

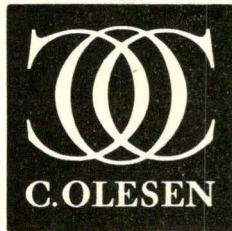
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 14 · 20. JULI 1956 · 56. ÅRGANG



Statsbanepersonalets priv. gens. Hjælpekasse (Vejlekassen)



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFAKTUR EN GROS
KØBENHAVN K.

THÜRMEERS
originale Snittøj

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS

Andersson & Bardram A/s

Stuiestræde 10 . Tlf. 8638 . København K

Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer

Importkompagniet A/s
Kalundborg

Import af

**KUL, KOKS &
BRIKETTER**

Telf. *33 (Flere Ledn.)

**B
O
G
T
R
Y
K**
L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13
Tlf. Byen 1502
København K

LEDIG



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

1854

1954

FRICHS

Elegante Kjøler og Smoking

udlejes

ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebros Runddel 140

Telefon Taga 1513

HB

forbrugernes
egen
virksomhed

HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING



AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TELEFON LYNGBY 1645

OPTIKER

**Felix
Schmidt's**
EFTF.

Nørreport

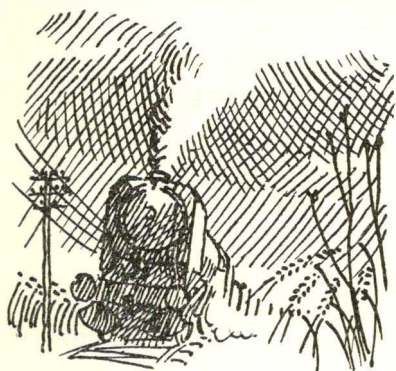
Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør

DEUTA -HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til DSB

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



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 14 - 56. ÅRGANG

20. JULI 1956



Indhold:

Jubilæumsanciennitet	187
Nordisk nyt	188
Værn syn og høreelse under arbejdet	189
Repræsentantskabsmøde i »Vejlekassen«	190
En årsberetning med milliardtal	191
Den internationale jernbaneunion	191
Fransk verdensrekord i hastighed på jernbane	192
Fjernstyret tog	193
Skandinavien—Italien—Express	194
Fællesrejse til Tyskland	197
Studiebesøg hos Frichs	197
Samarbejdsudvalgene	197
12 jet-fly ville kunne klare hele Atlantflyvningen	198
Under DLF	198
Tak	198
Opmærksomhed frabedes	198
Sommerudflugt	198
Byttelejlighed	198
Jernbaneskolen	198
DJT meddeler	199

Forsidebillede:

Lillebæltsbroen spejler en tidlig morgen sine dristige linier i Lillebælts vande.



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Jubilæumsanciennitet

Mener en tjenestemand sig berettiget til en anden anciennitet, må han selv fremsætte begæring herom.

Efter vor tidligere omtale her i bladet af de nye bestemmelser om jubilæumsgratiale og -anciennitet, skal vi påny vende tilbage til denne sag, dels fordi der nu har været ført forhandling med generaldirektoratet på grundlag af finansministeriets cirkulære af 2. juni d. å., dels fordi henvendelser fra flere medlemmer giver anledning hertil.

*

Mellem generaldirektoratet og Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg er der truffet aftale om, at sidste afsnit i punkt 3 skal forstås således, at personale, for hvem der efter de hidtidige regler er fastsat en jubilæumsanciennitet, fortsat bevarer denne anciennitet, medmindre de pågældende snarest og senest med udgangen af året 1956 ad tjenstlig vej skriftlig fremsætter ønske om at få deres jubilæumsanciennitet beregnet efter de i finansministeriets cirkulære omhandlede nye regler og vedlægger eventuel fornøden dokumentation for den ekstra tjenestetid, der formenes at kunne medregnes.

Ønsker om ændring i ancienniteten skal altså fremsendes ad tjenstlig vej og ikke indsendes til foreningens kontor, som en del medlemmer allerede har gjort. De, der har tilskrevet foreningen, må nu skrive til statsbanerne efter ovenstående retningslinier, da foreningens kontor ikke kan påtage sig at videresende det allerede modtagne.

*

Til forståelse af cirkulærets bestemmelser har generaldirektoratet over for distrikter og afdelinger oplyst, at for så vidt angår bestemmelserne under punkt 3 og det der anvendte udtryk »i den danske stat«, skal det forstås således, at personale overtaget sammen med eller fra indenlandske privatbaner, D/S Øresund og Faaborg—Mommarmark overfarten i henseende til jubilæumsanciennitet kan få medregnet tjenestetiden ved ovennævnte virksomheder, idet disse falder ind under de i samme punkt nævnte koncessionerede selskaber.

En bestemmelse, som bl. a. de af vore medlemmer, der er overgået fra Slangerupbanen og de tidligere sydfynske baner, må være opmærksom på, såfremt de agter at indgive ansøgning om ændret jubilæumsanciennitet.

*

Medens anmodning om forandringer i anciennitet skal fremsættes ad tjenstlig vej, er foreningens kontor altid til disposition med råd og vejledning over for medlemmerne. Efter bestemmelserne er det overladt den enkelte tjenestemand selv at afgøre, om han ønsker det nuværende ændret eller ej, og han har således ingen pligt til at begære en anden anciennitetsberegning end den, han hidtil har været underkastet. Til gengæld må han træffe sin afgørelse inden for den fastsatte frist, der udløber med dette års udgang, og den beslutning, han tager, er herefter bindende og kan ikke ændres på et senere tidspunkt.

Enhver, som mener sig berettiget til forandringer i jubilæumsancienniteten, fordi han har haft en tjenestetid inden for



Lokomotivmands Tidende 50 år

Vort norske broderorgan »Lokomotivmands Tidende« fejrer i august måned d. å. sit 50-årige beståen.

I den anledning benytter vi lejligheden til på denne måde at sende en hjertelig lykønskning på mærkedagen med tak for samarbejdet gennem årene.

Den »50-årige« markerer dagen ved at udsende et jubilæumsnummer, som udkommer den 15. august.

Pensionistforeningen

Foreningen af pensionister ved Danske Statsbaner afholdt den 18. juni ordinær generalforsamling hos Peter Liep i Klampenborg.

Mødet, der var besøgt af et overvældende antal medlemmer fra hele landet, blev overværet af formændene for de fire jernbaneorganisationer. Den fungerende formand for foreningen, snedker Laurits Hansen, København, bød de fremmødte velkommen, og forinden aflæggelse af beretning udtalte han smukke mindeord over foreningens afdøde formand, trafik-kontrollør A. Heede.

Beretningen var genstand for en langvarig debat, hvorunder man bl. a. kritiserede visse medlemmers deltagelse i en henvendelse til finansministeren angående beregningen af det midlertidige og særlige løntillæg. Generalforsamlingen fandt, at centralorganisationerne på tilfredsstillende måde også varetog pensionisternes interesser under lønforhandlingerne og tog derfor afstand fra, at andre blandede sig heri.

Til ny formand valgtes pens. baneformand V. Johansen, København.

andre institutioner, bør derfor nøje overveje, om en forandring i det bestående er at foretrække, før han indsender begæring herom. Modtager statsbanerne ingen anmodning med de nødvendige oplysninger, vil en tjenstemands nuværende jubilæumsanciennitet blive bibeholdt.

Det i cirkulæret fastsatte jubilæumsdiplom, som det er overladt den enkelte styrelse selv at udarbejde og træffe bestemmelse om med hensyn til udseende og indhold, vil det selvsagt tage nogen tid med at få fremstillet, hvorfor jubilarer i den nærmeste fremtid ikke vil få det overrakt. Mellem organisationerne og generaldirektoratet er der truffet den aftale, at indtil de nye diplomer kan foreligge færdige, vil de hidtil anvendte skrivelser blive bibeholdt.

*

Foranlediget af en del henvendelser vedrørende cirkulærets punkt 4, henleder vi opmærksomheden på, at tjenstemænd afskediget før cirkulærets ikrafttræden den 1. april d. å. ikke vil få jubilæumsgratiale udbetalt. Cirkulærets tilbagevirkende kraft har kun gyldighed for tjenstemænd, der efter denne dato stadig er i aktiv tjeneste. Til dem vil der kunne udbetales gratiale svarende til det jubilæum (50, 40 eller 25 år), vedkommende har holdt før 1. april 1956. Gratiale udbetales dog først ved den pågældendes afsked — og altså ikke umiddelbart efter cirkulærets ikrafttræden — og det bortfalder helt, såfremt tjenstemanden opnår at holde nyt jubilæum inden afskedigelsen, ved hvilken lejlighed der jo vil kunne udbetales ham gratiale svarende til det nye jubilæums størrelse. I samme forbindelse skal vi endnu en gang understrege, at gratiale ikke udbetales til efterladte, da det er en personlig gave til tjenstemanden.

Ved beregning af jubilæumsancienniteten har der også hersket nogen tvivl om, hvorledes man skal forholde sig med hensyn til fraværelse på grund af militærtjeneste, når man har været trådt uden for nummer eller har haft lange sygeperioder. I den forbindelse skal vi henvise til cirkulærets punkt 3, stk. 5, hvori der er fastslået følgende:

»Ved opgørelsen af jubilæumsancienniteten medtages kun tjeneste, der i omfang udgør mindst $\frac{1}{4}$ af normal heldagsbeskæftigelse. Feriedage og sygedage (dokumenteret ved syge- og raskmelding fra læge eller på anden af styrelsen godkendt måde) under beskæftigelsen medtages ved opgørelsen, for sygedages vedkommende dog kun, såfremt der er ydet hel eller delvis løn under sygeperioden, eller — hvis dette ikke har været tilfældet — i et tidsrum af ialt højst 3 måneder inden for et år. Endvidere medtages fraværelse på grund af militærtjeneste, såfremt der er ydet hel eller delvis løn under fraværelsen, eller denne medregnes i den pågældendes tjeneste- eller lønningsanciennitet, ligesom den tid, en tjenstemand står uden for nummer, kan medtages i det omfang, den medregnes i lønningsancienniteten.«

*

Med det her anførte håber vi medlemmerne er blevet vejledet. Det kan dog ikke undgås, at der for den enkelte kan melde sig andre problemer, og som tidligere meddelt må de pågældende da henvende sig til foreningens kontor. Iøvrigt må vi henvise til DLT nr. 12 af 20. juni.

Værn syn og hørelse under arbejdet

Ørelægen, dr. *Falbe-Hansen* skriver i en artikel om årsager til døvhed og tunghørhed, at vort høreorgan er et meget fintmærkende, men også meget sart organ, der må værnes mod skadelige påvirkninger, hvis man vil undgå funktionsforstyrrelser.

»Høreorganet er det mest følsomme af vore sanseapparater«, skriver doktoren, »Så fin er vor hørelse, at vi i et lufttomt rum, hvor al lyd fra omverdenen er udelukket, lige netop er i stand til at høre luftmolekylerne bombardere hinanden. Og forskellen mellem den svageste lyd, vi kan opfatte — høretærskelen — og den lyd, der er så stærk, at den fremkalder en smertefornemmelse, målt i et fysisk mål, er et tal, multipliceret med 10^{12} . Musikalske personer er i stand til f. eks. at høre forskel på en tone med svingningstallet 1000 og en med 1003; vi hører lyde ved svingningstal 16 i bassen og op til 24.000 i diskanten. Var øjet i besiddelse af samme følsomhed som øret, ville elektronmikroskopet være overflødigt, og vi ville være i stand til fra København at se folk spadsere i London — i al fald i meget klart vejr!«

Støjproblemet betydning indses efterhånden af stadig større kredse. Støjen vokser sammen med arbejdets tempo. I industrien er støjen værre end i håndværket — i de store fabrikker er den værre end i de små. Den moderne teknik befordrer støj og larm. Næppe nogen maskinfabrikant tager hensyn til støjen, når han fabrikerer en maskine; han tænker først og fremmest på dens ydeevne. Resultatet er blevet, at stadig flere arbejdere må arbejde ved maskiner, der frembringer en skrækkelig og skadelig støj. Det går ud over høre-evnen, men også over nerverne og hjertet. Selv blodtrykket stiger ved visse arter af støj og larm, især skramlen af metaller og uventede høje, diskontinuerlige lyde. Støj fra biler og motorcykler virker ligeledes blodstryksforhøjende. Men de meget støjplagede arbejdspladser er værst med hensyn til at ødelægge høre-evnen.

En nylig gennemført svensk undersøgelse i Uppsala har vist, hvor hurtigt hørelsen tager skade. Man undersøgte ca. 300 arbejdere på en række forskellige virksomheder. De, der var udsat for støj, fik let hovedpine, blev trætte og uoplagt og kom lettere til skade end deres kolleger.

Ved undersøgelsen blev det endvidere konstateret, at støjen er farlig, fordi den angriber nervesystemet som en snigende gift. Den, som arbejder i konstant støj, mærker som regel ikke selv, at hans høreevne svinder, og først, når det er for sent at gøre noget ved sagen, står det som regel klart for ham, hvad der er sket. Al støj er ikke lige farlig. Støj, der hviner, er værst. Maskinstøj indeholder dog som regel alle tonearter. Ensartet, monoton støj, der fortsætter time efter time, er værre end intensive støjforeteelser af kortere varighed. Af stor interesse er den iagttagelse, at den skade, som støjen forårsager, ligger i samme toneregister som talelyden, og den angrebne får derved svært ved at forstå tale, når han bliver ældre.

Det er jo ikke let at komme støjen til livs. Der

må sættes ind på flere fronter, dels teknisk, dels personligt. Ligesom man kan nedsætte støjen i »knallerterne«, når de kører på gaden, kan man formentlig nedsætte støjen ved maskinerne. Det vil også kunne hjælpe at skifte arbejdsplads, og endelig kan man jo benytte hørepropper. Bliver man trods alt dette tunghør, bør man snarest søge ørelæge, og man bør ikke vige tilbage for at bruge høreapparat. De moderne høreapparater laves nu så små, at de rummes i et brillestel, så de er aldeles usynlige!

Nedsat hørelse er en kedelig skavank, men dog til at bære, og den berører ikke altid arbejdsdueligheden. Værre er det, hvis synet tager skade. Skal man tro den amerikanske øjenspecialist dr. Bates, er der imidlertid større mulighed for at værne sit syn end sit øre. Selv arbejdet behøver ikke at virke trættende på synet, når blot øjnene ikke ligefrem til stadighed overanstreges. I en nylig udkommen bog (»Bedre Syn«) skriver forfatteren herom:

»På en fabrik eller et kontor kan tanken og øjnene optage mange flere ting og tage langt flere virkelige synsindtryk gennem længere tid uden at trættes, fordi det er velkendte ting, det drejer sig om, ting, der ikke kræver større psykisk anstrengelse. Fabrikarbejdere kan daglig yde otte timers præcisionsarbejde og kan opdage selv de mindste brist i de arbejder, der glider gennem deres hænder. Men samtidig ville disse arbejdere blive fuldstændig udmattede ved at skulle se på museumsgenstande, de ikke kendte i forvejen. Det er fortolkningen af de mange fremmedartede elementer i et museum eller på en udstilling, der slider på hjernen, slår tilbage på øjnene og i løbet af kort tid trætter et menneske indtil udmattelse. Psykologerne indrømmer, at synet i høj grad er et psykisk spørgsmål. De ni tiendedele af synet udføres i hjernen og kun én tiendedel i øjet selv. Det kan synes mærkeligt at tilskrive hjernen så stor en andel, men vi har dog alle oplevet, at vi læste flere sider, mens vi havde tankerne langt borte og pludselig vågnede og opdagede, at vi ikke have anelse om, hvad vi havde læst. Det er derfor man får ondt i øjnene af at kede sig. Når man er uinteresseret, forsøger man sløvt at gøre to ting på én gang, hvilket er umuligt.«

Dr. Bates giver mange gode råd med hensyn til at skåne øjnene. »Lad være med at gnide øjnene«, siger han. »Hvis øjet trænger til at gvides, så gør det på naturens egen facon: med øjelågene, som er formet efter øjeæblet. Knib øjelågene tæt sammen og luk dem vidt op; bliv ved med det fire-fem gange. Det gør samme virkning som at gnide dem med hånden og er ikke så skadeligt. — Lad være med at falde i tanker! Denne almindelige vane er den værste form for stirren. Hvis der er noget, De vil tænke over, så luk øjnene eller sørg i det mindste for at blinke ofte. — Hold ikke vejret, mens De bruger øjnene. Disse skal have ilt. — Lad være med at øve tvang mod Deres syn. Hvis en genstand ikke står tydeligt for Dem, så lad være at stirre mere og stift på den. Luk hellere øjnene en kort stund, slap helt af, tag et dybt åndedrag og se så igen ganske ubesværet på tingen. Så står den klarere. Vær ikke bange for sollys, blot det ikke blænder. Man ser kun virkelig godt ved lys!«

CLS.

Repræsentantskabsmøde i »Vejlekassen«

Statsbanepersonalets private gensidige hjælpe-kasse »Vejlekassen« afholdt ordinært repræsentantskabsmøde i København mandag den 4. juni 1956 med følgende dagsorden:

1. Valg af ordstyrer og sekretær.
2. Beretning.
3. Regnskab.
4. Valg af formand og 1 revisor og revisorsuppleant.
5. Fastsættelse af lønninger.
6. Eventuelt.

Formanden, stationsmester P. H. Pedersen, bød alle fremmødte hjertelig velkommen.

Til ordstyrer blev valgt togfører N. J. Olsen og til sekretær, trafikassistent E. Svendsen. N. J. Olsen takkede på begge vegne for valget og foretog navneoplysning. Alle var mødt. Den forelagte dagsorden blev godkendt, hvorefter formanden fik ordet til beretningen.

Formanden oplyste, at »Vejlekassen« pr. 1. januar 1956 havde i alt 26.456 medlemmer, og at der i året 1955 var indmeldt 1.131 medlemmer. Medlemstilgangen må anses for god, bl. a. under hensyn til, at statsbanernes rationalisering virker derhen, at der sker færre nyantagelser. Den yderligere udvikling ville i øvrigt i den henseende medføre en stagnation af »Vejlekassen«s medlemsantal. Dette gav dog ingen anledning til bekymring, og status var fin, selv om styrelsen heller ikke denne gang kunne fremsætte forslag om forhøjelse af satserne for begravelseshjælpen.

Der var i det forløbne år udmeldt i alt 179 medlemmer, hvoraf 27 var skilsmisse-udmeldte og 12 reelt udmeldte — de sidste formentlig ved overgang til anden forsikring.

Medlemmerne fordelte sig på de respektive organisationer således:

Dansk Jernbane Forbund	15.138
Jernbaneforeningen	4.677
Fællesorganisationen	3.760
Dansk Lokomotivmands Forening	2.701

Aldersfordelingen var:

117 fyldt	90 år
585 mellem	80—90 år
1518 »	70—80 »
3022 »	60—70 »
3246 »	50—60 »
2945 »	40—50 »
9343 »	30—40 »
5543 »	20—30 »
137 under	20 år

I 1955 var 283 medlemmer afgået ved døden, hvilket var ca. 75 pct. færre end beregnet af aktuarien. Omend slutfacit måtte blive det samme, betød denne »fejlregning« en større renteindtægt end ventet.

Kontingentfremgangen i 1955 var ca. 7 000 kr. og renteindtægten ca. 11.000 kr. større end i 1954. Formuen var nu 3.789.818 kr., hvilket var en fremgang på 150.000 kr.

Formanden kunne oplyse, at den nu praktiserede ordning, hvor »Vejlekassen«s 116 »selvbetalere« indbetaler kontingent årsvis pr. giro, var tilfredsstillende og ikke havde resulteret i udmeldelser.

Styrelsen havde modtaget forslag fra 2 medlemmer.

Det ene forslag gik ud på at udvide »Vejlekassen« til også at omfatte begravelseshjælp ved børns dødsfald mod fornøden forhøjelse af præmien. Styrelsen havde været enige om at afvise forslaget under henvisning til, at det faldt uden for kassens formål, og desuden ville medføre en betydelig administration.

Det andet forslag tilsigtede udbetaling af begravelseshjælp ved dødsfald inden for det første år efter indmeldelsen. Hertil var kun at sige, at »Vejlekassen« var bundet af forsikringsrådets afgørelse, der forlangte et års medlemskab før hjælp kunne ydes, medmindre man ville forlange lægeattest ved indmeldelsen.

Hvis dødsfaldet skyldtes tilskadekomst i tjenesten fandt udbetaling i alle tilfælde sted.

Styrelsen havde drøftet muligheden for at forhøje kontingentet til 2 kr. om måneden mod en væsentlig forhøjelse af begravelseshjælpen. Man ville dog ikke stille forslag herom, selv om man var enige om, at udbetalingerne efterhånden lå i underkanten af, hvad en begravelse koster, og en forhøjelse kunne være på sin plads. Formanden ønskede at høre, om tanken havde mødets sympati, hvorefter man i bekræftende fald ville lade spørgsmålet aktuar-mæssigt undersøge.

Formanden sluttede beretningen med at udtale sin tak til styrelse og tillidsmænd for alles medvirken til »Vejlekassen«s gode status.

Næstformanden, lokomotivfører E. Greve Petersen, udtalte til beretningen, at han håbede, repræsentantskabet nøje ville overveje tanken om kontingentforhøjelse med følgende højere udbetalinger under henvisning til de forøgede begravelsesudgifter og at også andre organisationer havde forhøjet lignende udbetalinger.

Der var ikke flere, som tog ordet til beretningen, der herefter godkendtes enstemmigt.

Regnskabet.

Forretningsføreren, overtrafikassistent M. S. Lyngesen, forelagde regnskabet for 1955 med henvisning til det omdelte trykte regnskab. Kontingentindtægten beløb sig til 288.755,00 kr. og renteindtægten til 174.721,78 kr. og samlede indtægter til ialt 543.090,38 kr.

Til 283 dødsfald var udbetalt 226.840,00 kr. Årets overskud 233.784,84 kr. var anvendt med 5.180,00 kr. til sikkerhedsfonden, 52.404,25 kr. til nedbringning af obligationskurser og 176.200,59 kr. henlagt til paragraf 19-fondet.

»Vejlekassen«s obligationsbeholdning var pr. 31. december 1955 4.278.000,00 kr. optaget til kurs 3.697.944,00 kr. og kassebeholdningen 91.874,77 kr.

Obligationernes børsværdi ligger uanset den stedfundne nedbringning på 52.404,25 kr. stadig ca. 375.000,00 under optagelsesværdien, og man måtte følgelig også fremover søge kurserne nedbragt.

Forsikringsfonden udgør 2.751.835,00 kr., sikkerhedsfonden 174.127,00 kr. og paragraf 19-fonden 848.602,77 kr.

Forretningsføreren fandt anledning til at rette en særlig tak til »Vejlekassen«s akkvisitører, hvoraf mange havde udvist særdeles gode resultater.

Formanden gav nogle supplerende oplysninger om obligationsbeholdningens størrelse, hvorefter regnskabet enstemmigt godkendtes.

Valgene.

Til formand genvalgte stationsmester P. H. Pedersen.

Overportør M. Mikkelsen blev foreslået som revisor, men frabad sig genvalg. Til revisor nyvalgte overmatros V. E. Hansen med rangerformand Meldgaard Kristensen som suppleant.

Lønningerne fastsattes uændret.

Ingen begærede ordet til sidste punkt på dagsordenen, hvorefter mødet sluttedes.

P. H. Pedersen.

E. Svendsen.

En årsberetning med milliardtal

Statsanstalten for Livsforsikring har udsendt sin årsberetning for 1955.

Det fremgår af beretningen, at Statsanstalten i det forløbne år har tegnet for 204 mill. kr. nye livsforsikringer. Hertil kommer nye renteforsikringer. Af disse tegnede Statsanstalten i 1955 17,5 mill. kr. årlig hævnning.

Som følge af dødsfald blandt de forsikrede er der udbetalt 8,4 mill. kr., og på grund af forsikringstidens udløb er der til de forsikrede udbetalt 20,9 mill. kr.

Statsanstaltens livsforsikringsbestand, der i 1954 passerede de 2 milliarder kr., var ved udgangen af 1955 vokset med 120 mill. kr., og bestanden af renteforsikringer udgjorde ved udgangen af 1955 97,4 mill. kr. årlig hævnning.

Godt 16.000 personer har i årets løb indsendt helbredsoplysninger til Statsanstalten for Livsforsikring. Af disse var der kun 32, som på grund af dårligt helbred måtte udelukkes fra den ønskede livsforsikringsmæssige dækning. Dette lave tal viser, at dansk livsforsikringsvæsen nu er i stand til at livsforsikre så godt som alle, der ønsker at blive det.

I årets løb har 388 forsikrede opnået præmiefritagelse på grund af erhvervs- og arbejdsudygtighed, og 277 andre forsikrede, der betalte forhøjet præmie, fik præmienedsættelse, i 203 tilfælde til tarifmæssig præmie. Statsanstalten giver sine forsikrede gunstigere vilkår, så snart der foreligger en mulighed.

Det fremgår af opgørelsen over Statsanstaltens kapitalforhold, at Statsanstalten nu forvalter en formue på over 1 milliard kr.

Den internationale jernbaneunion

Union Internationale des Chemins de Fer (U. I. C.) tæller 46 jernbanestyrelser fra 37 lande med i alt 327.000 km jernbanelinier og 4.500.000 ansatte.

U. I. C., der i følge statutterne arbejder med ensretning og forbedring af betingelserne for jernbanernes drift, især i international henseende, blev oprettet i 1922 i henhold til et herom fremsat ønske fra den internationale konference i Genua og arbejdede uden afbrydelse indtil krigsudbruddet i 1939.

Efter krigens ophør tog U. I. C. et nyt opsving og fortsatte navnlig bestræbelserne på at gøre jernbanerne til en helhed.

I 1951 blev der afsluttet en overenskomst, der går ud på at fremme denne helhed, idet U. I. C. fik til opgave at virke som koordinerende led mellem en række andre eksisterende jernbaneorganisationer.

U. I. C. har allerede ydet en betydelig indsats. Vi skal blot give en kort oversigt herover ved at nævne:

Standardisering af rullende materiel, der åbner mulighed for:

- varige aftaler mellem jernbanerne og de virksomheder, der fremstiller rullende materiel,
- en rationalisering af denne industri på europæisk plan,
- oprettelse af et fælleseuropæisk marked for indkøb af materiel.
- Fælles drift af en vognpark på 160.000 godsvogne tilhørende 10 forskellige jernbanevæsener.
- Europa-bus, hvis turistbus-linier danner et sammenhængende internationalt net.
- Den kommende organisation »Trans-Europ-Express«, hvorved der vil blive indført hurtige, komfortable motortog, der fra sommeren 1957 vil blive indsat i visse internationale forbindelser, især mellem de vigtigste storbyer i Europa.
- Eurofima, europæisk selskab til fælles finansiering og indkøb af jernbanemateriel.
- På tarif-området: »mønstartariffer« og »europæiske tariffer«, som f. eks. en europæisk stykgodstarif og en europæisk person-tarif.
- Gennemførelse af udvekslelighed af reservedele til person- og godsvogne.
- Ensartede leveringsbetingelser.
- Overgangen til to klasser fra 3. juni d. å.
- Etablering af visse hovedruter, der kan tåle store hjultryk.
- Koncentrering af godstrafikken på hovedruterne.
- Beregning af kostpriser for jernbanetrafik.
- Omfattende undersøgelser af generelle økonomiske spørgsmål.

Endelig har U. I. C. foretaget store undersøgelser, bl. a. til brug for den europæiske trafikministerkonference.

Fransk verdensrekord i hastighed på jernbane

I de udstrakte skovområder, som dækker Les Landes, det flade flyvesandbælte mellem Bordeaux og Biarritz, leves livet i rolig rytme. I dag som for 100 år siden opsamles harpiks efter enkle, primitive metoder. Dyreavl giver god indtægt til de få bøndergårde, som ligger spredt i skovenes lysninger. De store fåreflokket vogtes af styltebærende hyrder, som tager jætteskridt i det sumpede terræn.

Også det gamle tog — stærkt museumspræget — tager det med ro på sin sidestrækning, og det standser føjeligt ved stopsignalet, når den nye tids fartvidunder med tordendrøn stormer frem over heden i en hvirvel af lyn og støv.

Franske Statsbaner (SNCF) har sat ny verdensrekord i hastighed på jernbane med 331 km/t.

Allerede i februar 1954 sattes en første rekord med 243 km/t på strækningen Dijon—Beaune med en togstamme på tre vogne fremført af et almindeligt, seriefremstillet lokomotiv.

Denne præstation repræsenterede en væsentlig afvigelse fra de hastigheder på 130—140 km/t, som normalt præsteres af expres- og hurtigtog på de vigtigste jernbanestrækninger, bl. a. med CC og 2D2 lokomotiver på strækningen Paris—Lyon.

Samme år, altså 1954, indsattes en ny elektrisk lokomotivtype i driften, litrabetegnelse BB 9000. Dets egenskaber skulle prøves i forhold til CC-lokomotivets, som allerede havde præsteret verdensrekord. Da rekordforsøget havde bekræftet, at de franske banestrækningers særdeles fine kvalitet tillod endnu større hastigheder, modnedes tanken om at søge opnået hastigheder på over 300 km/t.

De to lokomotivtyper, som udvalges til den nye prøve, var:

CC 7107, søstermaskine til CC 7121, 1954's rekordmaskine, bygget af Société Alsthom med 2 treakslede bogier (alle drivakslar).

BB 9004, det nye lokomotiv, bygget af Le Matériel de Traction Electrique og forsynet med 2 toakslede bogier (alle drivakslar).

Det er disse to lokomotivtyper, som for tiden fremfører exprestogene på strækningen Paris—Lyon og bl. a. »Le Mistral«, Europas hurtigste tog.

For at kunne præstere de ønskede hastigheder, måtte konstruktører og værksteder forsyne lokomotiverne med et antal specialanordninger:

Der blev påmonteret hjul af monobloc-typen.

Lokomotivernes udveksling blev ændret for at tilpasse effektoverføringen efter hastigheder over 300 km/t.

De almindelige strømaftagere blev erstattet med specielle aftagere, som i forvejen var afprøvet i vindtunnel.

Der indrettedes faste koblinger mellem vognene og op til lokomotiverne, og specielle gummibælge opsattes mellem lokomotiv og nærmeste vogn samt mellem vognene indbyrdes for at mindske luftmodstanden.

Vognkassen på togets bageste vogn blev forsynet med et strømlinieformet slutparti.

Toget blev på denne måde en helhed, faktisk som et projektil på 100 meters længde.

Da centrifugalkraftens indvirkning i kurver ved sådanne store hastigheder er voldsom, udvalgte til prøven en lige strækning, som var tilstrækkelig lang til, at lokomotivet kunne nå at accelerere, komme helt op i den beregnede fart og siden nedsætte hastigheden uden at behøve at gøre alt for kraftig brug af bremserne.

Den 46 km lange strækning på linien Bordeaux—Dax, mellem stationerne Lamothe og Labouhevre, viste sig særdeles velegnet til forsøget.

Men også køreledninger og disses forsyningsystem måtte nødvendigvis forstærkes for at undgå spændingsfald. Derfor blev to transportable omformerstationer placeret på stationerne Licaupas og Ychoux. Endvidere blev et stort antal måleinstrumenter af forskellig slags monteret såvel på toget som langs banestrækningen.

I forsøgstogets forreste vogn var monteret instrumenter, som uafbrudt indregistrerede data for lokomotivets funktion: spænding på køreledningen

ved strømaftageren og den udtagne strøms styrke, den udtagne effekt og sidesvingningerne på lokomotivets bogier.

Telefonforbindelse blev etableret mellem førerpladsen og personalet ved måleinstrumenterne.

Af sikkerhedshensyn blev desuden oprettet radiotelefonforbindelse mellem toget og en stationær lederpost. Antenner til dette formål blev monteret på taget af en af vognene.

På det sted, hvor man forventede den højeste hastighed, omtrent ved stationen Ychoux, monteredes særlige instrumenter, der skulle måle:

Trykket på skinnerne og på svelterne på 3 forskellige steder.

Påvirkningerne på skinnematerialet i forhold til et stykke skinne, som placeredes tæt op til hovedskinnen.

Skinnens forskydning i forskellige retninger.

Kontrolinstrumenterne på banelegemet kobledes ved hjælp af batterier og elektriske kabler til registreringsinstrumenterne, som var monteret i en specialvogn på et sidespor.

Efter hver af de to togs passage gennemkørtes forsøgsstrækningen af en vogn forsynet med specialinstrumenter, som under kørsel målte sportets vigtigste karakteristika: skinnehøjde, sporvidde, sideforskydning m. v.

Hastigheden indregistreredes med nøjagtighed gennem skinnekontakter, som udløstes ved togets passage, samt ved hjælp af fotoelektriske celler monteret på køreledningsmasterne. Et automatisk kamera blev for kontrollens skyld opstillet i førerhuset for at fotografere hastighedsmåleren.

Den store dag oprandt. Begge togene var ført til værkstederne i Bordeaux for et sidste eftersyn.

Mandagen den 28. marts 1955 var gendarmer posteret ved alle overgange for at holde øje med tilskuere. selv om afspærring var foretaget i god tid forud. Hvor der ingen bombe fandtes, satte banearbejdere udtræksbomme op, de såkaldte »harmonika-spærringer«.

En flyvemaskine med reportere fulgte forsøgstoget fra luften.

Om eftermiddagen er det første forsøgstog — fremført af lokomotivet CC 7107 — klar til start. Efter fører og personale entres toget af Monsieur Permantier, daværende chef for SNCF's maskintekniske og elektrotekniske afdeling, og Monsieur Nouvion, som var forsøgenes ansvarlige leder.

Kurven ved stationen Lamothe passeres med højeste tilladte hastighed, 120 km/t.

Hastighedsmåleren viser nu 150 km/t.

Lokomotivets glastruder er forsynet med et gitter, der skal beskytte mod fremmedlegemer eller fugle, som lufttrykket evt. kunne slynge mod glasset, der i så fald ville splintres.

Hastigheden er nu oppe på 240 km/t, og lidt efter er 1954-rekorden slået.

Ledningsmasterne, som står med 90 meters mellemrum, passeres med en hastighed af en mast i sekundet.

270 km

300 km overskrides 320 km 325 km

331 km/t rekorden fra 1954 er grundigt slået.

Måletavlerne viser fantastiske cifre: 4.500 ampere, 12.000 hk.

Toget sagtner farten, alle på førerpladsen smiler befriet, og toget ruller elegant ind på stationen i Morcenx.

Flyvemaskinen, som fulgte toget, vender hjem til sin bæse.

Og nu kommer turen til BB-lokomotivet, som skal starte tidligt næste morgen.

Starten sker kl. 7,35.

Hastigheden er oppe på 230 km/t i 300 og mere.

Men — den bageste strømaftager er smeltet. Den anden sættes til, og man kan ufortrødent køre videre. 310 320 og 331 km/t. Samme rekord som foregående dag.

Lokomotivet sagtner farten. Toget passerer Ychoux med sænkede strømaftagere og endnu engang ruller et rekordtog ind på stationen i Morcenx.

Og nu kan det gamle sidebanelokomotiv som også i sin tid vakte almen beundring, vende tilbage til hvervet på sin hyggelige sidebane.

Men lad os give et overblik over verdensrekorder:

1828	kører »Raketten« . . .	47 km/t
1846	Storbritannien er oppe på	120 km/t
1890	fransk rekord med . .	144 km/t
1893	amerikansk rekord med	160 km/t
1935	Frankrig, Storbritannien, USA og Tyskland kappes og opnår hastigheder varierende mellem	175—190 km/t
1938	Storbritannien tager atter føringen med . .	202 km/t
	Tyskland havde dog allerede i 1903 med elektriske tog opnået 206 henholdsvis 210 km/t på en prøvestrækning.	
1939	Italien opnår med et elektrisk tog	203 km/t
1954	Frankrig sætter rekord med	243 km/t
1955	Franske Statsbaner distancerer alle tidligere rekorder med . .	331 km/t

Fjernstyret tog

Den 18. april 1955 prøvekørte Franske Statsbaner verdens første fjernstyrede tog på linien Paris—Le Mans med en hastighed af 120 km/t. — Det fremførtes af et ubemandet elektrisk lokomotiv — BB 9003. De ordrer, der blev givet til lokomotivet, skete udelukkende ad radio-elektrisk vej, og var begrænset til to:

- 1) ordre for bremsernes funktion.
- 2) ordre for drivmotorernes manøvrering.

