

# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING  
NUMMER 16 20. AUGUST 1955 55. ÅRGANG

Største private Virksomhed for Fremstilling af B andager og kunstige Lemmer.

*Nyrop & Maag A/S*

KØBMAGERGADE 43. K • C. 768

**NYROP**

FILIALER:  
SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE

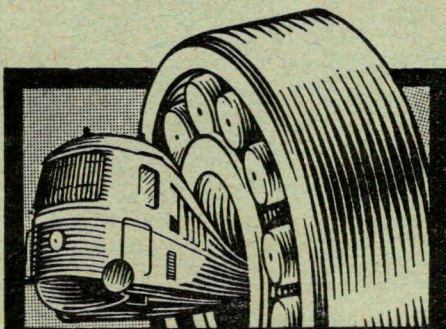
Vandforsynings- og  
vandbehandlingsanlæg  
til lokomotivfødevand

Elektrolytisk vand-  
behandling  
Pumper . Ventilation

Generalrepræsentant for  
National Aluminate Corp.  
(Nalco)

*J. Krüger A/S*

KØBENHAVN K  
Christians Brygge 22 . Tlf. 4726  
Telgr.: Softwater



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

OPTIKER

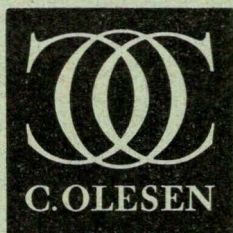
*Felix Schmidts*  
EFTF.

**Nørreport**

Nr. 68 mellem Nørregade og Fløjstræde  
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør





AKTIESELSKABET  
**C. OLESEN**  
MANUFATUR EN GROS  
KØBENHAVN K.

Urmager ved Statsbanerne

**L. Beyer Holgersen & Søn**

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

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN  
**SCANDIA**

AKTIESELSKAB  
RANDERS

**Hovedbanegaardens Restaurant**

KØBENHAVN

*anbefales de ærede Rejsende*

Billige Priser      Husk Marketenderiet      Hurtig Betjening  
Telefon 1232      Ærbødigst Viltoft

Importkompagniet <sup>A/s</sup>

**Kalundborg**

Import af

**KUL, KOKS &  
BRIKETTER**

Telf. \*33 (Flere Ledn.)

L. A. Jørgensen  
Rosengaarden 13

**B  
O  
G  
T  
R  
Y  
K**  
Tlf. Byen 1502  
København K

**NORMAL-  
TRYKKERIE**

*Siegfried Petersen & Søn*

Øster Farimagsgade 16 B  
Tlf. Øbro 6261



**Diesel-elektriske  
lokomotiver og motorvogne**

1854

1954

**FRICHS**

Elegante Kjoler og Smoking

udlejes

**ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN**

Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 1513



Skibsreparationer - Kraner

Elevatorer - Transportanlæg

**Aarhus Flydedok & Maskinkompagni <sup>A/s</sup>**

Hans Niensens Maskinfabrik

**HB HOVEDSTADENS  
BRUGSFORENING HB**

**Andersson & Bardram <sup>A/s</sup>**

Stuiestræde 10 · Tlf. 8638 · København K

Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

AKTIESELSKABET

**Accumulator-Fabriken**

TELEFON LYNGBY 1645

**THÜRMEERS**  
originale Snittøj

**DEUTA** - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

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



## Svagføretog til feriehjemmet

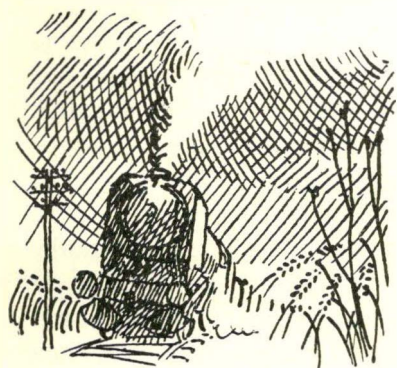
Medens vi i almindelighed har fuldt optaget på Feriehjemmet i den såkaldte højsæson, nærmere betegnet indenfor den periode, hvor børnenes skoleferie falder, har vi enkelte år haft nogle af de store dobbeltværelser ledige i begyndelsen af skoleferien. Dette var således tilfældet i 1950 og 1952, og hovedbestyrelsen benyttede den gang lejligheden til at række en hjælpende hånd til de institutioner, som påtager sig at skaffe de flest mulige børn fra byerne ud til et tiltrængt landophold. Et initiativ vi den gang havde megen glæde af, og som af kongressen 1951 blev anbefalet til fortsættelse, når forholdene tillod det. I hvert af årene 1950 og 1952 kom der på denne måde 10 drenge fra henholdsvis København og Aarhus ud til skov og strand. Og selvom det kun kunne blive til et ophold på cirka 14 dage, havde det sin betydning for drengene, der ellers slet ikke ville været kommet bort fra byen i den sommerferie — lidt men godt har som bekendt også sin virkning.

I de senere år har hjemmet imidlertid været fuldt optaget i den tid, hvor børnene har ferie. Vi har derfor ikke kunnet gentage denne lille opmærksomhed, selvom vi gerne ville og egentlig overvejede at tage børn fra andre byer, hvor der stadig er en del som mangler feriepladser. Ideen til at tage storbyens børn ud på landet er ikke af nyere dato, men har været praktiseret igennem mange år. År for år udsendes der i radioen opfordring til landmænd og borgere som har bopæl ved skov og strand, om at hjælpe de mange børn ved at tage en eller flere i en kortere eller længere periode af skoleferien.

Ud fra den betragtning at en organisations opgaver ikke bør indskrænke sig til de rent interne, som omfattes af bl. a. en forbedring i løn- og arbejdsvilkår for medlemmerne, men også bør omfatte medvirken til løsning af opgaver for hele samfundets ve og vel, traf hovedbestyrelsen i sin tid beslutning om at indbyde drengene til Feriehjemmet. På denne måde kunne lokomotivmændene yderligere medvirke inden for de sociale opgaver. Vi har som bekendt en del institutioner, som vi en gang årligt støtter økonomisk, selvom det er i et beskedent omfang i forhold til de beløb, der nu en gang er anvendelse for, når landets hårdest ramte borgere skal hjælpes.

Det er hovedbestyrelsens opfattelse, at en organisation bør tage aktiv del i dette hjælpearbejde, og foruden den allerede ydede hjælp, bør der tages andre opgaver op og om muligt søge at få flere organisationer med på denne tanke. Dansk organisations liv er i dag af så stor betydning for samfundet, at selv den største modstander af faglige sammenslutninger må anerkende dets berettigelse og vedgå den høje standard, organisationerne gennem årene har gennemført her i landet. En anerkendelse som iøvrigt også har internationalt ry, idet man i mange lande anvender dansk fagbevægelse som mønster for, hvad man dér ønsker at nå frem til.

Når vi i de senere år ikke har kunnet skaffe husrum til et eller andet antal feriedrenge, har hovedbestyrelsen længe overvejet, om vi på anden måde kunne yde bistand overfor de mange



### DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 16 - 55. ÅRGANG

20. AUGUST 1955



#### Indhold:

Svagføretog til feriehjemmet ..	181
Norges Jernbanefunktionærers Gjensidige Brandkasse 60 år .	182
Julipristallet og kartoflerne ....	183
Godsbefordringen i stadig til- bagegang .....	184
Ny overmaskiningeniør i 2. Distr.	184
En norsk lokomotivførers ople- velser omkring april dagene 1940 .....	185
Mere om kørselsfordelingerne ..	189
Den gensidige Uheldsforsikrings- forening for DSB's Personale .	190
Landsoplysningsudvalget .....	191
Folkeuniversitetet .....	191
Under DLF .....	192
Tak .....	192
Opmærksomhed frabedes .....	192
»Lanternen« .....	192
Byttelejlighed .....	192
Personalia .....	192
Medlemslisten .....	192
Nye adresser .....	192
Statsbanepersonalets Sygekasse .	192



#### Redaktører:

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

#### Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hell. 7269.  
Kontortid 10—16.  
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,  
Howitzvej 49.



**Norges Jernbanefunktionæres  
Gjensidige Brandkasse  
60 år.**

I følge »Jernbanemanden« fylgte brandkassen for norske jernbanefunktionærer 60 år den 1. august. Brandkassen er den næststørste i sin art i Norge, og forsikringssummen ligger på 750 millioner kr.

