

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

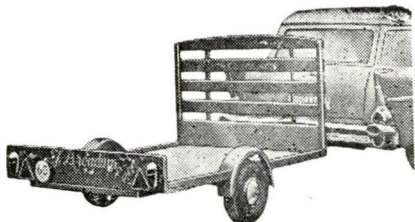
NUMMER 21 . 5. NOVEMBER 1960 . 60. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



## „Vestbro“ personvognsanhænger



fremstilles i 60 forskellige typer, og for alle typer gælder det, at chassiset er fremstillet af koldtvalsede stålprofiler, torsionsaffjedret og kuglekobling.

- ★ Chassiser til påbygning af campingkarosseri.
- ★ Kvalitetsvarer til konkurrencedygtige priser.
- ★ Brochure på forlangende.

**Carl Svostrup . Galgemosevej 9**

Telf. Holstebro 2103, omstilling til privat Kroghsvej 4



**LYS**

**KRAFT**

**VARME**

**Ferdinand Jepsen**

aut. installatør

Klostergade – Telefon 4 33 49

Løgumkloster

**E. HØGH muremester**

Grundlagt 1941

Klintevej 2 — Grenaa

Telf. 2 14 78

Nybygning

Omforandringer – Reparationer

Jernbeton

**Svend O. Jørgensen**

Smedemester

Sønderlundsvej 179 – Herlev

Telefon 94 01 72

**Centralvarme – Smedearbejder**

**Læskærme**

*Forlang tilbud!*

*Vinduespolering  
overalt i Nordsjælland*

udføres. Indhent tilbud.

**Vinduespolerer P. Toft,**  
Frederiksværk, telf. 955.

Først med det nye . . . . .

– billigst med det bedste



*for smag, hygge og kvalitet*



**DANSK LOKOMOTIV TIDENDE**  
NR. 21 - 60. ÅRGANG  
5. NOVEMBER 1960



*Indhold:*

Repræsentantskabsmødet i CO I	323
Kursus 1960	325
Tre timers trip	327
Fra medlemskredsen – Den dårlige personalepolitik	331
Lokomotivfører A. Henriksen og hustrus legat	331
Lokomotivpersonalets Hjælpefond	331
Frontruden	332
DSB driftsindtægter og driftsomkostninger	333
Under DLF	334
Personalialia	334
Nye adresser	334

*Forsidebillede:*

*M/J Prinsesse Anne-Marie.*



*Redaktører:*

*E. Greve Petersen*  
(ansvarshavende)

*K. B. Knudsen.*

*Redaktion og ekspedition:*

Hellerupvej 44, Hellerup.

Telefon: Hell. 7269.

Kontortid 10–16.

*Annonce-ekspedition:*

Sudiestræde 49, København K.

Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

## *Repræsentantskabsmødet i CO I*

Ud af den indholdsrige beretning, som centralorganisation I's formand, P. Madsen, aflagde ved repræsentantskabsmødet den 26. oktober i Folkets Hus, Enghavevej, København, vil især forslagene til nye tjenestetidsregler tage den største interesse fangen. De blev givet fri til almindelig offentliggørelse, og i det følgende skal vi derfor ridse de områder op, hvor der er foreslået ændringer af tjenestetidsudvalget.

Fra april næste år nedsættes månedsnormen til 195 timer. Rejsetid beregnes fremtidigt som fuld tjeneste. Herfra er undtaget turnusafløserne og de, der får udstationering over 7 dage. Rådighedstjeneste på tjenestestedet beregnes fremtidigt som  $\frac{3}{4}$  tjeneste, medens rådighed i hjemmet fortsat beregnes med  $\frac{1}{3}$  tjeneste. 4 timers tjenestefri ophold uden for hjemstedet forhøjes til 6 og beregnes som  $\frac{1}{3}$  tjeneste. En delt tjeneste må ikke strække sig over mere end 12 klokketimer. Overskrides dette tidsrum med personalets tilsagn, skal der for overskridelsen betales 60 øre pr. time. 3-delt tjeneste er fortsat tilladt. Ad frivillighedens vej kan der anordnes 4-delt tjeneste, men da skal der betales 1.50 kr. for det 4. skift. Der skal være mindst 11 timers ophold mellem 2 hovedtjenester, men er personalet enigt heri, kan opholdet dog nedsættes til 8 timer. Disse regler gælder også under ophold på fremmed sted. Ændringer i tjenestefordelingerne skal, inden de sættes i kraft, forelægges personalet. Det gælder også mindre ændringer. Hvis forholdene gør det nødvendigt med øjeblikkelige ændringer, skal disse snarest forelægges personalet til godkendelse. Fridagen skal fortsat være 40 timer, men en rammeфриdag skal nu være på 36 mod tidligere 33 timer og skal begynde kl. 18, 19 henholdsvis 20 og slutte tidligst kl. 6, 7 henholdsvis 8. Der skal være mindst 4 fridage i en måned. Bestemmelsen om de 22 søn- og helligdagsfriheder bevares, men der ydes også et særligt tillæg for tjeneste på søn- og helligdage, idet der udbetales 95 øre for tjeneste mellem kl. 6–18. Fra kl. 18–21 ydes 60 øre udover den udvidede natpengebetaling på 60 øre eller i alt 120 øre pr. time fra kl. 18–21. En inddragen fri dag erstattes med en ny med et tillæg af  $33\frac{1}{3}$  procent. Reglen om, at der ikke kan beregnes overtid for ventetid på 20 min. og derunder, er ændret til 15 minutter. Ventetid på grund af forsinkelser skal have en varighed på 31 mod tidligere 41 minutter, før der beregnes overtid.

De her nævnte bestemmelser henregnes til de generelle regler. Underbestemmelserne skal der forhandles med styrelsen om. Det er således et stort problem, om arbejdstidsforkortelsen skal foretages den enkelte dag, eller den skal gives som fridage eller feriedage. Dette spørgsmål skal også forhandles med de respektive styrelser.

Udvalget vedrørende fremtidige tjenestemandsansættelser skal snart afslutte sit arbejde, idet resultatet af udvalgsarbejdet forelægges sammen med normeringsloven, og eventuelle nye bestemmelser skal træde i kraft 1. april 1961. Det er en kendt sag, at partiet Venstre især er tilhænger af de færrest mulige tjenestemænd i staten, og det eneste argument, der rent faktisk har kunnet holde disse tanker tilbagetrukne, er de mere eller

## »Lønforhøjelse«

Lønforhøjelse! brølede chefen.

Ja, men hør nu her! Der er 365 dage på et år, De sover 8 timer i døgnet, det bliver 122 dage, 243 tilbage.

De skal jo have mindst 8 timer fri hver dag, det bliver andre 122 dage og 121 tilbage. De har 1 time frokost hver dag, det svarer til 15 dage; så er der kun 106 tilbage.

De har fri halvdelen af hver lørdag, det giver 26 dage – og 80 tilbage. De har fri om søndagen, altså 52 dage, så er der 28 dage tilbage. De har tre ugers ferie, altså 7 dage tilbage. De har en sygeperiode på mindst 7 dage årlig.

Hertil kommer påske – pinse og juleferie, og hvad ved jeg.

»Lønforhøjelse!« er De splintrende gal mand. De skylder mig for mindst 10 dage årlig.

## Norditaliens baner elektrificeres

Som et led i den moderniseringsplan, de italienske statsbaner er ved at gennemføre, skal jernbanerne i Piemont i Norditalien gennemgå en større ændring, som vil koste 20 milliarder lire foruden udgiften til nye tog. Arbejdet ventes afsluttet i løbet af 1961, og der bliver i første række tale om indførelse af el-drift på strækningen Milano-Torino og omstilling af strækningen Torino-Modane fra veksel- til jævnstrøm.

Desuden skal bygges nye broer, bl.a. over floden Malone, hvorefter det bliver muligt at øge toghastigheden.

## 900 telefonsamtaler på et år fra tog

Frankrigs statsbaner indførte forsøgsvis for et år siden telefon i ekspresen mellem Paris og Lille, der kører den 238 km lange strækning på 2 timer og 10 minutter. Man var lidt skeptiske med hensyn til den brug, der ville blive gjort af telefonen, men opgørelsen viste, da det første år fornylig var gået, at der var blevet ført 900 samtaler fra toget. Dette oversteg alle forventninger, og der vil nu i andre franske tog blive indrettet telefon.

mindre ulovlige strejker på det private arbejdsmarked. Imidlertid har den københavnske postbudestrejke fået den rimelige mulighed for tjenestemandsbegrebets bevarelse til at vakle, idet de kredse, som går så stærkt ind for dets afskaffelse, kan henvises til postbudestrejken. Denne var en godbid for partiet Venstre, de konservative er formentlig, tvunget af det forestående valg, lidt valne, fordi man regner med stemmer blandt tjenestemændene. Postbudekonflikten kunne sikkert have været løst uden strejkeaktionen, thi den københavnske postbudeforening følte sig end ikke foranlediget til at rette henvendelse til sin hovedledelse eller centralorganisationen, så man straks kunne have løftet sagen op på ministerplan. At der herskede stor utilfredshed blandt postbudene over det overhåndtagende overarbejde og den urimeligt lave betaling for adresseløse forsendelser er ganske naturligt, men at man tilsidesatte de parlamentariske forhandlingsmuligheder, som lå lige for, er unaturligt, og de københavnske postbude har beklageligvis gjort alle statstjenestemændene en bjørnetjeneste. Deres strejke er kommet på det mest ubejlelige tidspunkt.

For at opnå de rigtige resultater for tjenestemændene i dag er det af stor vigtighed, at man trækker på samme hammel i enighed. Den fælles front giver fremskridt. Uenighed virker hæmmende for fremskridtet, og det er derfor med tilfredshed, at man konstaterer, at tjenestemændenes og lærernes fællesudvalg er blevet en realitet. Dette fællesudvalg omfattende de fire centralorganisationer, CO I, CO II, Embedsmændenes Samråd og Danmarks Lærerforening, skal behandle opgaver af fælles interesse, uden at den enkelte organisation dog fratages sin selvbestemmelsesret. Udvalgets love er godkendt af samtlige centralorganisationer. Med dette burde den ønskværdige effektivitet i forhandlingsarbejdet være ophjulpet fremover, men det bør ikke fragås, at der ville være en stærkere baggrund for samarbejdet, om man også tog anledning til stærkere koncentration af enkeltforbundene under centralorganisationerne. Det er adskillige steder en uartighed at nævne sammenslutning af organisationerne, og man har lov at gøre sig tanker om årsagerne til den valenhed, hvormed man omfatter spørgsmålet i ledende kredse. Kan det være det vanskelige, opslidende forarbejde, der virker afskrækkende, eller er det benenes placering, som volder kvaler? Hvad der er god latin som begrundelse for et fællesudvalgs oprettelse kan sandelig også være anvendelig i argumentationen for organisations sammenslutning, og den selvbestemmelsesret eller suveræniteten, man anfører bevaret udenom fællesudvalget, er der næppe grund at smykke med, eftersom flertallet formentlig afgør akcept eller ikke. Dette er rationelt for gennemførelse af fællesgoderne, men man kunne da lige så godt lade småtingene følge med i en højere enhed.





# Kursus 1960

*Vellykket og fremgangsrigt  
for oplysningsvirksomheden*



*Deltagelse i brevskole vinteren  
forud er et nyttigt led i arbejdet*



*Følgende gives resume af  
foredragene ved lokomotivfører  
C. Søgaard Hansen*

Som en videreførelse af fællesafdelingstanken havde landsoplysningsudvalget i år sammenkædet tillidsmands- og medlemskursus i et. Kurset var delt op i 2 grupper, der behandlede tjenstemandsforhold, og 2 grupper, der beskæftigede sig med samfundsforhold. Foruden dette gruppearbejde var kursets rammer udfyldt med en lang række glimrende foredrag. Alt dette, parret med moderne undervisningsmateriale og et helt utroligt skønt efterårsvejr, gav os kursusdeltagerne en oplevelse for livet på vort skønne feriehem.

Ud fra målsætningen, »at fordelingen af landets produktion må være mere retfærdig i forhold til arbejdsydelse«, indledede sekretær i L. O. Th. Nielsen foredragserien med et foredrag om dansk fagbevægelse og fremtiden. Medens man i tidligere år har haft lav beskæftigelse med stor arbejdsløshed, en situation som arbejdsgiverne groft har udnyttet, er situationen i dag modsat med meget høj beskæftigelse og et arbejdsløshedstal så lille som aldrig før. Dette skulle i sig selv bevirke bedre lønforhold for arbejderne, men lønstigningen har ikke nær været så stor, som arbejdskraftsmangelen burde give. Dette kunne tyde på, at slagkraften i fagbevægelsen er forsvundet, og at man er stivnet i gamle faggrupper, der indbyrdes strider om medlemmerne. Den stærke industri-

alisme, der gør, at arbejderne bliver specialister, må også ændre organisationsforholdene således, at industriforbundstanken i tillempet form med større bemyndigelse i ledelsen vinder frem. Fremtiden kræver et stærkt og enigt organisationsapparat med større koncentration af de mange organisationer.

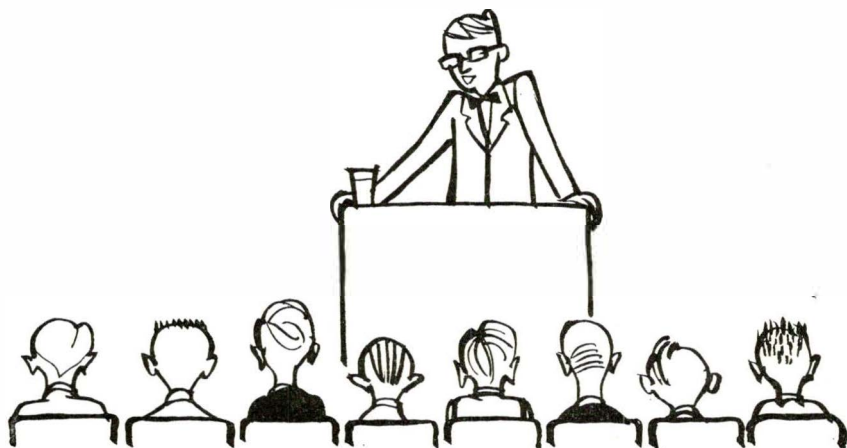
Om vore »aktuelle problemer« indledte Greve Petersen med omtale af sammenslutningen af lokofører- og lokofyrbøderafdelingerne og betegnede dette skridt som vellykket. Omtalte feriehemmet, hvor en udvidelse og omforandring, der tjener til at gøre feriehemmet rentabelt, trænger sig på. Vi må snarest have løst uddannelsesspørgsmålet for vore fremtidige lokofyrbødere. Man venter stadig på tjenestetidsudvalgets betænkning, idet udvalget skal færdiggøre sit arbejde snarest. Lønglidningen på det private arbejdsmarked har man endnu ingen klar oversigt over, således at vi på nuværende tidspunkt kan stille konkrete lønkrav, og det må også være rigtigst at få gennemført revisionen af tjenestetidsreglerne først og derefter regulere lønnen på lige fod med privatindustrien.

De »aktuelle politiske problemer« tog statsminister Viggo Kampmann sig af i et glimrende foredrag, hvori han skildrede de velstandsproblemer, der er fremkommet, efter at landet nu i en treårsperiode har haft en betydelig fremgang både økonomisk og beskæftigelsesmæssig. Såfremt der ikke var udsigt til, at disse forhold ville vare, var der ingen grund til at diskutere dem, men landets valuta-

reserve ligger nu stabilt omkring de 1600 mill., vor import er blevet billigere, først og fremmest olie-, kul- og råvarepriserne er blevet lavere. Landbrugets eksportpriser er stabile, industrieksporten er steget både i mængde og pris, og dermed er investeringen og afskrivningen også steget, og endelig vil tilslutningen til »de syv« bevirke en endnu større udenrigshandel. I de sidste 10 år har det været nødvendigt at tage fra forbruget for at øge investering og opsparing, men i dag er vi nået til at kunne tage alene over forbruget uden at nedsætte denne i mængde. Der må altså være muligheder for en stabil og god økonomi fremover. Hvad skal så denne stigende velstand bruges til? Vi er ved at sakke bagud på teknisk uddannelses- og forskningsområder i forhold til en række andre lande, her må sættes kraftigt ind på at give vor ungdom de bedst mulige betingelser for uddannelse. Invalide- og folkepensionen må stige i takt med velstanden, her må kunne gives et velstandstillæg i lighed med tjenstemændenes overenskomststillæg. Alt dette må jo ske over skattebilletten, og tiden må også være inde til en ændring af vort skattesystem, en ændring, der peger på en udvidelse af proportionalskatten og kildeskattens indførelse.

Men skal velstanden bevares, må kræfterne lægges i for at dygtiggøre os og finde nye veje til udvidelse af vort produktionsapparat.

Generaldirektør Skov gav i sit foredrag et indblik i »D.S.B. i frem-



tidens trafik: Den umiddelbare udvikling synes at give større biltrafik og dermed kræve større færgekapa- citet. Taler man om D.S.B., taler man som regel også om D.S.B.'s regnskab. Banernes drift skal gøres rentable, siger man, men hvorfor forlanger man afskrivning og forrentning ved D.S.B., når man ikke forlanger det hos andre statsinstitutioner, f.eks. politi, skoler og lignende. Vore regnskaber skal udvise fornuftig balance mellem indtægter og udgifter. Derfor må faldende indtægt forlange besparelser, og når 70 pct. af udgifterne ligger på lønningerne, er det klart, at der skal skabes mere rationelt udført arbejde af et mindre antal arbejdere, og derfor må også urentable sidebaner i søgelyset. Landstationernes betydning bliver mindre og mindre, og som togfølge- stationer vil de også miste deres betydning. Fremtidstanker som radioforbindelse mellem stationen, rangerleder og føreren af rangerloko, og der er måske heller ikke så langt til tanken om førerløse lokomotiver. Vedligeholdelse af skinnelegemet må også gøres mere rationelt, og det kræver udvidet venstresporkørsel, dog fremtidig på signaler. Rationaliseringen i administrationskontorerne sker ved fremskaffelse af moderne kontormaskiner. Den bedste anbefaling for D.S.B. er en praktisk og rettidig køreplan. Godstrafikken må afvikles om natten og hastigheden op over 80 km. Godsvognene må hurtigst muligt omforandres, så de kan tåle denne hastighed. Personvognsparken og lyntogene må forbedres. Et nyt færgeleje mere skal også bygges for at klare den forøgede bil- og godstrafik. Med den forbedrede levestand i befolkningen og den dermed forøgede rejselyst må banerne stadig have en fremtid. Men god jernbanedrift kræver samarbejde i alle grene af medarbejderstaben.

Udover disse i bedste forstand traditionelle foredrag gav borgmester Hagemann Petersen en glimrende skildring af udviklingen i Kalundborg by i sit foredrag »fra torneroseby til olieeventyr«. Byen skulle med sin gode og naturlige beliggenhed og

isfrie havn have givet muligheder for storby og stor industridrift, men i mange år har Buch motorfabrik og svovlsyrefabrikken været de eneste industrivirksomheder her. Kalundborg har i mange år ført en torneroseby-tilværelse med hyggelige gader omgivet af et frodigt landskab med landbrugsdrift og lidt stenbrud. I de seneste år er elværket, Asnæsværket, kommet til med nyt liv til byen. Men nu skyder hospitalsbyggeri, halbyggeri, biografbyggeri i vejret. Ny færgehavn og ny jernbanestation bygges af hensyn til ny hurtigrute Arhus- Kalundborg. Den gode havn, isfri og med stor dybde, var også baggrunden for, at en stor amerikansk oliekoncern, »Tide-water«, med måske verdens rigeste mand M. Getty i spidsen, ønskede at anbringe en centralstation med olieraffinaderi for hele Skandinavien her i Kalundborg. Amerikansk importbegrænsning gjorde det nødvendigt for firmaet at søge ud på det europæiske marked, og netop her var det ideelle sted for et olieraffinaderi, der kunne tage konkurrencen op med den kommende russiske olieproduktion. Danmarks lave skatteprocent med gode afskrivningsregler gjorde det også tiltrækkende for »Tide-water« at anbringe denne store virksomhed her. Dette vil naturligvis betyde en kolossal udvikling af Kalundborg by. Befolkningstallet vil stige betydeligt, andre virksomheder vil strømme til, hele egnen omkring Kalundborg vil ændre sig, jo, der vil ske en masse her i de kommende år.

Det sidste foredrag, der skal nævnes, var forsorgssekretær Erling Lunds foredrag om »Drengeprostitution«. Et foredrag, der rystede kursusedtagerne ved sin realisme. Her skildredes, hvorledes en 15 års dreng, der både er sund og god, ved en ren tilfældighed kommer ind i disse forhold. Her er for drengens vedkommende ikke tale om nogen seksuel trang, kun eventyrlyst og muligheden for let tjente penge gør, at han fortsætter og når at få forhold til 26 ældre mænd, før han stoppes af ungdomsforsorgen.

Man kender til drengeprostitution

helt tilbage til 1600-års-tallet. Dog findes der ikke meget litteratur om problemet, kun på dansk, svensk og tysk kan der findes lidt om emnet. Drengeprostitution har meget ofte givet starten til andre kriminelle forhold, ofte er det forholdet til homoseksuelle mænd, der har ødelagt disse drenges begreber om moral og drevet dem ind i tyveri, pengeafpresning, vold og røveri. Denne prostitution er vel i øjeblikket et storstadsfænomen, men også i andre større byer i Danmark kendes problemet.

Siden 1945 er ca. 1500 drenge kommet under for sorgen for disse forhold, og af disse er 80 pct. normalt-begavede. Der må gøres et stort oplysningsarbejde for at advare drenge mod seksuelt afsporede mænd, og her er oplysning ligeså nødvendig som den, man gerne giver til piger. Homoseksualitet er ganske givet ikke alene en sygdom, men meget ofte en tilvænning, og forholdet er tilladt, når parterne er jævnaldrende, men loven burde give straf til voksne, der lokker drenge under 18 år til homoseksualitet. Oplysning og vejledning af forældrene er det bedste middel mod, at drenge bliver fristet af homoseksuelle mænd.

Disse små glimt af den glimrende foredragsrække, som kursuset gav, og som yderlig blev suppleret med regnskabsforståelse ved hovedkasserer G. A. Rasmussen, og endelig en kursusdebat, hvori deltog Ole Vernerlund og Villy Nielsen fra A.O.F., viser, hvor højt og bredt vore kursus favner, her er virkelig stof til eftertanke og et udmærket grundlag at arbejde videre på. Men det bedste og vel også det vigtigste er den brevskolevirksomhed, der går forud for selve kursuset. Her skabes gennem en lang vinter grundlaget for de interessante samtaler og diskussioner i grupperne, og lad mig, samtidig med at jeg udtrykker kursusedtagerne 1960's tak til landsoplysningsudvalget, på det varmeste anbefale unge som gamle kollegaer at tage mod den indbydelse, landsoplysningsudvalget i disse dage udsender til næste års kursus. Det vil du ikke fortryde.

Arhus, oktober 1960.



Stigende rejsesamkvem, øget vareudveksling og ikke mindst bilismens opsving stiller store krav til overfartsmulighederne mellem vore landsdele. En stor flåde af færger og skibe står til rådighed og sejler farvandedene tynde med en omfangsrig last af f.eks. automobiler.

## Tre timers trip

*Kalundborg-Århus med Danmarks hurtigste færge*

*Efter vellykket prøvesejlads er færgeruten til hovedlandet i fuld sving*

Der er et overførselsbehov som aldrig før. Planlægning eller oprettelse af nye færge- eller skibsruiter er en hyppig foreteelse sideløbende med planerne om bro- eller tunnelbygning mellem landsdele, men endnu er disse sidste omfattende projekter på overvejelsernes stadium.

Een af de mange overfarter, Kalundborg-Århus-ruten, har fået en ansigsløftning med omdannelse til en hurtigrute ved indsættelse af det nye skib »Prinsesse Anne-Marie«, da ruten åbnedes den 15. oktober.

Efter at ruten gennem mange år blev betjent af private rederier har statsbanerne siden 1914 besejlet ruten. I starten sejlede med dampfærgerne »Korsør« og »Nyborg«, men de afløstes hurtigt af dampskibene »Freia« og »Niels Holst«, som for øvrigt

ikke var særligt lystelige at være ombord i, når Kattekat viste tænder. Henholdsvis 1931 og 1933 blev de udskiftet med motorskibene »Kalundborg« og »Jylland«, der kan medtage 1200 passagerer og 35-40 automobiler. Med disse skibe, der i modsætning til den nye hurtigrutes færge anløber Samsø, har man hidtil kunnet gøre overfarten på 4½ time. Hurtigruten er derfor en ganske god forbedring, når overfartstiden er 3 timer. Samtidig er overførselsmulighederne for automobiler betydeligt bedre, idet »Prinsesse Anne-Marie« kan medtage indtil 100 af disse. På dette område er ruten i høj grad engageret i at trække lastbiltrafik til sig. De ældre motorskibe var kun i stand til at overføre 2 lastbiler ad gangen. »Prinsesse Anne-Marie« kan

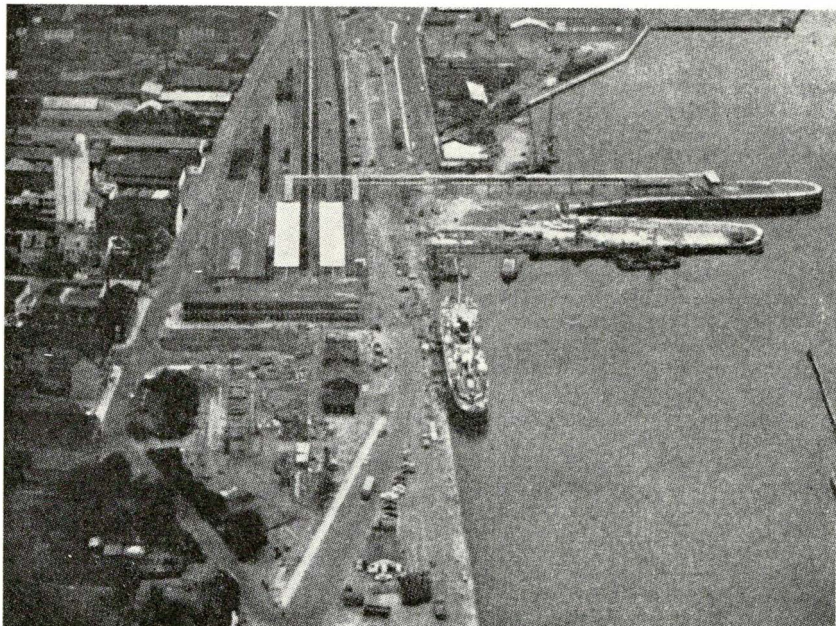


Trafikminister Kai Lindberg i statsbanernes færgehavn efter at »Prinsesse Anne-Marie« er ankommet på præsentationstur. I baggrunden ses lidt af den nye havnestation.



Århus Jernbaneorkester under ledelse af Leonhard Fischer spillede ved færgehavnen for hurtigfærgens ankomst og under opholdet.





*Kalundborg station under ombygningen. Den gamle banegård er endnu ikke helt nedrevet.*

overføre lastvogne og busser med en fri højde på indtil 3,9 m, og der er indrettet specielle opholdslokaliteter med vaske- og baderum til chaufførerne, så de kan friske sig op efter kørselens strabadser.

M/F »Prinsesse Anne-Marie« er en komfortabel indrettet færge, som gør det behageligt for de rejsende ombord. Salonerne er smukke og praktiske. Under overfarten kan udsigten nydes gennem store panorama-vinduer. Fra promenade- og bådedæk, der er store soldæk, kan man det samme, hvis vejret tillader det.

Færgen har det største maskinlæg i noget eksisterende dansk passagerskib. Dens 2 hovedmotorer ud-

vikler tilsammen 11 200 hk, og under prøvesejlads har færgen været oppe på en sejlhastighed af ca. 20,5 knob. Dens gennemsnitshastighed til overfarten er beregnet til 18 knob.

Forhåbentlig vil færgen bringe ru-ten den ventede succes. Optakten til dette har heller ikke været nogen billig historie. Der har været anlæg af færgelejer i Kalundborg og Aarhus, bygning af havneekspeditionen i Aarhus og den dygtigt gennemførte ombygning og modernisering af Kalundborg stationsområde og en ny monumental stationsbygning, der i høj grad præger Kalundborgs bybillede. Hatten af for dem som har organiseret arbejdet.

På omstående skitse får man et tydeligt indtryk af, i hvilket omfang Kalundborg stationsområde er forandret. Hele denne ombygning er foregået, medens normal drift samtidig skulle opretholdes, og det kan sikkert uden forbehold anerkendes, at der her har været et team-work, som skabte det gode resultat, ikke mindst på baggrund af en minutiøst udarbejdet plan for de enkelte byggeafsnits påbegyndelse og afvikling. Æren herfor tilskrives statsbanernes folk.

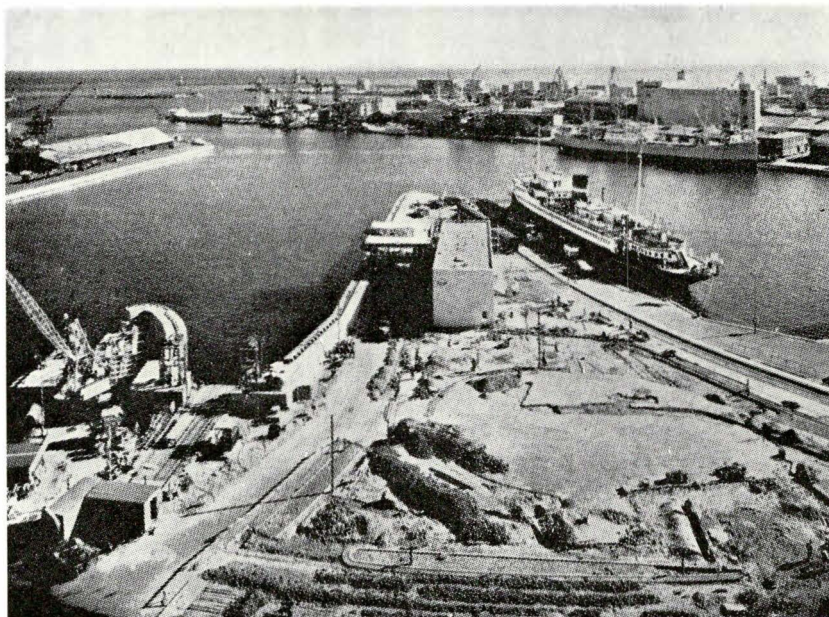
Adgangen til hurtigfærgen sker fra perronerne ad en lang overdækket gangbro, 172 m er den, og her kan man uhindret af vejr og vind færdes til og fra færgen.



*Den nye banegård i Kalundborg.*



Færgelejet i Århus havn  
til venstre i billedet.  
under arbejdets udførelse



Banegården forekommer os at være enkel og harmonisk i det ydre, og i dette afviger den stærkt fra banegårdsbyggeri herhjemme. Dens indre har også en smuk og hensigtsmæssig udformning, men dog traditionsbunden, fordi behov og funktioner ikke har ændret sig.

I Århus har man bygget en mindre havneekspektationsbygning i to etager med samme funktioner, som i Kalundborg er spredt over flere bygninger.

Det gælder for begge færgeoverfartens byer, at der for den bedst mulige afvikling af automobiloverførslen er etableret store parkerings- og opmarchområder til disse. En bil-

letkontrolbygning skiller lastbiler og personbiler ud i hver sin kørebane inden ombordkørslen.

I vinteren 1960/61 sættes færgen kun ind i 2 dobbeltture, nemlig fra Århus kl. 8.00, ankomst til Kalundborg kl. 11.00, hvorefter tog afgår fra Kalundborg kl. 11.25 og ankommer til København kl. 12.55. I modsat retning afgår tog fra København kl. 17.00, ankomst til Kalundborg kl. 18.38, hvorefter færgen afgår kl. 18.50 og ankommer til Århus kl. 21.55.

For biltrafikken og ikke mindst for lastbilerne vil færgen endvidere sejle fra Århus kl. 23.00 og ankomme til Kalundborg kl. 2.00, således at

der bliver tid til for lastbilerne at nå rettidig frem, til torvene åbner i København. Færgen returnerer fra Kalundborg kl. 2.30 og ankommer til Århus kl. 5.45. Disse naturre udføres ikke natten før søn- og helligdage, hvor lastbiltrafikken er meget ringe.

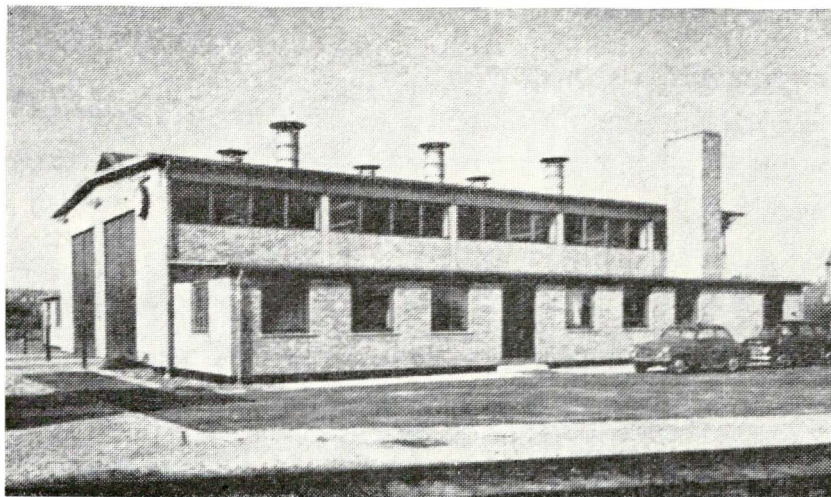
Hurtigfærgen anløber ikke Samsø. Man havde ved planlægningen overvejet, om den skulle lægge vejen om ad Koldby Kås, men det ville betinge en forlængelse af overfartstiden, så færgen ikke kunne gennemføre tre dobbeltture, ligesom der blev betydelige udgifter til udvidelser og nyanlæg i Koldby Kås.

Forbindelsen herover opretholdes derfor stadig af de to ældre skibe i

Det store billede er taget af »Prinsesse Anne-Marie« i Århus den 14. oktober – dagen før præsentations-turen, hvor der blev arbejdet stærkt på bilernes tilkørselsplads.







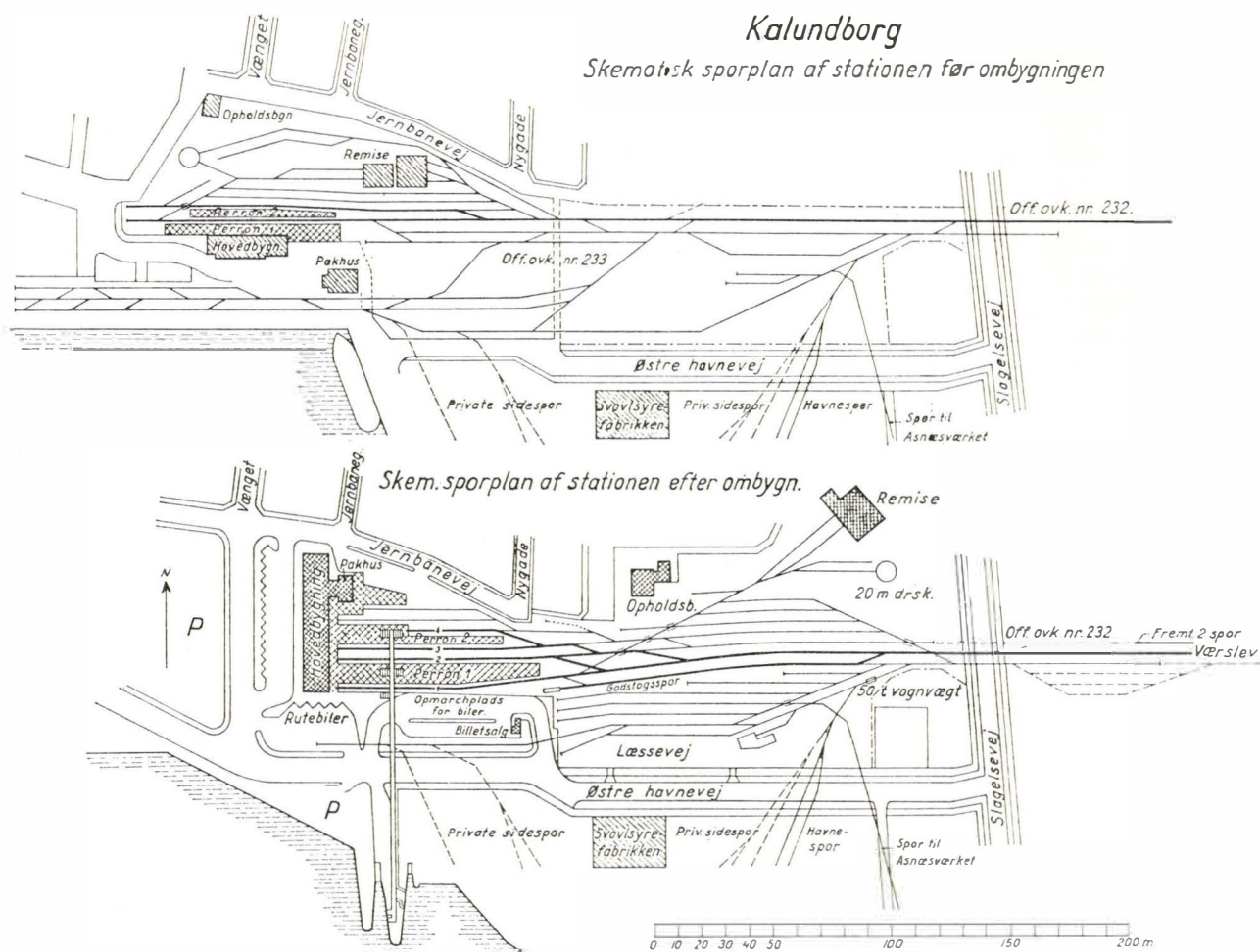
Det nye maskindepot i Kalundborg.

et års tid, hvorefter man vil prøve at finde frem til en trafikplan, som svarer til øens behov.

Med denne bilfærge og med de anlæg i land, som ibrugtages samtidig med færgeren, vil statsbanerne kunne etablere hurtig forbindelse for rejsende mellem Århus og København på

3 timer og jernbanekørsel Kalundborg-København på ca. 1½ time, ialt 4½ à 5 timers rejse, eller nogenlunde lige så hurtigt som lyntogene via Fredericia, overføre ca. 100 personbiler eller ca. 30 lastbiler 3 gange i døgnet i hver retning og derved skabe en bekvem forbindelse for de bilkørende samt aflaste Storebæltsoverfarten

for indtil 600 personbiler eller 180 lastbiler daglig, give de bilkørende samme bekvemme til- og frakørselsforhold i Kalundborg og Århus som ved Halsskov-Knudshoved overfarten. Der er imødekommet et behov, men ikke få foretrækker den kortere rejse over Storebælt af hensyn til eventuelle søsygekvaler.





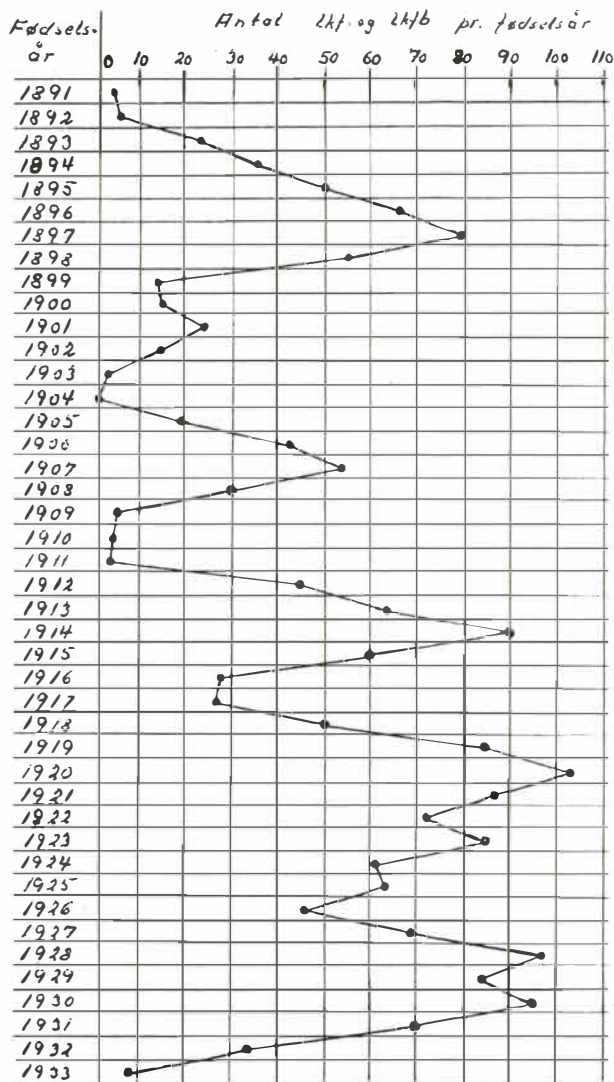
### Den dårlige personalepolitik

Undertegnede har lavet en statistik over, hvordan lokomotivpersonalet er placeret i de forskellige årgange. Lægger man f.eks. 67 år til dem, som er født i 1891, 1892 osv., vil man se, hvordan afgang vil blive i 1958, 1959 osv. Man kan dog ikke tage tallene helt nøjagtige, da der jo er en del, der går før det fyldte 67. år, men til gengæld er der jo også enkelte, der bliver efter det fyldte 67. år.

Ser man på statistikken og tager årgangene 1891 til 1899, er det samlede antal for de årgange ca. 332 mand. Tager man derefter årgangene 1900 til 1911, er det samlede antal kun på 211 mand.

I 1966 vil årgangene 1891 til 1899 være afgået. Man vil da se, at de, som er født i 1912, vil i 1966 stå med kun 211 mand foran sig og med en levealder på kun 54 år.

Man tager derefter den yngste, som er født i 1933, og ser, hvordan han vil være placeret, når



I tallene er ikke medregnet Lkm, Lki, og Ekt.

han er 54 år, det bliver altså i 1987. Til den tid vil de, som er født i 1920, og der før være væk, men af årgangene 1921 til 1932 er der altså ialt 883 mand. Man kan heraf se, at den mand, der er født i 1933, står betydelig dårligere placeret end den mand, der er født i 1912.

Af ovenstående fremgår det tydeligt, hvorvidt forskellige mulighederne er for de forskellige årgange, både når det drejer sig om forflyttelse, turafstemning og forfremmelser.

Når leveringer af MX-lokomotiverne er endt, vil der være cirka 500 mand i 15. lønningsklasse. Enhver vil kunne se, at de, som hører til de yngste af hver af de store årgange, ikke har store chancer for at komme i 15. lønningsklasse. Nogen opnår måske ikke anciennitet til at komme i betragtning, før de er over 60 år, og så er der jo lukket for forfremmelse til 15. lønningsklasse.

Lad os komme væk fra begrebet opslagspladser til 15. lønningsklasse og lad os, i lighed med andre grene inden for DSB, få automatisk oprykning til 15. lønningsklasse ved en bestemt alder. Herved bliver der mere retfærdighed, og ingen blev økonomisk ramt af den dårlige og meget varierende personalepolitik, som hidtil er blevet ført.

G. B. Østergaard, Ålborg.

### Lokomotivfører A. Henriksen og hustrus legat

Renterne af legatkapitalen uddeles efter ansøgning til trængende lokomotivmænd, som er eller ved deres afsked fra statsbanernes tjeneste var stationeret ved Fredericias maskindepot, eller trængende enker efter sådanne.

Der uddeles indtil 3 portioner à 50 kr. årligt af renterne fra ca. 3.000 kr., legatkapitalen andrager, og ansøgning herom indsendes til Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, Hellerup, senest 1. december.

### Lokomotivpersonalets Hjælpefond

I henhold til hjælpefondens vedtægter uddeles i december understøttelser på 50-100 kr., der kan søges:

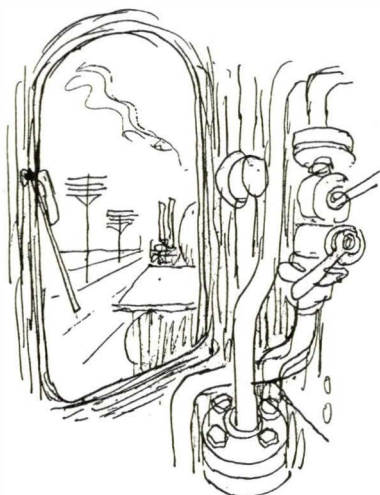
1. Af medlemmer.
2. Af pensionerede lokomotivmænd.
3. Af enkere efter lokomotivmænd.
4. Af forældreløse børn under 18 år af de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningskemaet kan fås på foreningens kontor og må senest den 1. december være tilbagesendt til lokomotivpersonalets Hjælpefond, Hellerupvej 44, Hellerup.

Ansøgere, hvem understøttelse bevilges, vil modtage underretning herom i december.



# Frontruden



## Nyt dieselhydraulisk lokomotiv

På den største af Prags maskinfabrikker – CKD – har man konstrueret et nyt dieselhydraulisk lokomotiv til de statslige jernbaner. Det får litera 449 og er lettere bygget end de hidtidige maskintyper i Tjecoslovakiet, ligesom motorerne optager mindre plads. Det nye lokomotiv er på 1300 hk, og i særlige tilfælde er det også muligt at køre på en enkelt motor, som udvikler 650 hk. Den nye lokomotivtype er netop blevet prøvekørt med tilfredsstillende resultat og vil til december blive overgivet til jernbanerne, som ventes at ville bestille en serie af disse lokomotiver.

## Czekiske el-lokomotiver af helt ny type

På Lenin-værkerne i Plzen – det tidligere Pilsen – har teknikerne konstrueret et nyt en-fase elektrisk lokomotiv, som vil blive sat i produktion i begyndelsen af 1961. Det skal være en ganske enestående maskine, hvis hjul kan omstilles fra normalt til brede spor, så den kan køre på østeuropæiske jernbaner. El-lokomotivets maksimalfart er på 160 km i timen. En-fase systemet gør anlægsudgifterne til elektrificering af strækningerne mindre og vil spare en del omformerstationer.

## Frankrigs blomstrende banegårde konkurrerer

I fjor udkrev det franske trafikministerium, under hvilket også turismen henhører, en konkurrence, der kort og godt lød: Smyk Frankrig med blomster! Ikke alene private, men hoteller og hele byer, jernbanestationer og tankanlæg langs vejene efterkom opfordringen og deltog i konkurrencen, der har 40 præmier.

170 franske banegårde meldte sig til konkurrencen i fjor. 15 af dem fik præmie. Førsteprisen tilfaldt stationen Dinard. I de næste år vil blomsterkonkurrencen blive fortsat, og man venter da, at næsten tusind franske jernbanestationer vil deltage. Denne dyst er årsag til, at turister, der har besøgt Frankrig i sommer, kunne glæde sig over en sjældent set blomsterpragt mange steder – og ikke mindst på jernbanestationer.

På danske jernbanestationer har vi en del steder mindre rosenbede eller andre blomsterarrangementer. Var det ikke en ide, for at glæde både de hjemlige rejsende og fremmede turister, at lade vore stationer blomstre i endnu større udstrækning?

## Bil-togene erobrer franske baner

Sidste sommer tog Frankrigs statsbaner ideen med biler som rejsegods op i større omfang, navnlig på linien Boulogne–Lyon–Brotteaux, hvor især engelske turister gør stærkt brug af denne ordning, mens de selv tager toget som passagerer. På den nævnte strækning har der adskillige dage i sæsonen været over hundrede biler med toget. I fjor blev der på strækningen transporteret 17 500 biler.

I år bliver den franske autotogtransport udvidet, således at disse specielle tog kører fra 2. april til 8. oktober. Også på en række andre banestrækninger i Frankrig kører tog, der medtager biler som rejsegods.

Et sådant stærkt benyttet tog startedes sidste sommer mellem Paris, Gare de Lyon og Avignon tre gange ugentlig i hver retning. Den første prøvetid var kun på tre måneder her.

Resultatet blev dog over al forventning, idet der transporteredes 3200 biler og 8 300 rejsende fra disse vogne med toget. 4000 af de rejsende benyttede sovevogne og resten 2. kl. liggevogne.

Med den kommende sommerkøreplan vil biltogene mellem Paris og Avignon køre i udvidet drift på de seks af ugens dage.

## Store Sovjetplaner

Sovjetiske teknikere skal have udarbejdet en plan om at bygge en kæmpemæssig tunnel under Himalaya-bjergkæden, som skal forbinde Sovjet med Indien. Det skal være en jernbanetunnel. Russerne arbejder også med planer om at bygge en tunnel under Det caspiske Hav, hvorved afstanden mellem Europa og Centralasien vil blive nedskåret med 1600 km.

## Telefon i seks eksprestog

I sommerhalvåret er telefontjenesten i vesttyske eksprestog blevet udvidet til at omfatte seks stærkt benyttede fjernekspresser, bl.a. mellem Frankfurt og Köln og München-Augsburg. Man kan fra togene over telefoncentraler få forbindelse med abonnenter verden over, og kvindelige togsekretærer, som også skriver på maskine for travle, rejsende forretningsfolk, bestiller samtalerne.

