberg