

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 17 . 5. SEPTEMBER 1958 . 58. ÅRGANG



Statsbanepersonalets priv. gens. Hjælpekasse (Vejlekassen)



## Uden Udbetaling

Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng- og Pigetøj samt Lingeri og Strikvarer paa vor populære

### 10 Maaneders Familie-Konto



## J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

## P. E. Reesen

BLIKKENSLAGERMESTER

Aut. Gas- og Vandmester

Munkesøgade 4 - Kalundborg

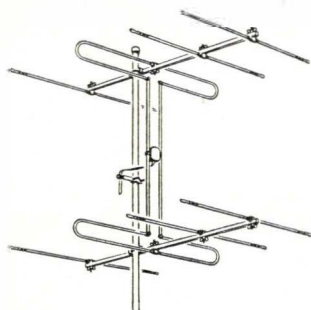
TELEFON 1091

*Alle  
Bygningsinstallationer  
udføres*

## FRICHS

## FIONETTE

Regnfrakker



5 % rabat ydes  
til ansatte ved D. S. B.

## BEAM-SERVICE I/S

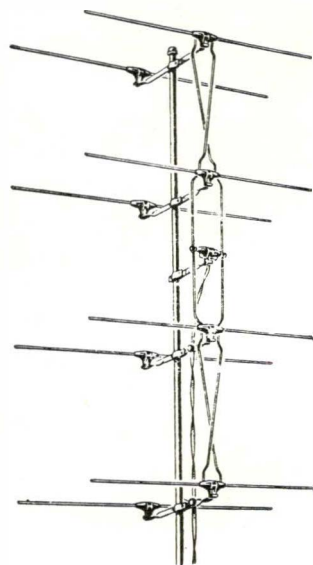
Haspekrogen 11 . Søborg  
98 52 26 . Giro 74995  
Postbox 30 . Søborg

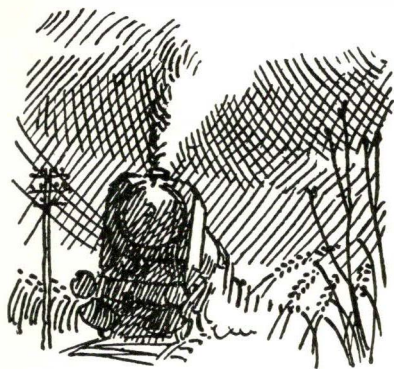
Lær fjernsyn at kende  
med Hirschmann antenne

Originale tyske Hirschmann byggesæt  
Enkelt-anlæg og fælles-anlæg  
El-drevne fjernstyrede rotoranlæg  
Tagmontage samt loftmontage

### Alt i Hirschmann antenner

fra kr. 35,-. Provinsordrer eksp. omg.  
Afdragsbetaling kan indrømmes  
Hovedstadens største specialforretning  
i antenner. Døgnvagt - også søndag





**DANSK LOKOMOTIV TIDENDE**  
NR. 16 - 58. ÅRGANG  
5. SEPTEMBER 1958

★

*Indhold:*

Personalet og nattjenesten .....	275
Bekæmpelse af ungdomskriminaliteten .....	276
Akkord eller timeløn .....	277
FN .....	277
Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbund .....	277
Akkumulatordrivvogn .....	278
Tiltrængt ved vor jernbaneskole .....	280
Aerotrain .....	281
A/S Samkøb .....	283
Svagføre i Middelfart .....	284
Ny hovedkasserer i DSF .....	285
Under DLF .....	285
Personalia .....	285
Statsbanepersonalets Sygekasse .....	285
Fremads Folkebibliotek .....	286

*Forsidebillede:*

*Solidt forankret.*

Foto: Villy Olsen, Odense.

★

*Redaktører:*

*E. Greve Petersen*  
(ansvarshavende)

*K. B. Knudsen.*

*Redaktion og ekspedition:*

Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hell. 7269.  
Kontortid 10-16.

*Annonce-ekspedition:*

Studiestræde 49, København K.  
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.  
Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

## Personalet og nattjenesten

Det diskuteres i sportsverdenen, om toppræstationerne ikke snart er nået en grænse for det menneskeligt mulige, men tilsyneladende kan man stadig give den »endnu et brette nøk«.

Disse sportspræstationer er resultat af en intensiv og videnskabelig udvikling af det menneskelige legems muskelfunktioner. Gennem opøvnings af disse og med passende hvile og søvn trimmes »maskinen« til de store resultater, og alt folket jubler, når rekorden falder.

Ved statsbanerne sætter vi også rekorder. Der er de årligt tilbagevendende underskud, som trods statsbanemyndighedernes ihærdige indsats stadig af udviklingen får »et brette nøk« i den gale retning. Hele etaten må yde sin indsats for at bringe denne økonomiske rekordudvikling ad en positiv vej, men dertil må tages i betragtning, at de rigtige forudsætninger skal være til stede.

Lige så stille og roligt er der nemlig nogle lokomotivmænd, som sætter rekord i nattimetal, og her tænker vi særligt på den kategori, som underkastes énmandsbetjeningens vilkår – mest udpræget hos dem, som kører de store diesellokomotiver.

For deres vedkommende er der nået en rekord, og der er hos dem en afgrund til det ofte anvendte – mindst af dem der er i gerningen – at det at køre lokomotiv, måtte være en sport; thi den nattjeneste, der forbindes med kørslen på diesellokomotiverne, har oversteget maksimum for det tilladelige ved fremførelsen af tog, hvor nattimerne udgør halvdelen eller mere af den månedlige tjeneste.

Til illustrering af spørgsmålet kan anføres nogle eksempler fra 1. distrikt, idet bemærkes, at de er knapt så skrappe, som tilfældet er i 2. distrikt. For 7. og 8. turs vedkommende ved Godsbanegårdens maskindepot ligger nattimetallet for disse ture på henholdsvis 82 og 84 i måneder på 30 dage, mens der for øvrige måneder kan tillægges 6 timer. Det var endog tiltænkt, at der skulle have været indlagt to tjenester mere, men det forpurrede.

Disse timer ligger i tidsrummet kl. 21-6, og det fremgår da klart heraf, at kørslen – specielt i efterårs- og vintermånederne – for den overvejende del ligger i døgnets mørke timer. Selvsagt er tjeneste for denne del af døgnnet mere enerverende og opslidende end den øvrige, og den søvn og hvile, som skal til for at holde manden årvågen under tjenesten, blive problematisk, når den for de flestes vedkommende skal foregå i lejlighed om dagen, hvor familiefaderen ikke får tilstrækkelig ro til søvnen.

Det er uundgåeligt lokomotivmandsvilkår med skiftende tjeneste og følgelig højst forskelligt ophold hjemme for at få hvile eller søvn – ikke for at blive i vigør til »sportspræstationer«, men for at være fysisk og psykisk i stand til at betjene sit lokomotiv årvågent.

Det høje nattimetillæg ved tjeneste i tog, der hastigheds- og størrelsesmæssigt kræver sin mand helt og fuldt, må reduceres, thi ellers opstår risikoen for nedbrydning af vore jernbaners høje sikkerhedsniveau, man kan i givet fald intet bebrejde personalet, fordi de med nævnte tures tilrettelægning



# FN-nyt

## Bekæmpelse af ungdomskriminaliteten

Der er brug for en mere systematisk tilrettelæggelse af arbejdet for at hindre og bekæmpe ungdomskriminaliteten, og der kræves flere uddannede specialister og større bevilninger for at virkeliggøre planerne, understreges det i en FN-oversigt over lovovertrædelsesproblemer i Nordamerika.

Det hedder indledningsvis i rapporten, at der i det tyvende århundrede er en voksende interesse for ungdomsproblemer, men at de forholdsregler, der træffes til hindring af lovovertrædelser, altfor ofte er præget af manglende indbyrdes overensstemmelse uden et samlede helhedssyn.

Den nu foreliggende rapport beskæftiger sig med ungdomskriminaliteten i De forenede Stater og Canada. Det fastslås, at en stor del af de alvorlige berigelsesforbrydelser i USA begås af unge mennesker. I 1956 blev 66,4 pct. af biltyverierne og 53,9 pct. af indbrudene i De forenede Stater begået af lovovertrædere under 18 år. I Canada blev 70,3 pct. af alle berigelsesforbrydelser i 1955 begået af drenge og piger under 18 år sammenlignet med 58,8 pct. i 1947.

Både i De forenede Stater og i Canada gør man brug af en række forholdsregler udover anbringelse i anstalt eller fængsel. De mest almindelige er advarsler, idømmelse af betinget straf og underkastelse af børneværnstilsyn. De forenede Stater anvender »uofficiel behandling uden retslig afgørelse« i større udstrækning end Canada, fastslår rapporten. Kun i 2,5 pct. af de tilfælde, hvor canadiske domstole i 1955 behandlede sager vedrørende ungdomskriminalitet, endte det med løsladelse. Det tilsvarende tal for De forenede Stater i 1953 var 49 pct.