Det drejede sig altså om at formidle to slags strøm til toget. Dette opnås ved hjælp af en til et minimum reduceret elektronisk overførsel, som iøvrigt kun kræver et meget enkelt apparatur. Den korte antenne, som er monteret på taget af togets bageste vogn, modtager den modulerede bærebølge, som udsendes fra manøvretrånet, og overfører den til et modtagerapparat, som er forsynet med to relæer.

Disse relæer overfører ved hjælp af kabler de modtagne ordrer til »arbejdsrelæerne« som er placeret på lokomotivet, og som automatisk overfører ordren til dette.

Det er en lille kasse, placeret i førerhuset, som indeholder de to meget små »arbejdsrelæer«, som gennem ubetydelige bevægelser og ved hjælp

af elektronrør dirigerer, frigør eller behersker BB-lokomotivets 4.300 hk.

Denne jernbanepremiere foregik mellem stationerne Connéré—Beillé og La Ferté—Bernard og blev overværet af ministeren for offentlige arbejder, trafik og turisme, ledsaget af Monsieur Boyaux, generaldirektør for Franske Statsbaner, Monsieur Armand, formand for Franske Statsbaners styrelse og andre prominente personer.

For effektivt at kunne overvåge »robottoget«s kørsel og reaktioner kører en skinnebus med samme fart på et parallelspor. Fra denne skinnebus blev alle nødvendige ordrer givet til et manøvretrånet for elektronisk ledelse, som var placeret 10 km fra prøvestrækningen og indrettet på taget af en driftscentral.

Teknikeren, som står foran sine instrumenter, modtager ordrene, og gennem et simpelt tryk på en knap bliver han BB-lokomotivets fjernstyrede fører, der ad radioelektrisk vej overfører ordrene til forsøgstoget.

»Giv agt« »Vi skal starte nu. Send bærebølge«. . . . »Jeg tæller 1- -2- -3«.

På mindre end et sekund starter lokomotiv BB 9003 ubemandet. Lokomotivet accelererer lidt efter lidt og fortsætter gennem impulser fra de enkelte relæer, som styres af radiobølgerne usynlige kræfter.

Skinnebussen holder jævn fart, overvåger det hele og står i stadig kontakt med manøvretrånet.

Hastigheden øges til 120 km/t, og stadig ingen på førerpladsen. Men der er ingen risiko. Alt er forudset. Flaman-instrumentet er parat. Dette særlige instrument kan gennem en elektrisk kontakt sætte drivmotorerne på frigang (tilbagegang til »nul«), hvis hastigheden skulle overstige 120 km/t, og via et relæ kan Flaman-instrumentet også påvirke drivmotorens manøvrering og bremsernes funktion, hvis et advarsels- eller stopsignal skulle passeres.

Fra den ledsagende skinnebus gives nu ordren »Bry« »Brems« — og manøvretrånet svarer »Forstået« . .

Lydigt følger lokomotivet de ordrer, som overføres af radiobølgerne, og toget standser elegant ved peronnen på det beregnede sted.

Skandinavien-Schweiz-Italien-Express

Set fra lokomotivet mellem Padborg og København, september 1951

Inde i Padborg lokomotivremise står et kæmpe-lokomotiv litra E. Fløjadjudanten i DSB's lokomotivpark, klar til opsmøring og fremførelse af Skandinavien-Schweiz-Italien-Express.

Lokomotivet, der har 1370 hk. samt 20 hjul under maskine og tender, samlet vægt: 143 tons, er flot med de sortblanke, maskuline stållinier, hvorover nationalmærket, det rød-hvide bånd, smykker den lave skorsten, hvis flagsymbol blev påbudt 1886 af DSB's første generaldirektør, civilingeniør, N. H. Holst.

Maskinen er en nybygning, dansk, mrk. »Frichs« udfør begge rundglidere. Lokomotivet er 4 cylindret Kompound. Kedeltryk: 13 kg pr. cm². Maksimalhastighed 100 km/t. Tenderen rummer 6,5 tons kul og 25 kubikmeter vand.

Lfb. er i gang med eftersyn af fyret og opsmøring af maskinen. Med den rundpullede læderhue, der bærer en påmonteret lampe, kravler han i sin overalls ind over maskineriet med den lange olie-sprøjte, han behændigt sigter med, og rammer smørehullerne i lyset af projektøren, der peger med hovedets bevægelser. Han ved, det er et betroet arbejde, der bliver kontrolleret af lkf., som har det endelige ansvar, hvis en afbrænding finder sted ude på linien, der kan medføre stop og tilkaldelse af hjælpemaskine, med påfølgende bemærkning på rapporten om årsag og virkning, samt tab af tid m. m. Derfor er et lokomotivs opsmøring en tillids-sag, der tæller med i lkfb.s tjeneste som vordende lkf.

Op ad lejderen kommer vi ind på fyr- og førerpladsen, der danner en lukket kabine med 2 front- og 4 bevægelige sidevinduer. Det første indtryk er vældige linier. Fra de første anskaffelser fik den type mange lkf., der første gang betrådte dens dæk, en trækning i knæene, når de stod over for den givne ordre: Fremførelse af toget. Kedel-bundfladen ligger skråt som en klippevæg tilbagelænet, med påmontering af lokomotivets betjeningsinstrumenter og armatur, med dampfordelingsrøret, der under en eventuel sprængning for at hindre skoldning af personalet, praktisk kan afspærres fra et træk, der er anbragt under taget ved nedgangen til begge sider mellem tender og maskine.

Fyrdøren lukkes op, og man ser ind i en dyb rektangulær kobber-fyrkasse, hvis risteoverflade 3,6 m² under fremførelsen af svære tog forbrænder ca. halvanden tons kul pr. 100 km. En vipperist ligger forude i bunden og kippes fra venstre side under rensning. Elektrisk lys såvel til lanterner som den øvrige afskærmede belysning i kabinen, tændes samtidig ved dynamoens igangsætning. Desuden findes forskellige ventiler og håndhjul med åbning af damptryk til varmeledning, blæseren og trykluftpumpen, hvis friske stempelslag høres arbejde og suge luften ind i maskinens beholdere. For nogenlunde at beskytte personalet mod træk og kulde er der ved hver indgang anbragt et vin-

kelskærmet skot bag sæderne. To buede beskyttelsesglas med det indkapslede trådnæt står i indfatning foran vandstandsglassene og den på kedelvæggen emaillerede tavle, mrk. normal vandstand. En manometertavle påmonteret 7 manometre står anbragt med nem oversigt fra førerpladsen. Desuden ses regulatoren som midtpunkt, der åbner for dampen og sætter såvel maskinen som hele toget i bevægelse. Endvidere bremsehåndtagene samt frem- og bakstyringen, der tillige regulerer glidertrykket. Under loftet er anbragt 2 greb, et på hver side til signalering i påkommende tilfælde af liniefare, f. eks. hvor sporet kurver. Og ikke at forglemme lokomotivets vigtigste livsårer: 2 injektorer, der føder eller suger vandet ind i kedlen. Og endelig pligt og ansvar, hvis usynlige skrift er den den røde tråd, der går gennem de to mænds bestilling på lokomotivet.

Gennem Sønderjylland mod Fredericia.

Skandinavien-Schweiz-Italien-Express ruller ind fra den tyske linie og standser på dansk grund foran perronen på Padborg station. Den tyske maskine frakobles og returnerer omgående, baglæns til Flensborg, medens det danske lokomotiv tilkobles og bremseprøves.

Padborg er grænsestation med de blå gendamer og toldvagt, hvorfor perronen er spærret med snore, hvis passage kontrolleres fra og til toget.

Tgf. melder lkf. togets vægt, 580 tons, incl. post, passagerer, spise- og sovevogne. Det er luksusekspressen med det internationale publikum, hvoriblandt findes mange danske pariserrejsende.

Kl. er 12,13: Afgang.

Lkf., en rolig, pålidelig jyde, åbner regulatoren og receiveren, medens toget, der ikke skal standse før Fredericia (111 km) begynder at rulle. Lfb., en ganske ung mand, har muligvis en gang sammen med andre raske drenge stået på perronen og kikket ind i førerhuset og tænkt: Det kunne vel nok være sjovt at køre med sådan et stort lokomotiv ud over landet og vinke, mens farten er 100 km gennem stationerne! — Nu står han her, den unge mand, drengen fra drømmen ved perronen, hvis tjeneste nu er blevet sved og arbejde. Men trods dette vil han ikke bytte med det indelukkede liv på værksteder og kontorer.

Nu spænder lfb. et lærredsskødeskind om venstre hofte som beskyttelse mod den brændende hede, der om lidt udvikles fra fyret, der i visse øjeblikke kan antænde hans tøj, hvis han ikke dækker sig. Fyret er omhyggeligt tilberedt, så underlaget er i orden, gennembrændt og opbygget. Lkf. skal overholde køretiden, derfor gælder det for lfb. at skaffe, hvad der skal til. 7-tallet har været en omgang og prikket over de glødende bunker, og nu flammer det vældige bål, mens dampslagene runger.

