

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 6

20. MARTS 1956

56. ÅRGANG

Største private Virksomhed for Fremstilling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag a/s

KØBMAGERGADE 43. K • C.768

NYROP

FILIALER.
SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE

Billedværket

»ODIN og ROESKILDE«

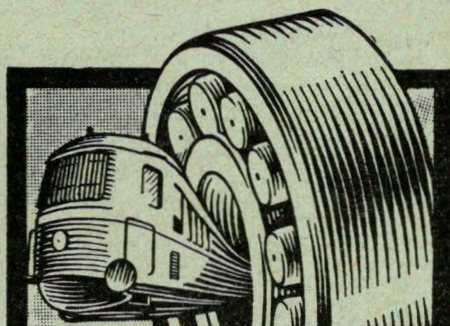
En historisk beskrivelse af trækraften indenfor Danske Statsbaners nuværende område. Bestillinger modtages:

Hellerupvej 44, Hellerup.

En god gave-ide.

Evt. overskud tilfalder Feriehemmet.

Restoplaget kan ved hurtig bestilling erhverves for 8 kr. pr. eksemplar.



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

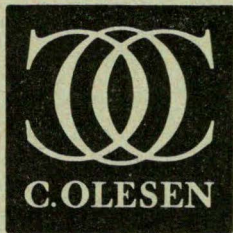
OPTIKER

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 siden 1856

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.)

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA
AKTIESELSKAB
RANDERS

Andersson & Bardram A/s

Studivestergade 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.)

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

LEDIG



**Diesel-elektriske
lokomotiver og motorvogne**

1854

1954

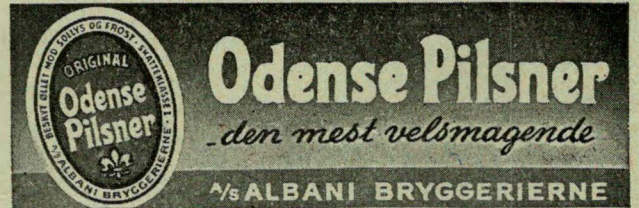
FRICHS

Elegante Kjøler og Smoking
udlejes

ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN

Nørrebro Runddel 140

Telefon Tega 1513



KØB HOS
ANNONCØRERNE

HB

forbrugernes
egen
virksomhed

HOVEDSTADENS BRUGSFØRENING



AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

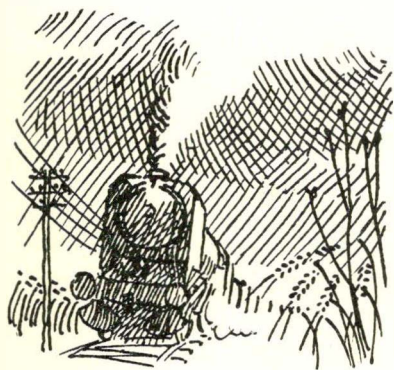
TELEFON LYNGBY 1645

THÜRMEERS
originale Snittøj

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til DSB

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



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 6 - 56. ÅRGANG

20. MARTS 1956



Indhold:

Lønoverenskomsten	61
FN-nyt	62
Pristallet	62
Klar til Ferie- og Rekreations- hjemmets 35. sæson	63
Trykknaps-rangering i Hamlet, USA	64
Glimt fra en studierejse til USA	67
A. Heede in memoriam	70
Landsoplysningsudvalget	70
Fællesrejse til Tyskland	70
DSB's Spareklub	70
Under DLF	70
Tak	70
Jubilæum	70
Opmærksomhed frabedes	70
Personalia	71
DLT maj 1956	71
Kongressen 1956	71
Medlemslisten	71
Aarhus afdelinger	71
Lanternen	71
Nye satser for funktionsvederlag	72
Ansøgningsskema til Ferie- og Rekreationshjemmet	72



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.

Lønoverenskomsten

Arbejdsfreden blev ikke sikret denne gang. Efter i mange år at have haft evnen til at bøje parterne imod hinanden og finde frem til et mæglingforslag måtte forligsmanden denne gang give op. Den konflikt, som nu har taget sin begyndelse og som meget let kan udvikle sig til en stor-konflikt, kom utvivlsomt overraskende for mange. Selvom det står enhver klart, at udfaldet af overenskomstforhandlingerne kan ende med uenighed parterne imellem, stiller man de største forhåbninger til en fredelig løsning. Således også denne gang og efterhånden som forhandlingerne skred frem, og tiden nærmede sig, hvor afslutningen kunne forventes, blev det mand og mand imellem betragtet som givet, at freden på arbejdsmarkedet var sikret.

Men det skulle vise sig at gå anderledes. De mange måneders lange og vanskelige forhandlinger måtte slutte resultatløse. Enkelte mindre spørgsmål var afklaret mellem organisationerne, men ved de store og generelle krav blev vanskelighederne uoverkommelige og afstanden mellem forhandlerne større. Forligsmandens mæglingforsøg blev opgivet fredag aften den 16. marts, og allerede efter arbejdstidens ophør lørdag den 17. marts var strejkerne en kendsgerning for en del virksomheder. Fra fagbevægelsens side har denne udvikling ikke været ønskelig. Og selvom organisationerne er tvunget ud i den nuværende situation, har man endnu ikke helt opgivet håbet om en fredelig løsning, før strejkerne breder sig og fuldstændig lammer industri og erhverv. Man har derfor i første omgang begrænset strejkerens antal og søgt storkonflikten undgået så længe som vel muligt. Hvorvidt det lykkes, at få forhandlingerne genoptaget forinden, vides naturligvis ikke. Der er jo to parter i sagen, og selvom strejkerne begrænses, kan arbejdsgiverne gennem storlockout fremkalde en udvidet og alt omfattende arbejdskamp.

Men uanset kampens omfang gælder den alle lønmodtagere. De, der allerede er ude i strejke, og de, der eventuelt følger efter, søger gennem deres modstand overfor arbejdsgivernes afvisning af kravene at opnå forbedrede arbejds- og levevilkår ikke alene for dem selv og andre beskæftigede i privatindustrien men også for tjenestemændene. Det bør stå enhver klart, at således er forholdene, uanset hvilken tjenestemandstilling man indtager. Ikke alene ved tjenestemandsløvens opbygning er der som grundlag for fastsættelse af lønninger taget hensyn til lønningerne i privatindustrien, men også ved centralorganisationernes fremsatte krav i forbindelse med det særlige og det midlertidige løntillæg er der lagt vægt på, hvorledes udviklingen har været for arbejdernes lønninger. Dette har været tilfældet for samtlige centralorganisationer og i forbindelse med samtlige overenskomstforhandlinger mellem tjenestemandorganisationerne og finansministeren, og er det også i de henvendelser, som for kort tid siden er sendt til ministeren.

Da overenskomsten om de to nævnte tillæg udløber med udgangen af denne måned, har de fire centralorganisationer behandlet og taget stilling til, hvilke krav der skulle stilles overfor ministeren. Inden for organisationernes lønningsudvalg har der været holdt adskillige møder, ligesom de fire CO-er's repræsen-

FN nyt

2655 millioner mennesker ialt

Den seneste oversigt over jordens samlede befolkning findes i FN's »Population and Vital Statistics Reports«, der offentliggøres en gang i kvartalet af FN's statistiske afdeling. I den netop udkomne rapport oplyses det, at der sommeren 1954 levede rundt regnet 2655 millioner mennesker på jorden. I dag er tallet utvivlsomt endnu større.

Fordelt på de enkelte verdensområder ser befolkningstallene således ud:

Afrika	214.000.000
Nordamerika	233.000.000
Latinamerika	121.000.000
Asien (uden Sovjet) ..	1.451.000.000
Europa (uden Sovjet) ..	407.000.000
Stillehavsområdet	14.200.000
Sovjetunionen	214.500.000

Pristallet

(Fra Samrådet)

Pristalsfamiliens husholdningsbudget:

Juli	1955:	13.078 kr.
Januar	1956:	13.511 »
Altså en stigning på 433 kr.		

Detailpristallet:

Juli	1955:	397 points
Januar	1956:	410 »

Særpristallet (hvorefter lønningerne reguleres):

Juli	1955:	395 points
Januar	1956:	408 »

Dyrtidsintervallerne:

For arbejderne	399 og 405
For tjenestemændene	400 og 406

Tjenestemændenes lønstigning:

1500— 4499 kr.	20 kr.	»
4500— 5999 »	22 »	»
6000— 7499 »	24 »	»
7500— 8999 »	26 »	»
9000—10499 »	28 »	»
10500—11999 »	30 »	»
12000 og derover	32 »	»

For ugifte tjenestemænd er stigningen $\frac{2}{3}$ af det anførte.

tanter har været samlet. Det sidste med særlig henblik på at finde frem til et fællesforslag og dermed en samlet optræden overfor ministeren. Desværre lykkedes det heller ikke denne gang at opnå enighed herom, skønt det kun er et enkelt spørgsmål, der skiller organisationerne. Der er nogen forskel i opfattelsen af, hvor store pristigninger og dermed stigning i antallet af reguleringstillægsportioner, organisationerne havde forventet ved deres godkendelse af tjenestemandsløven i 1946. Skønt denne uoverensstemmelse søgtes udjævnet og senere blev genstand for en indgående drøftelse gennem et mindre forhandlingsudvalg, lykkedes det ikke, og en fælles henvendelse måtte fraviges. Centralorganisation II, Danske Statsemployer Samråd og Danmarks Lærerforening mente at være hinanden nærmest i opfattelserne og formulerede — ligesom tilfældet var i 1954 — derfor i fællesskab deres henvendelse, medens Centralorganisation I alene fremsendte sine forslag.

Foranlediget af de forskydninger, som bl. a. har fundet sted i tjenestemandenes lønningsmæssige stilling i forhold til arbejderne i privatindustrien, har alle fire centralorganisationer stillet samme krav i forbindelse med det midlertidige løntillæg. Tillægget ønskes ydet med 17 portioner mod de nuværende 14. Det foreslås udbetalt til ugifte over 25 år med det fulde beløb og tilsvarende for lavest lønnede af samgifte tjenestemænd.

Samtlige centralorganisationer forbeholder sig ligeledes at rejse yderligere krav, når det engang er kommet til overenskomst på det frie marked.

Med den nuværende situation er det uvist, hvornår finansministeren vil indbyde til forhandling. Med organisationernes forbehold overfor privatindustriens overenskomster kan det forventes, at ministeren vil afvente resultaterne herfra, før han forhandler med tjenestemændene, idet det ikke er sandsynligt, at tjenestemændenes overenskomst vil komme til behandling to gange. Af praktiske grunde vil man utvivlsomt vælge at tage det hele under et fremfor først at drøfte de krav, som dækker udviklingen gennem den forløbne to-årige periode, for derefter på et senere tidspunkt at behandle de krav, der står i forbindelse med arbejderne overenskomster i dette forår. Selvom tjenestemændenes overenskomst om det midlertidige og særlige løntillæg udløber med udgangen af denne måned, har finansminister Kampmann søgt og fået finansudvalgets sanktion til, at tillægene udbetales uforandret til og med 1. juni.

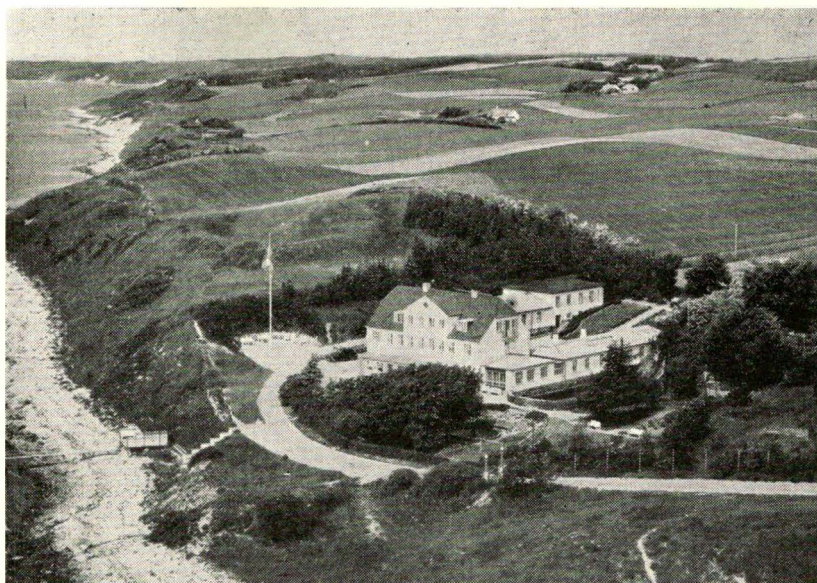
Uanset hvilken centralorganisation det er, og hvilke tjenestemandsstilling — høj eller lav — de repræsenterer, er hovedvægten på deres krav bygget over overenskomstresultaterne mellem Arbejdsgiverforeningen og De samvirkende Fagforbund. Den nu påbegyndte arbejdskamp er derfor en fællessag for arbejdere og tjenestemænd. Resultatet af kampen kommer til at gælde os alle, selvom den ene parts medlemmer er eller vil komme ud i opgøret, og den anden parts medlemmer — på grund af den særlige stilling i samfundet — fortsat er i beskæftigelse. Bliver der tale om en langvarig kamp, er det, at solidariteten skal bestå sin prøve, og tjenestemændene, for hvem strejkeret i hvert fald hidtil har været et ubekendt begreb, kan nu få lejlighed til at vise sit sande ansigt og sit tilhørsforhold til de andre lønmodtagere

Klar til

Ferie- og

Rekreativshjemmets

35. sæson



Planen for den kommende sæson på Ferie- og Rekreativshjemmet er nu fastlagt, og foreningens hovedkontor er klar til at modtage ansøgninger om ophold.

Gennem årene har det været almindeligt — ja, der har næsten været tradition for, at åbningsdagen blev lørdagen før pinse. Men selvom vi så udmærket forstår de mange af vore medlemmer og her ikke mindst vore pensionister, som gerne vil tilbringe helligdagene på hjemmet, må vi desværre i år afvige fra denne tradition. Pinsedagene falder alt for tidligt i maj måned til, at vi kan være klar med hjemmets tilrigning. Ikke alene vil det være uoverkommeligt for økonomaen og hendes personale, som allertidligst kan påbegynde det forberedende arbejde i begyndelsen af maj måned, men en hel del malerarbejde ved vinduer og døre skal tillige være tilendebragt, før gæsterne kan modtages, og vi kan vanskeligt sætte malerne i gang, før der er ordentlig tørring i luften.

Til gengæld bliver hjemmets sæson ikke kortere end sædvanlig. Vi åbner for gæsterne fredag den 1. juni og slutter sæsonen lørdag den 1. september.

Fremgangsmåden ved fremsendelse af ansøgning om ophold er vel efterhånden godt kendt af vore medlemmer og de mange andre, som søger til Røsnæs i sommerferien. Men lad os for at undgå misforståelser minde om:

Det letter arbejdet med belægningsplanen, når der til anmeldelse af ophold kun anvendes den formular, som findes her i bladet side 72.

Ansøgninger skal indsendes under adresse: Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, Hellerup. Kuverten mærkes: »Feriehjemmet«.

Overhold denne adressering og send ikke breve med ansøgninger til enkeltpersoner på kontoret. Er vedkommende bortrejst, udsætter De dem for ikke at få ansøgningen imødekommet.

Kun foreningens kontor modtager ansøgninger. Hjemmets økonoma er ikke i stand til at imødekomme eventuelle anmodninger, da belægningsplanen udarbejdes på kontoret.

Ankomst og afrejse.

Feriehjemmet har gennemgående fuld belægning hele sæsonen igennem. Men selv med den stærke søgning, har vi i de senere år kunne imødekomme så godt som alle ansøgninger. Skal dette også lykkes i år, må vi — som hovedregel — fastsætte længden af ophold til højst 14 dage, heri medregnet ankomst- og afrejsedagen. Medens vi er ved disse dage, skal vi minde om:

At ankomst og afrejse ikke kan finde sted på søndage, og at det betyder meget for økonomaens tilrettelægning af dagens arbejde, at De på Deres ansøgning giver fyldestgørende oplysning ikke alene om datoerne for ankomst og afrejse, men også om tidspunkterne.

Undgå iøvrigt at rejse på ugens sidste dage. Det er som bekendt DSB's »store dage«, og pladsforholdene i togene eller på skibet kan derfor ikke være så gode, som på ugens øvrige dage.

Befordring til og fra hjemmet.

Der er igen i år etableret fast rutebilforbindelse fra stationspladsen og til feriehjemmets hoveddør. Bilen har forbindelse med hovedtogene fra og til København og Slagelse, samt med skibet fra og til Aarhus. Befordring kan ligeledes ske med Taxa fra stationspladsen.

»Trykknaps- rangering« i Hamlet, USA

Af Jørgen Petersen.

I løbet af sidste år er det blevet en kendsgerning, at man for at effektivisere jernbanedriften flere steder er overgået helt til automatisk rangering — specielt hvor det drejer sig om godstrafik. Dette er blandt andet tilfældet i byen Hamlet i Nord-Carolina — een af de sydøstlige stater. I Hamlet har »Seaboard Airline« jernbaneselskab bygget et rangeringsanlæg, hvor alle moderne automatiske hjælpemidler er taget i anvendelse — og man har herved ikke alene reduceret driftsomkostningerne, men også nedskåret rangeringstiden med totrediedele.

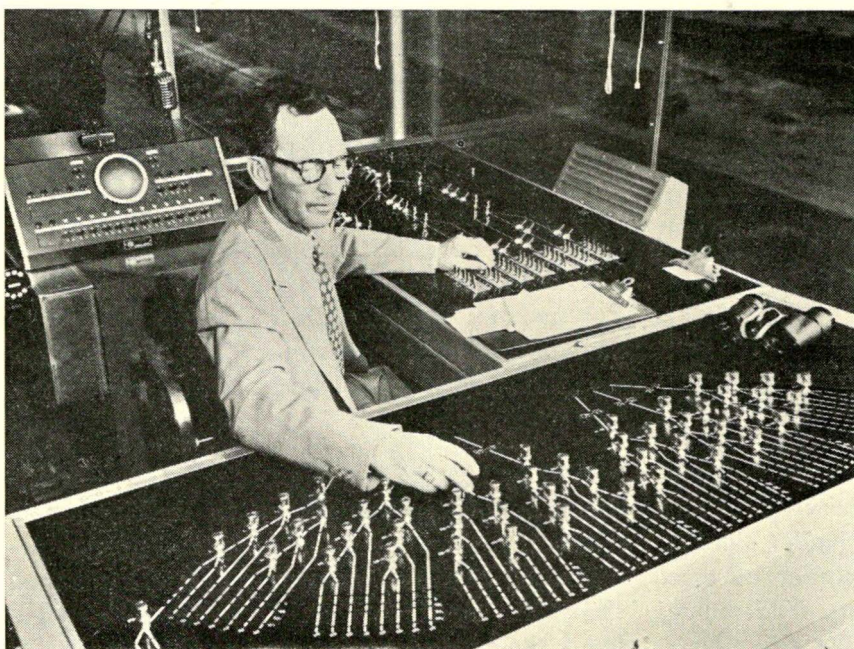
Hamlet godsbanegård blev bygget for et år siden for at opnå hurtigere godsbanedrift over hele det stærkt industrialiserede sydøstlige Amerika og ligger som centrum for fem hovedlinier på det næsten 7000 km store jernbanenet »Seaboard Airline« råder over.

Hver dag frakobles, rangeres og tilkobles 3000 godsvogne så effektivt, at et godstog forlader Hamlet hver halve time døgnet rundt.

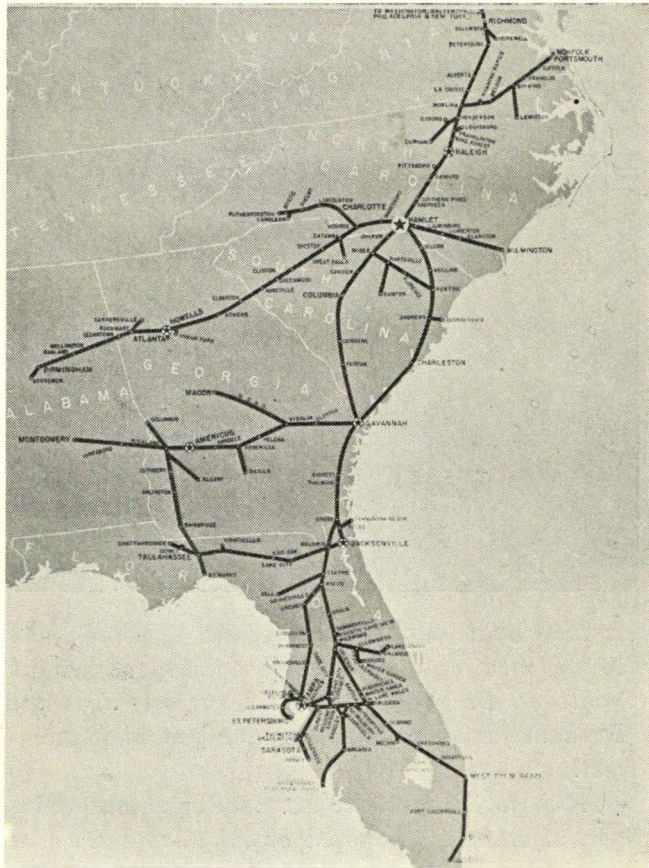
Ni spor fører til Hamlet og forgrener sig til 58 rangerspor, der har en samlet længde på ca. 100 km med plads til 5000 godsbanevogne. Selve anlægget er mere end 8 km langt og 600 m bredt.

Når et tog nærmer sig Hamlet, træder først en automatisk kontrol i funktion og en elektrisk indikator meddeler lokomotivføreren hvilket spor toget ledes ind på.

Knapper og lys på kontrolbordet i anlæggets centraltårn leder godsvognene ind på bestemmelsessporet. Når betjeningen trykker på knapperne sætter elektro-»hjernen« skiftesporene i funktion og lader vogne rulle roligt ned fra rampen.



»Seaboard Airline« jernbaneselskabet betjener det sydøstlige industriområde i USA og Hamlet banegård ligger som centrum for fem hovedlinier på dette net.



Et øjeblik efter passerer togstammen en vognkontrollør, der til en båndoptager meddeler hvor mange vogne, der findes i toget og hvilke vogne, der efter deres bestemmelsessted skal samles på nærmere angivne spor. Disse meddelelser gengives omgående over radio igennem højtaleranlæg til hele banegården og til personalet i kontroltårnet.

Under togets indkørsel passerer vognene en kontrolpost, hvor to mand noterer de enkelte vognes tilstand for hurtigst muligt at kunne sende beskadigede vogne direkte på værksted inden viderekørslen.

