

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 8 . 20. APRIL 1961 . 61. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

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.)

HOVEDBANEGAARDENS

RESTAURANT

KØBENHAVN

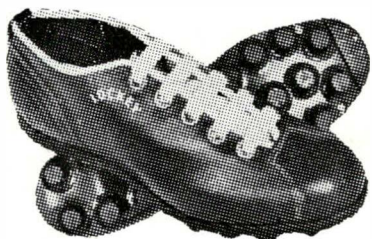
Central 1232

F. L. Viltøft



Regnfrakker

LOCKEY - Milano



Uden udbetaling



Som ansat ved

D S B

kan De få en

beklædningskonto

til et beløb af

600 kr.

mod betaling af

60 kr. pr. måned

i 10 måneder

J. Albertsen

Nørre Farimagsgade 68-70

2 minutter fra Nørreport Station

Ikast & Kølvråa BETONVAREFABRIKER

Alt i Betonvarer

Ny, moderne

RIMAS

Betonrøsvibrationspresser

v. Emil Olesen

Tlf. Ikast 80

Karup 222



Spunsplanker i alle længder

Ikast ▲ 308

Kølvråa ▲ 378



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 8 - 61. ÅRGANG

20. APRIL 1961



Indhold:

Konfliktsituationen på arbejdsmarkedet	115
N. P. Røggilds jubilæum	115
Kontingent til foreningen	116
Rangerlokomotiv litra MH	117
Landsoplysningsudvalget - Besøgene hos Frichs og FDB	122
Under DLF	123
Personalialia	124
Adressefortegnelse	125

Forsidebillede:

Opkørselsrampen i Knudshoved færgenhavn.



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

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

Announce-ekspedition:

Studivestergade 49, København K.
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.
Giro 22289.
Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Konfliktsituationen på

arbejdsmarkedet

Vi er ikke bebyrdet med storstrejker herhjemme - heldigvis. Men denne gang er der som udløber på arbejdsmarkedets overenskomstforhandlinger etableret en storstrejke inden for grupperne som omfatter transport - samt jern- og metalarbejdere. 140.000 mand er foreløbig direkte i strejke, medens mange andre tusinder vil blive berørt heraf. Samtidig er der udsigt til sympatistrejker.

I den sidste time fik statsministeren parterne til forhandlingsbordet igen, men man kunne ikke enes om et grundlag at afblæse konflikten på. Den er nu en kendsgerning, og dens virkninger vil komme til at berøre alle danske hjem mere eller mindre.

Det er især spørgsmålet om mindstelønningernes størrelse, der er en hovedanstødssten for opnåelse af forlig. Mindstelønkravet på 250 kr. ugentlig har arbejdsgiverne ikke kunnet akceptere. Der har været arbejdet med en beløbsramme, og så har man gennem vanskelige forhandlinger søgt at få beløbet fordelt bedst mulig mellem samtlige berørte.

Ved tidligere overenskomstforhandlinger foregik afstemningen på den måde, at alle stemte sammen om mæglingsforslaget, og det betød, at en gruppe, som kunne godtage mæglingsforslaget, risikerede at blive kastet ud i en strejkekonflikt, de slet ikke ønskede, thi et flertal for forkastelse var retningsgivende for alle.

Man lavede derfor afstemningsreglerne om og opstillede 8 grupper, der hver for sig skulle stemme. Det er som nævnt 2 af disse grupper, der er ude i en konflikt.

Uforudset har den nye afstemningsform imidlertid bevirket, at man f.eks. inden for jern- og metalarbejdergruppen ikke kunne skabe reel mulighed for at opnå forlig i sidste øjeblik. For at komme igennem bragte smedenes formand i forslag, at man skulle udvide overenskomstperioden fra 2 til 3 år, og at der inden for dette tidsrum skulle finde en forkortelse af arbejdstiden sted. Dette turde arbejdsgiverne ikke inkludere sig på af hensyn til konsekvenserne for de øvrige afstemningsgrupper, hvor der ville kunne rejse sig røster om at få lignende gennemført. Arbejdsgiverne fastholder, at de med det forkastede forligsforslag havde strakt sig til det yderste.

Det er dog et spørgsmål, om det forholdsvis mindre beløb, der skiller parterne, har været det afgørende for arbejdsgiverne i den foreliggende situation.

Vi ved fra tidligere overenskomstsituationer, at regeringen har afværget en truende konflikt ved at ophøje mæglingsforslaget til lov, og vi ved, at statsminister H. C. Hansen ved personlig indgriben i 1956 bidrog til, at overenskomstsituationen løstes, og vi ved, at regeringen i dag klart har givet udtryk for, at den ikke vil gribe ind, men hvad vil der da komme ud af situationen?

25 år ved Danske Statsbaner



Lokomotivfører N. P. Røgilds, Alborg, kan den 1. maj fejre 25 års jubilæum for sin ansættelse ved Danske Statsbaner.

Det er mindre end eet år siden, vi omtalte Røgilds i denne spalte i anledning af hans 50 års fødselsdag, og det vil derfor være helt i hans ånd, når vi ikke gentager, hvad der tidligere er sagt om hans virke, såvel ved statsbanerne som indenfor organisationen. Røgilds mener, at der bør spares på ordene, og at man i stedet skal se realiteter.

Det er en realitet, at han har jubilæum efter at have været 25 år ved jernbanen, og vi benytter anledningen til herigennem bladets spalter, at sende en hjertelig lykønskning samt ønsket om en festlig jubilæumsdag.

Kontingent til foreningen

Hovedbestyrelsen har på sidst afholdte hovedbestyrelsesmøde besluttet at udskrive et ekstraordinært kontingent på 2.- kr. månedlig. Det ekstraordinære kontingent vil første gang blive fradraget ved lønudbetalingen 1. maj og fortsat indtil den ordinære kongres i maj 1962.

De stadige prisstigninger og forpligtelser overfor samarbejdende organisationer har nødvendiggjort den trufne beslutning.



Oppositionspartierne Venstre og Konservative har anmeldt forslag til folketingsbehandling. De stiller forslag om, at konflikten bringes til ophør, enten ved at ophøje mæglingforslaget til lov eller også gennemførelse af tvungen voldgift.

Det er et taktisk politisk spil, disse partier påny er i gang med. Det har de ofte indladt sig på for at forstyrre eller bringe regeringssamarbejdet til ophør, og i den aktuelle situation mener disse partier sikkert at have fundet de vises sten, fordi det radikale islæt i regeringen tidligere har talt for tvungen voldgift til afgørelse af arbejdsmarkedets løn- og arbejdstidsforhold.

Der er næppe sandsynlighed for, at forslaget vil blive vedtaget med den sammensætning, folketinget har i dag, og derfor kan man kun bestyrkes i tanken om, at der blot er tale om en taktisk manøvre direkte vendt mod de radikale ministre og indirekte mod de øvrige regeringsmedlemmer. VK-partierne basker fortsat med vingerne, dog fraregnet den del af dem, der er stærkt tilknyttet arbejdsgiverinteresser og som i lige så stærk grad, som man fra arbejderside gør det, frabeder sig politikernes indblanden i overenskomstforhandlingerne.

Når dette skrives, er situationen vanskeligt overskuelig, og gisne om, hvor længe konflikten vil kunne vare, skal vi ganske afstå fra. Det er imidlertid af betydelig interesse for tjenestemændene at se situationen afklaret, eftersom vi selv står over for lønforhandlinger med finansministeren.

Statstjenestemændenes og Lærernes Fællesudvalg har påny rettet henvendelse til finansministeren om at få lønforhandlingerne igang. Det har alt for længe været en udbredt opfattelse, at tjenestemandsförhandlingerne burde afvente resultaterne fra arbejdsmarkedets forhandlinger, men der er al anledning til at drive en pæl gennem denne opfattelse. Tjenestemændene har altid luntet bagefter i de løn- og arbejdstidsmæssige forhold, og det samme er der udsigt til denne gang, hvor vi i højere grad end nogensinde før er underlagt en lønglidning, der snarest skal skaffes kompensation for. Vi må selv være i stand til at opstille et grundlag, dels for lønglidning, dels for forbedringer i en almindelig udvikling.

*

Det kan ikke på nuværende tidspunkt siges, hvor mange overenskomstillægsportioner, der kan gennemføres, men forholdene taget i betragtning kan det ikke være få, eftersom alene lønglidningen må betyde omkring 8 procent stigning i tjenestemandslønningerne. Hertil må så i det mindste lægges et krav, som baseres på arbejdsmarkedets forligsforslag.

Ligesom der for arbejderne i privaterhvervene står meget på spil, gør det samme sig gældende for tjenestemændene, og det er trist at skulle afvente afslutningen på andres konflikt, hvis en indgroet opfattelse herom ikke kan ændres, men finansministeren går vel på listefødder udenom tjenestemandsförhandlingerne for ikke at komme til at øve virkning på arbejdsmarkedet.

Som situationen er, når dette skrives, er nogle parter meget stejle i principperne og derfor forberedt på kamp, men forhåbentlig afklares forholdene i løbet af kort tid, thi virkningerne af konflikten er store økonomiske tab ikke blot for de direkte engagerede parter, men for landet som helhed.

Dieselhydraulisk rangerlokomotiv litra MH

Danske Statsbaner har 80 MH-lokomotiver under bygning hos $\frac{1}{2}$ Frichs

Følgende er det foredrag som holdtes for deltagerne i studiebesøget på Frichs den 15. marts.

Vi er blevet opfordret til at give Dem en kort orientering om MH-lokomotivernes opbygning og konstruktion, herunder en populær forklaring af det hydrauliske princip tillige med en orientering om foretagne afvigelser i forhold til MH 201-203.

Det kan i denne forbindelse være af interesse lige at nævne, at Frichs – da motortractionen i 1925 for alvor begyndte at vinde indpas ved statsbanerne – valgte det diesel-elektriske princip, fordi der dengang endnu ikke fandtes et hydraulisk system, som bortset fra »blødheden« i overgangstrinene – afveg fra det kendte mekaniske gear.

Først i begyndelsen af 30'erne dukkede Voith op. Voith udviklede en hydraulisk transmission, som ud fra Föttinger-systemet søgte frem til en arbejdsmåde for transmissionen, som skulle udvirke den højst opnåelige driftssikkerhed.

Vi fandt dengang Voith's tanker, såvel som de første udførelser, så epokegørende, at vi søgte og opnåede overenskomst med Voith om forhandlingsret og eventuel fremstillingsret her i landet og delvis også for hele Skandinavien – en overenskomst, som først blev ophævet kort før den 2. verdenskrig.

Trods energiske bestræbelser lykkedes det ikke at få et eneste dieselhydraulisk aggregat i ordre, hvilket vel nok væsentlig skyldes, at prisen for den hydrauliske transmission dengang kun afveg uvæsentligt fra prisen for et tilsvarende elektrisk system, medens det elektriske system udnyttede motorens fulde effekt over et betydeligt større område.

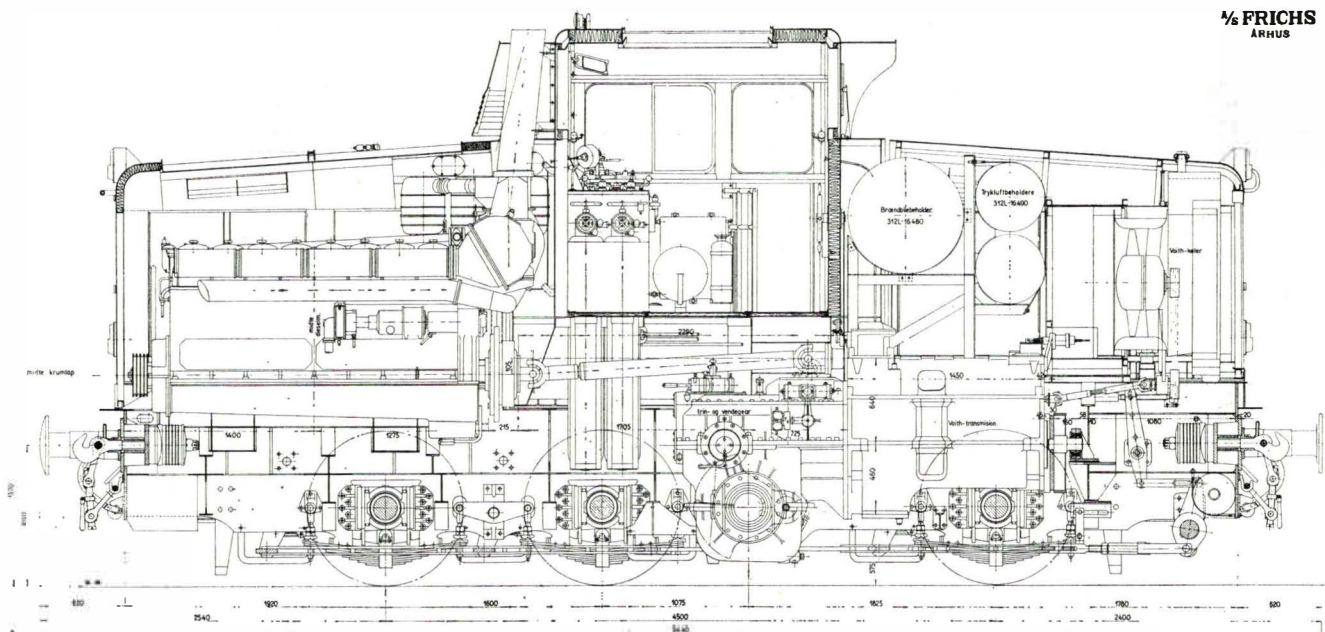
I de mellemliggende år var vi med til at udvikle det elektriske system i retning af større fuldkommenhed med flere og flere sikkerhedsforanstaltninger med deraf følgende fordyrelser.

Men samtidig hermed forbedrede Voith også den hydrauliske transmission, men udviklingen her mangler endnu en del i at nå på højde

med det elektriske system – rent traktionsmæssigt set – men vi er nok heller ikke nået til enden af denne udvikling endnu.

Der er dog en speciel traktionsgren, som den hydrauliske transmission fuldt ud tilfredsstillende, nemlig rangertjenesten, og grunden hertil må nok søges i det forhold, at under rangering udnyttes effekten i et betydeligt mindre hastighedsområde end tilfældet er ved strækingskørsel, hvilket igen vil sige, at ved rangering kommer man yderst sjældent over det såkaldte I gear – konverteren, som næsten lige fra 0 og til maks. hastighed indenfor I gear kan udnytte motorens fulde effekt, hvad der ganske svarer til den elektriske transmissions smidighed.

Da statsbanerne efter den 2. verdenskrig havde haft lejlighed til at indhøste erfaringer med nogle hydrauliske lokomotiver, som var blevet efterladt her i slutningen af 50'erne, besluttede man at bestille nogle diesel-hydrauliske lokomotiver af en sådan størrelse, som man fremover måtte forvente at få anvendelse



$\frac{1}{2}$ FRICHS
ÅRHUS

Dieselhydraulisk rangerlokomotiv litra MH.

for, faldt valget på et af de tyske værker, der i en årrække havde bygget netop den ønskede størrelse, og det var denne type – MH 201–203 – der kom til at danne grundlaget for de 80 MH-lokomotiver, som vi nu har under bygning, og som jeg skal prøve på at gøre lidt nærmere rede for.

Til hver deltager er der udleveret et lille hefte indeholdende alle hoveddata for MH-lokomotiverne, en snittedegning af lokomotivet, en principtegning, af henholdsvis den hydrauliske transmission og trin- og vendegearet, samt et diagram over det pneumatiske styringsanlæg.

Af hoveddata og snittedegning vil De kunne se, at vi har holdt os nøje til den stillede opgave. Måske vil det forekomme Dem som det letteste, men deri tager De fejl, – det har tvært imod forvoldt os en del bryderier, og på visse punkter har det endog været nødvendigt at foretage visse ændringer.

Som et eksempel herpå kan nævnes, at såvel motoren – MAN's type W 8 V 17, 5/22 A. m. A. – som den hy-

drauliske transmission – Voith's type L 37 Ub – er de samme som er indbygget i MH 201–203, hvorimod trin- og vendegearet er leveret af firmaet Carl Hurth i München. Valget af trin- og vendegearet fandt sted på en rejse, statsbanerne og vi foretog i fællesskab, idet vi på denne rejse fandt, at netop dette gear, som var bygget efter de med de tyske rigsbaners lokomotiver V. 60 indvundne erfaringer – naturligvis dimensioneret til den mindre hestekraft (V. 60 har 650 hk) – måtte være at foretrække.

Den ovenfor omtalte vanskelighed ligger deri, at trin- og vendegearet i Carl Hurth's udførelse er ca. 800 kg tungere end det Henschel-gear, som forefindes i MH 201–203, og da placeringen ikke kunne ændres, kan De nok forestille Dem, at det har kostet os noget bryderi at finde frem til den rette vægtfordeling. Af snittedegningen vil De – såfremt De erindrer noget om MH 201–203's udseende – kunne se, at førerhuset (som iøvrigt er indrettet nøjagtigt som førerhusene på MT-lokomotiverne) er flyttet mere

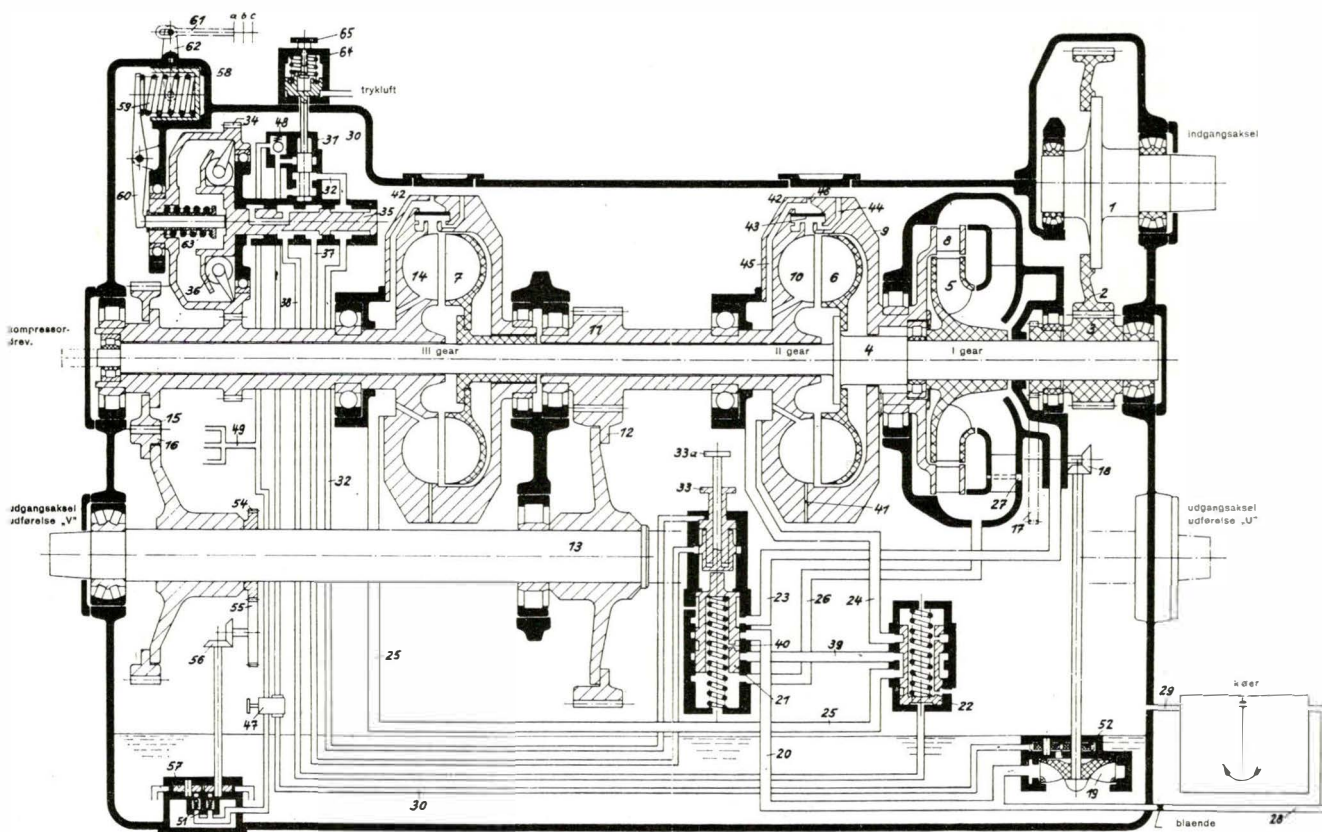
ind mod lokomotivmidte, ligesom også motoren er flyttet nogen lænere ud mod pufferplanken.

Den hydrauliske transmissions virkemåde kan De følge efter tegning GP-4051. Den af motoren drevne aksel 1 driver over tandhjulene 2 og 3 den såkaldte primæraksel, som bærer pumpehjulene 5, 6 og 7 for henholdsvis I, II og III gear.

I. gear er en såkaldt konverter, bestående af pumpehjulet 5 og turbinhjulet 8. Pumpehjulet 5 omsætter motorens mekaniske energi til strømningsenergi, medens turbinhjulet påny omsætter strømningsenergien til mekanisk energi via koblingshuset 9, sekundærhullet 10 og tandhjulene 11 og 12 til sekundærakslen (udgangsakslen) 13, som igen over trin- og vendegearet bevæger lokomotivets krumtappe.

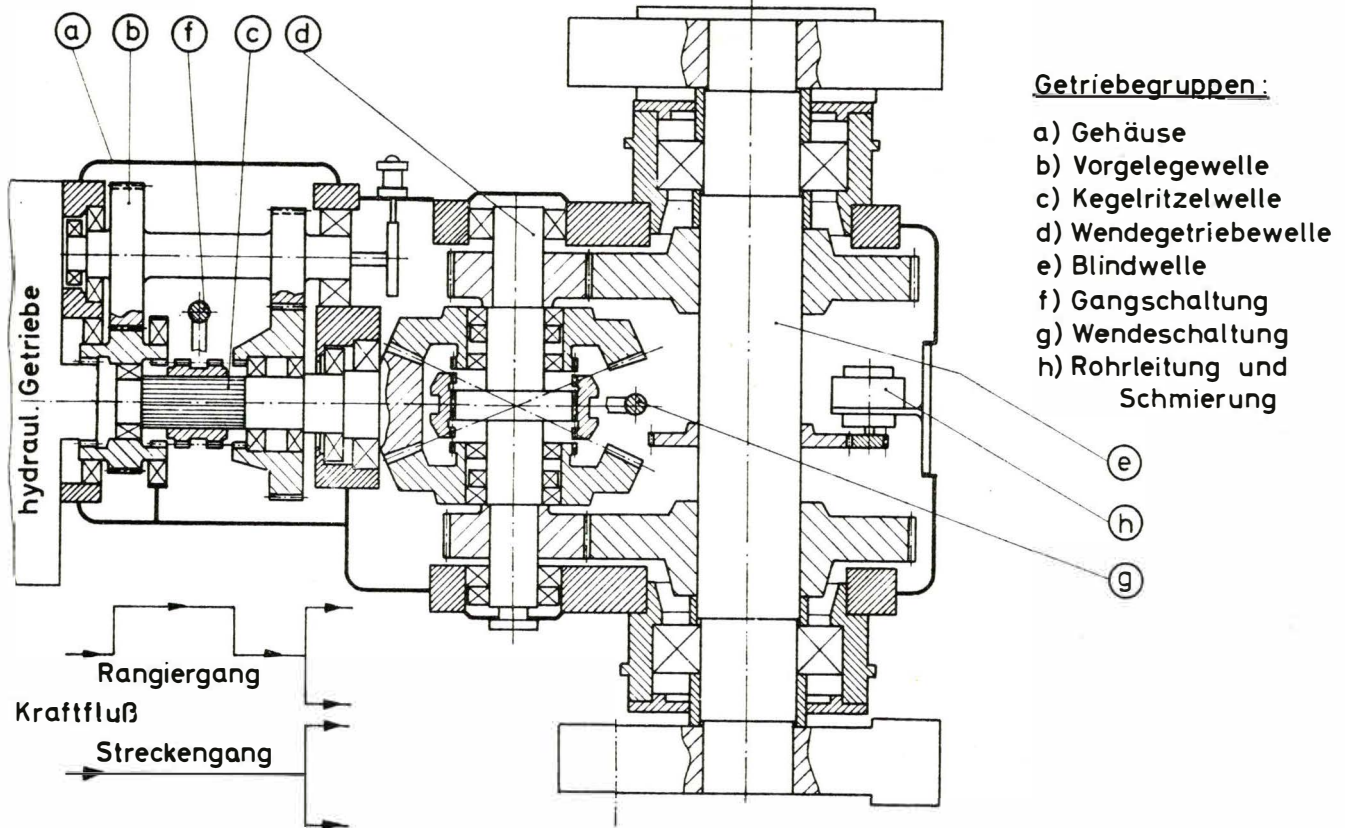
II. gear træder i funktion på den måde, at konverteren tømmes, samtidig med at koblingen for II. gear fyldes og via sekundærhullet 10 og tandhjulene 11 og 12 overfører drejningsmomentet til udgangsakslen.

III. gear træder i funktion, når



Den hydrauliske transmission.

Voith-turbotransmission L 37 og L 37 z
Skema GP-4051



Hurth skifte og vendegear.

Getriebegruppen:

- a) Gehäuse
- b) Vorgelegewelle
- c) Kegelritzelwelle
- d) Wendegtriebewelle
- e) Blindwelle
- f) Gangschaltung
- g) Wendeschaltung
- h) Rohrleitung und Schmierung

koblingen i II. gear tømmes samtidig med, at koblingen i III. gear fyldes og via tandhjulene 15 og 16 overføres drejningsmomentet til udgangsakslen.

I de 2 koblinger – henholdsvis II og III gear – forekommer kun et mindre »slip«, hvilket igen vil sige, at det tilførte drejningsmoment ikke ændres. Derfor må de to koblingstrin have 2 forskellige tandhjuludvekslinger passende til hastighedsområdet, eller med andre ord, de 2 koblingstrin svarer til 2 normale mekaniske gear, – kun med den forskel, at omskiftningen foregår ved hjælp af tømning og fyldning og koblingerne, hvorved skiftningen foregår ganske blødt.

Det må her understreges, at netop koblingstrinene er den hydrauliske transmissions svage side, fordi man i omskiftningspunktet – når omskiftningen foregår opad – kører med reducerede omdrejninger på motoren og dermed tilsvarende mindre hestekræfter.

Trin- og vendegearret, der som nævnt er udført af firmaet Carl

Hurth i München, er så at sige i de mindste detaljer indrettet ligesom trin- og vendegearret i V.60 med dobbelt tandhjuludveksling og skråt skårne tandhjul til overførsel af drejningsmomentet til blindakslen, som via vingekrumtappene og kobbelstænger overfører bevægelseenergien til kobbelhjulene. Af Hurth's systemskifte kan De se, hvorledes der før spidshjulene findes to udvekslingsforhold, nemlig for 30 km og for 60 km's hastighed. Ved indgangsakslen – fra den hydrauliske transmissions sekundæraksel – kan De se en klokobling, der dels kan forbinde indgangsakslen direkte til spidshjulene m.v. (60 km) dels via en forlagsaksel (30 km) med deraf følgende ændring af omsætningsforholdet.

Af særlig interesse ved trin- og vendegearret skal lige anføres, at man ved omskiftning af kørselsretning eller fra rangerkørsel til strækningskørsel meget vel kan opleve, at klokoblingerne ikke vil gå i indgreb – den såkaldte tand mod tand stilling. Herom adviseres føreren, idet nogle

Forklaring til ovenfor viste Hurth skifte- og vendegear

Getriebegruppen = Geargruppen

- a) Gehäuse = hus
- b) Vorgelegewelle = forlagsaksel
- c) Kegelretzelwelle = aksel for spidshjul
- d) Wendelgetriebewelle = vendegearaksel
- e) Blindwelle = blindaksel
- f) Gangschaltung = gearskiftning
- g) Wendeschaltung = vendeskiftning
- h) Rohrleitung und Schmierung = rørledninger og smøring

Rangiergang = Rangergear

Kraftfluss = Kraftforløb

Streckengang = Køregear

hydraulisches Getriebe = hydraulisk gear

Tegnforklaring til skitsen på modstående side

- 1 køreventil
- 2 håndhjul
- 3 reguleringscylinder
- 4 drosselkontraventil
- 5 luftbeholder
- 6 luftbeholder
- 7 omkoblingsventil
- 8 omkoblingscylinder
- 9 afspærringshane
- 10 reguleringscylinder
- 11 omkoblingsventil
- 12 dobbelt afspærringsventil
- 13 kontraventil
- 14 gearvælgerventil
- 15 kuglehåndtag
- 16 omkoblingscylinder
- 17 dobbeltkontraventil
- 18 følerventil
- 19 kontrolventil
- 20 manometer
- 21 luftbeholder 40 liter
- 22 aftapningshane
- 23 afspærringshane 1/2" med udluftning
- 24 omkoblingsventil

Fortsat fra side 119

signallamper på førerpladsen tilkendegiver, om indgreb har fundet sted (grønt lys) eller ikke (rødt lys). Sker det, giver føreren med håndhjulet et såkaldt fyldestød, og det grønne lys tændes.

Som det er normalt, må der ikke skiftes kørselsretning eller kørehastighedsområde, så længe lokomotivet bevæger sig. Til at modvirke fejlmanøvrer er der indført en »følerventil«, som ved den mindste bevægelse afspærrer for manøvreluft, – men det bør dog understreges, at lokomotivet skal bringes i stilstand, inden disse manøvrer må foretages.

Et af den før omtalte Tysklandsrejse resultater er det meget om-

hyggeligt udformede pneumatiske styringsanlæg, som i princip er vist på det sidste blad. Anlægget er udført af firmaet Westinghouse i Hannover, men det vil føre for vidt at foretage en indgående gennemgang af dette system, – det må vi overlade til Deres kursusledere.

Til slut skal lige nævnes et andet lykkeligt resultat af fællesrejsen til Tyskland, nemlig det helt termostatterede køleranlæg.

Også dette er udviklet af firmaet Voith, som har forstået at benytte de indvundne erfaringer med fyldning og tømning af Voith's hydrauliske kobling til at indkoble kølerventilatoren på en sådan måde, at temperaturen i kølevandet under varierende belastning holdes så godt som konstant (indenfor ganske få graders variation).

Vandkøleren er en normal ribbelementkøler, som er indbygget i den ene lokomotivgavl og beskyttet af trykluftstyrede jalousier, som først åbnes, når vandtemperaturen er passende (75° C). Hvis motorbelastningen er voksende, sørger termostaten for større og større fyldningsgrad i ventilatorkoblingen, hvorved dens omdrejninger afstemmes efter temperaturen.

Til køling af dieselmotorens smøreolie og den hydrauliske transmissions olie forefindes varmeudvekslere, hvor kølevandet strømmer igennem og således holder ret konstante olietemperaturer.

I vore værksteder vil De få lejlighed til at se de enkelte detaljer af selve lokomotivkonstruktionen på forskellige stadier, og da De må formodes at være ret nøje bekendt hermed, har vi ikke anset det for nødvendigt at komme nærmere ind herpå.

Generelle oplysninger om 440 hk diesel-hydraulisk lokomotiv litra MH

1. Hoveddata.

totallængde	ca. 9.440 mm
største hjulstand	4.500 »
største højde af lokomotivet med nye hjulringe og med tomme beholdere	ca. 4.100 »
største bredde af lokomotivet	ca. 3.130 »
hjul diameter (nye/nedslidte ringe)	1150/1074 »
mindste tilladelige kurveradius	80 m
radius af den mindste kurve i vertikalt plan, hvilket enderne kan passere indenfor profilet	200 m
total tjenestevægt med fulde forråd	max. 40,5 t
tyngdepunktets beliggenhed o. S. O. med helt fyldte beholdere ca.	1,3 m
med tomme beholdere ca.	1,3 »

2. Særlige data.

	Strækningskørsel	Rangering
maksimal kørehastighed	60 km/h	30 km/h
maksimal trækraft på skinne	9.500 kg	13.300 kg

3. Beholdninger.

brændselolie	800 l
smøreolie	150 l
kølevand	300 l
sand	200 kg





Landsoplysningsudvalget

Besøgene hos A/S Frichs og FDB

Såfremt man kan forestille sig konstellationen kæmpehal, med kilometerlange reoler, hvor et opbud af forbrugsvarer næsten trods enhver beskrivelse, og store værkstedshaller, hvorfra der månedlig afleveres 3 MH-loko, dele til 3 MX-loko, plus meget andet, da har man i al enkelthed det perspektiv, der omfattede landsoplysningsudvalgets sidste besøgsarrangement.

Overfladisk set, vil de to besøg vel kunne forekomme uidentiske. Og dog. Et moderne samfund arbejder og lever på mange fronter, tilsyneladende uden egentlig sammenhæng, men alle forbundet gennem usynlige tråde på en sådan måde, at hvert enkelt led i samfundsmaskineriet er afhængig af hinanden, såfremt det hele skal virke velsmurt og gnidningsløst.

De mange varer i kæmpehallen kommer der jo ikke af sig selv. De må transporteres fra fremstillingsstedet til lager, og herfra igen ind i den mere findelte distribuering, over handelsledet til forbrugere. Hertil må selvsagt være de nødvendige, og ikke at forglemme moderne transportmuligheder, hvor vor egen arbejdsplads naturligt træder ind i billedet, som samfundets største transportvirksomhed. Men for vi skal kunne udføre vor part efter de krav, der stilles, må det »værktøj« vi bruger være up to date.

MY-et har efterhånden overtaget en meget væsentlig del af banernes transport. MX-et er ved at gøre sig stærkt gældende rundt i landet, og på mange rangerpladser gør MH-eren en højt værdsat indsats i den daglige tjeneste.

Som man vil se, er der en lige linie mellem varehal og værkstedshal. En ring er sluttet, og konturerne af et af samfundsmaskineriets mange hjul står klart. Vi er hver især placeret på vidt forskellige pladser i samfundet, men den indsats, den enkelte gør på sin plads, afspejler ofte først sit resultat, når det enkelte – eller måske mange – af samfundets hjul, har drejet en omgang.

Det må vist kunne betragtes som en såre forståelig reaktion, at et par vellykkede arrangementer, som ovenstående, giver lyst til refleksioner af en noget anden karakter, end den sædvanlige refererende. Landsoplysningsudvalget har i sine arrangementer stedse forsøgt at bygge på en linie, hvor det rent studiemæssige står som det centrale. Et besøg er jo andet og mere, end en hastig gennemgang af den enkelte virksomhed. Der må også være plads og tid til en orientering om produktion og arbejdsgang, ligesom tekniske oplysninger må gives i det omfang, der er mulighed for.

Det er os en stadig kilde til tilfredshed, at vore ønsker i disse retninger altid bliver opfyldt, og ikke mindst var tilfældet ved besøgene hos Frichs og

ved FDB. Hvad førstnævnte angår, blev det rent studiemæssige stærkt underbygget af et indledende foredrag, hvor maskinchef Floor, på baggrund af et til deltagerne udleveret hefte med tegninger og tekniske data, gav en forklaring af det hydrauliske princip. (Foredraget bringes andet steds i bladet). Efter foredraget blev de værkstedsafdelinger beset, hvor MH-eren passerer på sin vej gennem virksomheden, og sluttelig samledes alle igen til en afslutning, hvor der var lejlighed til at stille spørgsmål og give forslag om eventuelle ændringer, der kunne ønskes. Såvel spørgsmål som ønsker om ændringer på lokomotiverne, blev velvillig behandlet, og gennem overingeniør Risbjerg Thomsen og afdelingsingeniør J. Svindt fra generaldirektoratet, der deltog i arrangementet, blev tilsikret en værdifuld kontakt, der sikkert vanskeligt vil kunne overvurderes.

Også besøget hos FDB var et værdifuldt oplysningsmæssigt arrangement. Vi har sikkert alle, som forbrugere, med nogen skepsis set på den stadige koncentrering af handelens forskellige led, der er sket og stadig sker landet over. Hvad betyder alt dette, og hvem – udover den enkelte forbruger – vil komme til at betale de kolossale investeringer, der sker, er de stadige spørgsmål, der mødes når man ser supermarkeder og superlagre skyde op som paddehatte i en fugtig skovbund.

Besøget i FDB's storafdeling i Viby J, gav et udmærket svar på disse spørgsmål. Den kolossale lagerhal, med det ligeså kolossale opbud af varer af enhver tænkelig art, parret med en rationel tilrettelægning af alle ekspeditioner, fortalte med al ønskelig tydelighed, at det, der sker her, i høj grad er i den enkelte forbrugers interesse. Hele det tidligere så spredte engros-led, er her samlet under eet tag, og den enkelte brugsforening kan afgive sine ordrer til samme sted, hvadenten det drejer sig om havregryn eller køleskabe. Prisen på de enkelte vareenheders oplagring og senere distribuering, er billiggjort gennem centraliseringen, en kendsgerning husmødrene kan mærke, hver gang de gør deres indkøb.

Hvadenten man er tilhænger af at gøre sine indkøb kooperativt i »brugsen«, eller man hylder det såkaldte private initiativ, vil FDB's rationaliseringsbestrebelse være til gavn for alle, alene som prisdannende faktor i hele forbrugerledet.

Det var, som man vil se, et par yderst vellykkede besøg, der kom til at danne afslutningen på sæsonen 1960/61's arrangementer. Udvalget ønsker gennem disse linier at rette en tak til alle, der har medvirket til de gode resultater. En tak til A/S Frichs, FDB og generaldirektoratet, og ikke mindst en tak til de 275 deltagere, der – gennem interesseret medvirken – gav arrangementerne netop det tilsnit, der betinger en virkelig succes.

Noter fra besøgene.

Ordet »super« er i moderne sprogbrug blevet et begreb, der benyttes i tide og utide om de mærkværdigste ting. At en pige kan være »supersmart«, kan en mand vel til nød forstå, men at en tube tandpasta, lidt over normal størrelse, er »super-

Fortættets side 125



Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min mand, lokomotivfører N. Christiansens sygdom, død og begravelse.

Tak for fanernes tilstedeværelse.

Fru L. Christiansen.

Jubilæer

Mandag den 1. maj kan en indenfor lokomotivmændenes rækker, velkendt og dygtig tillidsmand, lokomotivfører N. P. Røgilds, Teglværks Allé 7, Ålborg, fejre sit 25 års jubilæum indenfor etaten.

Røgilds har i adskillige år, både som lokomotivfyrbøder såvel som lokomotivfører, bestridt forskellige tillidshverv. Allerede efter få års medlemskab af DLF blev jubilaren medlem af hovedbestyrelsen, hvori han havde sæde, indtil forfremmelsen til lokomotivfører kom, samtidigt varetog Røgilds hvervet som afdelingsformand. På sidste kongres blev jubilaren igen valgt ind i hovedbestyrelsen, og ved enhedsafdelingens oprettelse blev han valgt til formand i den lokale afdeling, en stilling han stadig beklæder til sine kammeraters tilfredshed. Jubilaren er en slider i ordets egentlige forstand, der aldrig sparer sig selv, når der er opgaver, der trænger sig på inden for hvor organisation.

På denne din jubilæumsdag vil afdelingen gerne sige dig tak for tiden, der er forløbet, og udtale håbet om, at vi endnu i mange år må have dig og dit gode humør samt noble væsen iblandt os, og at vi stadig i tiden fremover må have lejlighed til at nyde godt af din store indsigt og erfaring.

Til de mange hilsner der på jubilæumsdagen sikkert vil indløbe i dit gæstfrie hjem, knytter afdelingen hermed også sine bedste lykønskninger.