Af enkeltheder i forbindelse med behandlingen af de unge lovovertrædere, der anbringes på opdragelsesanstalt, nævner rapporten, at der både i Canada og De forenede Stater er en tendens til at tillade individuel påklædning i stedet for uniformering, ligesom man også i begge lande i stadig højere grad giver tilladelse til orlov.

ikke får rimelig mulighed for passende hvile. Ikke fordi tjenestetimetallet ligger i overkanten, men fordi tjenesten overvejende ligger i døgnets mørke timer, og heraf ligger som sagt halvdelen af tjenesten i en måned i tidsintervallet fra kl. 21-6.

At man ligger ved en farlig grænse understreges dog af den kendsgerning, at man efter advarsel fra organisationens tillidsmænd tager to tjenestedage ud af en opstillet arbejdsfordeling, der ellers ville have bragt det samlede antal nattimer op på lige ved hundrede, og man må tage den fulde konsekvens af vore argumenter og bringe nattjenesten ned på en størrelsesorden, som tilsikrer personalet en fysisk tilstand til årvågent at udføre tjenestegerningen.

Den omstændighed, at der ikke allerede er opstået uheldige virkninger heraf ved arbejdets udførelse, kan man så sandelig ikke tage til indtægt. Det smager mere af, at så længe det går godt, er der ingen ko på isen.

Forstår man ikke dette varsko, kan man roligt regne med, at det omhandlede personale bliver fysisk og psykisk belastet i en grad, der fører til en helbredstilstand, som får lokomotivpersonalet til at lægge op før den almindelige afgangsalder, og spørgsmålet er da, om der så er taget det tilbørlige hensyn til statsbanernes driftsomkostninger, et forhold, der kan nære vor betænkelighed, når vi betragter manges nidkære anstrengelser for at sætte ind på besparelser i småting, som i budgettet kun kan blive småpenge uden reel økonomisk betydning for en virkelig nedbringelse af underskudsmillionerne.

Vi skal altså være brik i det spil, men vor gode samvittighed stikker hovedet frem, når det sker på bekostning af helbred og sikkerhed.

Det må være et ufravigeligt krav, at nattimetallet bringes ned på en trediedel i forhold til den gennemsnitlige månedlige tjeneste. Først ved denne størrelsesorden når man dertil, at arbejdet ikke belastes med uheldige virkninger. For øvrigt har man ikke tidligere været ukendt med, at netop denne størrelsesorden var normen for nattimetallet i en måned, og det endda med tomandsbetjening. Hvordan kan man da med dette in mente nu opstille så skrappe arbejdsfordelinger, når det gælder enmandsbetjening?

Vejen - til driftssikkerhed, grundlaget for større konkurrenceevne, effektiv nedbringelse af underskudsspøgelset - er ikke denne. Man får kun nogle mænd, der mekanisk udfører deres hverv - villige til at yde deres indsats - men forhindret heri af en arbejdsfordeling, der sløver den krævede årvågne sans ved tjenestens udførelse.

Man er nu i fuld gang med tilrettelægningen af vinterens kørselsfordelinger, og der er derfor anledning til at tage hele spørgsmålet op til revision. Det kan ikke nytte fortsat at sidde vore advarsler overhørig. Det er os, der har skoen på, og vi ved, hvor den trykker.

Her nytter ingen intensiv og videnskabelig udvikling af legemets muskelfunktioner. Det er almindelige mennesker, som skal yde en normal arbejdsindsats, og ikke maskiner, der skal give rekorden »et bette nøk«.

# Akkord eller timeløn?

## *Uvilje mod akkord i Amerika*

Den amerikanske fagbevægelse har foretaget en undersøgelse af akkordarbejdet. Resultatet af denne undersøgelse er ikke gunstig for akkordarbejdet – hverken fra arbejdsgivernes eller arbejderne standpunkt. Forskningsafdelingen i den amerikanske faglige landsorganisation AFL-CIO udtaler herom: Akkordlønninger er baseret på udsigten til højere løn for en større produktion. Men for at kunne gå over til akkordløn må der opstilles produktionsnormer, og disse normer fastsættes som regel på basis af tids- og præstationsstudier, således at lønnen afregnes efter arbejdsydelsen.

I U. S. A. har mange firmaer forladt tanken om højere produktion ved hjælp af akkordløn. Ved en undersøgelse af erfaringerne i 316 firmaer gennem 15 år blev det fastslået, at 78 pct. af firmaernes ledelse var utilfredse med akkordsystemet.

Landsorganisationen AFL-CIO udtaler i den anledning:

»Omkostningerne ved oprettelse af tidtager- og akkordberegningsafdelinger samt bivirkningerne af akkordsystemet, f. eks. slettere kvalitet, utilfredshed hos kunderne, slettere arbejdsmoral, flere klager og højere kontingent til ulykkesforsikringen mere end opvejer sikkert de besparelser, der opnås ved lavere produktionsomkostninger«.

Og i fortsættelse heraf siges:

»Oftentimes må arbejdere, der er beskæftiget under snævert beregnede urealistiske produktionsnormer, udføre deres arbejde i et infernalsk tempo blot for at holde grundlønnen«.

Efter AFL-CIO's mening er akkordsystemet også genstand for adskillig misbrug, bl. a. favorisering og diskriminering, hvorved den ene arbejder spilles ud mod den anden. Og med hensyn til den større fortjeneste søger firmaerne stadig at sætte produktionsnormerne op og at sænke lønsatserne.

Arbejderne er tvungne til at arbejde i stadig hurtigere tempo, hvis de vil holde deres løn oppe på det hidtidige niveau. Og arbejdsgiverne er tilbøjelige til at afskedige de arbejdere, der præsterer under gennemsnittet. Endelig stiger også antallet af ulykkestilfælde i takt med det forøgede tempo.

Ved akkordsystemet knyttes lønningerne sammen med en arbejders eller arbejdergruppes ydelser. Den omtalte undersøgelse i AFL-CIO gav endvidere til resultat, at gruppeakkorderne er de uheldigste, idet den ene arbejders løn gøres afhængig af de andre arbejders ydelser. Dette medfører rivalitet og divergenser blandt arbejderne, hvilket igen har uheldig indvirkning på arbejdsmoralen. Undersøgelsen viser, at 70 pct. af de amerikanske arbejdere ikke har akkordarbejde.

Arbejderne i en papirfabrik i Pennsylvaniaen afsluttede fornylig en strejke, foranlediget af ledelsens ønske om at indføre akkord. Dette var det eneste stridsspørgsmål, og arbejderne vandt.

Foruden modstanden blandt arbejderne og adskillige arbejdsgivere vil også automatiseringen føre til, at akkordarbejdet vil aftage, selv om det ikke helt forsvinder, thi jo mere der automatiseres, desto mere forsvinder det manuelle arbejde.

## F. N.



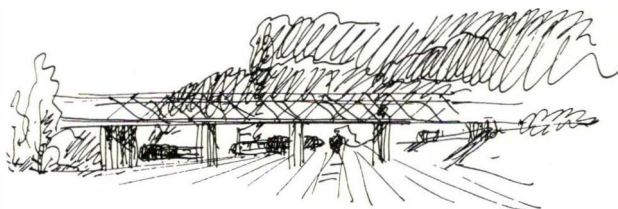
Blandt besøgende i FN's hovedkvarter under Generalforsamlingens sidste møderække var en gruppe unge, der er kommet til USA gennem den internationale udveksling af landboudom. De unge gæster, der hører hjemme i Indien, Nepal og Pakistan, var på rundtur i bygningerne, overværede et møde og traf flere delegerede. Fotografiet viser den indiske forsvarsminister og formand for Indiens delegation ved generalforsamlingen, V. K. Krishna Menon, i færd med at give de unge mennesker autografer.

## Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbund

Følgende numre blev udtrykket i forbundets landslotteri:

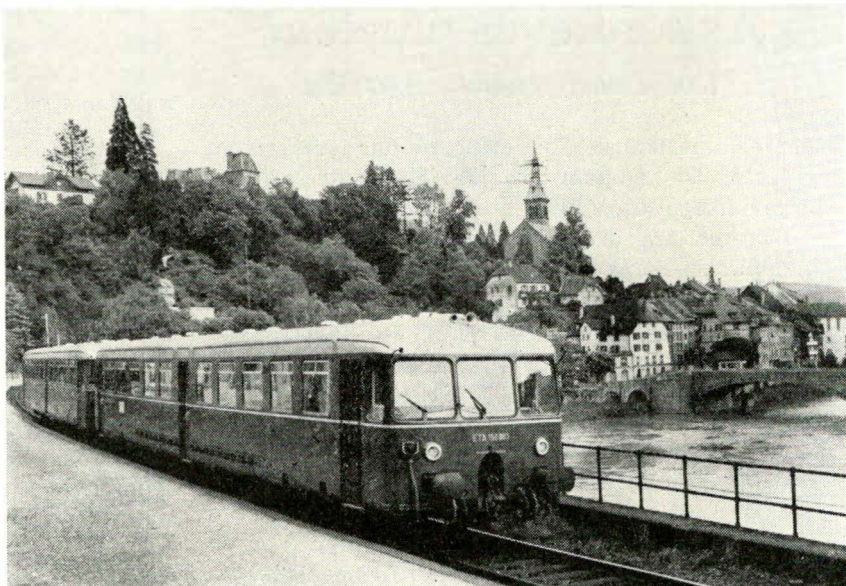
9568 - 4447 - 13298 - 11692 - 8791 - 5626 -  
12997 - 15809 - 18678 - 10236 - 6508 - 13268 -  
16997 - 1917 - 3443.