Medens vognene er i langsom bevægelse vejes de og vægten noteres på en elektron-vægtskala — og det er ikke alene vægten, der noteres, men samtidig vognens vægtforøgelse (moment) ved kørsel ned ad bakke.

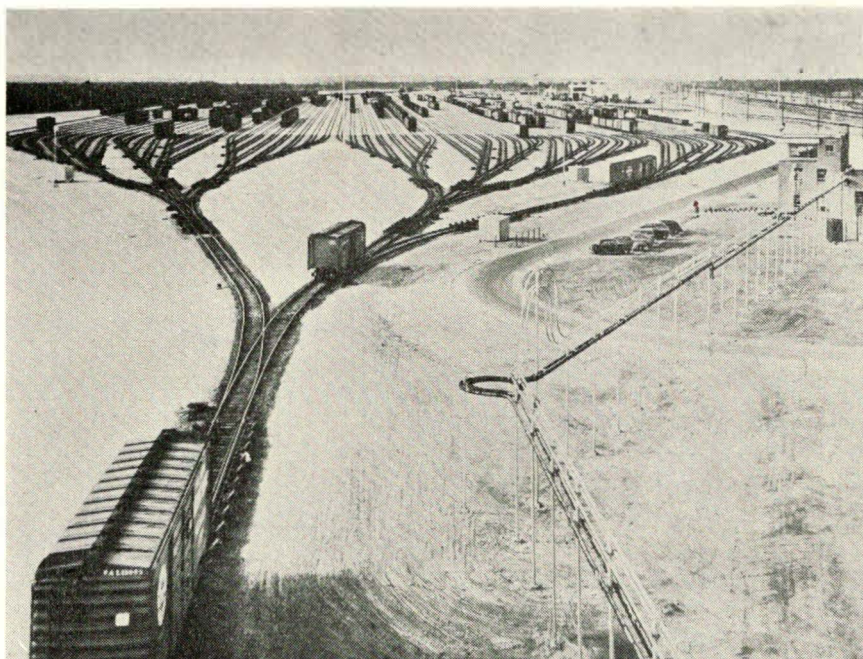
Dette punkt er særlig vigtigt, fordi der på anlægget findes en rampe — ca. 6 m høj — hvor vognene køres op før de frakobles for derefter at rulle ned på det spor, der skal modtage dem under hensyn til deres forskellige bestemmelsessteder.

På denne rampes øverste del — populært kaldet »puklen« — overtager et trykknaps-system fordelingen af godsvognene. Kontrolløren, der nu er i besiddelse af alle tilgængelige og nødvendige oplysninger om vognene og deres endelige bestemmelsessted, betjener trykknapperne og leder hver vogn til sit bestemte spor. Dette gør han ved udelukkende at trykke på knapperne, der omgående sætter en elektron-»hjerne« i sving. Skiftesporene arbejder fuldautomatisk og vognene ruller roligt ind på deres spor. »Hjernen« kan betjene op til otte skiftespor for hver vogn. Den gemmer — eller »husker«

Vogne der ankommer til Hanlet banegård ledes automatisk ind på anlægget med de 58 rangerspor således, at vognene ordnes i rækkefølge efter deres bestemmelsessteder.



En elektrisk indikator meddeler lokomotivføreren hvilket spor toget ledes ind på.





Når toget kører ind på Hamlet bane-gård noteres hver vogns vægt på en elektron-skala og det kontrolleres, hvad hver vogns vægtforøgelse (mo-moment) er, hvis den ukontrolleret rul-ler ned ad rampen.

også vognenes bevægelser således at sporskifterne kan veksle for fem vogne ad gangen, der ruller ned ad rampen — selv om vognene skal til forskellige bestemmelsessteder.

Idet vognene kører ned ad ram-pen til fordeling på sporene sættes en pneumatisk bremse-anordning i funktion. Denne består af jern-bremsebakker, der er anbragt på siden af sporene og som presses au-tomatisk — i forbindelse med elek-

tronsystemet — ind imod vognhju-lene således, at farten til enhver tid afpasses efter de foreliggende ønsker og omstændigheder. Farten kan re-duceres så lavt som til 6 km i timen for at forebygge ødelæggelser ved for kraftig sammenkobling på be-stemmelsespoet.

Hamlet godsbanegård er udstyret med seks sådanne automatiske bremse-systemer med en samlet kraft på ca. 3,2 tons.

Som sidste punkt på programmet kommer sammenkoblingen af de nye togstammer. Vognene placeres na-turligvis således i stammen, at de vogne, der skal frakobles først un-dervejs, bliver anbragt bagest i toget — og de, der skal længst væk, frem-me umiddelbart efter lokomotivet. Man kan således undgå videre ran-gering undervejs til sidste bestem-melsessted.

For at få alle disse automatiske funktioner, der er omtalt, til at virke gnidningsløst og effektivt, må man på Hamlet godsbanegård benytte mange slags kommunikationsmidler. Der findes til skrevne meddelelser til kontroltårnet og rundt på anlæg-get to rørpost-forbindelser foruden båndoptagere, telegraf og samtale-anlæg. Endvidere benyttes radio og radiotelefoni. Af hele anlæggets 143 højttalere er de 98 indrettet som både modtagere og sendere. Alene ledningerne til alle disse forbindel-ser andrager mere end 1000 km.

Det er indlysende, at et range-rings-anlæg, hvor alle disse moderne hjælpemidler er taget i brug, bety-der en meget stor forbedring af de gammeldags rangeringsmetoder — og efterhånden som industrialiserin-gen af det sydøstlige Amerika skri-der frem, må man overgå til ude-

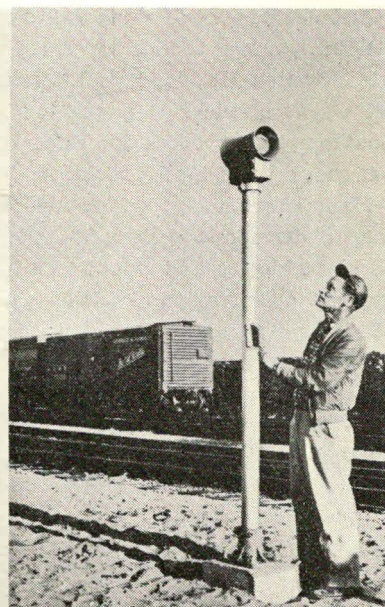


Når vognen har forladt rampen kon-trolleres dens fart af jern-bremse-bakker, der presses ind mod vogn-hjulene. Farten reduceres helt ned til 6 km i timen for at undgå beska-digelser ved for voldsom tilkobling.

lukkende anvendelse af denne slags godsbanegårde.

Sammenlignet med vore hjemlige forhold og vort behov, vil der sikkert være relativt god tid inden vi behøver indstille os på slet så moderne indretninger, men det skal for et kuriosums skyld nævnes, at der også her i landet findes flere lignende anlæg — såkaldte »Dispatches«. Det første der er taget i brug for flere år siden, er det nye læsse-anlæg på bryggeriet »Tuborg«, hvor fordelingen af øl- og sodavandskasser foregår efter samme metoder som fordelingen af banevogne i Hamlet.

Det er naturligt vanskeligt i populær form at fremstille et klart billede af disse moderne hjælpemidler og et så omfattende anlæg som Hamlet banegård. Vi er i besiddelse af denne billedserie, og hver enkelt omtalt funktion vil være at finde afbildet som støtte for forståelsen.



Til venstre: Stationslederen kan komme i forbindelse med alle afdelinger på hele anlægget gennem dette samtale-bord. Arbejderen til højre modtager besked gennem en højtaler, der også kan omstilles til at virke som sender. Til højre: Der findes enhver tænkelig moderne form for kommunikationsmidler på Hamlet banegård. Denne herre benytter en såkaldt »Walkie-Talkie«. Iøvrigt findes radio, telefoner, samtaleanlæg, telegraf og rørpost-anlæg.

Glimt fra en studierejse til USA

Efter et foredrag af distriktschef S. Haldbo og overingeniør E. Vogel.

Veivilligst og på opfordring holdt distriktschef S. Haldbo samt overingeniør E. Vogel mandag d. 23. januar 1956 foredrag for de århusianske lokomotivmænd.

Foredragene, der suppleredes med film og lysbilleder, var bygget over en studierejse til USA i foråret 1955, og formede sig for begge foredragsholderes vedkommende nærmest som et casuseri over snart strengt saglige — snart pudsige iagttagelser, som de hver for sig og med hver sin delegation havde noteret sig.

Da det formentlig må kunne have interesse for en større kreds af lokomotivmænd at blive delagtiggjort i disse rejseindtryk, bringes her et referat af foredragene, omend i noget forkortet form, da foredragsholdernes indtryk ganske naturligt i mange tilfælde tangerer hverandre.

Først distriktschef S. Haldbo:

Som de fleste ved, var jeg i foråret 1955 sammen med 3 andre ingeniører på studierejse til USA, og jeg skal nu forsøge at fortælle lidt

om dels baggrunden for rejsen, dels selve rejsen, og endelig lidt om dens resultater.

Anledningen til rejsen var anskaffelsen af de 20 nye diesellokomotiver af amerikansk type, som vi skal have i år. At indrette fornuftige remiser for disse lokomotiver og at tilrettelægge eftersyn og vedligeholdelse af dem er et indviklet problem af stor økonomisk rækkevidde, og der var indenfor statsbanernes teknikere ret delte meninger om, hvorledes man burde gå til værks, der var ikke blot tvivl om, hvorledes remiser og værksteder burde indrettes, men også om hvor mange remisepladser man skulle have, hvilke værktøjer og hjælpemidler der skulle anskaffes o. s. v., og de foreliggende oplysninger var ikke tilstrækkelige til, at man kunne danne sig en bestemt opfattelse af hvilke foranstaltninger, der burde træffes under hensyn til de særlige forhold indenfor DSB.

Vi rejste herfra d. 19. april, men natten til d. 20. forsinkedes Nord-

Expressen, som vi rejste med, først en time i Köln, for at vente på forbindelse fra München, og yderligere 1 times tid på vejen gennem Belgien, fordi toget blev holdt tilbage for arbejdetogene til de store industricentre, idet disse tog har forrang for selv internationale eksprestog.

Da vi kom til Ostende, var færgen til Dover forlængst sejlet, skønt vi var flere hundrede mennesker, der skulle have været med, og der vistes de rejsende en så ringe service, at vi i de to timer, til næste færge gik, måtte sidde på kufferterne eller træve op og ned i banegårdshallen i Ostende. Færgen vi skulle med, lå ved kaj, 10 skridt fra banegården, men det lod sig ikke gøre at komme om bord før umiddelbart før afgang. Penge kunne man ikke veksle — vi havde ingen belgiske penge med — og ud i byen kunne vi ikke komme.

Endelig slap vi afsted, men i stedet for et 3 timers ophold i London og kørsel med eksprestog til Southampton, hvor vi skulle ombord på

»Queen Mary«, et af verdens 2 største skibe, måtte vi fare lige fra Victoria Station til Waterloo Station i bil og så bumle i et persontog til Southampton, hvor vi kl. ca. 1 om natten slap om bord på skibet.

Næste formiddag sejlede vi, og for os, der første gang var ombord på så vældig en båd, var det en betagende oplevelse. Om skibets størrelse fås et begreb, når det nævnes, at elevatorene på »Cabin Class« (2. klasse) havde 9 stoppesteder, og der måtte 7—8 slæbebåde til at vende kæmpen inde i havnen inden afgang.