Ab. afdeling.

Mandag den 1. maj, kan lokomotivfører L. K. Sørensen fejre sit 25 års jubilæum ved de Danske Statsbaner.

Sørensen, der stammer fra Esbjerg, blev aspirant den 20. april 1936 i Nyborg, men blev få måneder efter flyttet til Esbjerg, hvor han fuldførte sin aspiranttid. Den 1. maj 1938 blev han lokomotivfyrbøder i Brande, og den 1. februar 1939 kom han efter ansøgning til Nyborg igen, hvor han, bortset fra et år i Assens ved sin lokomotivføreruddannelse, har været siden.

Inden for byens musikliv, har han været en betydelig kraft, med særlig interesse for jernbaneorkestret, for hvilket han gennem en årrække har været formand.

Træffer man ikke Sørensen i hjemmet, kan man næsten altid finde ham i haven, her tilbringer han meget af sin fritid, og kan lide det.

Kammeraterne i Nyborg sender på jubilæumsdagen de bedste lykønskninger, tak for tiden der er gået, og held og lykke fremover.

A. T.

Lokomotivfører Oscar Jensen fejrer den 1. maj sit 25 års jubilæum ved de Danske Statsbaner.

Den 20. april 1936 begyndte han i Fredericia som aspirant, og kom den 1. maj 1938 til Padborg som lokomotivfyrbøder, efter ca. et halvt år kom han til Nyborg, ved sin lokomotivførerforfremmelse kom han et år til Assens, men har siden været i Nyborg.

Dansk Lokomotivmands Forening har altid haft hans store interesse, når afdelingen kaldte, kunne man altid finde Jensen, ofte så vi ham som en myndig dirigent, som forstod at lede et møde, med en gemytlig, men fast hånd. I flere år ledede han afdelingens festudvalg, gennem disse job lærte vi ham at kende som en god kammerat, der kunne fortælle en historie i et godt lag, men som også kunne række en hjælpende hånd, når det var nødvendigt.

Dine kammerater i Nyborg sender sammen med dine venner vort hjerteligste *til lykke.*

A. T.

Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

K. E. Petersen,
lokomotivfører, Gb.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum den 1. maj frabedes venligst.

K. K. M. Marbak,
lokomotivfører, Gb.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

R. S. Nielsen,
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum 1. maj frabedes venligst.

Holger Nielsen,
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

L. K. Sørensen,
lokomotivfører, Nyborg.

Eventuel påtænkt opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

V. H. Andersen,
lokomotivfører, Ålborg.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

L. B. Gregersen,
N. P. Røgilds,
lokomotivførere, Ålborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. (Bortrejst).

A. J. N. Jensen,
lokomotivmester, Nyborg H.

Al opmærksomhed i anledning af vort jubilæum frabedes venligst.

P. Rosenkilde-Hansen,
A. Schmidt,
K. K. Petersen,
lokomotivførere, Esbjerg.

1921

4. maj

1961

»Lanternen«

»Lanternen« afholder sin 40 års jubilæumsfest torsdag den 4. maj 1961 i »Folkets Hus«, Eng-havevej, store sal, kl. 17.45 prc. med følgende program:

Menu.

Consomme' Garni Moelle 1 glas Sherry.
Klar suppe med boller og marv.
Saumon froid bellevue.
Kold kogt laks med rejer, ¼ flaske Hvidvin.
asparges og farseret æg.
Selle de Cherruil, gele et salada. ¼ flaske Rødvvin.
Dyreryg (Rensdyr) med gele og Waldorfsalat.
Les Bombe Valkyrie. 1 glas Madeira.
Mocca med 1 Cognac eller likør.

Efter spisningen bal med »Roxy band«.

»Carls glade drenge« med refrainsangerinden Ada Michaelsen (kendt fra radioen).

Store overraskelser i løbet af aftenen.

Pris pr. deltager 30 kr.

Indtegningen sker på mdt. Gb., Hgl., Av. eller ved telf. henvendelse til K. H. Pedersen, DA 4659 x eller S. O. Steen 30 21 54.

Indtegningen slutter fredag den 28. april kl. 12.

Mød op og gør »Lanternens« 40 års dag til en festdag.

Fest – Farver – Humør

Bestyrelsen.

Lokomotivførernes Sangforening Gb. — Hgl.

afholder generalforsamling tirsdag den 2-5-61 kl. 14.30 i restaurant »Vartov«s selskabslokaler.

Dagsorden ifølge lovene.

Efter generalforsamlingen mødes vi med vore damer til spisning kl. 18.00.

Menu.

Forloren skildpadde.

Frugtanretning.

Mocca.

Øl – vin.

Efter spisning bliver der lejlighed til dans.

Pris pr. deltager kr. 16,00.

Indtegning Sundby 9321 x.

Bestyrelsen.

Forårsudflugt i Randers

Dansk Lokomotivmands Forening, Randers, afholder forårsudflugt til Mariager den 14. maj 1961. Vi mødes på rutebilstationen kl. 14.45 prc., hvorefter vi kører til Mariager »Skovpavillon« og drikker eftermiddagskaffe, derefter bliver der lejlighed til at se på byen og dens smukke omgivelser. Kl. 19.00 venter det store kolde bord med alle sine herligheder, og der bliver lejlighed til dans. Pris pr. par kr. 15,00 alt iberegnet.

Pensionister indbydes venligst.

Pris for fremmede gæster kr. 30,00 pr. par.

Tilmelding til bestyrelsen inden den 23. april 1961.

P. a. v.

N. G. Pabst Andersen.



Forfremmelser til lokomotivfører i 15. lkl. (kørelærer i motordriften) pr. 1-4-61.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

P. H. Würtz, Helgoland, i Helgoland.
O. F. E. T. Koldt, Helgoland, i Helgoland.
H. Hansen (Veber), Helgoland, i Helgoland.
J. R. Larsen, Helgoland, i Helgoland.
O. A. K. Sørensen, Helgoland, i Helgoland.
H. Fønnesbæk Hansen, Helgoland, i Helgoland.
B. K. Hansen, Helgoland, i Helgoland.
A. M. J. Hansen, Fredericia, i Fredericia.
H. H. D. Hansen, Århus, i Århus.
M. K. Jørgensen, Århus, i Århus.
P. C. A. Lyng, Struer, i Struer.
A. Laursen, Viborg, i Viborg.
K. S. Rasmussen, Esbjerg, i Esbjerg.
C. C. B. Andersen, Odense, i Odense.
N. H. Blume, Randers, i Randers.
J. V. Jensen, Randers, i Randers.

Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning pr. 1-4-61.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

A. H. Jensen, Kalundborg, i Kalundborg.
J. T. Svaneborg, Kalundborg, i Kalundborg.
S. C. S. Pedersen, Kalundborg, i Kalundborg.
A. Egegaard, Slagelse, i Kalundborg.
P. A. Jensen, Kalundborg, i Kalundborg.
P. Schädler, Kalundborg, i Kalundborg.
S. R. T. Hesselberg, Kalundborg, i Kalundborg.
H. O. Andersen, (Lyng), i Kalundborg, i Kalundborg.
C. H. Andersen, Roskilde, i København Gb.
H. Vedel, København Gb., i København Gb.
O. S. Madsen, København Gb., i København Gb.
C. L. Knudsen, København Gb., i København Gb.
A. F. Jeppesen, København Gb., i København Gb.
H. E. Larsen (Birk), København Gb., i København Gb.
V. E. Thomsen, København Gb., i København Gb.
O. A. Sørensen, København Gb., i København Gb.
B. W. Hofmann, København Gb., i København Gb.
I. J. Christoffersen, København Gb., i København Gb.
R. C. Hansen, København Gb., i København Gb.
T. I. Jensen, København Gb., i København Gb.
G. E. F. Härtel, København Gb., i København Gb.

Afsked.

Lokomotivførerne (15. lkl.):

E. L. Kristensen, R. af D., Randers, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-5-61).

A. M. Tønning, Ålborg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-6-61).

Lokomotivførerne (12. lkl.):

V. Hansen (Lyshøj), København Gb., er afskediget på grund af svagelighed med pension (31-5-61).

K. Rasmussen, Ålborg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-5-61).

H. P. Larsen (Bruhn), Helsingør, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-6-61).

Dødsfald blandt pensionister.