Allerede i 1887 fremsatte stationsmester P. J. W. Petersen forslag om oprettelse af en fælles gensidig assurancekasse, men der skulle gå 8 år, inden det blev en realitet. Oprindeligt byggede ideen kun på de jernbanemænd, som boede i jernbanens huse, men dette rejste stærk kritik, idet man fra anden side ønskede, at brandkassen skulle dække alle beskæftigede ved jernbanerne. Hertil kom, at der omkring den tid arbejdedes stærkt på en sammenslutning af alle jernbaneforeninger, og denne landsforening skulle så varetage brandkassens forretningsgang. Den 26. marts 1893 blev udkastet til brandkassen vedtaget på en ekstraordinær generalforsamling i »De Norske Jernbaneforeningers Forbund«, der var blevet stiftet i året før og efter en travl tid med tilrettelægning begyndte virksomheden 1. august 1895. Ved starten tegnede et forsikringsbeløb på 1.131.820,00 kr. 1911 fremkom en lov som bestemte, at et forsikringsselskab ikke måtte drive anden virksomhed end forsikring, og brandkassen måtte skilles ud fra forbundet, og dette skete efter et forslag, som vedtoges i 1913, hvorefter brandkassen blev en selvstændig institution uden forbindelse med Jernbaneforbundet. I årene fremover var der en støt fremgang, og denne tog et voldsomt opsving fra 1945, hvor personalet øgedes stærkt ved NSB. Brandkassens nuværende medlemstal ligger omkring 24.000, og forsikringssummen, der i 1945 udgjorde 175 millioner kr., er ved udgangen af 1954 steget til 750 millioner kr. I samme tid er formuen steget fra 2,5 til 4,6 millioner kr. Brandkassens stilling er funderet i enhver henseende og har grund til at se fremtiden lyst i møde.

hjelpeaktioner, som er iværksat og skaffe syge eller svagelige et lyspunkt i en ellers trist tilværelse. Men selvom mange har behov for hjælp, kan det være vanskeligt at finde netop det sted, hvor vor indsats kan få betydning, fordi vi nødvendigvis må give vort tilbud på en tid, hvor Feriehjemmet endnu er åbent og helst også på en tid, hvor vejrforholdene kan påregnes at være så tålelige, at et ophold på hjemmet kan gennemføres. Den tanke blev derfor for lang tid tilbage fremsat i hovedbestyrelsen, at vi muligvis kunne hjælpe de svagføre eller rettere det svagføretog, som i de senere år har været udsendt af svagførekomiteen med bistand af dagbladet Social-Demokraten. Toget udsendes som regel i oktober måned, og på sin rejse besøger det forskellige byer, og toggæsterne får en enkelt dags ophold de steder, hvor der er mulighed for at hjælpe dem ud og ind af toget. Såfremt lokomotivmændene kunne blive vært for gæsterne, ville det være muligt, ikke alene at skaffe et endnu større antal svagføre ud på en rejse, men også at give dem et fast opholdssted i cirka en uge og på den måde måske åbne adgang for de allersvageligste og de ældste til at komme ud i den fri natur.

Forslag herom blev i foråret fremsat af hovedbestyrelsen overfor svagførekomiteen, hvis formand er borgmester Julius Hansen, Magistratens 2. Afdeling, København.

Tilbudet blev modtaget med glæde og gennem længere tid har forberedelserne til hele arrangementet været under arbejde, idet såvel borgmesteren som komiteens sekretær, redaktør Anders B. Nørgaard, har været i aktivitet for at få det hele tilrettelagt på den bedste måde. Der er naturligvis mange forskellige forhold at tage i betragtning, idet der jo er tale om mennesker som er helt afhængig af hjælp fra andre. Ingen af gæsterne kan færdes fra lokale til lokale eller ud og ind af bygningerne uden bistand fra andre. Det bliver derfor bl. a. nødvendigt, at der samtidig indkvarteres et antal samaritter og sygeplejersker i den periode, opholdet varer. Men selvom der på denne måde beslaglægges et antal senge, kan vi alligevel modtage cirka 50 svagføre gæster, som vi håber må befinde sig godt i tiden fra den 13. til den 18. september på Lokomotivmændenes Feriehjem. Vi ønsker tillige for dem, at vejrguderne må vise sig fra den samme gode side, som de har optrådt fra i den snart forløbne sommer, hvor alle vi, der har vor førlighed i behold, har kunnet hente sundhed og styrke i det friluftsliv, som vi gerne deler med alle.

Allerede på nuværende tidspunkt er der fra svagførekomiteens side tillige gjort et stort arbejde for at sætte yderligere humør og stemning blandt gæsterne. Man har tilsagn fra forskellige kunstnere om at komme til stede for at underholde i aften-timerne. Den daglige forplejning skal naturligvis forestås af Feriehjemmets økonoma og hendes personale og med vort kendskab til frk. Petersens enestående evne til at hjælpe, er vi ikke i tvivl om, at der vil blive spredt hygge og fest om gæsterne under opholdet på Røsnæs.

Lokomotivmændene byder sine gæster velkommen med ønsket om nogle gode dage på vort feriehjem.



# Julipristallet og kartoflerne

Efter offentliggørelsen af julipristallet som i mange kredse betegnes som »kartoffelpristallet«, har der påny været rettet angreb mod pristalsberegningen. Denne gang har landbruget gjort sig særlig bemærket og i mange tilfælde prøvet at stille sagen på hovedet. Medens det dog trods alt er en kendsgerning, at det er priserne som forhøjer pristallet, hvorefter lønningerne igen reguleres, har man af de indlæg, som er fremkommet i dagspressen ikke været langt fra at få den modsatte opfattelse.

Som et svar på angrebene fra landbruget og til nærmere belysning af årsagerne til den ret kraftige forhøjelse af pristallet, har Henry Grünbaum i Social-Demokraten fremsat følgende betragtninger:

*Landbruget har ikke holdt sig tilbage med forhøjelse af priserne, hvor det var muligt.*

*Har sin del af ansvaret for pristallets stigning. Dyrtilstillæg nummer 2 ikke resultat af en enkelt uges prisstigning for kartofler.*

Skønt en væsentlig grund også til den sidste stigning i pristallet kan findes i en øget udgift til fødevarer, har der fra landbrugets side været meget lidt interesse for denne primære årsag til stigningen og dermed til den lønregulering med eet dyrtidstillæg ud over det, der i forvejen var skabt basis for i apriltillet. Hvad landbruget derimod har interesseret sig for er selve den lønregulering, der er en følge af prisstigningen. Det er så meget mere påfaldende, som netop en af fødevarerepostens mest betydningsfulde varer — kartoflerne — har spillet en fremtrædende rolle i forklaringen på pristalsstigningen.

Medvirkende til at afsvække interessen for den primære årsag til stigningen i pristallet har dog også uden for landbruget været den kommentar, der af Det statistiske Departement blev givet til pristallet, og som kunne give offentligheden det indtryk, at stigningen i priserne for kartofler og grønsager var et rent midlertidigt fænomen, der kun vedrørte en enkelt uge.

I kommentaren hed det nemlig, at udgiften til kartofler og grønsager blev forøget med 148 kr. »som følge af de usædvanligt høje priser i begyndelsen af juli«.

Denne kommentar er i og for sig ikke forkert, eftersom oplysningerne til pristallets beregning faktisk indhentes den første uge i juli. Men den kunne læses — og er blevet læst — således, at de høje priser på kartofler og grønsager kun var gældende i den første uge af måneden, og at det derfor var en ret tilfældig eller i hvert fald meget kortvarig prisstigning, som kom til at præge det lønregulerende pristal.

For denne udlægning kan Statistisk Departement vel intet ansvar have, men det havde på ingen

måde skadet, om man havde gjort opmærksom på, at kartoffelpriserne og priserne på grønsager ikke kun var steget den første uge i juli, men at en god del af prisstigningen vedvarede, da pristallet blev offentliggjort sidst på måneden.

Men landbruget har i hvert fald ikke været uvidende om sagernes rette sammenhæng.

I »Landbrugsrådets meddelelser« kan kartoffelpriserens udvikling følges uge for uge og dagen efter pristallets offentliggørelse kunne det heri læses, at der til Københavns grønttorv i ugen fra den 16.—22. juli var tilført 14.497 hkg kartofler, der noteredes til priser fra 36—48 kr. pr. 100 kg. Det oplystes samtidig, at der i den tilsvarende uge året før var tilført 12.244 hkg til 25—28 kr. pr. 100 kg. (Også en meget høj pris). Det er værd at bemærke, at tilførslerne var større i ugen i år end i den tilsvarende uge forrige år. Der var altså ikke tale om nogen særlig knaphed i år i forhold til forrige år. Ikke desto mindre lå altså priserne i den tredje uge af juli i år meget betydeligt over priserne forrige år, gennemsnitligt 56 pct. over.

For sidste uge af juli lå noteringen for kartofler, fremgår det ligeledes af »Landbrugsrådets meddelelser« for i lørdag, på mellem 34 og 40 kr. pr. 100 kg. Det er en nedgang i forhold til ugen før, men priserne lå stadig meget højere end forrige år, nemlig 42 pct. over.

Det er altså et forkert billede, offentligheden har fået. Kendsgerningen er, at priserne på kartofler og grønsager som helhed er betydelig højere i år end forrige år. Det er ikke kun et spørgsmål om en ekstraordinær stærk stigning i den uge i juli, hvor departementet indhentede sine oplysninger til brug ved pristalsberegningen.

Alt det, ved man naturligvis godt i landbruget, og rent bortset fra hvad der kan siges for og imod betimeligheden af nye dyrtidstillæg i den nuværende situation, må det være af interesse, at diskussionen om pristal og lønninger finder sted på rigtigt grundlag.

Landbruget har sandelig ikke holdt sig tilbage, når det gjaldt dets egen »lønregulering«. Man har taget fuldt ud, hvad markedet kunne bære. Landbruget har sin del af ansvaret for pristallets stigning, og det forekommer på denne baggrund ikke rimeligt, at netop dette erhverv nu farer til regering og folketing med bombastiske krav om ændring i pristalsreguleringen af lønningerne.

Ved en vurdering af kartoffelpriserens indflydelse på pristallet må det iøvrigt tages i betragtning, at de priser for kartoffel- og grønsager — der regnes med ved selve opgørelsen, er sæsonudjævned. Det er ikke blot prisen for den første uge i juli 1955, men et gennemsnit af pristallets kartoffelpriser fra juli 1954 til juli 1955, der benyttes som »prisen« i juli i år.

At benytte en sæsonudjævned beregningsmetode må anses for fuldt korrekt. Der er jo her tale om beregning af udgiften på et årsbudget. Men selv med bibeholdelse af en sådan beregningsmetode, og selv om man skærer den ekstraordinære prisstigning for den første uge fra, og f. eks. »kun« regner

med en prisstigning på 50 pct., vil man næppe komme frem til et pristal, der er væsentligt lavere end det offentliggjorte, der gav ret til 2 portioner dyrtidstillæg.

Skønsmæssigt anslået vil jeg mene, at der højst kan blive tale om en difference på 2 points.