Rejsen Southampton—New York varer med de hurtigste skibe nøjagtig 5 døgn. »Queen Mary« og søsterskibet »Queen Elisabeth«, der tilhører Cunard-White-Star-linien, er Atlanterhavets hurtigste både. Farten er afpasset saledes, at man på turen mod vest hvert døgn må stille sit ur 1 time tilbage, hvilket sker kl. 12 nat. Natten på skibet var altså lang, men vi havde ikke synderlig brug herfor. Der var ganske vist biograf, dans og lotterispil hver aften, men skibet var kun halv fuldt, og passagererne fortrinsvis folk der — ligesom vi — var på tjeneste- eller forretningsrejse, så større morskab

var der ikke. Maden ombord var fin, men kedelig. Iøvrigt fordrev vi tiden med udarbejdelse af program for turen i detaljer.

Den 26. april kom vi til New York, og nu gik det slag i slag. I de første 22 dage efter afrejsen fra New York besøgte 24 remiser og værksteder, så det var i sandhed ingen skovtur vi var kommet på, og særlig anstrengende blev det, fordi det satte ind med en efter vore forhold voldsom varmebølge. Om aftenen samlede vi notater og skrev rapport over hvad vi havde set. Iøvrigt rejste vi meget. I de første 3 uger boede vi kun en enkelt gang 2 nætter på samme hotel, ellers var det sovevogn eller nye hoteller hver nat.

Første aften i New York blev vi inviteret ud af General Motors' repræsentant, og vi var meget spændte, thi vi skulle i varieté, og havde jo hørt en del om Amerika i så henseende, men det var iøvrigt ret tamt. Damerne var nemlig i lyserød tricot, sådan som det vistnok brugtes herhjemme i 90'erne, men på bordene lå små trækøller, som gæsterne brugte til at hamre i bordene med, når et nummer gav anledning til særlig begejstring. Ved forsigtig forespørgsel fik vi dog oplyst, at det

kun var i staten New York, det gik så artigt til. På den anden side Hudsonfloden — d. v. s. i Hoboken og Jersey City — brugtes ikke tricot. (Her bedyrede distriktschefen, at de dog ikke fik lejlighed til at se, om det passede).

Iøvrigt stødte vi gang på gang på det for os besynderlige, at de enkelte stater indenfor USA har forskellige vedtægter for så det ene og så det andet. Det var f. eks. meget vanskeligt at finde ud af, hvornår togene kom og gik. Nogle stater havde sommertid, andre ikke. Skulle man rejse fra en stat uden sommertid til en stat med sommertid eller omvendt, var det noget af en tilfældighed, om køreplanen angav sommertid eller normaltid, og i enkelte tilfælde var togene omlagt, så de i een stat kørte en halv time før, i den anden en halv time senere end efter vor køreplan. Man skulle være på tærerne i det virvar, og altid sikre sig en ny køreplan, hvor der var lejlighed dertil.

De store byers banegårde er af meget forskellig standard — nogle gammeldags og snavsede, andre moderne og tiltalende. Egentlige personer benyttes ikke i USA, man klarer sig ved at brolægge eller asfaltere mellem sporene, og personvognene har så til gengæld nedklappelige trapper. Perronerne var overalt meget smalle, og kun det rejsende publikum fik adgang til dem umiddelbart før eller lige efter togankomst. Det var heller ikke mærkeligt, at der var sparet på pladsen, thi banegårdene var ofte meget store — f. eks. med 40—50 perronspor. Bagageperroner var der ikke plads til, og bagage-elevatorene kunne pludselig og uden varsel skyde op gennem store lemme i publikumsperronerne.

Den mærkeligste banegård, vi besøgte, var hovedbanegården i St. Louis, der ejes af et særligt selskab, hos hvilket de forskellige jernbaner, der berørte St. Louis, lejede sig ind. Så vidt jeg husker, havde denne banegård 48 perronspor. Banegården op tog flere dobbeltsporede linier, der alle passerede den i nogen afstand. Perronsporene var anbragt vinkelret på hovedlinierne, og togene kørte i begge retninger forbi selv banegår-



Remisen i Springfield med 9 spor. I det forhøjede parti findes en 30 t kran, der kan løfte alle større enkeltdele som dieselmotor, generator og banemotorbogie. Til venstre et halvtog over talje og kogeke, der kan tage hele bogierammer og hjulset.

den, hvorefter de gennem ret skarpe kurver og et virvar af sporskifter bakkede ind på banegården. Ved afgang kunne toget så fortsætte sin tidligere køreretning eller rebrousere, alt efter hvilken gren af den sportrekant, som spornettet i virkeligheden dannede, der blev benyttet.

I St. Louis skulle vi opholde os en søndag. Byen ligger omtrent, hvor Missouri løber ud i Mississippi, og omegnen er storslået og smuk. General Motors' stedlige service ingeniør tog sig venligt af os om søndagen, og kørte os i bil rundt i omegnen, bl. a. til sammenløbet mellem de to store floder. Det var en betagende oplevelse, men dog ikke helt så betagende som Niagara Falls, som vi havde besøgt den første lørdag eftermiddag og aften, vi var i USA. Nå, måske var jeg særlig modtagelig for indtryk den dag, det var nemlig d. 30. april, altså min sidste dag som overingeniør i 2. distrikt.

Aftenen d. 30. april tilbragte vi i Canada, hvortil man mod en beskeden afgift for passage af broen over St. Lawrence-floden ved faldene let slipper over. Iøvrigt mærkværdigt nok på den måde, at man selv kan bestemme, om man vil have sit pas stemplet eller ej, hvilket medførte, at vore pas viser, at vi nok er rejst ind i Canada d. 30. april 1955, men ikke at vi nogensinde har forladt dette land, så vi tør næppe nogensinde vove os bag jerntæppet med disse pas.