Farten er 80 km. Vi passerer den gamle Tinglev station, der stadig på taget bærer Genferflagets farver fra krigens år.

Sønderjylland, du danske jord hvis muld gennem slægter er vædet med blod og tårer, hvor er du dejlig i din rige natur, der bugner over markerne, indrammet med levende hegn og rørtætte dybe moser. Hvilket pragtfuldt jagtterræn, når de kileformede gåse- og andeflokke ved efterår trækker langs marsken og ind over dit sagnrige land, hvis gribende historie kendes eller burde kendes af hele det danske folk.

Indover denne sønderjydernes hjemstavn, næsten sideløbende med jernbanelinien, henlås den urgamle Oxelvej, over hvis strækning i følge sagnet Kimbrertogtet fra Himmerland passerede 113 år f. Kr. for at erobre hele Europa, men fandt sin død foran Roms porte.

Lkf. regulerer så let som muligt regulator og glider for at billiggøre driften med mindste kraftforbrug, der desuden sparer såvel lfb. som maskinen for slidtage. Der passerede vi Røddekro, hvis by har en interessant historie: Ar 1949 fejrede Røddekro 300 års jubilæum. Den blev grundlagt som bedested ved den gamle Oxelvej 1649. Tilladelse til at bygge og drive kroen gav amtmand von Winterfeldt sin tjener Nis Nissen. Her standsede og rastede såvel vogtere som stuedriften fra nord, der her afventede og optog de øvrige ankomne stude fra marsken, inden driften med flere hundrede kvæg drog videre til Hamburg.

Vi nærmer os Kolding. — På denne årstid siger lkf., når solen skinner og det hele går efter planen, så er dette her en skovtur, men kom herud en vinternat, når den braser med østenvej og snetykning — eller tågen og havgusen driver fra vest og hænger som en spærreballon foran lokomotivet, så er det noget andet, når man i vinduet ligger lænet udenfor i den rå luft for at orientere: bundfast sikkerhed!

Under larmen fra maskineriet råber jeg til min kollega: Når det nu går så godt i dag, skal vi alle 3 ha' en cerut. Værsgod!

— Tak! Tobak er vitaminer for os lokomotivfolk!

— Rigtigt! Vi ved jo, at maskineriet drives ved røg og damp. Men desværre er kul og tobak blevet nogle dyre vitaminer.

— Så må den ha' nogle vitaminer, siger lfb. og åbner fyrdøren.

Lidt efter er han ved at drikke sin kaffe. Mens han under arbejdet et par gange tager flasken og brødet, og sveden damper om hans pande, synes jeg den bibelske sætning passer: »I dit ansigts sved skal du æde dit brød«.

Signal! — Ret! — Kolding! — Vi passerer den gamle jyske storstad. I det østlige hjørne af byen ud mod fjorden står en morsom reklame, en fuld voksen tyr i træ-silhuet, højt til vejrs på solide bjælker med bogstaver »Kolding Eksportmarked«.

Med 100 km's fart langs dybe dale og høje bakker nærmer vi os hurtigt Fredericia og løber nu gennem Hannerupskoven ind på den højmoderne banegård og standser langs perronen med stævnen mod nord. Her frakobles maskinen og køres i remi-

sen, mens en anden E-maskine tilkobles den modsatte togende. På vej ud til det nye lokomotiv passerer jeg den lange perron, hvor rejsende fra og til toget krydser hinanden. Højttalerne vejleder. Men trods dette må togpersonalet i travlheden besvare de mange spørgsmål i trafikens labyrint, der udstråler sine linier fra Fredericia banegård til landets fjerneste egne. Fire hidsige minutter er holdetiden til udskiftning af lokomotiv, ekspedition af store kufferter i pakkvognen og de rejsendes bagage fra udlandet, der som følge af størrelsen og mængden svinges ud gennem de nedrullede vinduer, da sidegangen i travlheden hindrer passagen.

Ah! Her dufter af middagsmad fra Skandinavien-Expressens blå spisevogn, hvor vinduerne er rullet ned såvel fra pantryet som langs bordene, der i hele salonen med midtergang har plads til ca. 50 gæster, alle med vinduespladser og udsigt under rejsen. Her serveres måltider med lækre retter samt vine, likør, kaffe m. m.

Over Lillebæltsbroen og Fyns land.

Perronlampen tændes. Togføreren fløjter afgang. Langs samme spor, ekspresen kom ind på, ruller den nu tilbage nogle skinnelængder og svinger mod øst til Lillebæltsbroen. En kraftig stigning mod den 33 m høje bro giver følgelig lokomotivet et hårdt træk. Lfb. stiller sig i gå-på-stilling med fast greb om værktøjet og benene skrævende fra kulbakken og fyrdøren, synker let i knæene for at afbalancere sin vægt under maskinens vuggen, så kastet bliver sikkert ind i den gloende ovn.

Vi ruller ind over Lillebæltsbroens dobbeltspor og møder en modgående slæber og en masse biler i begge retninger. Skibsfartens store og små sejlere går i begge retninger, med og mod den stride strøm, langs fjerne skovklædte gule klinter og grønne enge. Vi passerer restaurant »Broen«, der højt beliggende på Fynssiden står indbydende til en forfriskning for holdende biler og de mange eftermiddagsspadserende. Set fra toget blinker endnu et par minutter bæltet langs Fyns og Jyllands kyster, indtil det svinder under farten over Fyn. — Nu går det fremad. Der er sving i hjulene og drøn i maskineriet med kæmpelokomotivets fremadstormende stævn, der skræner gennem luften over den grønne ø. Melodien er en arbejdets sang under åben himmel, gennem skiftende landskaber, med refrainet: Lykke på rejsen!

Lkf. bemærker i sin strækningsformular en ordre: Langsom kørsel på grund af sporarbejder nær Tommerup station. En trekantet gul tavle adviserer: Giv Agt. Regulatoren og fyrdøren lukkes, mens toget driver med sin egen fart mod næste tavle med 2 brandgule, lys mrk. 30 km. Lkf. har sat trykluftbremsen i funktion, der behersker det vældige driv med bremsesålernes greb, der regulerer hastigheden. Kolonnearbejderne med deres skovle og moderne pakkemaskine har taget plads langs dobbeltsporet, mens den tunge vægt gynger let indover det afmærkede spor-interval, hvor en række nye skinner ligger fastskruede i imprægnerede bøgesveller. Ca. 300 m er arbejdsfeltet. Nu viser en trekantet grønmalet tavle med lodretstående grønne lys: Fri bane. Påny sættes maskineriet i gang og hastigheden stiger indtil 100 km og derover for at indhente

den tabte tid. Denne kraftydelse kræver et ekstra job af lfb. foran det åbne ildgab. Med lempeskovlen, der har form som en spade, fordeler han med behændige kast kullene, der giver fyret et gennembrændt, skålformet beliggende.

Av, hvor den hitzer derinde, det får lfb. til at kvikke sig med fyringen og få smækket døren i, og på med injektoren for ikke at sikkerhedsventilerne skal udligne den høje dampspænding, der kan rive kedelvandet ud gennem skorstenen og medføre en nedsætning af hastigheden, inden trykket falder. Men her går det strygende med fyring og vandpå-sætning. Slag i slag medens ekspressen drøner med et fejende sug forbi den ene station efter den anden.

Efter stop i Odense ligger snart den fynske Valhall bag. Vi nærmer os Nyborg, passerende de landskendte fynske dejligheder med frodige agre, rødkalkede gårde og venlige landsbyer, hvor et jernbanetog såvel her som andre steder kan påregne interesse fra lokale vinkende beboere og vejfarende. Og særlig denne eksklusive luksusekspress med de blå vogne og de gyldne bogstaver er jo selve rejsens eventyr fra fjerne lande.

Vi er 20 km fra Nyborg. Her skal maskinen gå fra og renses, hvad der skaffer lfb. en ekstra tårn. Med 7-tallet og krumrageren frigør han begge baghjørner til bunden af ristene. Han stanger i voldsomme stød kagerne løs og varper dem fremefter. Som følge af den hede brandluft, der svider i øjne og brænder gennem tøjjet, lukker han fyrdøren et øjeblik for at svalde sig og sine arbejdshandsker, og så: på'en igen! Nu trækkes der nogle gløder hen over de rensede baghjørner og dækkes med et begyndende lag kul til reservefyrr, og maskinen er klar til rensning.

Over Storebælt.

Efter ombordrangering med de gennemgående vogne i Nyborg færgeleje glider den store 3-sporede færge ud af Gattet forbi Knudshoved, fulgt af en mågesværn, der pludselig omringer skibet og følger dets rejsetid 75 minutter til Korsør. Dieselmaskineriets 5435 hk, der driver færgen: 16,5 knob, hører arbejde under de 3 dæk. Mange rejsende spadserer frem og tilbage langs dækkene og nyder eftermiddagssolen over Storebælt eller kaffen enten i det fri eller i de pragtfulde saloner.

En hollandsk tjalk, antagelig fra Polen, passerer foran stævnen, dybt lastet med kul, der ses ombord gennem de åbne luger. En ung rorgænger kikker frem fra styrehuset og vinker. Et mørkt legeme, en stor olieplet fra et skibs olietank, ligger dovent og gynger på vandet. Var jer, havets fugle, den klæber og dræber.