Men for arbejderne vedkommende var der netop 2 points i »overskud«, og for tjenestemændene 1 point, og når det tages i betragtning, at *sparebeviserne* er fradraget med det fulde beløb, skønt *afgifterne*, som de skal dække, endnu ikke er slået helt igennem i priserne — der mangler vel endnu små 2 points her — kan det hverken for arbejdere eller tjenestemænd med rette hævdes, at det er rene tilfældigheder, der har givet dyrtidstillæg nummer 2.

Pinstrup'erne, der nu — desværre med følgeskab af husmændene — drager til felts mod pristalsreguleringen, har, som det vil være fremgået af ovenstående, ikke selv holdt sig tilbage med prisforhøjelser for vigtige fødevarer. De har åbenbart taget alt, hvad markedet har kunnet give, og har dermed bidraget til stigningen i pristallet. Men når de nu ligefrem proklamerer at ville forhøje priserne på landbrugsvarerne over en bredere front, specielt på *hjemmemarkedet*, så er det vist en sag, som, hvis hensigten bliver til virkelighed, det nyoprettede monopolråd kommer til at se på. For så er der jo klart tale om en bevidst monopol-politik.

## Godsbefordringen i stadig tilbagegang

Fra Danske Statsbaner foreligger nu en oversigt over driftsindtægter og driftsudgifter i april kvartal 1955. Desværre viser også denne regnskabsoversigt en tilbagegang og for godsbefordringen en endog meget betydelig mindre indtægt end i tilsvarende kvartal i 1954. Om driftsresultaterne oplyser Statsbanerne følgende:

I forhold til april kvartal 1954 er indtægten af personbefordring, ca. 67,3 mill. kr., faldet med ca. 0,6 mill. kr., indtægten af godsbefordringen, ca. 37,4 mill. kr., faldet med ca. 3,3 mill. kr. og forskellige andre indtægter, ca. 9,6 mill. kr., steget med ca. 1,2 mill. kr.

Alt i alt er driftsindtægterne, ca. 114,3 mill. kr., faldet med ca. 2,7 mill. kr.

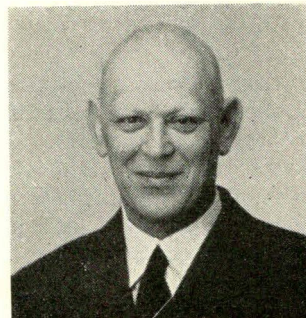
De egentlige driftsudgifter, ca. 117,6 mill. kr., er steget med ca. 4,4 mill. kr. Der er en stigning på ca. 3,2 mill. kr. på lønninger hovedsagelig som følge af lønreguleringen pr. 1. april 1955, og udgiften til vedligeholdelse af anlæg (herunder også rullende materiel og færges m. m.) er steget med ca. 0,2 mill. kr.

Driftsresultatet, et underskud på ca. 3,3 mill. kr., er herefter ca. 7,1 mill. kr. dårligere end i april kvartal 1954.

Udgifterne til afskrivning og forrentning er steget med ca. 1,8 mill. kr. til ca. 13,8 mill. kr., hvor efter det endelige regnskabsmæssige resultat bliver, at der er et underskud på ca. 17,1 mill. kr. mod ca. 8,2 mill. kr. i april kvartal 1954.

## Ny overmaskiningeniør

### i 2. distrikt



Blandt de personskifter som fandt sted inden for Danske Statsbaners ledelse pr. 1. maj, var også overmaskiningeniørskiftet i 2. Distrikt. Ved overmaskiningeniør Haldbo's overtagelse af distriktschefposten blev chefstillingen for maskintjenesten tildelt sektionsingeniør A. E. C. Vogel. Forskellige forhold, herunder den nye overmaskiningeniørs rejse til USA umiddelbart efter udnævnelsen har forhindret os i på et tidligere tidspunkt at byde ham velkommen til det nye embede.

Vogel er allerede en kendt mand inden for lokomotivpersonalet i 2. Distrikt, hvor han siden den 1. oktober 1951 har virket indenfor motordriften. Sin karriere ved Statsbanerne begyndte han ligeledes i Aarhus, hvor han den 1. oktober 1936 tiltrådte ved Centralværkstederne. Her opnåede han den 1. juni 1946 udnævnelsen til afdelingsingeniør og flyttede altså senere sit arbejdsområde over til driften.

Overmaskiningeniøren har i en del år virket ved Jernbaneskolen, hvorfra han er kendt som en retfærdig og afholdt lærer.

Omend noget forsinket vil vi gerne byde den nye overmaskiningeniør velkommen her gennem bladets spalter. Ud fra vort kendskab til ham, stiller vi de største forhåbninger til et godt samarbejde om de problemer, som skal løses inden for Maskintjenestens område. Problemer, som ikke mindst i denne ret vanskelige tid, kan være svære at få indpasset, fordi mange af dem griber hårdt ind i allerede opnåede rettigheder for personalet. Vi skal imidlertid igennem vanskelighederne, før det kan blive bedre, og vi sætter vor lid til, at den nye overmaskiningeniør vil møde lokomotivmændenes forhandlere med samme gode forståelse som hans forgænger.



# En norsk lokomotivførers oplevelser omkring aprildagene 1940

(Eftertryk forbudt)

(fortsat)

Min leilighet lå bare noen meter fra stasjonen, så det ville være hastig besørget. Da jeg var på vei tilbake til toget med skiene på nakken hørte jeg hviningen av en fallende bombe. Jeg var kommet helt bort til lok'et og la meg ned ved siden av dette. Bang, bang sa det og jeg hørte at lok.kjelen hadde fått noen huller på den andre siden. I all hast entret jeg lok'et for å se hvordan det var gått med fyrbøteren, for han oppholdt seg der da jeg gikk etter skiene. Han var ikke oppe på lok'et, men kom krypende fram fra undersiden. Han hadde krøpet ned mellom rammene og var uskadd. Lok'et hadde fått en slem medfart. Det var fem hull i kjelen, og en serie hull i vannbeholderen (tenderen). Lok'et var ubrukelig og måtte hurtigst mulig kjøres opp i stallen mens det enda var damp igjen på kjelen. Det var framdeles ikke en sjel å se av stasjonspersonalet så dersom vi skulle rekke å komme opp i stallen med lok'et, måtte vi betjene sporvekslene selv. Fyrbøteren som var uredd og tjenestvillig som få, besørget dette, og vi greide å komme opp til stallen. Her var det andre som tok seg av lok'et. Vi fikk et annet lok, og kjørte dette ned på stasjonen. Her fikk jeg en forklaring hvorfor det hadde vært så folketomt på stasjonen. Det var sendt melding fra Verma om at tre tyske fly hadde passert der, og det satte slik skrekk i militærene som skulle være med toget og stasjonspersonalet at de hadde gått i dekning i god tid før flyene kom. Vi som var på lok'et hadde ikke fått noe beskjed om dette. Hadde vi fått kjørt i det øyeblikk varselen kom fra Verma er det ikke tvil om at skaden på lok'et kunne vært unngått. Noen få minutter etter at vi var kommet med nytt lok fikk vi avgangssignal. Kjøringen opp til Bjorli gikk uten forstyrrelse fra tyskernes side. Jeg sier kjøringen opp til Bjorli, for på Bjorli fikk vi vår varmeste dag under kri-

gen på Raumabanen. Jeg må først fortelle at på Åndalsnes kom det en mann bort til lok'et og hilste fra min hustru og sønn. Mannen var lektor Knudsen fra Ålesund, og bodde nå på samme sted som min familie. Han spurte om det var anledning til å bli med toget til Stuguflåten. Jeg henviste ham til transportføreren, og han fikk visum av denne. Både en del av soldatene og befalet var fra Ålesund, så de kjente lektor Knudsen derfra. Jeg stoppet toget på Stuguflåten og satte av Knudsen der, men glemte å sette av skiene som jeg hadde tatt med til min familie. Det kunne jeg imidlertid gjøre på tilbaketuren. Det slapp jeg imidlertid for de militære hadde allerede tatt dem. Avtalen var at jeg skulle stoppe toget utenfor første sporveksel på Bjorli stasjon for å sette igjen to vogner med hester og en med ski og annet utstyr, og dette ble gjort. Hadde ikke før stoppet på selve stasjonen før vi fikk besøk av tyske fly og det ble mange av dem den dagen. Først kom det fire fly som slapp sin bombelast uten at noe mål ble truffet, så kom brannbombene og de var verre. Her ved Bjorli lå snøen i ca. 1½ m høyde, så den beskyttet oss godt mot splinter. Enda mens lok'et sto tilkoblet togstammen, ble bakerste del av toget antent samtidig med den store restauranten. Jeg vil anta at halve toget brant, og for å redde den andre halvparten som var nærmest lok'et, gikk jeg mellom den brennende og ikke brennende vogn for å koble fra. Mens jeg holdt på med dette kom flyene og pepret hele området med mitraljører. En kule sneiet høyre arm ved håndledet og brente et aldri så lite merke her. Det gjorde meg praktisk talt ikke annet enn å svi litt. Flyene hadde fritt spillerom, og jeg skal si de benyttet seg av det. Endelig fikk jeg koblet belgene mellom vognene fra hverandre og slengte også koblet av, også var det å åpne for innstrømming av luft til bremsesyndrene for