Pensioneret lokomotivfører O. M. Sørensen, Nygade 26, 1. Korsør, er afgået ved døden den 21-3-61.

Pensioneret lokomotivfører L. C. Knudsen, Ansgarsvej 10 C, 2. Fredericia, er afgået ved døden den 26-3-61.

Byttelejlighed i København

God 2 værelses velholdt lejlighed med stor entré, hjørnekamin med Caldo, køkken med stålvaske og linoleum på bord og gulv. Toilet med håndvask. Lejen pr. md. kr. 92,-. Beliggende på Jagtvej ved Borupsallé, ingen genboer, byttes med tilsvarende eller lidt større lejlighed i Helsingør eller nærmeste omegn.

Henvendelse tlf. Taga 3496 x. Træffes bedst mellem kl. 18-19.

Fortsat fra side 122

stor« syntes vel ikke umiddelbart indlysende. Det tjener derfor FDB til ære, at man ikke taler om »superafdeling«, men derimod »storafdeling«, når talen er om de nye store lagerhaller, der bygges rundt om i landet.

At der så også er relation i benævnelsen »storafdeling«, hvad kæmpehallen i Viby J angår, turde alene den kendsgerning, at Københavns Forum kan stå i hallen 2½ gang, være et fuldgældigt bevis for.

En lille »svipser«.

Efter sigende skal der, for at et arrangement kan betragtes som vellykket, helst være bare een lille ting, man kan anke over. Såfremt denne påstand er rigtig, kommer vore sidste besøg ikke til at danne nogen undtagelse. Der var – som bekendt – lovet særtog fra Århus H til FDB, men på grund af uforudsete vanskeligheder, måtte transporten foretages af Århus sporvejes berømte gule busser.

Vi beklager selvsagt det skete, men dog ikke mere, end vi også var glade over lejligheden til at vise, hvor langt der i Århus kan køres for bare 35 øre.

Time- og dagpenge

På rettelsesbladet for »Emolumenter m.v.« som bragtes i de to foregående numre af DLT skal der i rubrikken for natpenge til nedsatte dagpenge stå: Heraf nattillæg.

Adressefortegnelse

Afdeling	Formandens og repræsentantens adresse	Kassererens adresse
Københavns Godsbanegård	Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st., København S. Telf. Asta 3093.	Lokomotivfyrbøder K. Ravn, Esthersvej 47, 3. th., Hellerup. Telf. Helrup 2073 x.
Helgoland	Lokomotivfører H. Fonnesbæk Hansen, Kongshaven 22, Valby. Tlf. 30 37 44.	Lokomotivfører N. V. Ø. Jensen, Lundtoftegade 86, 2. tv., København N. Telf. Taga 7122 x.
Enghave	Elektrofører N. O. A. Dinesen, Charlotte Muncksvej 30, 4. tv., København NV. Telf. Ægir 9744.	Elektrofører H. B. Henningsen, Michael Beringsvang 1, st., Hvidovre.
Roskilde	Lokomotivfører Egon D. Hansen, J. P. Hansensvej 14.	Lokomotivfyrbøder E. W. Pedersen, Fælledvej 24 b, st. th.
Helsingør Hillerød	Lokomotivfører R. S. Holm, Ydonsvej 12 D. Lokomotivfører S. A. Botling, Skovgærdet 25 1.	Lokomotivfyrbøder A. B. Hansen, Sct. Annegade 53 A 1.
Næstved	Lokomotivfører O. E. Søltøft, Rosenvej 3 st.	Lokomotivfyrbøder J. Voltzmann, Erantisvej 1 D 2, tv.
Gedser Nykøbing F.	Lokomotivfyrbøder K. H. J. Bergholtz, Laur. Larsensgade 11, Nykøbing F. Lokomotivfører H. J. Jørgensen, Enighedsvej 8.	Lokomotivfører P. W. H. Jørgensen, Langgade 8.
Kalundborg	Lokomotivfører T. G. B. Olsen, Røsnæsvej 28.	Lokomotivfører P. A. Jensen, Stationsvej 3 B.
Slagelse	Lokomotivfører E. Meng, Klokketøbergade 15, 1. th.	Lokomotivfyrbøder H. Klørup Christensen, Valbyvej 40.
Korsør	Lokomotivfører E. P. R. Jensen, Lindealle 52, 1.	Lokomotivfyrbøder H. E. Jørgensen, Fasanstien 1, 1. th.

Afdeling	Formandens og repræsentantens adresse	Kassererens adresse
Nyborg	Lokomotivfører A. Tarpø, Aldershvilevej 25.	Lokomotivfyrbøder P. E. Hansen, Sprotoften 38 ³ tv.
Odense	Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Munkerisvej 6, 1., Odense. Tlf. 11 59 09.	Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, Fruens Bøge.
Fåborg	Lokomotivfører H. A. B. Pedersen, Peter Hansens Vej 14.	
Svendborg	Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 62.	
Fredericia	Lokomotivfører S. A. Rasmussen, Indre Ringvej 13, 4., tlf. 1536.	Lokomotivfører A. Vilhelmsen, Sjællandsgade 49, st.
Vejle	Lokomotivfører Aage Bentsen, Arvadvej 11, Brande.	
Kolding	Lokomotivfører P. F. Pedersen, DSB maskindepot.	
Lunderskov	Lokomotivfører M. Pedersen, »Hegnsbo«.	
Padborg	Lokomotivfører H. Ørnstrøm, Haralddalsvej 2.	Lokomotivfyrbøder M. K. Nielsen, Tjørnevej 7 ² .
Abenrå	Lokomotivfører H. P. Møller, DSB maskindepot.	
Haderslev	Lokomotivfører Ejnar Nielsen, Ribe Landevej 66. Tlf. 045 24266.	
Tinglev	Lokomotivfører H. Jessen, Birkevej.	
Sønderborg	Lokomotivfører R. U. Andersen, Frihedsalle 31,1.	Lokomotivfører P. A. Overgård, Gartnervænget 9, st.
Tønder	Lokomotivfører J. P. Møller Jensen, Jernbanegade 16.	Lokomotivfører J. L. J. Christensen, Widdingherredsgade 4.
Esbjerg	Lokomotivfører C. M. Clausen, Storegade 73, telf. 4642.	Lokomotivfører H. M. Barlo, Østergade 53, II. th.
Skjern	Lokomotivfører A. C. Knudsen, Pilealle 20.	
Struer	Lokomotivfører R. Lynggaard Olesen, Rosenvænget 50.	Lokomotivfyrbøder K. R. Christensen, Ringgade 152.
Thisted	Lokomotivfører I. A. Asmussen, Kirkegårdsvej 4.	
Frederikshavn	Lokomotivfører C. B. Jensen, »Dalny«, Falkevej.	Lokomotivfører H. Lund, Lindegårdsvej 23, 2. th.
Ålborg	Lokomotivfører N. P. Røggilds, Teglværksalle 7, 2. th. Telf. 2 00 77.	Lokomotivfyrbøder B. C. V. Kruse, Vendsyselgade 24, 3.
Randers	Lokomotivfyrbøder N. G. P. Andersen, Valdemarsvej 11, Kristrup, Randers.	Lokomotivfører J. V. Jensen, Hans Bojes Alle 24, st.
Langå	Lokomotivfører J. A. Pedersen, Vestergade 16.	
Århus	Lokomotivfører E. G. Appel, Tietgens Plads 9, 3. Telf. 2 95 46.	Lokomotivfører E. A. Lønnqvist, Rosenvangs Allé 20.
Horsens	Lokomotivfører E. Jørgensen, Claus Cortsensgade 11, 4.	
Skanderborg	Lokomotivfører E. Bondrup, Skanderupgade 26.	
Viborg	Lokomotivfører E. E. Jensen, Frihedsvej 1.	Lokomotivfyrbøder Ib Jørgensen Klostersvænget 171.
Brande	Lokomotivfører H. H. A. Christensen, Blichersvej 31, 1.	Lokomotivfører H. C. Hanssen, Ørbækvej 2.
Silkeborg	Lokomotivfører J. K. Bentsen, Rolighedsvej 3, 1.	
Herning	Lokomotivfører Aage Lauritsen, Gl Kirkevej 19, 1. tv.	Lokomotivfører O. Bruno, Museumsgade 50.