Gevinsterne kan afhentes hos pakhusmester H. Klein, Brydes Alle 15, København S., eller ved indsendelse af lodsedlen tilsendes.





# Akkumulator- drivvogn ETA 150 hos Deutsche Bundesbahn



Det er lige så bemærkelsesværdigt som egenartet, at der i en tid, da elektrificering og dieseldrift står øverst i moderniseringsprogrammet hos Deutsche Bundesbahn, udvikles og videreudvikles et køretøj, der besidder den elektriske drivkraft og samtidig er uafhængig af den dyre køreledning og derfor er glimrende egnet til sidebaner. Det er ETA 150, en akkumulator-drivvogn, der i forbindelse med en moderne skinnebuslignende opbygning omfatter både et hurtigt og komfortabelt driftsmiddel.

I en videreudvikling af den nu over 50 år gamle såkaldte »Speichertriebwagen« (akkumulator-drivvogn) befinder der sig nu 70 moderne akkumulator-drivvogne i kraft hos Deutsche Bundesbahn, medens der er 59 tilhørende styrevogne. Disse drivvogne bliver benyttet i nærtrafik, hurtig bytrafik samt til iltogetrafik overvejende med styrevogn. Rækkevidden mellem to opladninger er afhængig af energiforbruget pr. km, der svinger mellem 1,2 kw/km ved solo-kørsel til 2,4 kw/km ved stærkt trafik med styrevogn. Ved god udnyttelse af vendetiden ved endestationerne kan der med mellemopladninger, som udføres direkte ved perron, daglig opnås mere end 500 km.

Trafikmæssigt er ETA 150 en konkurrent til de kendte og påskønnede skinnebusser, der har fundet stor udbredelse i Tyskland. Ser man bort fra den relativt lille aktionsradius, må

det siges, at ETA 150 er mere økonomisk end skinnebusserne.

Også de rene køreomkostninger med 80 pfenning hos ETA 150 mod 94 pfenning hos skinnebusser pr. km er lavere.

Endnu stærkere bliver ydeevnen ved akkumulator-drivvognen tydelig, når man tager de mangfoldige kombinationsmuligheder i betragtning, idet der kan kobles indtil 9 enheder sammen (5 drivvogne + 4 styrevogne) og kun eenmandsbetjening, hvorved der kan medtages indtil 760 rejsende, medens den maksimale kombination ved skinnebusser er en tilkobling af 2 anhangere med et samlet antal rejsende af ca. 290. Opladetiden for ETA 150 beløber sig til mellem 3-4 timer. Samtlige vogne har togstyring.

Såvel driv- som styrevogne hos ETA 150 er 4-akslede truckvogne, så deres løb i sammenligning med de 2-akslede skinnebusser er betydelig roligere.

Driftsydelsen følger over 2 SSW-motorer med en timeydelse af hver på 100 kw og en samlet startydelse af ca. 550 hk. Som styring tjener en mangetrins knastkontroller med 84 accelerationstrin. Arbejdsforrådet i det af Akkumulatorfabrikken A/G Hagen udviklede og leverede batteri udgør med een opladning ved afladestrøm fra ca. 300 amp. og en afladepænding på 420 v. ca. 400 kw/time.

Batteriet er anbragt under vognulvet mellem truckene. Den højeste ha-

stighed ETA 150 kan præstere er 100 km/time og accelerationshastigheden på 0,4 m/sek.<sup>2</sup> er overordentlig betydelig. Samtlige vogne er udrustet med varmluftsoptørring.

Akkumulator-drivvognen ETA 150 muliggør fuldt ud at udnytte de fordele, som den elektriske togforbedring også har der, hvor der af driftsmæssige og økonomiske grunde ikke kan elektrificeres. Den allerede ret store udbredelse af ETA 150 og den kendsgerning, at den oplagrede elektriske energi kan aftages, når elektricitetsværkerne ønsker yderligere at levere strøm, nemlig om natten, lader erkende, at disse moderne køretøjstyper ikke er et overset led i den række af driftsmidler, som Deutsche Bundesbahn har dannet, og som i højere grad vil vinde i betydning i fremtiden.

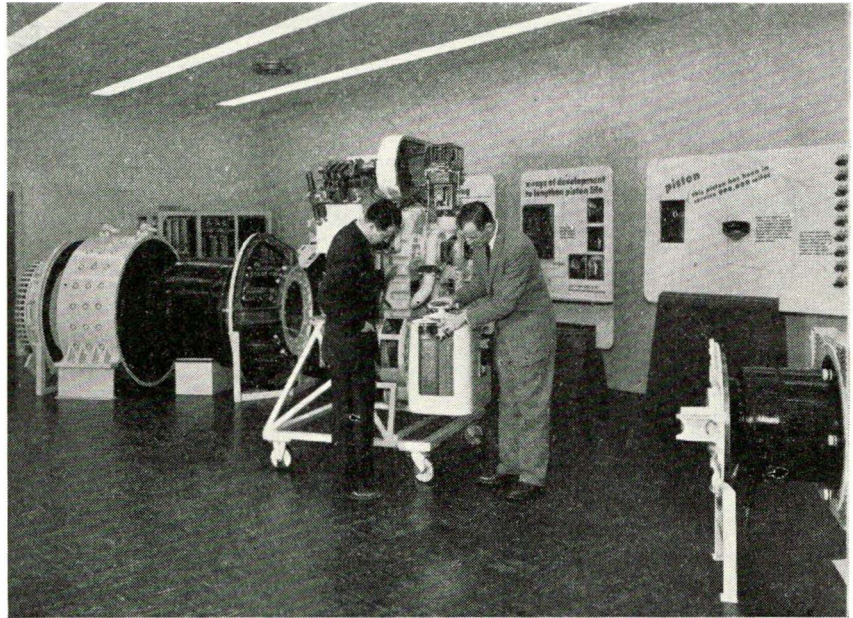
Hovedmålene er i den følgende oversigt sammenfattet således:

Vognlængde over puffer	23,400 m/m	
Vognkasselængde	22,500	»
Vognkassebredde	2,954	»
Truckcenterafstand	15,200	»
Driftsvægt (drivvogn)	48,5	ton
Driftsvægt ((styrevogn)	22,5	»
Driftsvægt (batteri)	16,0	»
Siddepladser (drivvogn)	74	
Siddepladser (drivvogn)	67	
Sidde- og ståpladser		
i pakrum	30	

Günter Stetza.



# Tiltrængt ved vor jernbaneskole



På General Motors fabrikker for bygning af diesellokomotiver gøres der et stort forskningsarbejde for frembringelse af diesellokomotivtyper, som imødekommer jernbaneselskabernes krav om prisbillighed, styrke og hastighed.

Det er umådelige summer, der sættes ind i dette arbejde, men forrentningen må være effektiv, når man tænker på den enorme produktion af diesellokomotiver, der har været og stadig præsteres.

Fabrikerne holder ikke sine erfaringer for sig selv. Der finder en omfattende besøgsvirksomhed sted, og fra alle køberes side sendes repræ-

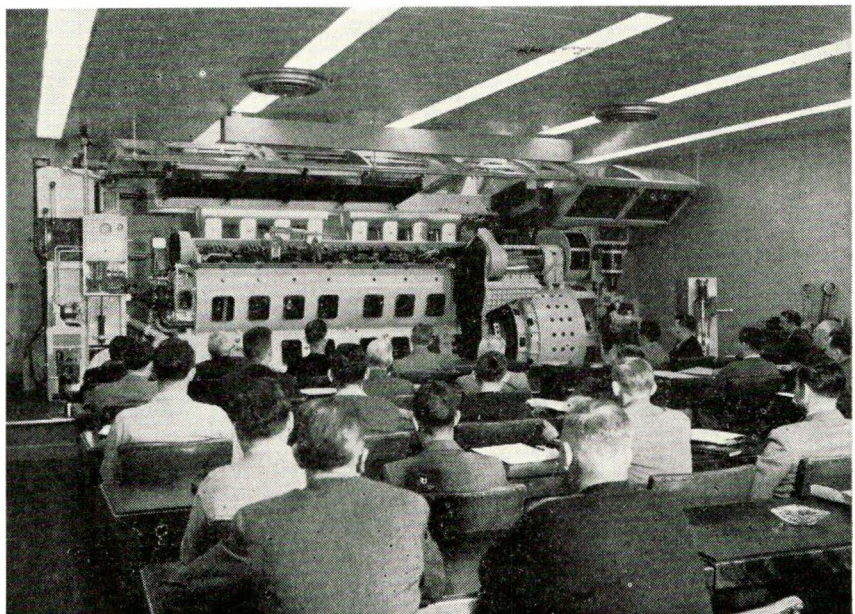
sentanter til General Motors for at få indblik i den vare, man vil aftage.

Som det fremgår af fotografierne, har man på fabrikkerne nogle særdeles gode undervisningslokaler, hvor man nøje gennemgår lokomotivkonstruktionerne. Gennem denne effektive anskuelsesundervisning gives det bedste indblik i de mange komponenter, som et stort diesellokomotiv er sammensat af.