å løsne bremsene. Man brukte den gang vakuumbremser som var sene å manøvrere. Da dette var gjort entret jeg lok'et og slet av varmeslangen og fikk reddet den ene halvparten av toget. Lok'et skulle så tørnes og vannbeholdningen kompletteres for tilbakekjøring. Stasjonspersonalet, som sier og skriver besto av bare en mann, kunne ikke bli med for å legge over sporveksler, og togføreren hadde fått nok, og var forduftet. Min fyrbøter som hadde mer enn nok med skjøtsel av sitt eget arbeide ble nødt til å betjene sporvekslene. Lok'et ble kjørt ut over innkjørsels sporveksel. Da denne av fyrbøteren var lagt over til spor 2, tok han plass på et ganske lite stigbrett foran synderen på lok'et, og sto her inntil vi kom inn til sporvekselen inn til svingskiven, mistet fyrbøteren fotfestet og falt av. Han kom mellom synderen og de høye snøkantene som var stein hårde, og ble sittende fast her. Det var ingen annen måte å få ham løs på enn å bakke lok'et, og det ble gjort hurtigst mulig. Jeg så at han himlet med øynene, og det var tydelig at han var nær ved å besvime. Jeg hadde ventet at han ville blitt liggende på bakken, men det gjorde han ikke. Med det samme han løsnet spratt han i været og ropte: »fem fly«. De var over oss som gribber. Med kurs mot vårt lok, var det tydelig at dette var deres mål. Vi søkte dekning under tenneren. Det var selvfølgelig et farlig tilholdssted, av hensyn til en fulltreffer og en eksplosjon av lok'et. Takket være de store snømengder var ikke bombene så farlige. Jeg talte til 15 bomber mens i lå under lok'et. I grunnen fikk vi ikke tid til å tenke på hvor utsatt vi var, det fikk vi i grunnen aldri. Det var imidlertid andre som denne gang tenkte på hvor utsatt vi var, og det var min hustru og sønn. De hadde av Knudsen, som jeg satte av ved Stuguflåten, fått vite at det var vi som kjørte toget som de tyske

flyene hadde til behandling. De fortalte senere at de hadde hørt og sett hele skuespillet, og trodde sikkert at vi var drept. Snøen begynte etter hvert å smelte under oss så vi ble gjennombløte, og kulden begynte å bli sjenerende. Igjen var flyene over oss. Denne gang ble vi servert brannbomber. En av disse slo ned i isen 30 cm fra ene skohelen. Her var ingen andre brennbare saker enn nettopp klær og skotøy, så vi krøp bare lenger inn under tenneren. Jeg regnet ved at så sant vi ikke fikk fulltreffer på lok'et skulle vi greie oss, og fikk man først en fulltreffer var det jo det samme hvor man oppholdt seg. På grunn av snøsmeltningen under oss ble vi allikevel nødt til å se oss om etter et annet tilfluktssted, og bestemte meg for stasjonens 8 m høye vanntårn. Det var nok splint-sikkert, men skulle det bli en treffer ville vannbeholderen, som er plasert oppe under taket, med sine 18 m<sup>3</sup> vann, bli en ekstra fare. Mens jeg lå under tenneren fikk jeg se at det hadde tatt fyr i en av vognene som var plasert ved lasterampen. Det var på taket det brant. Hva vognen var lastet med visste jeg ikke, og den var låst. I en fart hoppet jeg opp på lok'et, grep kullskuffen og entret vogn-taket og lempet varmen ned. Det var imidlertid brent hull i taket på vognen, og en del varme var falt ned i denne. Lyset fra varmen lyste opp vognen, og nå fikk jeg se hva vognen inneholdt. Jeg fikk meg en ekstra forskrekkelse i livet. I begge ender av vognen var plasert beholdere med nitroglyserin. Hvordan ville dette ende? Jeg vet ikke om jeg i grunnen i det hele tatt tenkte over hvor forferdelig utsatt min stilling var, da jeg hoppet ned av vognen for om mulig å få brutt opp vogndøren før det hele eksploderte. Rakk jeg ikke det, så rakk jeg jo heller ikke å komme langt nok bort fra vognen, så jeg lot det stå til. Det ville sett ille ut på Bjorli og for militærene i stasjonsbygningens kjeller om vognen hadde eksplodert.

Stasjonsbygningen ligger ca. 40 m fra der hvor vognen sto, så alle kan forstå hva resultatet hadde blitt. Det oppholdt seg ca. 130 mennesker i kjelleren. Reaksjonen ble voldsom

for mit vedkommende. Hele kroppen bevet og jeg fikk kraftige frysninger som av kraftig feber og benene nektet faktisk å bære meg, så jeg gikk over ende. Hjernen var imidlertid i funksjon så jeg klarte å ta meg sammen.

Nye fly angrep oss. Jeg rakk ikke å kome ei deking, så jeg ble liggende der jeg lå. Bombene som nå ble sluppet eksploderte bak noen snøskjerner og bløste disse over ende og mange meter bortover. Selv kjente jeg bare lufttrykket, reiste meg opp og sprang bort til vanntårnet. Her inne traff jeg fyrbøteren og en 6—7 andre som hadde søkt deking her. Nå kom flyene igjen og vi hørte hviningen av en bombe. Den kuttet vekke en hjørnestein i vanntårnet og eksploderte 6—7 m fra dette. Her inne hvor en kunne regne med å få 18 m<sup>3</sup> vann over seg var intet blivende sted, men hvor i herrens navn skulle en gjøre av seg. Av hensyn til pass av lok. måtte et eventuelt tilfluktssted ikke være for langt vekk fra stasjonsområdet.

Mens flyene gjorde en manøver for igjen å komme i posisjon, sprang jeg i retning av stasjonsbygningen, som lå ca. 150 m borte. Kommet halvveis var flyene der igjen. Maskingeværene fra flyene spydde ut sitt innhold, og kulene pep meg om ørene. Jeg kunne se de pløyde hundrevis av furer i snøen.

Det gikk bra og endelig nådde jeg fram. Jeg syntes selv at det var mitt livs lengste løp, og at det aldri skulle ta slutt. Stupte meg inn av døren og hadde tenkt meg til kjellers. Til og med øverste trin var opptatt og den som stod nærmest døren skjøv meg brutalt ut igjen. Det så nærmest ut som om han skulle være redd for at det skulle være et tysk fly som kom inn døren. I fortvilelsen sprang jeg ut. Hvor visste jeg ikke, men bare sprang og sprang. Der var de forbaskede flyene igjen. Nå orket jeg ikke mere. Benene sviktet og jeg kaste meg inn i snøkanten. Jeg befandt meg etter veien som fører bort fra stasjonen og bort til hovedveien. Her fantes ingen deking, men det var et sted å hvile på. Det var en nytelse å få hvile, hvile og atter hvile.

Hvor lenge jeg var her vet jeg ikke, men jeg husker at ventetiden på å kjenne det avgjørende stikket var uendelig lang. Herfra hadde jeg god utsikt over det nærmeste av landskapet, og herfra så jeg i hundrevis av furer som ble oppløyd i snøen. Jeg kunne høre, at sikkerhetsventilene på lok. spydde den overflødige damp ut, men hvordan var det med vannstanden inne på kjelen. Det var gått en lang stund siden jeg sist kontrollerte vannstanden. Skulle den bli for liten var der fare for kjeleeksplasjon.

I et lite opphold under angrepene sprang jeg tilbake og entret lok'et og fikk se at det var på tide å få etterfylt vann på kjelen. Da dette var gjort og ingen fly forstyrret omgivelsene, gikk jeg bort mot stasjonen for å hjelpe til med slukking av brannen. Hele militærstyrken med tililende bygdefolk var i full virksomhet med berging av selve stasjonsbygningen. Stasjonsmester Eriksen som var tjenestefri og hans hustru utviste et mot under dette arbeide så det vakte alminnelig beundring. Fungerende stm. for anledningen, telegrafist Fjellberg, var besindigheten selv og fikk likesom alle andre til å bli rolige.

Det var ikke mange som trodde stasjonsbygningen kunne reddes med de for hånden værende slukningsapparater. Varmen fra den store restaurantbygningen var voldsom, og noe vann var vanskelig å skaffe. På nordfløyen av stasjonsbygningen ble det hengt opp en presening som dekket hele veggen. Denne måtte man sprøyte vann over for at den ikke skulle ta fyr. Til dette hadde man ikke annet enn en liten håndsprøyte. For å rekke helt opp til overkanten av preseningen måtte en mann stå så nær veggen som mulig. For at det ikke skulle ta fyr i mannen måtte denne oversprøytes av en annen mann.

Her var ingenting å utrette for oss, og vi hadde annet å foreta oss.

Den del av toget som ikke var brent skulle returneres til Ånsdalsnes, så vi gikk i gang med sammensettingen av dette. Fungerende stm. Fjellberg utførte både konduktørtje-



nesten og sporskifertjenesten, og arbeidet han utførte var beundringsverdig. Det som var igjen av toget var to personboggier, to åpne vogner og de tre vognene vi hadde satt igjen utenfor stasjonen i nordre ende. Ingen hadde i forskrekkelser husket på at det var hester i to av disse vognene. Da vi var kommet så langt med sammensettingen at vi skulle kjøre opp i nordenden ble vi var de tre vognene. At hestene måtte være døde var vi helt sikre på da vi fikk se hvor gjennomhullet den første vogn var. Men stor var vår forbauselse da vi fikk se at hestevognene ikke hadde et eneste hul og at hestene var i beste velgående.

Det ble kvelden før vi kunne komme avsted med toget. Til Ånsdalsnes kom vi uten flere opplevelser, men temmelig ribbet og helt utkjørte.

Den 23. hadde jeg skifttjeneste på Ånsdalsnes fra kl. 6,30 og til kl. 22,00. Avbrutt av bombing holdt vi det gående i ett.

Det var nå blitt servering av mat på jernbanerestauranten og det var en stor hjelp for alt personalet som var strømmet til fra Hamar og Lillehammer.