## Totalt elektrificeret

De schweiziske forbundsbaner har nu afsluttet sit elektrificeringsprogram, fordi der simpelthen ikke er flere banestrækninger i landet at omstille til el-drift. Schweiz er således verdens første jernbaneland, som er blevet totalt elektrificeret. Man begyndte dette arbejde allerede i 1906 på strækningen Brig-Briselle.

Schweiz' baner danner et knudepunkt i Europas trafik. Selv om der er tale om et lille land med et beskedent jernbanenet, befordrede forbundsbanerne i sidste regnskabsår ikke mindre end 223.2 millioner passagerer.



# DSBs driftsindtægter og driftomkostninger

April-september 1960

## Driftsindtægterne:

Personbefordringen ca. 187,0 mill. kr. er steget ca. 13,3 mill. kr.

Godsbefordringen ca. 103,5 mill. kr. er steget ca. 6,7 mill. kr.

Andre indtægter ca. 37,9 mill. kr. er steget ca. 7,2 mill. kr.

For person- og godsbefordringens vedkommende skyldes stigningen i første række de pr. 1. juli og 1. aug. 1959 gennemførte takstforhøjelser. Stigningen i andre indtægter hidrører såvel fra reelle indtægtsstigninger som fra ændret bogføringsteknik, idet visse indtægtsbeløb efter statsbanernes tidligere regnskabssystem blev registrerede som udgiftsreduktioner.

## Driftsomkostningerne:

Til trods for ovennævnte bogføringsændring og øgede lønningsudgifter på ca. 3 mill. kr. som følge af pristalsregulering pr. 1. april d.å. steg driftsomkostningerne kun med ca. 0,5 mill. kr. Årsagen hertil er fortsat rationalisering samt overgang til nyt regnskabssystem, der har medført en forskydning af omkostninger.

	April — september		Afvigelser
	1960	1959	
Driftsindtægter ...	328.533.000	301.317.000	27.216.000
Driftsomkostninger .	281.703.000	281.169.000	534.000
Driftsover-skud . . . . .	46.830.000	20.148.000	26.682.000
Afskrivning .	15.150.000	13.560.000	1.590.000
Forrentning .	30.358.000	27.725.000	2.633.000
Statens tilskud til driften .	÷-1.322.000	21.137.000	÷-22.459.000

## Tjenestemændene og valget

I Århus har Trafiketaternes Foredragsforening tilrettelagt et mødearrangement i anledning af det forestående valg.

Mødet finder sted fredag den 11. november kl. 19.30 i Folkets Hus, Amaliegade.

Folketingsmand Holger Eriksen (S) har givet tilsagn om at indlede over emnet »Tjenestemændene og valget«. Derudover er der følgende talere: organisationsformændene fra jernbaneorganisationerne, P. Madsen, Dansk Jernbane Forbund, E. Svendsen, Jernbaneforeningen, E. Greve Petersen, Dansk Lokomotivmands Forening, Hj. Jensen, Fællesorg. D.S.B., og Aage Nielsen fra Dansk Postforbund.

Der arrangeres underholdning i forbindelse med mødet.

# Særlige ydelser

Efter den endelige vedtagelse af de nye satser for overarbejdsgodtgørelse, godtgørelse for mistede fridage og nattebetaling bringes efterfølgende en oversigt over disse forhold. Det må bemærkes, at lokomotivførere i 15. lkl. herefter er underkastet de samme bestemmelser i henseende til overarbejde som øvrige lokomotivpersonale. Heromhandlede har virkning fra 1. oktober d.å.:

## Overarbejdsgodtgørelse.

3. lkl. . . . .	8,09 kr.
7. » . . . . .	8,95 »
10. » . . . . .	9,63 »
12. » . . . . .	10,15 »
15. » . . . . .	11,23 »

## Godtgørelse for mistede fridage.

3. lkl. . . . .	64,72 kr.
7. » . . . . .	71,60 »
10. » . . . . .	77,04 »
12. » . . . . .	81,20 »
15. » . . . . .	89,84 »

## Natpenge.

Alle lkl.

Fra kl. 18 til 21 . . .	60 øre pr. time
» » 21 » 6 . . .	121 » » »

# FN-styrken i Congo øges til 17.000 mand

Det samlede antal FN-soldater i Congo sættes nu op fra 15.700 til over 17.000. Herefter bidrager 13 lande med mandskab til FN-styrken.

Over 15.000 mand er foreløbig i Congo, stillet til rådighed for FN af 11 lande:

Marokke . . . . .	3.220 mand
Tunis . . . . .	2.640 »
Æthiopien . . . . .	2.560 »
Ghana . . . . .	2.390 »
Irland . . . . .	1.370 »
Guinea . . . . .	740 »
Sverige . . . . .	580 »
Mali . . . . .	570 »
Forenede arabiske Republik	510 »
Sudan . . . . .	390 »
Liberia . . . . .	220 »

Der ventes forøgelse af Guineas kontingent og endvidere en bataillon på 1.090 mand fra Indonesien og et kontingent på 120 mand fra Malaya.

Hertil kommer så specielle bidrag fra andre lande end de her nævnte, bl.a. Danmark, Norge, Canada og Indien.





### Tak

Vor hjerteligste tak for udvist opmærksomhed ved vor kære mors, Elly Rohde, begravelse.

*Frejlif og Merete Rohde.*

### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*G. S. K. Løfgreen, lokomotivfører, Århus.*

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

*T. F. Nielsen, lokomotivfører, Helgoland.*



*Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning ifølge opslag pr. 1/11-60.*

Lokomotivfører (12. lkl.):

*P. H. Nielsen, Nyborg, i Fredericia.*

*Forflytninger efter ansøgning pr. 1-11-60.*

Lokomotivførerne (12. lkl.):

- K. T. Andersen, Helgoland, til København Gb.*
- K. F. Renard, Helgoland, til København Gb.*
- S. P. Christiansen, Helgoland, til København Gb.*
- E. W. Jespersen, Helgoland, til København Gb.*
- P. A. W. Pedersen, Helgoland, til København Gb.*
- P. Wichmann, Helgoland, til København Gb.*
- H. Vedel, Helgoland, til København Gb.*
- O. S. Madsen, Helgoland, til København Gb.*
- A. F. Jeppesen, Helgoland, til København Gb.*
- V. E. Thomsen, Helgoland, til København Gb.*
- G. E. F. Härtel, Helgoland, til København Gb.*
- A. C. Jacobsen, Helgoland, til København Gb.*
- H. Pedersen, Helgoland, til København Gb.*
- P. K. Christiansen, København Gb., til Helgoland.*
- R. Mortensen, København Gb., til Helgoland.*
- E. A. Hansen, København Gb., til Helgoland.*
- O. V. Sørensen, København Gb., til Helgoland.*
- R. L. Andersen, København Gb., til Helgoland.*
- O. E. Madsen, København Gb., til Helgoland.*
- J. E. Profft, København Gb., til Helgoland.*
- L. P. Larsen, København Gb., Helgoland.*
- L. O. Hansen, København Gb., til Helgoland.*
- C. Petersen, København Gb., til Helgoland.*
- H. T. S. Christensen, København Gb., til Helgoland.*
- E. E. M. Frandsen, København Gb., til Helgoland.*
- N. J. Buch, København Gb., til Helgoland.*
- A. V. Nielsen (Bringsjord), København Gb., til Helgol.*
- W. L. Andersen, København Gb., til Helgoland.*

Lokomotivfyrbøder:  
J. Pedersen, Kalundborg, til København Gb.

*Trådt uden for nummer efter ansøgning fra 1/11-60 til 31/10-61.*

Elektrofører (10. lkl.) O. Høyer, Enghave.

*Trådt uden for nummer efter ansøgning fra 1/1 til 31/12-61.*

Lokomotivfyrbøder K. Burup, København Gb.

### Afsked.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

O. Jensen, Viborg, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31/12-60).

P. Larsen, Helgoland, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/12-60).

Lokomotivfører (15. lkl.):

P. W. Jørgensen, København Gb. er afskediget på grund af svagelighed med pension (31-12-60).

*Navneændring pr. 9/8-60.*

Lokomotivfyrbøder J. Andersens, Århus, navn rettes til J. Lundum-Andersen.