Man kan blive helt misundelig over, at der f. eks. ikke ved motoruddannelse af vore folk er de samme gode betingelser for at sætte sig ind i diesellokomotivernes opbygning og virkemåde. Det ligger meget vel

klart, at der er en betydelig udgift forbundet med undervisningsmateriale på den måde og i samme omfang. Det er også meget vel klart, at det danske lokomotivpersonale har særlige faglige forudsætninger og derfor forståelse af de maskinelle deles form og arbejdsmåde. Men alligevel måtte det være en fordel, om der kunne skabes lignende uddannelsesforhold.

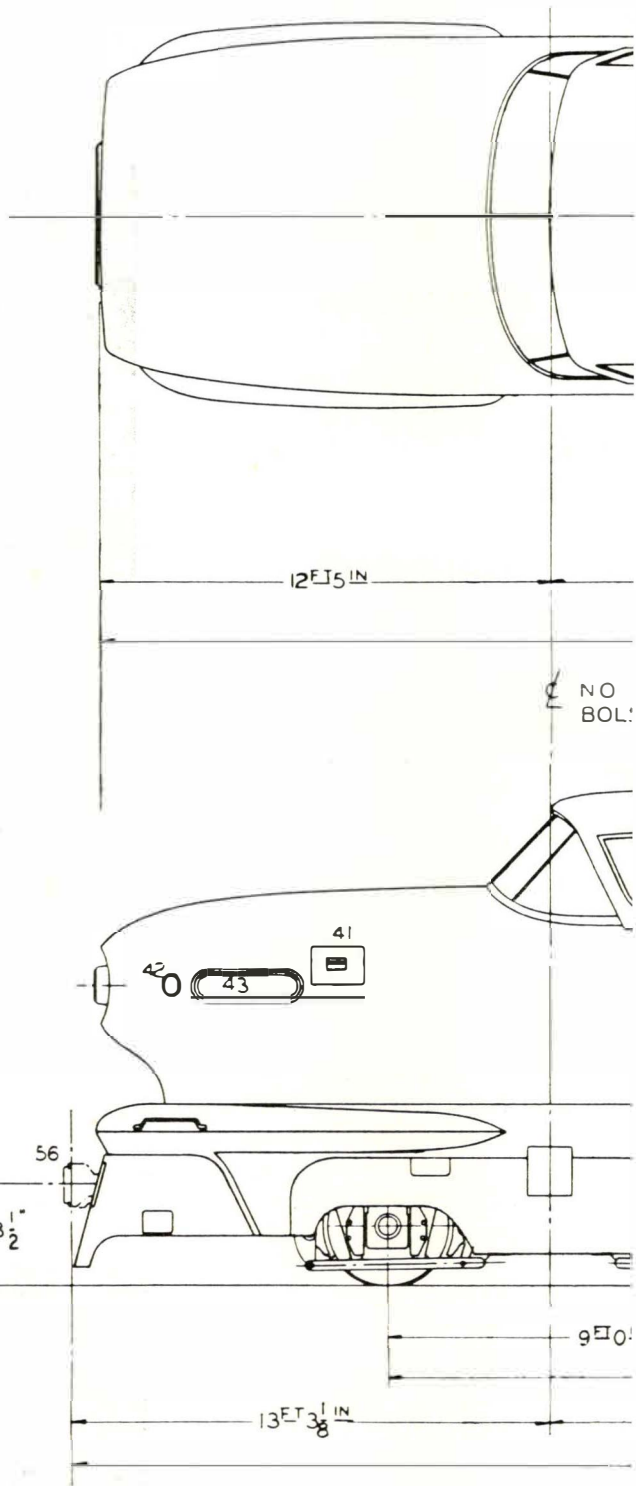
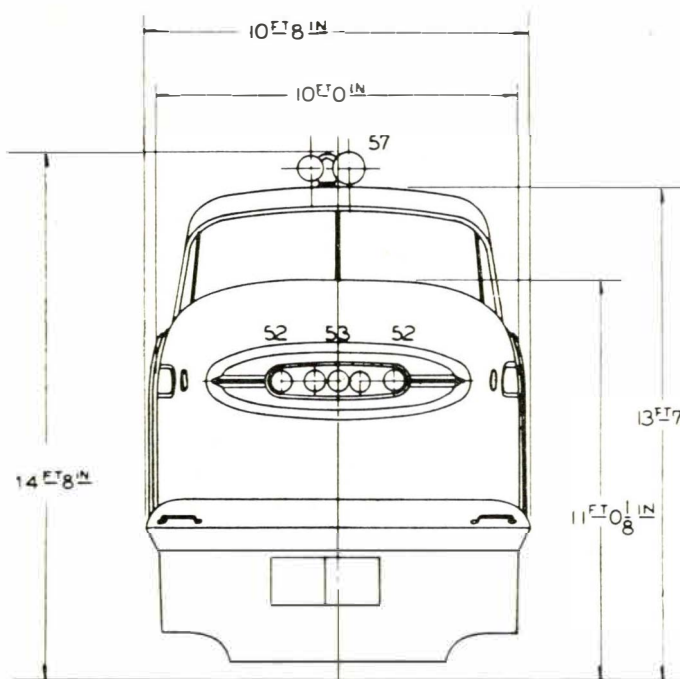
Statsbanerne må ikke rutte med pengene, og det er dyrt at være fattig, dog kan det at påtage sig en gældsforpligtelse, selv om man ikke mener at kunne tillade det, ofte give bonus.



*Billederne giver en tydelig understregning af effektiviteten i denne form for undervisning.*

# Aerotrain

Scale: 3/16" = 1'0"



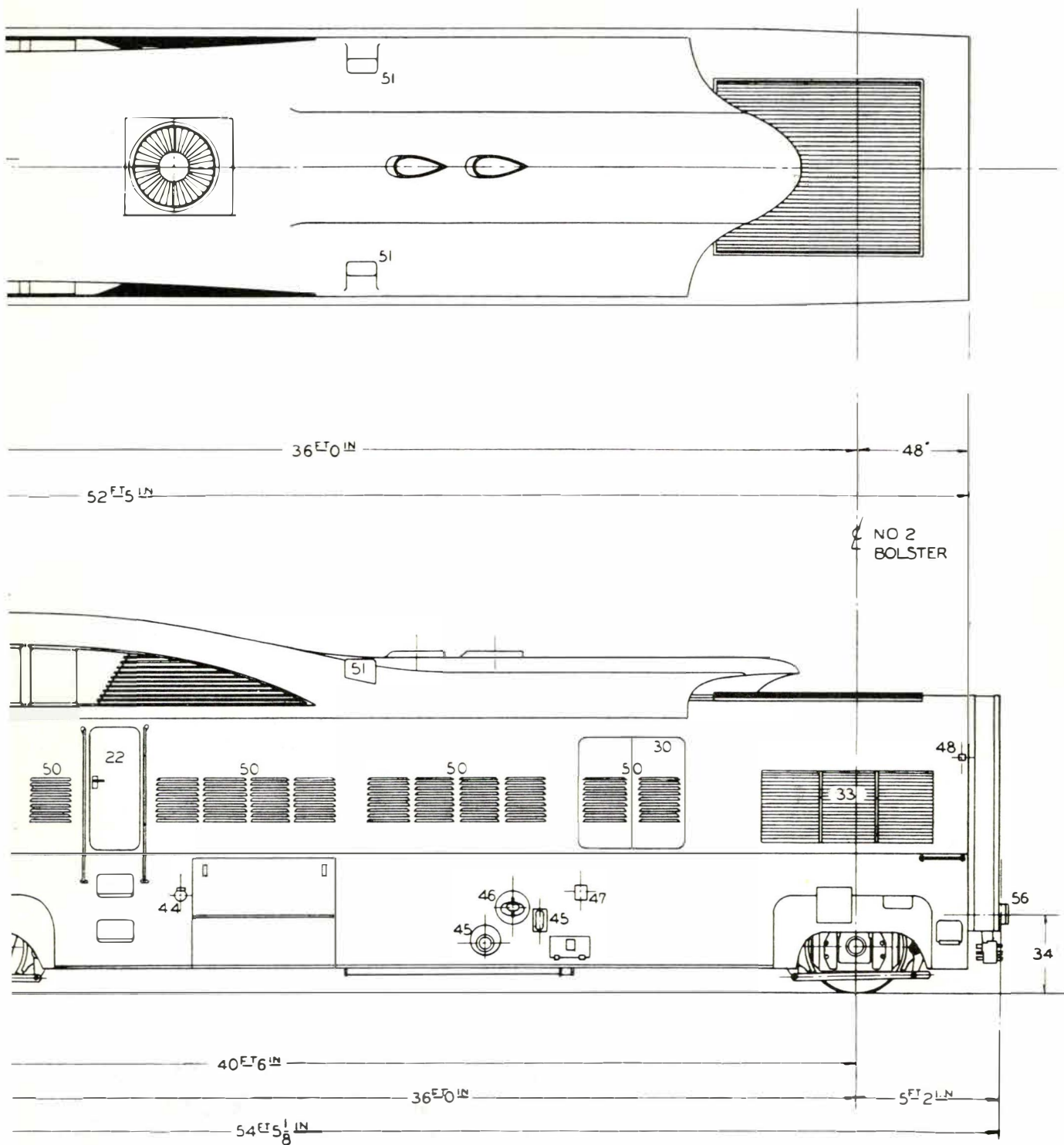
Jernbanerne over hele verden kæmper en hårdnakket kamp for at stå sig i konkurrencen fra andre trafikmidler, i første række biler og flyvemaskiner. Der udfoldes et vældigt initiativ, og store summer investeres i rullende materiel. Større hastighed, mere komfort er de våben, der tages i anvendelse for at følge med.

På de hosstående sider præsenterer vi en togtype, som er udviklet af General Motors i USA. Diesellokomotivet er med sine 1200 hk beregnet på at give toget en hastighed på omkring 160 km/t. Toget består foruden lokomotivet af 10 vogne, og de 40 passagerer, som hver vogn har plads til, ydes al mulig komfort til behageliggørelse af rejsen.

Toget er bygget af stål og aluminium, og vægten er bragt betydeligt ned i forhold til sædvanligt anvendt materiel, og med den samme passagerkapacitet bliver anskaffelsesprisen alligevel kun omkring halvdelen af, hvad man ellers må påregne.

Tegningerne har vi fået tilsendt direkte fra General Motors oversøiske afdeling for bygning af diesello-





komotiver sammen med flere andre af forskellige diesellokomotivtyper, som GM bygger. Disse vil senere blive bragt her i bladet.

General Motors har en dybtgående erfaring i bygning af diesellokomotiver. Gennem årene er tusinder af lokomotiver rullet ud ad fabrikkens port. Også herhjemme har vi mærket lidt til dette med anskaffelsen af

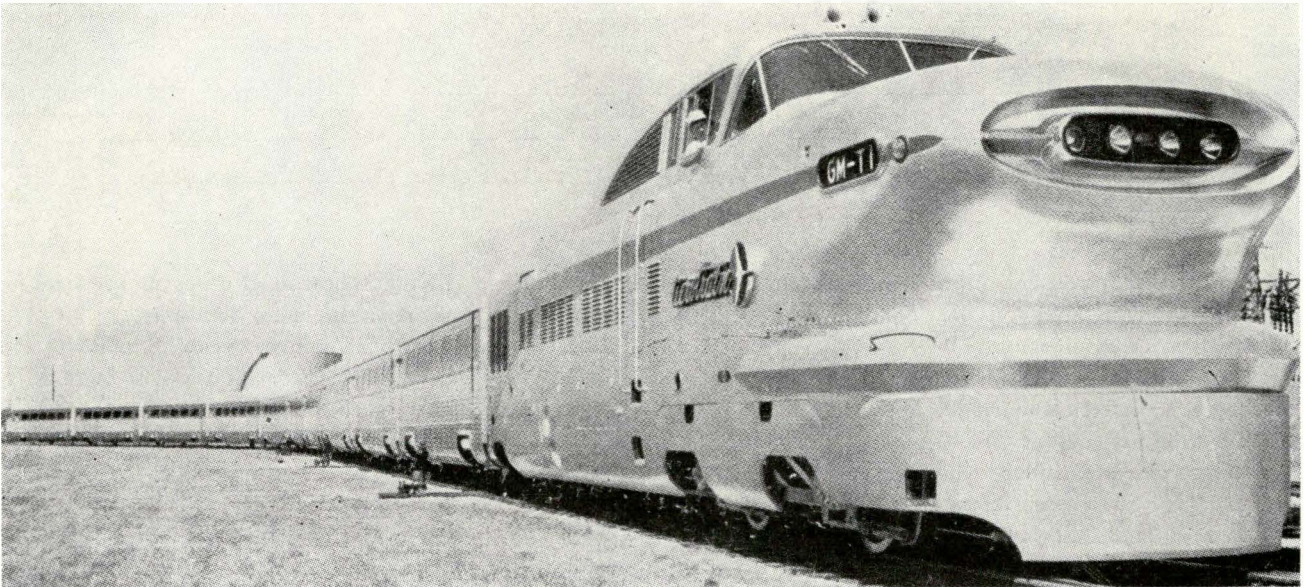
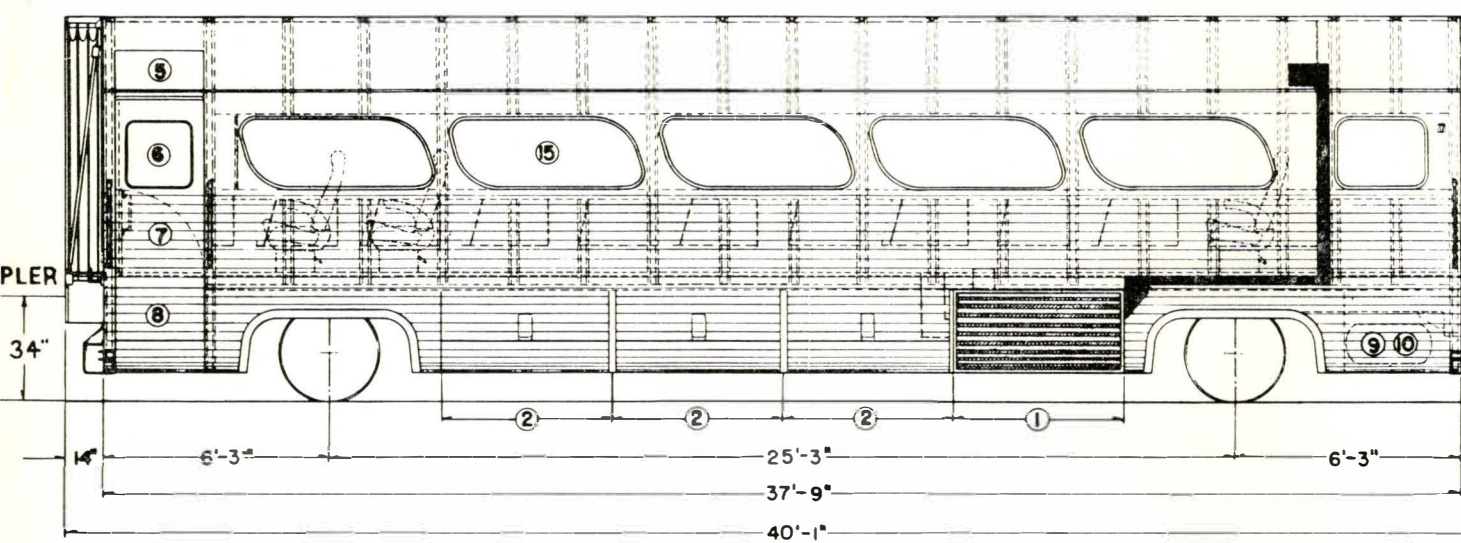
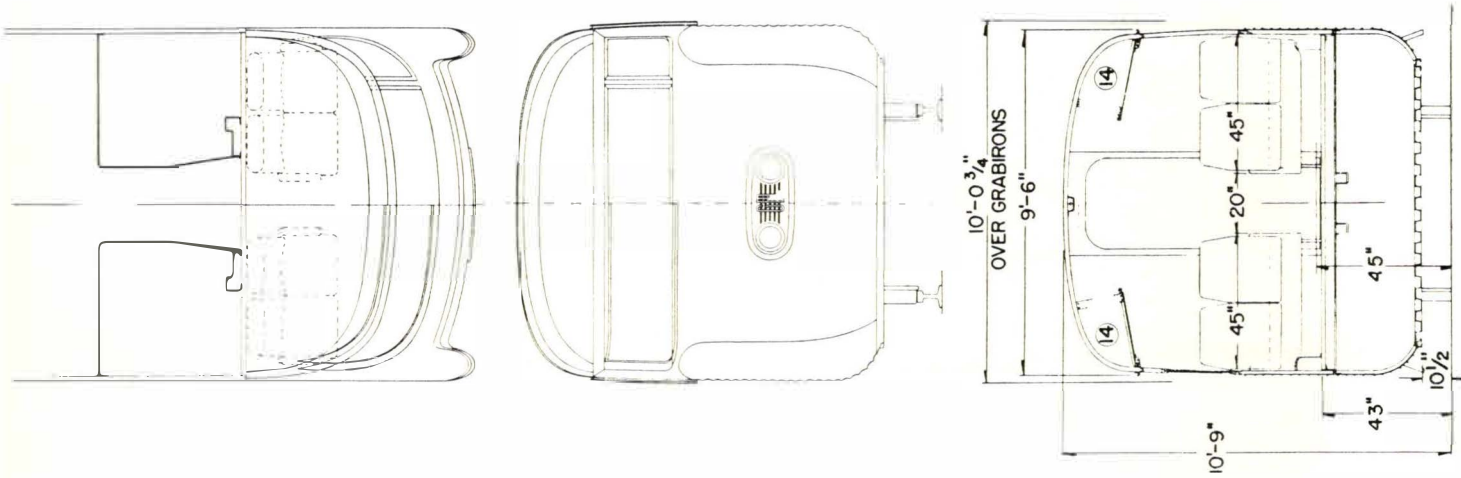
MY-lokomotiverne, hvis antal formentlig bliver kendeligt forøget, når de finansielle forudsætninger herfor er bragt tilveje.