Der har vi Sprogø med det faste fundament og fyret, der i mørke nætter løfter den lysende lampe, som vejleder skibsfarten. Denne ø bliver engang et ubetaleligt støttepunkt for Storebæltbroen.

Under færgens kurs passerer vi forskellige lyd- og lyssignaler til støtte for overfarten. En af de store er den blinkende lysbåke udfor Korsør, hvis lyde reguleres med komprimeret luft fra et teknisk anlæg i land. Når båken signalerer, siger man i Korsør: Koen brøler. Øvre på Fynssiden findes i bæltet tilsvarende signaler. Og som et særligt kli-

maks med giv agt foran de mange grunde udfor Nyborg, affyres i tåge og snetykning kanonskud fra statens fyrtårn på Knudshoved.

Men havet er mangesidigt og vidunderligt. En måneskinsnat over Storebælt med forbisejlende færgers lys i køjler og lanterner, med morilden funkende i kølvandet, mens blink og klokkelyde vejleder, er en tur der tilhører jernbanens romantik.

Vi nærmer os Korsør, hvor lejevisejlingssignalerne fra en korsformet mast inde på molen markerer til underretning for kaptajn og rorgænger om strømforholdene og hvilket leje færgen skal gå ind i. Langs skottet i styrbords 3 dæk tændes indrammede bogstaver: »Landgang i modsat side«.

I baggrunden af Korsør by ses Noret, over hvis vand Halsskovbroen knytter byens livsnerve. Ved broen står en bauta med følgende runer:

Gør havnen til et sikkert ly,
så trives både havn og by.

Korsør—København.

Den fornemme ekspres løber ud fra Korsør mellem godserne Tårnby og Krusesminde for at gennemkøre de sidste 110 km til København. Inde på de vildtrige marker ses harer sidde oprejst — lave kegle — og kikke over mod toget, medens fasaner i flokkevis, dominerende med de farverige kokke, vrimler som shieker i en mægtig hønsegård. Det langtrækkende Korsør Nor ses forsvinde, som en sidste hilsen fra Storebælt.

Langs den høje stigning op til Slagelse forbi Svenstrup og Forlev stationer er der slagkraft i cylinder og glidere. Vi passerer en høj dæmning med en bro over Vårby å, der bugter gennem grønne enge ud mod havet, hvor solen daler i vest over Sejrbugten. Syd for linien før Slagelse ses en kæmpehøj — Hvilehøj — der bærer et højt kors til minde om Hellig Anders, der i følge sagnet lagde sig til hvile her, efter sin hjemkomst fra pilgrimsrejsen.

Slagelse station forsvinder, og nu kurver ekspresen videre opad det hårde sving mod blokposten, hvor signalet viser: Ret. Herfra ophører stigningen, der mærkes på den tiltagende fart fra 80 til 100 km, mens vi efterlader Frederikslund st. og nærmer os linien gennem skoven til Sorø. Toget løber i en let flugt med en behagelig, duvende rytme i waggonernes fjedrende system, der gør rejsen til en nydelse i kupeernes dybe sofaer. Samtidig vugger lokomotivet sagte i sine balancer, mens lufttrykket nynnner en duvende melodi.

Vi løber ind gennem skoven og forbi Sorø st. og videre, hvor skovgæsterne fra stien vinker til toget.

Dér har vi Fjenneslev st. med den berømte Fjenneslevlille kirke og tvillingetårnene, bygget af Asser Rigs hustru, fru Inge. Rejselivet er en rigdom. Stadig veksler naturen, og mens landskabet skifter karakter, vender Danmarkshistorien bestandigt nyt blad.

Stop forude! Det fremskudte signal blinker brandgult. Lokomotivføreren advarer lokomotivfyrbøderen, der lukker fyrdøren, da en uanmeldt lukning af regulatoren kan få fyret til at »række tunge« langt ud i førerkabinen, så mandds-kabet

må vige, indtil blæserens sug igen trækker tungen ind i fyret. Hænderne har fat om lukke og bremseinstrumenterne. Der er 10 sekunder — eller stop — To signalarme går op. Spændingen er udløst. Et stop på linien med et 100 km's eksprestog er selv om signalet kommer i samme øjeblik, toget standser en tung vægt at oparbejde. Den hårde igangsætning, og inden hastigheden igen er oppe på 100 eller derover, for at vinde den tabte tid, fordrer et ekstra kraftforbrug. Derfor er signalernes årvågne betjening en streng nødvendighed for driftsbesparelse, der desuden letter togets rettidige fremførelse. Men lokomotivføreren har samtidig pligt til ikke at overskride hastigheden med for tidlig ankomst til stationerne.

Jeg har ofte beundret fjerntrafikkens nøjagtighed. Når f. eks. et modkørende tog nærmer sig ude på linien, interesserede det mig, at tage uret frem og sige: Der har vi tog 64, 80, 74 eller lignende, og ganske rigtigt, under forbigarten beviste visse kendetegn toget har, at gætningen var rigtig, og det til trods, at toget har startet fra Jyllands fjerne egne, med stop i storbyerne, afventende forbindelseslinier, samt færgefart, og nu hurtig nærmer sig de ventende pårørende på Københavns Hovedbanegård. Mon ikke det er en følge af togets præcision: Enhver mand på sin post, der får hele samarbejdet til at klappe?

Det sjællandske trafikknudepunkt Roskilde st. melder: Fri bane. Langs 3. perron står en del rejssende og afventer en lokaler. »Giv-agt« alarm kimer indover stationspladsen fra elektriske klokker, der advarer færdselen. Ude i kurven fra vest dukker ekspresens maskine frem, hvis kransede hjulbandager følger den fint svungne linie . . . Nogle af de ventende har før været ude for en sådan gennemløbende ekspres og er gået lidt tilbage fra perronkanten, hvilket fritager dem for det enorme luftpres, der sendes indover, og næsten blæser hatten af folk, mens den imponerende stålhest dundrer forbi med vældig kræfter.

*

Det går hurtigt de sidste 30 km. København i sigte! Sideløbende den nyanlagte S-bane: København—Glostrup, passerer Brøndbyøster blok, mens forude ligger Absalons by i en dis af aftensol og spejler de irrede tårne. Linien løber mod centrum med rådhusårnet som signalmast. Langs gennemskæringen af Valby bakke fortsætter toget farten med lukket regulator, og farten drivende med 90 km ned mod Enghave. Til venstre ses et af Københavns vartegn »Bryggerens røde næse«, den flammande obelisk ovre fra Carlsberg bryggerierne.

Giv-agt: 30 km. Signal! Ret! Den lysende sporviser og togvejssignalet melder ankomst i spor 2, hvor gule postvogne med funktionærer og dragere står modsat perronen og afventer ekspresen. Den uniformerede stationsbestyrer står strunk med hvide hansker foran signalposten, og afventer toget, efter anmeldelse i højttaleren »Planmæssig ankomst«.

Mange familiepårørende har løst perronbillet og går afventende frem og tilbage. En rullende lyd høres. Næsten samtidig ser alle ud mod Tietgensbroen, hvor den store E-maskine som hoveddrager

dukker frem med den internationale ekspres, der svinger ind under hallen og standser 21,00.

Samtlige kupedøre åbnes. Ca. tusind rejssende strømmer ud langs perronen og op ad trapperne. Dragerne slæber afsted med kostbare adressemærkede kufferter, ind under tunnelen til rejsegodsets elevator.

Man rejser for at udvide sin horisont. Mange passagerer vender hjem med nye indtryk af vor tid og Europa i dag. Og når Skandinavien-Italien-Express melder sin ankomst til Københavns Hovedbanegård, bringer den med sit vingeslag et frisk pust fra den store, urolige verden.

N. Hammer.

Fællesrejse til Tyskland

Anmeldelse om deltagelse i den af landsoplysningsudvalget arrangerede fællesrejse til Nord-Tyskland og Harzen i dagene 16.—23. september d. å. er ikke indgået i forventet omfang. I den anledning henledes opmærksomheden på, at anmeldelsesfristens udløb fastsættes til 9. august d. å. Interesserede kan rette henvendelse til undertegnede adresse: Ormslevvej 69, 1., Viby J.

J. V. Christiansen.

Studiebesøg hos Frichs

Til underretning for dem, der har anmeldt deltagelse i studiebesøget hos Frichs den 15. og 16. august d. å., meddeles, at de allerede fremsatte ønsker om deltagelse den ene eller den anden af foranævnte datoer vil kunne imødekommes. Indtegningslisterne betragtes som bindende, og meldes der ikke afbud til undertegnede, anses det for givet, at fremmøde sker.

J. V. Christiansen.

Samarbejdsudvalgene Oprettelse af lokaludvalg

Statsstyrelsernes centrale samarbejdsudvalg har godkendt oprettelse af lokaludvalg ved Helgoland maskindepot.

Som medlemmer af dette udvalg er udpeget fra administrationen:

sektionsingeniør C. U. Roosen (formand),

værkmester A. C. Larsen,

remiseformand C. A. Jensen.