Under et bombeangrep søkte tre menne av oss deking i lia og skogen opp mot Aksla. Et av de angripende fly kom i retning fra Setnesmoen strykende over Nebba (nedre delen av ryggen som fører opp til Aksla) og slapp tre bomber. Den ene av disse slo ned i bakken 8 m overfor oss. Stein, jord og trær haglet ned over oss. Bombe nr. 2 gikk inn i kjelleren i et 2 etasjes hus og bikket dette over på siden. Den 3. bomben slog gjennom torpedobåten »Trygg» uten at den eksploderte. Den var forlatt av mannskapet grunnet ammunisjon- og drivstoffmangel. »Trygg» sank, om enn langsomt. Den ene av de to som lå sammen med meg fikk tre eller fire ufarlige splinter i en arm og en stor stein i ryggen. Han dånnet av et øyeblikk, vel nærmest av skrekk. For å få roet ham tokk jeg ham med meg og ruslet mot Raumaveien. Han klaget over smerter i armen, så jeg foreslo, at han skulle gå bort til en opprettet førstehjelpstasjon og bød meg til å følge ham dit. Det var man-

ge sårede her, så det ble nok en stund å vente. Da jeg forsto at min kollega ikke tålte å se sårede, fikk jeg ham med meg og gikk en tur. Da vi nærmet os folkeskolen, kom et fly med avstengte motorer stupende ut over Aksla og tømte hele bombelasten med en gang. Enda en gang skulle vi være heldige. Ingen av bombene eksploderte i den løse sandbunn, og vi fikk leve og se mere. Det var rene helvete på Ånsdalsnes og Rauma-banen.

Det var bombing og sprengninger som holdt oss våkne. Den 24. assisterte jeg først et tog til Bjørli. Returnerte til Ånsdalsnes og kjørte samme dag et tog til Lesja.

Noe annet enn bombing og bombing er det ikke å skrive om, når kanskje unntas at vi var begynt å se mere optimistisk på situasjonen. Det var blitt ordnet med flyplass på Lesjaskogvannet og 19 fly ankom dit, så nå skulle det bli greier. Men heller ikke denne gang ble Adam lenge i paradiset. Den 25. var det ikke stort igjen av de engelske jagerne.

Jeg må også berette litt om en sørgelig tildragelse på Ånsdalsnes en av disse dager.

Mens jeg sto nede på stasjonen med mitt lok., ble jeg var to fremmede fly som kom innover mot Ånsdalsnes. I min kikkert så jeg at flyene var engelske. Jeg kunne tydelig se at det ble kastet lyssignaler fra flyene, men i det sterke solskinn var disse signaler svært svake. Plutselig spilte det engelske luftvern opp for full musikk. Jeg ble helt sjokkert. Var det virkelig mulig at engelskmennene ikke kjente sine egne fly? Bare måten disse flyene blev manøvrert på burde sagt engelskmennene at det var deres egne fly. Jeg ropte »english» til en offiser, men han bare svarte »no» og av en overordnet ved stasjonen ble jeg irettesatt fordi jeg blandet meg i dette. Det ene flyet kom i brann og jeg så med min kikkert at tre mann kastet seg ud i fallskjerm. Den ene fallskjermen foldet seg ikke ut og den flyveren gikk rett på hodet i sjøen og forsvant. En fallskjerm havnet på land og en annen i sjøen. Disse fflyverne greide seg fra ulykken. En fjerde flyver ble med

det brennende flyet i fjellveggen og ble drept.. Det var et sørgelig kapittel og tok humøret fra alle som så på tildragelsen. Til da hadde ikke engelskmennene mange tyske fly på samvittigheten ved Ånsdalsnes, så derfor var hendelsen så meget mere sørgelig.

Den 25. kom jeg til Ånsdalsnes kl. 22 etter 40 timers intens tjeneste. Nå var sovevognen fjernet fra lokstallen, og som nytt hvilested ble vi anvist et skredderverksted inne i Isfjorden 8 km fra Ånsdalsnes. Hit kom vi kl. 23. Det var fult hus her. Hvor mange mann det lå her, vet jeg ikke sikkert, men få var det ikke. Heller ikke ble det noe hvile eller søvn for oss. Alle hadde noe å fortelle etter dagens opplevelser og samtalen gikk til kl. 1 og så fikk vi noe annet å tenke på.

Det var bestilt et tog til frakting av engelske soldater og materiell. Hvor mange vogner det var oppsatt til dette tog, husker jeg ikke, men der måtte tre lok. til for å makte å få toget opp de store stigninger til Dombås. Formannen kom inn på skredderverkstedet og sa et lag, altså fører og fyrbøter, hurtigst mulig måtte inn til Ånsdalsnes. Mannskapet som skulle assistere toget til Bjørli var ikke å finne og toget sto og ventet på det tredje lok.'et. Det skulle helst været et lag, som meldte seg frivillig til denne jobb. Da ingen meldte seg, spurte formannen oss om ikke vi kunne ta jobben. Ble først litt forbauset, men sa straks fra at jeg for mit vedkommende kunne ta jobben, men du får skaffe en fyrbøter. Min fyrbøter var straks villig til å g åsammen med meg. Så trette og nedfor som vi var, anså jeg oss for uskikket til å ta fatt igjen før vi hadde fått hvilt oss litt. Det ble det altså ingen tid til. Der lå flere lag igjen som burde ha meldt seg, men ikke alle er like modige. Noen var helt nedfor bare av skrekk og de som hadde det på den måten var ikke å misunne. Enkelte hadde det med at de ikke kunne tåle å være i nærheten av andre mennesker og søkte deking på de utroligste steder i ensomhet. Andre søkte trøst midt inne i en ansamling av mennesker og



turde ikke plasere seg i ytterkantene. Om han ingen dekning hadde for bomber og mitraljøsikulere, spilte ingen rolle for slike bare han hadde mange omkring seg. Jeg så folk som bare de fikk gjemt hodet mente seg dekket.

Tilbake til jobben. Formannen opplyste at bilen som skulle frakte oss inn til Ånsdalsnes var ventende hvert øyeblikk. Heldigvis hadde jeg fått på meg rent undertøy før jeg lå meg, så jeg følte meg behagelig. Verre var det med strømper, sko og yttertøy. Det var i den grad skittent og vått at jeg blir klam bare ved tanken på det nå. Noe mat hadde vi ikke for hånden, så vi behøvde ikke kaste bort tid med det. Ikke så pass som en kopp kaffe kunne skaffes. Kunne nå høre bilen som skulle frakte oss utover til Ånsdalsnes. Jeg ropte: »Ha det gutter«, og for på dør. I en fei var vi framme og nå var vi igjen blitt oss selv. Det var spenning som skulle til og det var den som holdt oss oppe de dager vi nå fikk oppleve.

Lok.'et ble istandgjort og kjørt inn til toget bakre vogn. Straks hørte vi et langt signal fra lok. nr. 1. Dette ble besvart fra lok. nr. 2 og så var det min tur til å besvare signalene og toget satte seg i bevegelse. Vi hadde sannelig nå fått noe å dra på. De første to kilometerne ligger i horisontal, og her måtte det forskeres for å få opp hastigheten før vi tok til med stigningen for jeg kunne kjenne det trengtes. Det var nå stigning i 2 km og så et fall på ca. 3 km. Utover dette fall retter vi alltid opp igjen tapet av vann på kjelene som er meget stort ved starting.

Før toget var kommet helt ned av fallet og for å utnytte hastighet, satte vi til igjen og passerte første stasjon for fulle mugger. Etter passering av Verma kjente jeg lukt av overopphetet olje og begynte å frykte varmekjøring, men håpet det ville holde til toget kom seg klar av Raumabans største og lengste stigning.

Under ettersyn av vårt lok. ved Bjørli, viste det seg at et boggebærelager var så varmt at smeltepunktet for metallet var nådd. Et par km til og lageret hadde smeltet. Fra Bjørli måtte jeg varsle lok.-driftens ledelse

om varmegangen på mitt lok., og fikk av denne ordre om å kjøre lok.'et til Otta. Dette skulle gjøre snarturen til Bjørli til en lang og slitsom tårn.

Da toget som vi hadde assistert til Bjørli kom til Lesjaverk, fikk vi avgang og kjørte med 25 km hastighet. Større hastighet ville forårsake total varmekjøring. Da vi kom til Lesjaverk, fikk vi ordre om å krysse tog her. Etter en times venting kom toget som ble kjørt av lok. personalet fra Otta. Her måtte det kunne ordnes med tjenestebytte med disse slik at vi kunne komme hjem til vore respektive hjemsteder. Jeg forela dette for Ottapersonalet, som straks var villige, men vi kunne ikke bytte før det ble samtykket fra lok. ledelsen. I telefonen ble dette ordnet, og Ottapersonalet reiste, mens vi derimot ble stående her.

Hitlers fugler var alt i virksomhet og fem stykker av dem hadde passert Lesjaverk for nordgående. Disse satte en bom for videre kjøring av vårt nettopp overtatte tog i første omgang.

På en åpen vogn nærmest vårt lok. var plasert en Orlikon antiluftvernkanon, så nå skulle vi holde tyske fly på avstand. Det skulle vise seg at ban slapp å vente lenge på fly og bomber. Vi hadde lært å kjenne Heinkels stemme og kunne fastslå hvor mange det var i koret bare av stemmen. Nordfra kunne vi høre at to fly nærmet seg og fikk straks øye på dem i 500 m høyde. Det ble liv i betjeningen av kanonen. De fikk det voldsomt travelt, ikke med å skyte, men med å flykte fra vognen og kanonen. Spør om vi ble skuffet. Ja, skuffet er for mildt et uttrykk, vi ble forbannet. Hva slags krigere var dette. Ble så sjokkert over engelskmennens opptreden at vi glemte selv å gå i dekning. Tre bomber slo ned 50 m fra lok.'et, men gjorde ingen skade. Flyene gjorde en sving og kom igjen ennå mens vi var ombord i lok.'et. Tre nye bomber faldt denne gang også uten å gjøre noen skade. Det ble i alt sluppet 12 bomber mot oss uten annen skade enn et og annet hull i noen tomvogner, så vi ble enige om at tyskerne var svært dårlige til å sikte inn sine bomber.