Lokomotivet i det her viste letvægtstog er i sin konstruktion meget lig de GM diesellokomotiver, hvoraf der er eksporteret mange til hele verden, og de er en betydningsfuld

faktor i bestræbelserne på at gøre jernbanerne mere rentable.

Alle tænkelige finesser i måleapparaternes verden har været taget i brug ved gennemprøvningen af dette nye tog, og de præstationer, det har ydet, giver et grundlag for at bringe jernbanernes driftsudgifter betydeligt ned, men til dette formål får man næppe lignende tog i Danmark.







## A/S Samkøb

Fjernsyn er et af de områder A/S SAMKØB har taget op til behandling og hvor forbrugerne indtil nu har været meget lidt kritisk indstillet over for priser, salgsmetoder m. m.

Handelen har haft for stort spillerum og pakket forbrugerne ind i dyrt og oftest unødvendigt vat. Ord som service plus en masse mystik omkring et TV-rør har dækket over meget, dels den service, man giver kunden, dels den service, man ikke giver. Den traditionelle handel går fra fabrik gennem grosserer og detailhandel til kunden, og her bør man stille nogle konkrete spørgsmål f. eks.: Er de nødvendige? Er de nødvendige i det omfang og på den måde, tilfældet er nu? Man må ikke af traditionelle grunde binde sig til en fast procedure.

*Fabrikkens funktioner ligger klar:* Bl. a. udførelse af kvalitetsprodukter med god garanti.

*Grossistens funktioner* burde være at sælge og skabe store, samlede ordrer og hermed en god industriel baggrund.

*Detaillistens funktioner* er at demonstrere varen for forbrugeren – levere service i *forholdent* omfang.

*Forbrugerens opgave* er at købe og være kritisk med hensyn til pris, kvalitet m. m.

Til sidst burde hvert led finansielt hvile i sig selv.

*Men sådan er det bare ikke her i landet.*

Fabrikkerne har selv – ofte af nød, men også på grund af fortjenstmuligheden – overtaget grossererfunktionen og finansieringen. Der er store investeringer her, som med fordel kunne frigives til brug for industriens voksende behov for kapital på de produktive områder.

På TV-området er der meget få grosserere, der gør nytte.

*Detailhandelen* lider af den traditionelle danske fejl, der er for mange af dem.

Der sælges i dag gennemsnitlig 1–3 fjernsyn pr. forretning pr. uge. Denne omsætningshastighed er for lille og bevirker, at varen bliver for dyr.

A/S SAMKØB's målsætning er at skabe baggrund for industrielt salg med betydelig større omsætningshastighed.

Det kan heller ikke være rigtigt, at der skal tjenes så ublu på finansiering, som tilfældet er.

Forbrugerne er ligeledes ukritiske – specielt over for priser – og glemmer ofte på f. eks. serviceområdet at spørge: Hvilken service får jeg? Hvad koster den? Hvad er den værd? Er den nødvendig? Fjernsynet er f. eks. eet af vor tids underer, og ved en enkel betjening – lige så enkel som ved vore radioer, elovne, vaskemaskiner m. m. – har vi – abra cadabra – teater, aktuelt, revy, sport m. m. inde i vore hjem. Underet skabes af forskere, industrien og deres medarbejdere. Når de afleverer det til kunden, er der ikke mere noget sort magi.

TV-apparatets vej til forbrugeren burde være en enkel proces og uden forsøg på at gøre den indviklet. Vore TV-fabrikker er anerkendt for at levere kvalitetsprodukter – det samme gælder selvgelig A/S SAMKØB's leverandører. Når der en-

delig sker noget med et TV, er det som regel en mindre ting som f. eks. en modstand til 1–2 kroner, der går, og som en servicemand klarer i hjemmet for nogle få kroner. I de få tilfælde, hvor der er noget alvorligt på færde, kan dette altid kun klares på fabrikken, og det samme gælder også i dag for den normale handel. Forretningerne sender apparaterne tilbage til fabrikken, og disse dækker reparationerne inden for de garantier, der gives.

### *Garanti på apparatet.*

TV-fabrikkerne giver ½ års fabriksgaranti. Det er altså ikke handelen, der giver garantien – den er inkluderet i prisen fra fabrikken.

A/S SAMKØB's apparater har alle ½ års garanti. Men vi er gået længere endnu, idet der af den normale handel er skabt en frygt for dette dyre apparat og særlig for det dyre fjernsynsrør. Det er oven i købet sådan, at der er vokset et dyrt forsikringsselskab op, som forsikrer billedrøret.

For at fjerne denne frygt, som er stærkt overdrevet, har vi i A/S SAMKØB forøget vor garanti – i alle apparater er der 2 års fabriksgaranti på billedrøret. Vore garantier er derfor større end normalt, hvilket kun kan begrundes i god kvalitet, og man vil lægge mærke til, at den normale handel vil følge efter på dette område.

### *Købet incl. betaling.*

Alle forbrugere bør selv skabe sig mulighed for at købe kontant. Det »billige« køb over en afbetaling med »ingen udbetaling«, små månedlige afdrag, har altid været en meget dyr sag for køberen.

De, der ikke kan skaffe den samlede købesum, bør spare f. eks. mindst 25 pct. op, og derefter skabe sig almindelig banklånsmulighed mod kaution. Kautionen skaber man sammen med andre eller evt. gennem sin organisation. Med hele købesummen i hånden kan forbrugeren derefter tvinge en kontant-rabat igennem hos handelen.

Denne rabat er særlig stor ved køb hos A/S SAMKØB – din egen salgorganisation. Resultatet af A/S SAMKØB's initiativ på disse områder kan allerede spores i den traditionelle handel af i dag i form af øget rabat.

Her er et eksempel:

Et 21" TV med FM koster normalt ca. 2.500 kr. Købt med 100 kr. pr. måned, d. v. s. over 25 måneder, bliver renten – hvis man er heldig – mellem 300 og 400 kr., d. v. s. apparatet koster 2.900 kr.

Hvis køberen har sparet 25 pct. op og køber hos A/S SAMKØB, koster apparatet i samme kvalitet ca. 1.700 kr. 25 pct. heraf er 425 kr. Forbrugeren skal derefter betale rente af 1.275 kr., som med forhøjet bankrente vil svare til ca. 80 kr. D. v. s. at apparatet ad denne vej koster 1.700 kr. + 80 kr. = 1.780 kr. Forbrugeren har derfor sparet 800 kr. ved kontantkøb og 220–320 kr. ved selv at have sparet 25 pct. op og selv skabt sin finansiering. Det er altså muligt med kontant rabat + rentebesparelse at spare 1.000–1.100 kr. ved køb af et TV, hvilket vil sige, at det er muligt for enhver dansk arbejder som forbruger at gå ud og hente



en rationaliseringsgevinst, eller om man vil, en indirekte lønforhøjelse af en ganske anseelig størrelse.

#### *Transport til hjemmet.*

Apparatet leveres i København og omegn i hjemmet af A/S SAMKØB's egne biler eller af fabrikkens biler. I provinsen leveres apparatet til nærmeste jernbanestations godsekspedition eller kontaktmand, og herfra kan det hentes – evt. ved hjælp af fragtmand, hvis man ikke selv vil hente det. Særlig aftale kan træffes med kontaktmanden eller A/S SAMKØB.

Apparatet er transportforsikret.

Transport til forbrugeren eller nærmeste godsbanestation koster alt iberegnet 15 kr. – også i København. Man kan godt spare det sidste beløb, hvis man selv tager apparatet med sig fra A/S SAMKØB, Bredgade 27, København.

#### *Opsætning af apparatet.*

Der medfølger instruktion.

Antenne – særlig special-antenne – opsættes af specielle antennefolk. *Rekvirer antennemanden i byen.* Der vil selvfølgelig være enkelte serviceantennefolk, som ikke vil, men dette bliver kun et overgangsproblem, idet A/S SAMKØB i hvert enkelt tilfælde i så fald selv organiserer dette, evt. oprettes en lokal ordning, og det vil de lokale serviceforretninger næppe være glade for.

For København og omegns vedkommende er det allerede organiseret, idet vore leverandører har servicefolk, som er stillet til rådighed. Det samme gælder de fleste større byer. Vi har endnu ikke haft dårlige erfaringer.

Antennen er uden for TV-prisen – det er den også hos andre forhandlere.

#### *Indstilling af TV.*

Apparatet kan ikke endeligt indstilles, før antenneforholdene er i orden. Det er antennemanden, der gør det, og han er ofte en selvstændig håndværker – radiotekniker.

Hvis man hører til de få, der efter dette ikke kan klare det, så rekvirer antennemanden (serviceemanden) endnu en gang, eller ring Palæ 8613, Luna 1200 A/S SAMKØB, det koster højst 2 kr.

Enhver som erkender, at penge tjener man ikke så let, og de bør heller ikke forsvinde så let, vil anse det som en god personlig indsats, at med ringe besvær at tjene 6–800 kr. ved køb hos A/S SAMKØB.

A/S SAMKØB har en permanent udstilling i forretningen, Bredgade 27, København. Besøg den og se TV-apparaterne m. m. A/S SAMKØB's vogne vil være indrettet som rullende udstillinger, som også kommer til din by, din organisation, din fabrik.