## MEDLEMSLISTEN

*Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/11-60.*

Pensioneret lokomotivfører R. Frandsen, Egeskovvej 37, Fredericia.

Pensioneret lokomotivfører N. K. Rasmussen, P. Hjortsvej 27, 3., Valby.

*Dødsfald blandt pensionister.*

Pensioneret lokomotivfører T. V. Thomsen, Ole Borcksvej 11, Valby, er afgået ved døden den 15. okt. 1960.

## NYE ADRESSER

Nykøbing Falster underafdeling:

Repræsentantens navn og adresse rettes til:

Lokomotivfører H. J. Jørgensen, Enighedsvej 8.

I adressefortegnelsen i sidste nummer skal tilføjes under Struer: Kasserer, Lokomotivfyrb. K. R. Christensen, Ringgade 152.

## Byttelejlighed

*Århus-København eller omegn.*

3 værelses lejlighed i Århus, uden centralvarme, leje kr. 82,50 pr. md., intet indskud, ønskes byttet med 2-2½ værelses, helst med centralvarme, i København eller omegn.

Politibetjent *Otto Munk*,  
Amagerbrogade 128, 5., Kbhvn. S.

## Jernbanens dramatiske klub

Jernbanens dramatiske klubs jubilæumsfest søndag den 13. november kl. 19.00 i Folkets Hus, Jagtvej 69, bringes i erindring. Se iverigt plakaterne.

*Bestyrelsen.*



### Tørvemuld og tørvestrøelse

af mærkerne Pindstrup, Vildgås eller Urfugl er det bedste jordforbedringsmiddel og den bedste fjerkræstrøelse.

### ROPI og P. M. briketter

er det bedste og billigste brændsel til regulerende varme.

Forhandlere over hele landet

## PINDSTRUP MOSEBRUG

PINDSTRUP . TELEFON 13 (4 lin.)

### LAND OG BYBOERNES MØBELMAGASIN

har altid en fornuftig pris på møbler

Mejerigaarden - Randers - Tlf. 754

### STRUER

#### 1/2 Struer Kulimport

Tlf. 777

#### Aa. V. Kristensen

Kolonial, Vin og Delikatesse

Jyllandsgade 16, Telf. 322

### HORSENS

#### Consul symaskiner

Henning Rasmussen

Smedegade 33 . Telefon Horsens 2 24 55

Telefon HORSENS 24850

**Worm's**  
sandkage



**Hatting**  
tvebakker

EN GROS - WILLY F. JOHANSEN - HORSENS

### HERNING

Den nye forretning i Smallegade byder  
velkommen - og tilbyder

alt i fjerkræ og hørkram

Det er i Smallegade 6 - det foregår

P. Witttrup - Telefon 1746

**Den lave butik  
med de små priser**

Møbellforretningen „Centrum“

Viggo Nielsen Søndergade 9

Herning . Telf. 443

**La' rense** har skiftet ejer

Deres tilfredshed  
vor bedste reklame

★ Uniformer til billigste pris

H. C. Ørstedesvej 54 . Telf. 2636

Alt i fugle, frø fisk og rekvisitter

»Amazoné«

Bredgade 61 - Herning - Telefon 1464

en forretning med liv i

### ESSO Service Station

Johs. Nøhr

FONNESBECHSGADE 16

Herning . Telefon 407

### W. Østergaard . Herning Special Optik

Tlf. 8 . Bredgade 42 . Tlf. 2008

Alt indenfor det sidste nye i briller og optik

VOGNFABRIKKEN



AKTIESELSKAB

RANDERS

GRUNDLAGT 1861

### BRYNDUM MEJERI . Telf. Guldager 21

Udsalg i ESBJERG:

Islandsgade 38 .....	Tlf. 7	Vardevej 15 .....	Tlf. 1155
Strandvej 37 .....	» 164	Neptunvej, Sædding .....	» 2102
Kronprinsensgade 22 .....	» 302	Darumvej 60 .....	» 2720
Grønnegade 20 .....	» 479	Strandvej Kirkevej 155 .....	» 5713
Norgesvej 18 .....	» 665	» 157, Sædding .....	» 5793
Frihedsvej 13 .....	» 1733	Nørregade 122 .....	» 1013

### FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL 1/2

KUL- OG KOKS-IMPORT

IMPORT AF



BRÆNDESELSKAB

Forhandler af Fredericia Gaskoks

KULPLADE OG KONTOR.  
VESTHAVNEN  
TELEF. 918

### 1/2 Kulimporten Dania



H. C. Andersens Boulevard 9, Kbhvn.

Central 3443

### PHILIP W. HEYMAN 1/2

KONSERVES

JÆGERSBORG ALLE 19 - TELEFON ORDRUP 9566

Leverandør til feriehjemmet

### 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

Ligeså UUNDVÆRLIG

iernbanen er for trafikken er



### Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

*Fionette*



## AARHUS

### C. JØRGENSENS MØBELMAGASIN

Frederiksalles 49 - Telefon 23079 - Aarhus

### Tandlægepraksis påbegyndt

#### Tandlæge P. Rasmussen

Viborgvej 113, Hasle pr. Aarhus  
Telefon Aarhus 55105

KONSULTATION EFTER AFTALE

### Læg turen til

## Moesgaard Skovmølle

Her får De altid en god kop kaffe med hjemmebagt  
- og godt smørrebrød

Tlf. Aarhus 71214

## CAFE VESTER

Vestergade 69 . Tlf. 30214

Kahytten er hyggelig til små sluttede selskaber

## NY VÆRT: MØLLER PEDERSEN

som anbefaler sig til såvel gamle som nye kunder



## Jydske Teknologiske Institut

AARHUS - MARSELISBOULEVARD 125

## Varme - Kulde - Lyd - Isolering

OLAF BAHN Telefon 35652

Forhandler af vakuum til hulmur-isolering

## TJENESTEMÆND

køber tøj til hele familien

## uden udbetaling

på 10 mdr.s konto hos

## JUNGE

Lillettervej 6 - Århus - Tlf. 3 09 83

### - og MÄRKLIN -

togene køber man naturligvis hos  
specialisten, der har det største  
udvalg og alt i tilbehør....

....forlang det nye MÄRKLIN-  
katalog, som sendes overalt mod  
1 kr. i frimærker.

AARHUS HOBBY  
Frederiksg. 17 . Aarhus . Tlf. 2 41 67

### Ny praksis Tandlæge Bent Pontoppidan

Konsultationstid 9-17,  
eller efter aftale  
Skanderborgvej 36 (Langenæs) Århus.  
Telefon 4 41 50

Kør med

## HASLE TAXA

Telf. Aarhus 56544

## 1/2 RONDO RADIO Byens største udvalg

Stengade 24 og 28  
Tlf. Helsingør 21 20 04

i FJERNSYN

## KALUNDBORG

## N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

## VAREMESSEN BUURNUSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer  
Kalundborg - Tlf. 426

## Kalundborg

## Fællesbageri

## Beiers TAPET & FARVER

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG

Tlf. 254

Leverandør til Feriehjemmet

## Viggo Hansen

Kystens Købmandshandel

Sdr. Nyrup pr. Kalundborg

Telf. Raklev 43

## H. RASMUSSEN . Gartner

Gisseløse

Tlf. Kalundborg 594

Leverandør til feriehjemmet

## J. Kjær Christensen

aut. installatør

Kordilgade 4 . Telefon 520

Lev. til feriehjemmet

## Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

## Centralværkstedernes Marketederi

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

Driftsudvalget.

## NYBORG

## C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur. Direkte salg fra Driøhus. Ingen Butiksleje - derfor billigste Priser.

## NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9. (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

## Windsor Nørregade 20

Telf. 1811

Herre- og Drengeskjering

## 1/2 C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG

Grundlagt 7. juni 1817

## NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning

Telefon 54

## FREDERICIA

## BOGTRYKKERIE

Nørrebrogade 5, Fredericia

A. Petersen . Tlf. 1014

Alle arter tryksager til små priser  
Festsange - Telegrammer

## Ferm vaskemaskine

udlejes

1/2 dag 4,50 kr. 1/1 dag 6,00 kr.

Fredericia - Telefon 2049

Parfumeri

## Mille Fleurs

v/ Kirsten Nørgaard - Fredericia

Elisabeth Arden-Marinello

Helene Rubinstein-Jardly



Carlsberg

# HOF

her den røde friske pilsnersmag...