Som repræsentanter for personaleorganisationerne:

lokomotivfører P. Jensen, Dansk Lokomotivmands Forening,

håndværker K. R. Christensen, Fællesorganisationen DSB,

ekstraarbejder J. T. Vornøe, Dansk Arbejdsmands Forbund.



12 jet-fly ville kunne klare hele Atlantflyvningen

Fantastiske perspektiver for passagerflyvningen, når de første jet-rutefly kan tages i brug om to år.

Paris—New York på 6 timer, Sydamerika—Afrika (Rio de Janeiro-Dakar) ligeledes på 6 timer, Stockholm—Rom på 2½ time — længere vil det ikke tage at rejse med de nye hurtige jet-rutemaskiner. Fremstillingen af reaktionsdrevne passagerfly er allerede i gang i flere lande, og om få år vil de første allerede være taget i brug på de store internationale linier.

FN's internationale organisation for civil luftfart, ICAO, skal på sit årsmøde i Venezuelas hovedstad, Caracas i denne måned drøfte de praktiske spørgsmål i forbindelse med passagertrafik i jetfly. Der foreligger bl. a. følgende kendsgerninger som diskussionsgrundlag:

Der er allerede nu bestilt over 200 jet-rutefly i forskellige størrelser. I 1958 ventes de første maskiner af typen Comet IV (England) at kunne leveres. Samme år kommer også de første amerikanske Boeing 707 og i slutningen af 1959 de amerikanske Douglas DC-8.

Hastigheden vil nå helt op på 960 km i timen, og de største maskiner kan tage 150 passagerer. Det vil sige, at et enkelt eksemplar af disse fly vil kunne præstere tre gange så mange passagerkilometer pr. år som det største af de rutefly, der anvendes i dag.

Det største af de nu bestilte jetfly får samme transatlantiske passagerkapacitet pr. år som en oceandamper på 40.000 tons.

Man har beregnet, at der kun skulle 12 af de største jet-rutefly til for at klare hele atlantflyvningen i det omfang, den har i dag. 320 af de største jetmaskiner ville kunne klare alle de passagerkilometer, som i dag tilbagelægges af de 4500 fly, der i øjeblikket udgør verdens samlede rute-luftflåde.

Jet-fly kun økonomiske på de lange distancer.

Men jet-maskinerne medfører visse praktiske vanskeligheder. På grund af den store flyvehøjde egner de sig f. eks. ikke for kortere distancer end ca. 1000 km. De kræver betydelig ombygning og forbedring af den meteorologiske tjeneste og af selve flyvepladserne. Endvidere er de så store, at de kun kan anvendes på strækninger med stor trafik, idet tomgang vil være altfor kostbar med disse kæmpemaskiner. Som situationen ser ud i dag, synes de eneste strækninger, hvor det skulle kunne betale sig at anvende jetfly, at være mellem verdensdelene.

ICAO oplyser iøvrigt, at luftfartsselskaberne sidste år transporterede 70 millioner passagerer eller 10 millioner flere end i 1954. Hvis udviklingen fortsætter i nogenlunde dette tempo, vil man i 1959 eller i 1960 have dobbelt så mange flyvepassagerer som i dag. Den europæiske lufttrafik var den, der i 1955 udviklede sig stærkest. I forhold til 1954 var der her tale om en stigning på 27 procent.



Tak

Min hjerteligste tak til alle for den store deltagelse, der er blevet vist ved min mands, lokomotivfyrbøder N. M. Andersen, Struer, død og begravelse. En særlig tak for æresvagten og fanen.

Britha Andersen.

Ved min afsked fra DSB med udgangen af juni bringer jeg herved motor- og lokomotivførere samt -fyrbødere min bedste tak for alle venlige smil og hilsner i den tid, jeg har været banevogter.

L. M. Hansen,
pens. banevogter, Hjordkær,
(tidligere skibsfyrbøder).

Opmærksomhed frabedes

Opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

K. Poulsen, lokomotivfører, Fredericia

Sommerudflugt

Odense afdelingernes selskabelige forening afholder udflugt ud i det blå søndag den 5. august d. a. fra hovedbanegården kl. 14,00.

Der serveres eftermiddagskaffe og senere det store kolde bord. Pris pr. par 5,00 kr.

Pensionister indbydes venligst til at deltage.

Tilmelding, der er bindende, sker til kassereren, P. Grønning, Middelfartsvej 181, 1. Telf. 15092 kan benyttes.

Bestyrelsen.

Lokomotivførernes Sangforening

afholder udflugt den 15. august. Nærmere følger i næste nummer.

Rettelse

Under »Personalia« i DLT nr. 13, 5. juli 1956, er for de ved Københavns Godsbanegaard udnævnte lokomotivførere til 7. inkl. anført ansættelsesdato 1-6-56. Det skal rettelig være 1-7-56.

Byttelejlighed

Stor 2½ vær. lejlighed ved Noret i Korsør med alle moderne bekvemmeligheder, bøgeparket, gaskomfur, stålvaske. Leje 154 kr. + varme.

Tilsvarende lejlighed ønskes i København eller Frederiksberg. Leje indtil 300 kr. incl. varme.

Henvendelse

Sven Jønsson, Linde Alle 55,
Korsør. Tlf. 497.

Jernbaneskolen

Følgende kursus og eksamener påtænkes afholdt: Lokomotivfyrbøderkursus 17. oktober—8. december med eksamen 10.—12. december.

Instruktion til motoruddannelse 25.—28. september. I Aarhus 29. september—3. oktober.

Motorkursus 30. oktober—1. december med eksamen 3.—4. december. I Aarhus 4. oktober—6. november med eksamen 7.—8. november, 9. november—12. december med eksamen 13.—14. december.

Danske jernbanemænds turistorganisation meddeler

Selv om vi nu faktisk har deltagere nok til alle turene, er der dog hist og her et par pladser, som vi også gerne vil have fyldt. Hvis De altså har lyst at komme med, kan det endnu nås at melde sig til følgende ture:

Nr. 6. Høstrejse til *Jämtlands fjeldverden*, hvor vi sammen med svenske og norske kolleger indkvarteres på et dejligt fjeldpensionat. Afrejse den 15. september og hjemkomst den 24. Pris ca. 160 kr.

Nr. 59. *Vinhøstrejse til Rhinen*, hvor vi besøger små og store byer langs den skønne flod. I Rüdesheim kommer vi til vinhøstfest og i Heidelberg finder vi måske lidt af den gamle, glade studenterstemning. Turen indbefatter et ophold i Hamburg på hjemturen. Afrejse 11. september, hjemkomst 20. september. Pris ca. 320 kr.

Nr. 62. *Hellas—Grækenland*. Denne tur er den store oplevelse. Vi gør ophold i Thessaloniki og Athen. Kommer på Olympen og Delphi med det berømte orakel. Vi kommer ud på en lille sejltur til Myconos med de morsomme vindmøller og til Delos, hvor efter sagnet Apollon er født. Turen omfatter en lang bustur til Korinth og Mucene, hvor »Den skønne Helene« boede. Afrejse den 6. oktober, hjemkomst 26. oktober. Pris ca. 750 kr. + 50 kr. for sovevogn gennem Tyskland.

Vi har endnu nogle enkelte af vort illustrerede program tilbage. Det tilsendes omgående mod 60 øre i frimærker og indeholder tider og priser og andre oplysninger om alle årets ture.

Nærmere oplysninger hos *Danske jernbanemænds turistorganisation*, Sølvgade 40, K.

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med
1. Kl.s Mejeriprodukter

Gothersgade 14

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 15 58 og 15 59

»LA BELLA«

Gothersgade 15
Fredericia. Tlf. 598
v. Doris Sørensen

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/S

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL A/S

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks

IMPORT AF



BRÆNDELSOLIER

KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 955

Hotel LANDSOLDATEN

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigst

Det bedste

I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

FÆLLESBAGERIET A/S

Fredericia . Tlf. 602

Køb altid Brød fra Fællesbageriet

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

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)

Store Sal-
og Selskabslokaler

Agnes Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Pedersen & Nielsen

Indehaver: Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia
Leverandør til
Brugsforeningen



STAR

PILSNEREN
MED EKSPORTSMAG

BRYGGERIET STJERNEN

Tag Kager med hjem fra *Clorius*

Tlf. Kalundborg 187

Spec.: Fødselsdagskringler
Prøv mine Kræmmerhuse

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

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Slagtermester Børge Rasmussen

Kød- og Paalægsforretning

P. Palludansvej 4, Tlf. Kalundborg 1343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

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

Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

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

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

AAGE NIELSEN Slagtermester

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Kalundborg, Tlf. 173

Leverandør til Feriehjemmet

Spis Kalundborg Margarine

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

A/s Kulimporten Dania

★

Vestre Boulevard 9, Kbhvn.

Central 3443

Fra kvist til kælder
når maling det gælder

Neergaards bedst

Telf. 165 . Struer

Aut. installatør

Henry Bertelsen

Tlf. 691-191 . Giro 48003

Østergade 5 . Struer

Thomas Hansen's Bageri

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

For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!

★ STRUER . Tlf. 119

A/s Struer Kulimport

Telf. 777

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

NYBO

STRUER

- et godt Sted at handle

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

»Moselunds«

Rugbrød

Tlf. 309

anbefales

I Sol og Pløre
gaa eller køre Brug

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109