Imidlertid fikk vi nå besøk av så mange av disse fly, at vi fant det rådeligst at søke dekning et eller annet sted. Det var tydelig at de hadde lagt sin elsk på vårt tog. Noe mat skulle vi også hatt oss, så vi forlot lok.'et med avbremset tog og satte kurs mot stasjonsbygningen. Plutselig kommer tre fly over åskanten østfra med retning mot oss. I en fart kom vi oss inn på kontoret, tok trappa ned i kjelleren og stilte oss inn til brannmuren og pipa, for vi regnet med at om det ikke ble fulltreffer skulle vi komme fra det selvom huset ramlet over ende. Herfra merket vi en serie bomber som falt faretruende nær stasjonsbygningen. Ja, de falt sogar så nær, at vi begynte å få betenkeligheter. Vi to drøftet vår utsatte stilling, og ble enige om at vi måtte se å komme oss fra selve stasjonsbygningen. I dette øyeblikk hørte vi ingen fly og gikk rolig opp.

Da vi kom gjennom kontoret, ble jeg var en mann i militæruniform som lå på en divan. Det er mulig denne hadde ligget der når vi sprang ned i kjelleren, men ingen av oss hadde set ham. Nå kunne vi igjen høre flydur, og ropte høyt til mannen på divanen før jeg gikk ut, at nå får du komme for nå er de over oss igjen.

Nei, nå får det gå som det går svarte mannen, for jeg orker ikke mere.

Mtannen, som var en kommandersersjant, var nok helt utkørt og hadde mistet interessen for alt, ja, selv for sitt eget liv.

Det var ikke noe å gjøre ved det. Vi sprang ut, hoppet over et jorde og over veien, men da kom også bomben som fikk kommandersersjanten til å ombestemme seg. Bomben slo inn i veggen i andre etasje. Gikk gjennom gulvet mellom første og andre etasje 1,5 m fra sersjanten, og havnet nede i kjelleren like inn til brannmuren der vi hadde stått for 2 minutter siden, og ble liggende der som blindgjenger til langt ut i mai. Kommandersersjanten kunne være glad han fikk tid til å ombestemme seg. Selv satte vi kursen mot et fjøs like overfor veien på utsiden av stasjonsområdet, ca. 100 m herfra.



### Mere om kørselsfordelingerne.

Til DLT nr. 14 havde undertegnede indsendt et indlæg om kørselsfordelingernes tilrettelægning.

Indledningen der omhandlede medlemmernes store interesse for emnet, har bl. a. givet det udslag, at en del har opfordret mig til i en ny artikel at uddybe det forrige indlæg.

Dette meget aktuelle vil kunne tærskes igenem med de igangværende ture og den enkeltes specielle ønsker til disse, som grundlag, men må det være mig tilladt at fremhæve formålet med mine indlæg, nemlig at skaffe ørenlyd for en generel forbedring af samtlige kørselsfordelinger, altså en forbedring af lokomotivpersonalets arbejdsvilkår ud i fremtiden.

Mange ting turene vedrørende søges klaret med henvisning til, at man har kørt sådan i så og så mange år o. s. v. Lad dette være tilbagevist med henvisning til bl. a. weekend-ordningen, som stadig vinder mere og mere indpas, og som vi af vort fulde hjerte under dem, der nyder godt deraf. Vi hilser det som et resultat på vejen til en forbedring af arbejdsforholdene i almindelighed. Vi lider ikke af misundelse, men vi er derimod meget forbavsede over, at man stadig taler om at stramme vore kørselsfordelinger, uden at man tilsyneladende samtidig tager de stadig stigende krav til lokomotivpersonalet med ind i billedet, når kørselsfordelingerne udarbejdes. Hvordan en lokomotivmand har det, når han efter et natophold på 3—4 timer på fremmed depot, med alskens støj og larm og deraf følgende besvær med at falde i søvn, atter skal forrette tjeneste på lokomotivet, eller han, når tjenesten begynder kl. ca. 20,00 og slutter kl. ca. 6,00, er ved at være færdig med kørselen, kan enhver sikkert tænke sig. At disse tidspunkter ofte på grund af driftsforstyrrelser, ændres til den for os ugunstige side nævnes blot for fuldstændighedens skyld. Det er i afgørelsen af den slags tjenester, at skelen til penge og udnyttelse af personalet forekommer meningsløs. Mottoet »Sikkerhed frem for alt« må være både lov og pligt.

Efterhånden som motordriften skrider mere frem, bliver problemet med de mange nattimer i de faste kørselsfordelinger for dampdriften større og større, idet de små tog midt på dagen i stadig stigende grad køres af motorvogne. At natarbejde er en stor ulempe og stiller særlige krav til udøveren, er forlængst slået fast med syvtommersøm af lægevidenskaben. Tilsyneladende er forståelsen af ovennævnte problemer og de dermed forbundne besværligheder uden større interesse for administrationen, idet alfa og omega ved forhandlingerne så ganske afgjort er timetallet i turene, det skal, koste hvad det vil, ligge så tæt ved normen som overhovedet muligt.

Med de givne regler er der, som vi alle ved, fastsat rammer for, hvad man kan og må. Fortolkning og forståelse af reglerne er, som vi også ved, ofte meget forskellige. Der siges, at en bestemt mand sagde om tjenestetidsreglerne, da disse blev sat i

kraft, at hvis de blev fortolket til personalets fordel var de gode, men blev de ikke det, så sagde han »vor herre bevare os«. Lokomotivpersonalet er overbevist om, at vedkommende i dag ville sige det sidste.

Det er bekendt, at reglerne opdeles i hoved- og underregler. De sidste skulle give visse indrømmelser til personalet, som man mente havde særligt behov for lettelse og forbedringer. Alle ved, at lokomotivpersonalet er dem, der skulle nyde størst fordel heraf. Det er derfor svært for os at forstå, at de kloge mænd, der forsøgte at skabe arbejdsregler og dermed arbejdsforhold for statens tjenestemænd, så disse havde blot en nogenlunde tilværelse, skal dables og rises, fordi det skrevne såvel som ånden i det hele, nemlig humaniteten, skal endevendes og kulegraves for at finde et »og« eller »men« eller måske et »,« der står sådan, at en større udnyttelse er mulig. De er bestemt ikke de mennesker, der har skrevet og udarbejdet reglerne, der fortjener dadel og ris.

Personalerepræsentanterne fremsætter gang på gang ønsker om forståelse over for de her nævnte problemer, men får som ofte det svar, at man har strenge instrukser om, at kørselsfordelingernes timetal skal ligge så nær normen som overhovedet muligt, at man ikke kan give denne eller hin lettelse af hensyn til de retningslinier, man har fået højere oppe fra. At man har ret til at udsende sådanne instrukser, kan ikke diskuteres, men når der tales så meget om samarbejde, kan man vel finde det mærkeligt at personalet ikke bliver gjort bekendt med de vilkår, hvorunder noget af det vigtigste i vor tilværelse tilrettelægges. Moralsk må det vel være et rimeligt forlangende at personalerepræsentanterne får lejlighed til at kende indholdet af disse for os alle så vigtige instrukser.

Der skulle velnok en serie artikler i DLT til, for at gennemgå og kommentere vore tjenestetidsregler, om dette så ville hjælpe, er vel så et meget stort spørgsmål, men et er i hvert tilfælde givet, og det er, at en mere human fortolkning er nødvendig, og formålet med mine indlæg er da også et forsøg på, at skabe en bedre forståelse hos administrationen for lokomotivpersonalets naturlige krav og forventninger til at blive hørt og frem for alt at blive forstået. Det er ikke uden grund, at tjenestetidsudvalget i sin tid havde sin opmærksomhed særlig henvendt på lokomotivpersonalet gennem underreglerne. Kloge mænd har indset nødvendigheden heraf, og vi tror også, at kloge mænd i fremtiden vil indse dette, og give de, der udarbejder vore kørselsfordelinger besked om, at vise forståelse og tolerance, således at personalerepræsentanterne ikke mere skal høre lektien om, »at man ikke tør for dem højere oppe«.

Aktuelt må det vel snart være for Dansk Lokomotivmands Forening at kræve specielle tjenestetidsregler for vore medlemmer, regler der tydeligt og klart står skrevet, så enhver form for fortolkningskunst er udelukket. Rart ville det være, om man fra reglerne kunne få udeladt alle disse ødelæggende »dersom, hvis, såfremt, ifald, om og når«.

Sidst tjenestetidsreglerne blev revideret, var der afsat et beløb på 5 mill. kroner som maksimum



for, hvad det måtte koste staten, det havde været rart om det havde været et minimumsbeløb for, hvad der skulle bruges.

Lad mig til sidst slutte med en opfordring til at vise, at samarbejdstanken ikke er hul, men at den er et vigtigt led i et moderne samfund, et vigtigt led, ført i den rette ånd, så skal resultater af positiv art nok vise sig, til gavn for DSB, og dermed for hele det danske samfund.

G. A. Rasmussen, Gb.

## Den gensidige Uheldsforsikringsforening for D.S.B.s Personale.

Ordinært repræsentantskabsmøde afholdtes den 28. juni 1955 i Rømersgade 22, København, med følgende dagsorden:

1. Protokol fra repræsentantskabsmødet i 1954.
2. Beretning og regnskab for driftsåret 1953/54.
3. Ændring af vedtægtens § 21.
4. Valg i henhold til vedtægtens § 10.
5. Fastsættelse af lønninger m. v.
6. Eventuelt.