Successivt vil der blive oprettet permanente udstillinger i 10–20 større byer. Successivt vil der være kontaktmænd og -kvinder i din by, fagforening eller fabrik. Tag selv kontakt med A/S SAMKØB. *Initiativet er dit.*

## 50 svagføre i Feriebyen ved Middelfart



På Dansk Jernbane Forbunds ordinære kongres i juni måned besluttede man bl. a. at stille 10 000 kr. til rådighed for hovedbestyrelsen en gang årligt for gennemførelsen af et svagførearrangement efter samme princip, som det Dansk Lokomotivmands Forening har afholdt gennem nogle år.

Indenfor Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg har man tidligere drøftet, hvorvidt det var muligt at få flere svagføre på et sommerophold end de 50, der er plads til på vores feriehem. Hos fællesudvalgets medlemmer er der stor sympati for tanken, som gerne måtte brede sig også til andre organisationer. Dansk Jernbane Forbund har nu meldt sig, og på denne måde vil der i år komme 100 svagelige mennesker på et tiltrængt ferieophold foruden de, der vil komme med Dagbladet Social-Demokratens svagføretoget.

Ovenstående billede er fra Feriebyen ved Middelfart, hvor Dansk Jernbane Forbund havde indbudt sine gæster fra d. 9. til d. 16. august. Med hovedkasserer M. Thorup som vært blev dette arrangement meget vellykket. Feriebyens kavalerfløje er særdeles velegnede til formålet og hele byens beliggenhed gav de svagføre rige muligheder for at nyde naturen. Med støtte fra borgerne i Middelfart var der flere fornøjelige aftener med forskellig underholdning, og borgmesteren i Middelfart inviterede alle deltagerne på en heldags udflugt i den nordlige del af Fyn.

Med velvillig støtte fra Danske Statsbaner, Arbejdernes Samariterforbund, Dansk Røde Kors, Falcks Redningskorps, fra Dagbladet Social-Demokraten forløb det hele programmæssigt og uden uheld af nogen art.

---

**Opmærksomheden henledes på, at DLFs girokonto 20541 er ophævet. Fremtidig skal alle indbetalinger til DLT gå over girokonto 24542, dog skal alle annonceindbetalinger gå over annonceekspektionens girokonto 22289.**



## Ny hovedkasserer i De samvirkende Fagforbund

De samvirkende Fagforbunds forretningsudvalg har på sit møde den 22. ds. besluttet at konstituere sekretær i AOF, Kai Petersen, som hovedkasserer fra 1. september d. å. og indtil generalforsamlingen.

Kai Petersen er født den 12. juni 1914. Fra 1932 til 1947 var han beskæftiget som arbejdsmand hos Danish American Gulf Oil Company. 20 år gammel blev Kai Petersen medlem af klubbestyrelsen, blev senere tillidsmand og i november 1947 ansat som assistent i Lager- og Pakhusarbejdernes Forbund, specielt med henblik på udførelse af agitationsarbejde.

I 1948 blev han medlem af bestyrelsen, i 1949 næstformand og i april 1950 valgtes han til formand. Denne post beklædte han til maj 1956, hvor han blev sekretær i AOF.

Kai Petersen kan bogholderi og har gennemgået arbejdsmændenes 3 årige tillidsmandsskole og den 3 årige socialdemokratiske arbejderskole. Endvidere har han deltaget i forskellige tillidsmandskursus på Roskilde Højskole, arrangeret af Dansk Arbejdsmands Forbund og AOF, og gennemgået de udvidede fagforeningskursus (3 år) samt samarbejdsudvalgskursus om regnskabsforståelse.

I 1950 deltog han i Frie Faglige Internationales første sommerskole i Paris, i 1953 i Geneve-skolen og i 1955 i det internationale seminar vedr. voksenoplysning, arrangeret af The International Confederation of Workers-Education Organisations, og EPA's seminar i Stockholm i 1958 vedrørende arbejdsvurdering og nye lønssystemer.



### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

F. N. Hansen, lokomotivfører, Århus.

### Tak

En hjertelig tak til Sønderborg maskinafdeling for opmærksomheden ved min kære hustrus død.

Pens. lokomotivfører C. H. Ebsen, Sønderborg.

### Lokomotivførernes Jubilæumsforening, 1. distrikt

Jubilæumsfesten afholdes onsdag den 8. oktober kl. 12 i Folkets Hus' selskabslokaler, Enghavevej 40.

Pris pr. deltager 30,00 kr.

Meddelelse om deltagelse senest den 24. september.

C. E. Johansen,  
Vigerslev Alle 19, Valby.  
Telf. Valby 7886 y.



Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-9-58.

Lokomotivfører (12. lkl.):

A. M. Olsen, Odense, til Nyborg.

Genindtrådt i nummer efter ansøgning pr. 1-9-58.

Elektrofører (10. lkl.):

O. Høyer, Enghave, i Enghave.

Afsked.

Lokomotivfører (12. lkl.):

L. G. Larsen, Odense, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-10-58).

Dødsfald.

Lokomotivfører R. Andersen, Nyborg, er afgået ved døden den 19. august 1958.

## Statsbanepersonalets sygekasse

Jernbanelæge W. Ottesen (3. B. lægedistrikt), Belgiensgade 8, er bortrejst i ca. 6 uger fra den 21/8 d. å. Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af lægerne:

Garnum, Amagerbrogade 31, konsultation kl. 13-14, torsdag kl. 16-18, lørdag kl. 10-11.

P. Jørgensen, Amagerbrogade 32, konsultation kl. 13-14, torsdag kl. 16-18, lørdag kl. 10-11.

Reinert, Amagerbrogade 59, konsultation kl. 11,30-13, fredag tillige kl. 18-19.

N. Christiansen, Amagerbrogade 37, konsultation kl. 13-14, torsdag kl. 17-19, lørdag kl. 9-10.

Veje, Dyvekesalle 6, konsultation kl. 13-14, fredag kl. 17-19, lørdag kl. 9-10.

Jernbanelæge A. Gleerup, Islands Brygge 5 - 3. A. lægedistrikt - er bortrejst i tidsrummet 17/8-21/9 d. å. incl.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af lægerne:

Grønvold, Islands Brygge 15, tlf. Amager 3004, konsultation daglig kl. 12-13, fredag dog kl. 18-19 og lørdag kl. 10-11.

John Rasmussen, Islands Brygge 17, tlf. Amager 6650, konsultation daglig kl. 10-11, torsdag dog kl. 16-18 og lørdag kl. 13-14.

Vadmand, Islands Brygge 17, tlf. Amager 6650, konsultation daglig kl. 13-14, mandag dog kl. 17-19.

Jernbanelæge Skat Illum (9 a. lægedistrikt) Klingseyvej 20, er bortrejst indtil 1/10 d. å.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af lægerne:

Bro Larsen, Jydeholmen 22, telefon Damsø 749, konsultation kl. 13-14, torsdag tillige kl. 18-19.

Ilia-Weygaard, Jernbanealle 25 A, telefon Damsø 964, konsultation kl. 13,30-14,30, torsdag kl. 18-19 og lørdag kl. 9-10.



# Fremads Folkebibliotek

Efter at *Fremads Folkebibliotek* ved afslutningen af sin 6. årgang med berettiget stolthed kunne melde om den hidtil fineste abonnent-sæson, måtte man jo unægtelig spørge om det kunne blive ved.

Jo, minsandten om FFB ikke går hen og overtræffer sig selv med denne nye årgang. De 10 bind i serien forekommer allesammen så velvalgte og indholdsrige, at man dristigt spør FFB ny fremgang.

## Verdenssuccessen »Moulin Rouge«.

Fire store verdensromaner udgør det internationale element i den nye årgang – og her fæster man sig først og fremmest ved *Pierre la Mures* strålende roman, »Moulin Rouge«, om den verdensberømte kunstner Toulouse-Lautrecs bevægede livsskæbne. Romanen, der vil erindres fra den storslåede farvefilm, er fyldt med lidelse og spænding – et gribende dokument om et menneske, der rammes af en grufuld ulykke og siden er handicappet, således at han må leve sit liv uden den skønhed han tørster efter og i stedet henvises til Paris' bor-



Elegante indbindinger  
til næsten ingen penge ...



Fra succes-filmen bygget over romanen »Moulin Rouge«. José Ferrer som Toulouse-Lautrec sammen med skøgen Marie Charlet (Colette Marchand).

delkvarterer. Sjældent er et menneskes liv skildret så fængslende – det er en roman, man aldrig vil glemme ... de to store bind i FFB-udgaven vil finde plads på titusinder af reoler landet over!

## Bestselleren

### »Nul-Otte-Femten« i FFB

chokerer næsten – det er jo kun et par år siden den noteredes som en af de helt store succeser herhjemme, og nu altså til FFB-priser! Kirst's beretning om korporal Aschs revolte mod idiotiet indenfor den tyske værne-magt vil herved få det helt store publikum den så afgjort fortjener.