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Slagtermester **Børge Rasmussen**
Kordilgade 10
Telefon 173
Privat 1243
Altid første Kl. Varer

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

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

Spis mere OST,
ring så kommer Fallesen
Leverandør til Feriehjemmet
Tlf. Kalundborg 1029

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

Frisørsalonen
Jyllandsgade 9 . Struer
anbefales
Gustav Jensen

P. WEILING
Struer . Tlf. 93
anbefaler alt
i moderne
Blometerbinderi

TAPET - FARVER - LINOLEUM RULLEGARDINER

Laurberg

Adelgade 127 - Skanderborg - Tlf. 275

A. F. Andersen
Frøhandel
Møllergade 69 - Svendborg
Telefon 941

Satega
Maskin- og Metalvarefabrik
Telefon Randers 7000

Brande Sogns Spare-
og Laanekasse
Brande

OTTO NIELSEN
Malermester
○
Tlf. Kalundborg 447

»Køb det hos

Schau
lige i nærheden«

**KALUNDBORG
KULKOMPAGNI**
Aktieselskab
Tlf. TRETEN

J. Kjær Christensen
aut. installatør
Kordilgade 4 . Telefon 520
Lev. til feriehjemmet

Kalundborg
Fællesbageri

For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!
★
STRUER . Tlf. 119

**Thomas Hansen's
Bageri**
bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

Rustfri stålvaske

naturligvis fra

G. A. L. Thorsens Fabriker A/S

Lystrup St. - Telf. 061 - 92211 - 60

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**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

**DE FORENEDE
KULIMPORTØRER**
C. 211 HOLMENS KANAL 5 C. 211
KØBENHAVN K

Fotoarbejde - Fotoartikler - Hurtig fremkaldelse af film

CENTRAL KIOSKEN

hj. af Frichsvej og Chr. Winthersvej - Aabyhøj - Telf. 5 74 74

MØBELGÅRDEN

v/ M. Schmidt

Møbler i 4 etager 10 % kontant rabat

HUSK: Sønderbro 12 ind i gården

Haderslev - Telefon 2 41 62

RADIO - CENTRALEN

Storegade 8 - Haderslev - Telf. 2 32 55

Aut. forhandler af LL-radio og fjernsyn

Den lave butik med de små priser

Møbelforretningen „Centrum“

Viggo Nielsen Søndergade 9 Herning . Telf. 443

Knallerter - Cykler og symaskiner
Stort udvalg . Reparationer udføres

JENS MICHAELSEN
Vestergade 9 . Herning . Tlf. 2249

Mænd beundrer Deres hår

INGRID E. LEY sætter det for Dem

Bryggergaarden - Herning - Telefon 639

JOHN SØRENSEN

Statsaut. elektro-installatør

Reparationsværksted for
el-motorer
Nakskov - Telefon 178

K. C. DUE

Telefon Maribo 277

Autoriseret
elektro installatør



Borggade 10 - Aarhus - Telefon 211 44
 Specialværksted for engelske og
 tyske fjernsyn
 Særlig udstyr for
 hjemme service

Reserveret

- jeg sætter kulør på Deres tilværelse

Malermester PEDERSEN

TELEFON 30585 - AARHUS



Silkeborgvej 11
 Aarhus
 Tlf. 2 36 81
 ✕
 25 års erfaring



SKOTØJSREPARATIONER

Godt og solidt arbejde
 J. JACOBSEN, Arendalsvej 30, tlf. 6 98 53

AARHUS-HERNING CADMIERINGSANSTALT

v/ Charles Nielsen
 Aarhus: Omg. levering, evt. Herning:
 Nørreport 20 fra dag til Lundgaard pr. Herning
 Tlf. 232 22 dag Tlf. 1838

Vi er altid til tjeneste FOR DEM

Jernbanens fruer anbefales
Frue Kjoler
 Borggade 11 . Aarhus . Telefon 2 56 50



NØRREGADE 2 · TLF.35874

DE GAAR RIGTIG, NAAR DE GAAR TIL

SKOMAGERMESTER **H. LÆGS** HELGE RODESVEJ 9
 Haandskomager - Sko modtages til farvning
 Spee.: Dame-luxusforsaaing - TLF. 6 53 67

BERNINA symaskine

- det fuldendte schweizer
 produkt
 Bruunsgade 51 - Aarhus
 Telefon 3 31 21

Renseriet »Norden«

Vestre Strandalle 49 - Aarhus
 Telefon 7 77 44
 Spec. tørrrensning
 Silkeborgvej 202 Sdr. Ringgade 19
 57810 44620

CYKLEFORRETNINGEN

Jordbrovej 4 (overfor posthuset)
 Alle reparationer udføres
 samvittighedsfuldt
 Aflæg os et besøg og se vort store
 udvalg i CYKLER
 J. Sørensen - Tlf. 6 74 81

Hvilehjemmet

»TOFTEN«

Rolige hyggelige omgivelser og
 god forplejning
ANNA BØNNERUP
 sygeplejerske
 Toftevej 2, Brabrand, tlf. Århus 60360

FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL ½

KUL- OG KOKS-IMPORT

IMPORT AF



Forhandler af Fredericia Gaskoks

KULPLADS OG KONTORE:
 VESTHAVNEN
 TEL. 955

Medlemmerne anbefales

Restaurant Rosenlund

Nørrebrogade 1 - Fredericia
 Tlf. 568

Parfumeri

Mille Fleurs

v/ Kirsten Nørgaard - Fredericia
Elisabeth Arden-Marinello
Helene Rubinstein-Jardly

Nørreport Cykleforretning

Magnus Madsen
 alle reparationer udføres
 Fredericia - Tlf. 1458

»BLICON«

Blikkenslager
 Gas - Vand - Sanitet - Oliefyf
 og centralvarme
 Fredericia - Tlf. 97

FREDERICIA

»kongressernes by«

FREDERICIA er med sin centrale beliggenhed
 det foretrukne sted for afholdelse af
 kongresser og møder.

Fredericia Håndværkerforening anbefaler efter udvælgelse og nyrestaurering sine
 smukke, velmonterede lokaler. Vi kan dække op til 200 kuverter. Vi er gerne til
 tjeneste med forslag til arrangementer, spising m.m. - Og maden er i topklasse!

H. AMDISEN - TELEFON 111 - 266

HÅNDVÆRKERFORENINGENS

Restaurant og Selskabslokaler

Besøg Hotel **NYBORG STRAND**

Nyborg . Telefon 112

De er på rette spor,

når De handler hos -

Postordre portofrit
 over hele landet

ILLUSTRA FOTO

St. Billes Torv 20
 Tlf. Aarhus 67366

Kaabers Musikforlag - Aarhus Musikkhandel

v/ R. Gravgaard

Frederiksgade 57 - Telefon Aarhus 35702

Medlemmerne anbefales

BAGERFORRETNINGEN

v/ H. P. Rasmussen
 Læssøgade 29 - Tlf. Aarhus 2 5613

Kom med Deres vask i morgen -
 eller lad os hente og bringe Deres tøj

S. B. vask

HJORTENSGADE 1 - TLF. 212 85

TAXA

TELEFON 2 65 00

S. Møller Christensen ½

Papir en gros

Aarhus - Telefon 2 14 33

**Dansk Stoker og
 Varmekedel Kompagni ½**

Ny Banegaardsgade 45 - Aarhus
 Tlf. (061) 211 22

Palle Olesen

Gl. Munkegade 6 - Aarhus
 Telefon 2 81 83
 Nye møbler efter opgave
 Ompolstring samt reparationer

Bruno Arndt's Eftf.

Aut. El-installatør
 ved KJÆRGAARD & HOLM
 Tlf. Aarhus
 35675 - 22760

AXEL GREBINGS

KØRESKOLE

Træffes pers. hver dag m. 12-14
 Teglværksgade 12 - Aarhus
 Telefon 2 05 01