Repræsentantskabets formand, forretningsfører P. Mdasen, bød organisationernes repræsentanter, æresmedlemmer og gæster velkommen.

Derefter foretoges navneopråb — alle anmeldte repræsentanter var mødt.

Til mødets sekretær valgtes trafikassistent E. Svendsen.

*ad punkt 1:* Protokollen for repræsentantskabsmødet 1954 var udsendt med personligt eksemplar til repræsentantskabets medlemmer og blev enstemmigt godkendt.

*ad punkt 2:* Forretningsfører J. K. F. Jensen af lagde beretning for driftsåret 1953/54.

Ved årets udgang var foreningens medlemstal 8 465 efter en fremgang på 24 i det forløbne år — iøvrigt den mindste i mange år. Af de 8 465 var 586 pensionister hvilket er noget mere end tidligere. I løbet af året var slettet 359 medlemmer, som fordelte sig med 260 udmeldelser på grund af afskedigelse. Væsentligst aspiranter. I 60 tilfælde var årsagen død, og 11 havde begæret sig udmeldt, enkelte måske for at overgå til andet selskab.

Forsikringsbestanden var steget for alle forsikringsarter og væsentligst i klasse A. Der skete stadig en forskydning af dagpengeforsikringen fra 22.-dagen til fordel for 4.-dagen, således at førstnævnte forsikringsart ville forsvinde af sig selv.

Forretningsføreren udtalte, at den forsikringsbestand, der især omfatter Jernbaneforeningens medlemmer, desværre stadig gik tilbage. Dette forhold var så meget mere forbavsende, som det drejer sig om de billigste præmier. Jernbaneforeningen havde selv forsøgt at få rettet tallet i vejret, men indtil nu havde resultatet ikke været særligt strålende. Ville i denne forbindelse påpege, at erfaringerne viste, at af alle akkvisitionsformer var den personlige kontakt den eneste virkelig effektive.

Styrelsen havde i det forløbne år behandlet 764 skadesager, lidt flere end foregående år. 3 blev afgjort ved udbetaling af dødsersättning, 27 med såvel dagpenge som invaliditetserstatning og 630 alene med dagpenge. Ved driftsårets slutning var 85 ikke-afgjorte skadesager, som overgik til næste år.

Invaliditetserstatningerne varierer stærkt fra år til år, hvilket var ganske naturligt, hvorimod dagpengeerstatningen viser en fortsat stigning og udgjorde f. eks. i 1954 41 pct. af præmieindtægten.

Alle skadesager har været forelagt skadeudvalget, der ikke har fundet noget at bemærke til de af styrelsen truffne afgørelser.

En sag, der havde været forelagt voldgift, men der afvist, havde resulteret i, at medlemmet udmeldte sig, selv om man fra styrelsens side udførligt havde forklaret sagens forløb.

Det viser sig, at en stor del af skadesagerne opstår ved at »træde forkert« under op- og nedstigning af vogne og maskiner. Formentlig ligger det i skærveballastens ujævne karakter. Også »hold i ryggen«, lumbago og lignende ikke egentlige tilskadekomstsager indtager en fremtrædende plads i skaderegistret, men må naturligvis give anledning til en mere udtalt reservation, eftersom det i de fleste tilfælde opstår på grund af disposition for disse sygdomme hos de forsikrede.

Trafikens smertensbarn, knallerten, begynder nu at præge sagerne og statistiken viser, at flere kommer til skade ved denne kørsel end tidligere ved almindelig cyklekørsel.

Forretningsføreren nævnte til sidst et par enkelte skadesager, der havde givet anledning til særlig opmærksomhed, men dog behandlet efter den almindelige retningslinje: den for forsikrede mest fordelagtige afgørelse.

*Regnskabet:* Foreningens indtægter var steget med ca. 3000 kr. til 131 943 kr., og selv om udgiften til skader også var steget med ca. 15 000 kr., virkede det mindre driftsoverskud ikke foruroligende.

Formuen udgjorde pr. 30. novbr. 1954 280 466,22 kr., idet det må bemærkes, at foreningens obligationer pr. 30. novbr. 1954 havde en nominal værdi på 322 000 kr.

Beretning og regnskab godkendtes enstemmigt..

*ad punkt 3:* Styrelsen forelagde forslag om at hæve procenten fra 200 til 400 af sidste års præmieindtægt før bonus kunne udbetales. Forslaget tog sigte på en forbedring af foreningens reservefond. Eventuel bonusudbetaling tillagdes ikke agitationsmæssig værdi, hvilket også fremgik af diskussionen ved foregående repræsentantskabsmøde. Forslaget, der formuleredes således: »I vedtægtens § 21, stk. 1, ændres tallet 200 til 400«, blev enstemmigt vedtaget.

*ad punkt 4:* Alle valg var genvalg.

*ad punkt 5:* Lønninger m. v. fastsattes uændret.

*ad punkt 6:* Ingen ønskede ordet.

E. Svendsen.





## Landsoplysningsudvalget

Landsoplysningsudvalget har udtaget følgende til deltagelse i dette års tillidsmandskursus, der afholdes på foreningens Feriehjem i dagene 5.—12. september.

Kursusleder: Lokomotivfører J. V. Christiansen.

### Gruppe A.

Emne: Tjenestemandsforshold.

Gruppenleder: Lokomotivfører G. A. Rasmussen.

Lokomotivførerne:

- E. P. R. Jensen, Korsør.
- N. V. Ø. Jensen, Helgoland.
- E. H. Nielsen, Randers.
- E. Larsen, Svendborg.

Lokomotivfyrbøderne:

- P. Noltensmejer, København Gb.
- J. C. Stenderup, Helsingør.
- L. Villumsgård, Esbjerg.
- P. G. Petersen, Aalborg.
- Finn Christensen, Frederikshavn.
- R. G. Holm, Fredericia.

### Gruppe B.

Emne: Fagforeningskandskab.

Gruppenleder: Lokomotivfører S. Suneson.

Lokomotivførerne:

- S. A. Martinsen, Kalundborg.
- O. E. Søltøft, Næstved.
- P. A. L. Jørgensen, Odense.
- H. Halbro, Aarhus.
- R. U. Andersen, Sønderborg.

Lokomotivfyrbøderne:

- J. Østerberg, København Gb.
- H. E. Jørgensen, Korsør.
- C. Jensen, Padborg.
- W. A. Jensen, Aarhus.

Desuden deltager i denne gruppe motorfører Carl Christiansen og skinnebusfører Georg Larsen, Dansk Lokomotivmands Forbund.

### Gruppe C.

Emne: Internationale problemer.

Gruppenleder: Lokomotivfører C. Schmidt.

Lokomotivførerne:

- P. J. J. Busk, København Gb.
- N. E. K. Larsen, Odense.
- K. I. Hansen, Aarhus.
- H. W. Pedersen, Randers.

Motorfører:

- B. W. Gutte, København Gb.

Lokomotivfyrbøderne:

- K. E. Jørgensen, Odense.
- K. Ravn, København Gb.
- K. O. Jensen, Kalundborg.
- N. K. Jensen, Aarhus.
- P. E. Poulsen, Aarhus.

## Folkeuniversitetet

Inden længe må vi erklære sommeren for afsluttet, efteråret og vinteren holder sit indtog med deres korte dage og lange aftener. Tiden er derfor inde til at træffe afgørelse om hvilke emner, man vil vælge sig inden for oplysningsvirksomheden. Overalt i landet har forberedelserne til vinterens oplysningsprogram længe været under arbejde, og allerede nu foreligger program og planer omfattende alle emner.

Også Folkeuniversitetet er klar med sit program for efterårssemestret 1955, der ligesom i de foregående år er meget alsidigt. Der gennemføres i år 22 forelæsningsrækker omfattende: religion, musik, kunst og kulturhistorie, litteratur, filosofi, samfundsforhold, naturvidenskab og geografi, medicin og psykologi. Der påbegyndes tre nye universitetskursus: religionshistorie, kemi og atomfysik og biologi.

I hver forelæsningsrække gives der en samlet og afrundet fremstilling af en tidsepokes kunst, af et enkelt område indenfor videnskaben og lignende. Alt efter emnets omfang og karakter gennemgås stoffet af en enkelt eller flere forelæsere.

Forelæsningsrækkerne kræver ingen særlige forkundskaber og ledsages om muligt af lysbilleder og anden undervisningsmateriale. Efter hver forelæsning får deltagerne lejlighed til at stille spørgsmål i forbindelse med emnet.

Til støtte for undervisningen udarbejder kommunebibliotekerne til hver forelæsningsrække en litteraturliste, som uddeles gratis ved en af de første forelæsningsrækker.

Hver forelæsningsrække strækker sig over 6 dobbelttimer, som normalt gennemføres i løbet af 6 på hinanden følgende uger og således, at de enkelte forelæsningsrækker altid ligger på samme ugedage.

På et universitetskursus gennemgås et helt fagområde i en for almenheden tilgængelig form. Undervisningen foregår om aftenen (2 sammenhængende timer een gang om ugen) og strækker sig over flere semestre. I hvert semester er der 12 aftener. For at undervisningen kan blive så effektiv som mulig, således at der kan opnås kontakt mellem lærer og elever, må antallet af deltagere på de enkelte kurser ikke overskride 40. Undervisningen foregår på universitetets institutter eller en af de højere læreanstalter og ledes af videnskabsmænd, der er tilknyttet universitetet eller en af universitetets andre institutioner. Elever, der har gennemgået hele kursus, kan ved afslutningen få dette attestet.

Der kræves i almindelighed ikke andre forkundskaber end de, der svarer til realeksamen, præliminæreksamen eller lignende uddannelse.

Folkeuniversitetet byder ligeledes på museums-kurser og litterære sprogkurser.