Men desuden møder FFB med en roman af *Graham Greene*, der aldrig før har været fremme på dansk – »Hemmelig Agent«, om en spions farlige tilværelse i kamp mod Franco-facisterne – og endelig den strålende »Farligt Møde« af *James A. Michener* om et illegalt kærlighedsforhold mellem en amerikansk flyveofficer og en japansk danserinde. Lutter trumfer, der vil skaffe FFB-læserne mange uforglemmelige stunder i sæsonens løb.

Men de danske forfattere er lige så fint med: ikke blot »Dybet« af *J. Bech Nygaard*, en rystende beretning om en forbryders flugt for retfærdigheden, en ishavsroman af den humorfyldte *Peter Tutein*, »Fangstmænd«, *Hans Jørgen Lembourns* »Der kommer en Dag« og *Peder Jensen Kjærgaards* strålende bondeskildring »God dag igen«, men også en sprudlende humor-perle som »Lektor Hansens sølsomme Hændelser« af *Eiler Jør-*

gensen – det bliver en roman, der vil gå ry af landet over.

## Ufatteligt lave bogpriser – endnu en gang!

Man undrer sig ikke over, at FFB venter sig rekordtal! Så meget mere som priserne stadig er de laveste, ikke blot her i landet, men i hele Norden. Man kan få en værdifuld bog for 3,85 (eller mindre end en pakke cigaretter – så der bliver råd til begge dele) og vil man have bogen indbundet, så kan man få et festligt rødt pluvisinbind for kun en daler mere. Selv fagfolk ryster på hovedet: de fatter ikke, at FFB kan klare det. ...

Vi forstår det faktisk heller ikke helt, men en af årsagerne er vel, at FFB stadig kan glæde sig over boghandlernes bevågenhed, og at man samtidig har haft held til at skaffe mange hundrede bogombud ude på virksomhederne landet over. Derigennem sikres de store oplag, der igen holder prisen ufatteligt langt nede!

## Er der et bogombud på jeres virksomhed?

Hvis ikke, så er det sandelig på tide, at fejlen gøres god igen, for hvorfor skal der være een eneste arbejdsplads, hvor denne strålende direkte forbindelse mellem bogforlag og boglæser savnes? Skriv omgående ind til FFB, Nørrebrogade 54, Kbh. N., og få tilsendt materiale til et fremstød for den strålende bogserie. Masser af kolleger vil være taknemlige for at få en så enestående bogsamling tilbudt. Men skynd jer – det er klogt at være med fra starten!



## NYBORG

**C. Knackstedt** Tlf. Nyborg 550  
Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur. Direkte salg fra Driehus. Ingen Butiksleje - derfor billigste Priser.

**N. URBAN SØRENSEN**  
SLAGTER  
Altid 1. Kl. Varer  
NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

**NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI**  
Kemisk Tøjrensning  
Telefon 54

**HJORTSHØJ CHRISTENSENS**  
*Tandteknik*  
NYBORG - TLF. 220

**NØRREGADES KIOSK**  
Nørregade 9 (Alfred Johansen) Tlf. 261  
Alt i  
Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

**1/2 C. F. Schalburg**  
VINGAARDEN I NYBORG  
Grundlagt 7. juni 1817

**Drewsen & Nellemann**  
NYBORG . TELF. 25 og 189  
Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelæn- og Udstyrsforretning

*Forlang!*  
**Carlsminde**  
øl og vand

*Til daglig og Fest*  
»**BORGERFORENINGEN**«  
altid bedst  
Tlf. Nyborg 1313 H. Nicolaisen

**WERNER HANSEN**  
*Urmager og Guldsmed*  
Briller med Dobbeltglas anbefales til Tjenestebrug. Deres Sygekasse giver Tilskud.

*Bøger - Papir - Musik*  
**Bødtcher-Jensen**  
Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

**HJ. MARTENS EFT.**  
v/ Peter Christensen  
**GULDSMED & GRAVØR**  
Nørregade 6, Nyborg, Tlf. 369

Nyborg Ligkistemagasin  
K. Jacobsen. Snedkermester  
Besøger alt vedr. Begravelse el. Ligbrænding. Grdl. 1897.  
v/ Slottet . Tlf. 171

**HB** *forbrugernes egen virksomhed*  
HOVEDSTADENS BRUGSFORENING



PILSNEREN  
MED DEN FINE SMAG

BRYGGERIET STJERNEN

Ja...**HOF**  
har den rene  
friske  
pilsnersmag..!



**Carlsberg**

## KALUNDBORG

**Slagtermester Børge Rasmussen**  
Kød- og Paalægsforretning  
P. Palludansvej 4, Kalundborg 1343  
Altid 1 ste Kl. Varer  
Hjemmelavet Paalæg

Tag kager med hjem fra  
**CLORIUS** Tlf. Kalundborg 187  
Spec.: Fødselsdagskringler  
Prøv mine kræmmerhuse

*Spis*  
**Kalundborg Margarine**  
Th. Jørgensen . Telf. 90  
Daglig friskkærnet  
Leverandør til Feriehjemmet

*M. H. Iversen*  
Mode- og Manufakturforretning  
Kalundborg - Tlf. 82  
Leverandør til Feriehjemmet

**OTTO NIELSEN**  
Malermester  
Tlf. Kalundborg 447

**Fiskehus Nr. 1**  
Viktor Nielsen  
Tlf. Kalundborg 659  
Altid friske Torske- og Rødspættefilet'er samt Fiskefars.  
Leverandør til Feriehjemmet.

Murermester og Cementvarefabrikant  
**CHR. SCHRØDER**  
anbefaler sig med alt Murerarbejde, Terrassoarbejde, Havefliser, Flagstangsfædder m. m.  
Tlf. Kalundborg 360

**Beiers TAPET & FARVER**  
SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG  
Tlf. 254  
Leverandør til Feriehjemmet

**KALUNDBORG KULKOMPAGNI**  
Aktieselskab  
Tlf. TRETEN

*Fineste*  
**Kød, Flæsk, Paalæg**  
Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44  
Tlf. Kalundborg 161  
Leverandør til Feriehjemmet



Fisk - Vildt - Fjerkræ

## PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 2 53 22



- i det lange løb vil De synes bedst om  
**ALBANI PILSNER**

**S. Bendtsen & Co.s Eftf.**

Skræderi  
og  
konfektion

**Skræderforretning**

Ryesgade 27, Aarhus

Uniformer af enhver art leveres

Telefon

Aarhus 2 3720

Leverandør  
til DSB

Aktieselskabet

**AARHUUS PRIVATBANK**

AARHUS

KØBENHAVN

## STRUER

**P. WEILING**

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt  
i moderne  
Blomsterbinder!

Aut. Installatør

**Henry Bertelsen**

Tlf. 691-191 . Giro 48003

Østergade 5 . Struer

**A/s Struer Kulimport**

Telf. 777

For Synet en Vinding,  
køb Brillen hos Sinding!

★ STRUER . Tlf. 119

## FREDERICIA

**FREDERICIA  
BRUGSFORENING**

3 selvbetjeningsbutikker  
2 betjeningsbutikker

Bliv medlem - Indskud 2 kr.

Ekvipér Dem i

**LONDON-MAGASINET**

FREDERICIA

**Teater Restauranten**

TLF. 2500 FREDERICIA TLF. 2500

Byens nye, elegante mødested

Det bedste i

**FJERNSYN OG RADIO**

V. Petersen  
Jyllandsgade 22, Fredericia  
Tlf. 1033

**Fredericia Mejeri**

Gothersgade 14

Anbefaler sig med  
1. kl.s mejeriprodukter

**Fællesbageriet A/s**

Fredericia . Tlf. 602

★  
Køb altid brød fra Fællesbageriet

»LA BELLA«

blomster- og kransforretning  
anbefales de ærede medlemmer  
Gothersgade 15, Fredericia 598  
v. Doris Sørensen

Tapet . Malerverer . Rullegardiner

**Farvebøtten**

v. Holger Häuser  
Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

**FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s**

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon  
170-888  
4 linier

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

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks



KULPLADS OG KONTOR:  
VESTHAVNEN  
TELEF. 955

Har De tonen?



Den friske, milde læskedrik fra Tuborg

Ligeså **UUNDVÆRLIG**

jernbanen er for trafikken er



**Statsanstalten for Livsforsikring**

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

**Dansk Maskinpakning A/s**

Amaliegade 41

København

C. 12528

*Tegn forsikringer i*

**Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur  
og Understøttelsesforening af 1891**

Telefon Humlebæk 713

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning

Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes

**A/s Kulimporten Dania**

★

H. C. Andersens Boulevard 9, Kbhvn.

Central 3443

**Centralværkstedernes  
Marketenderi**

Da Marketenderierne i Centralværkstedet og Remiserne drives af Fællesorganisation D.S.B. og Dansk Lokomotivmandsforening, anbefaler vi Benyttelsen af disse.  
Driftsudvalget.

Uniforms-skrædderi  
målkonfektion  
skrædderi  
Spørg om vort ny  
kontosystem.

**I. B. Schilder**

Nørregade 7, København K

**Ægte  
Struer  
Grovbrød**

L. A. Jørgensen, Lørgårdsvej 63

**BOGTRYK**

Telefon Asta 5002, København S

**N. JENSENS SØNNER**

*Inventar og Bolig Montering*

**Tlf. Kalundborg 280**