Indmeldelse kan ske ved personlig henvendelse i dagene fra den 29. august til den 17. september på Folkeuniversitetets kontor, Frue Plads kl. 16,00 til 18,30.





### Tak

Vor hjerteligste tak for venlig deltagelse ved vor kære mand og far, lokomotivfører C. A. P. C. Madsen's død og begravelse. Tak for æresvagten og fanernes tilstedeværelse.

På min datters og egne vegne *Elna Madsen*, Esbjerg.

Hjertelig tak for venlig opmærksomhed ved mit jubilæum.

*Oluf Riberhegn*, elektrofører.

### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst. *J. E. Clausen*, lokomotivfører, Aarhus H.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 20. september frabedes venligst.

*K. O. Petersen*, Kolding.

### »Lanternen«

Tirsdag den 13. september 1955 arrangeres skovtur til restaurant »Parnas« i Sorø.

Vi mødes kl. 15,30 under uret i Hovedbanegaardens ankomsthale, og kl. 15,50 afrejser vi med særtog, hvori er indsat dansevogn.

Efter ankomst til Sorø sejler vi over Sorø sø til restaurant »Parnas«, hvor der vil blive afholdt keglekonkurrencer for damer og herrer.

Derefter serveres:

»Det store sildebord« — Svinekam med tilbehør.

Is med syltede frugter. — Kaffe.

Aftenen slutter med bal, konkurrencer m. m.

Hjemturen foretages i bus til Sorø station, hvorfra rejsen til København foretages i særtog med dansevogn, og ankomsten til Kh finder sted kl. 0,13, således at forbindelse nås til samtlige S-togslinier.

Prisen pr. deltager er 12,00 kr.

Deltagerne skal selv sørge for fornøden rejsehjemmel.

Indtegningslister er ophængt på Gb, Av, Hgl og Kk, og disse afsluttes mandag den 5. september 1955 kl. 12,00.

Henvendelse kan også rettes til *O. Nymark Jensen*, telf. Damsø 7655 ulla.

*Bestyrelsen.*

### Byttejlighed

*Aarhus—København.*

*Tilbydes:* Stor, moderne 2 vær. med centralvarme, bad, varmt vand hele året, altan, nedstyrtningskakt, udsigt over byen og bugten, tæt ved 3 forskellige busser. Leje 105 kr. mdl. + à conto varme 36 kr. mdl., der betales 3 mdr.'s husleje i depositum.

*Ønskes:* 2 vær. i København eller omegn.

Henvendelse: *Hedvig Tronstrøm*, Vestre Ringgade 204, Aarhus, eller Aarhus rådhus, telefon nr. 32000 lokal 188.



### Dødsfald blandt medlemmerne.

Lokomotivfører *C. A. P. C. Madsen*, Esbjerg, er afgået ved døden den 16. juli 1955.

### Dødsfald blandt pensionister.

Pensioneret lokomotivfører *Th. Kristensen*, P. Knudsensgade 44, 1., København SV., er afgået ved døden i juli 1955.

## MEDLEMSLISTEN

*Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-8-55.*

Pensioneret lokomotivfører *P. A. M. Jacobsen*, P. Hjortsvej 18, 3. tv., Valby.

## NYE ADRESSER

Hovedbestyrelsen: Foreningens næstformand har tlf. 30.10.77. Ved opkald fra apparater uden nummerskive forlanges »Fulda«, hvortil nummeret opgives med alle 6 cifre.

## Statsbanepersonalets Sygekasse

Jernbanelæge *A. Gleerup*, 3 A. lægedistrikt, Islands Brygge 5, er bortrejst fra 15/8—5/9 d. å.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af lægerne: *J. Rasmussen*, Islands Brygge 17, telefon Da. 9697, konsultation kl. 10—11, torsdag kl. 16—18 og lørdag kl. 13—14. *Grønvold*, Islands Brygge 15, telefon Am. 3004, konsultation kl. 12—13, fredag kl. 18—19 og lørdag kl. 10—11. *Wadmand*, Islands Brygge 17, telefon Am. 6650, konsultation kl. 13—14, mandag kl. 17—19 og lørdag kl. 10—11.

Jernbanelæge *Poul Kistrup*, 4 C. lægedistrikt, København, er afgået ved døden, og doktor *H. Bennedsen* vil varetage lægetilsynet med sygekassens interessenter i nævnte distrikt indtil 1. januar 1956, fra hvilken dato posten som jernbanelæge vil blive besat.

Doktor *Bennedsen* afholder konsultation i jernbanelægens konsultationslokaler, Østerbrogade 108, til sædvanlig tid.

Såfremt der måtte finde vikarskifte sted, vil der blive udsendt meddelelse herom.

## H U S K

for at undgå standsning i forsendelsen af *D.L.T.* ved flytning at meddele postvæsenet den nye adresse. Det hænder ikke så sjældent, at medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte meddelelse til postvæsenet, hvilket forårsager ulemper både for medlemmet og for kontoret.



**Det bedste**  
**I CYKLER OG RADIO**

V. Petersen  
Jyllandsgade 22  
Fredericia  
Tlf. 1033

**FÆLLESBAGERIET A/S**

Fredericia . Tlf. 602  
*Køb altid Brød fra Fællesbageriet*

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

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

**Fredericia Mejeri**

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

»LA BELLA«

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

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

Ekvipér Dem i

**London-Magasinet**

FREDERICIA

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

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks

IMPORT AF



KULPLADS OG KONTOR:  
VESTHAVNEN  
TELEF. 955

**BOGTRYKKERIET**

Nørrebrogade 5, Fredericia  
A. Petersen . Tlf. 1014  
Alle Arter Tryksager til smaa Priser  
Festsange - Telegrammer

**Ougaard & Jensen**

Danmarksgade 21 A  
Fredericia  
Telefon 332  
Alt i herre- og drengetøj

**Farve-  
bøtten**

Tapet . Malervarer . Rullegardiner  
**v. Holger Häuser**  
Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

**ERIKSEN & CHRISTENSEN**

AKTIESELSKAB

**ESBJERG**

**LANDBOMEJERIET**

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

**FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/S**

Loehr og Holmelund

...vi sælger varme

Telefon  
170-888  
4 linier

*Hotel* **LANDSOLDATEN**

FREDERICIA

*altid bedst — derfor billigst*

*Mylius* **HANSEN**  
**GULDØSMED**  
**URMAGER**

**Vendersgade 9 . Fredericia**

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

**Thomas Hansen's  
Bageri**

bringes i velvillig Erindring  
Brødet bringes overalt i Byen  
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

*For Synet en Vinding,  
køb Brillen hos Sinding!*

★ **STRUER . Tlf. 119**

Aut. Installatør  
**HENRY BERTELSEN**

Tlf. 691-191 . Giro 48003  
Østergade 5 . Struer

**P. WEILING**

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt  
i moderne  
Blomsterbinderi

**NYBO**

STRUER

- et godt Sted at handle

*Frisørsalonen*

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales  
*Ærb. Gustav Jensen*

»Moselunds«  
**Rugbrød**

Tlf. 309 anbefales

I Sol og Pløre  
gaa eller køre *Brug*  
**Skotøjsbørsens Fodtøj**  
Struer - Telf. 109

**J. Lauritzens Kulforretning A/S**

**KUL . KOKS . BRIKETTER**

Esbjerg

Telf. 118-828





**STJERNENS**

*Golden*

**ANANAS  
SQUASH**

*- en læskedrik i særklasse ...*

*Spis* **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

*Tag Kager med hjem fra* **Clorius**

Spec.: Fødselsdagskringler

Prøv mine Krømmerhuse

Tlf. Kalundborg 187

**Fineste Kød, Flæsk, Paalæg**

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

**Er Lyset i Uorden**

da ring til Kalundborg 520

**KJÆR CHRISTENSEN**, aut. Installatør

Leverandør til Feriehjemmet

**A. M. JØRGENSEN**

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

Sct. Jørgensbjerg 25

Tlf. Kalundborg 71

**KALUNDBORG KULKOMPAGNI**

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

*M. H. Iversen*

Mode- og Manufakturforretning

Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

**Marketenderiet**

*i Centralværkstederne  
og Godsbanegaardens  
Lokomotivremise  
anbefales*



Driftsudvalget

**Fiskehus Nr. 1**

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

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

Murermester og Cementvarefabrikant,

**Chr. Schrøder**

Tlf. Kalundborg 360

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

*Slagtermester* **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning

P. Palludansvej 4, Tlf. Kalundborg 1343

*Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg*

**OTTO NIELSEN**

Malermester

★  
Tlf. Kalundborg 447

**AAGE NIELSEN** Slagtermester

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

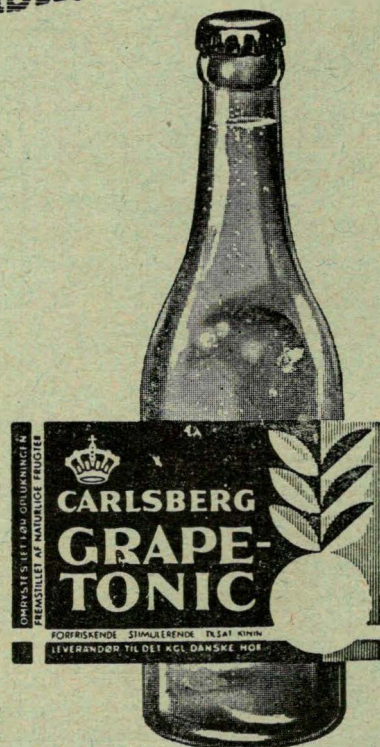
**N. JENSENS SØNNER**

*Inventar og Bolig Montering*

**Tlf. Kalundborg 280**

*En forfriskende Smag...*

ALLE KAN LIDE DEN



**Carlsberg**