Men også i St. Louis gjorde vi en morsom iagttagelse m. h. t. den forskelligartede lovgivning indenfor de enkelte stater. I staten Missouri, hvor St. Louis ligger, er der totalt spiritusforbud om søndagen, men går man over floden Mississippi, er man i staten Illinois, og her er der intet i vejen. Det var ret øjensynligt, at mange fra St. Louis om søndagen fugtede ganen på den anden side Mississippi. Om alle disse — for os at se let komiske forhold kan tales i timevis, men man må ikke tro, at jeg vil sætte mig til doms over det store land; amerikaneren har mange gode egenskaber — de er stolte og glade over deres land, og amerikaneren vil måske finde lige så meget at more sig over, når han kommer

til Danmark. Men nu vil det være naturligt at jeg fortæller noget mere om trafikforholdene derovre.

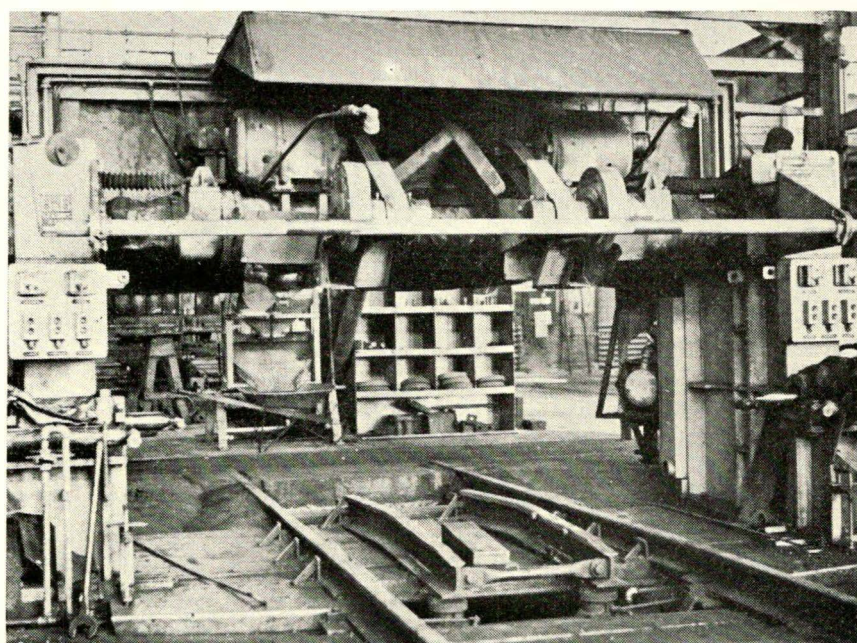
For det første er der en uhyre mængde biler. I de store byer er trafikproblemerne ved at gå i hårdknude på grund af de mange biler, og i New York har man forlængst opgivet ævret. Der er næsten ingen privatkørsel i denne by, kun taxies og lastbiler, og personbefordringen sker hovedsagelig med undergrundsbannerne, der trods det store passagerantal kører med dunderende underskud. Hovedlinierne på undergrundsbannerne er fire-sporede. På ydersporene kører tog, der standser ved alle stationer, og på de to inderspor kører eksprestog. Driften er elektrisk, men materiellet noget skrammel, gamle stålvogne med overgangsbroer uden harmonikaer, og vognene slingrer stærkt under den høje fart. Stationerne er snavsede, men tempoet forrygende, og antallet af passagerer er enormt. Undergrundsbannerne går fortrinsvis på langs af Manhattan, men det er vel naturligt, at de går på den led, hvor øen har sin største udstrækning.

I New York centrum — Times Square — hvor 3 hovedfærdselsårer — Broadway, 43. Street og 7. Avenue skærer hinanden, står livet aldrig

stille. Færdselen raser hele døgnet; man kan gå i biografen kl. 2 om morgenen, og jeg købte f. eks. en skjorte kl. 0,30. New York er også modsætningernes by. Umiddelbart op til skyskraberkvarteret på sydspidsen af Manhattan, hvor pengefyrster og gigantkoncerner har til huse, ligger »Chinatown« — kineserkvarteret — hvor den yderste fattigdom stilles til skue.

Vil man betragte lokaltrafikken i Chicago, er forholdene straks helt anderledes end i New York. Chicago har ikke givet op overfor biltrafikken, men fører med uhyre bekostninger autostradaer oven på eller under jorden ind til bykernen. Som eksempel på, hvad der i Chicago gøres af hensyn til biltrafikken, kan fortælles, at nogle af de store udfaldsveje har 3 × 4 kørebaner og således, at de 3 vejbaner er adskilt med to langsgående heller, der kan sænkes ned i vejbanen. Om morgenen, når færdselen går ind mod byen, er den ene milelange helle nedsænket, så der er 8 kørebaner for indadgående færdsel og 4 for udadgående. Om eftermiddagen er den anden helle sænket, så der nu bliver 8 kørebaner for udadgående færdsel og 4 for indadgående.

(Fortsættes)



Maskine, der sliber hjulsæt uden at disse udtages af bogien, men det er nødvendigt at løfte vognkassen fra bogien. Man ser pinolerne, der centrerer hjulene, samt slibeskiverne og disses elektromotorer.

Trafikkontrollør A. Heede in memoriam



Tirsdag den 28. februar afgik pensioneret trafikkontrollør A. Heede ved døden efter længere tids sygdom.

A. Heede var indtil sin død formand for Statsbanernes Pensionistforening. Et hverv han med stor interesse havde varetaget lige siden 1949, hvor han efter 53 års tjeneste selv trådte over i pensionisternes rækker. Virksom og interesseret har han altid været inden for organisationerne. Uden egentlig selv at træde frem i tillidsmændenes rækker under sin aktive tjeneste var han organisationernes mand, som på sin egen stille men overbevisende og noble måde talte deres sag i og uden for medlemskredse. Hans mere aktive organisationsarbejde faldt i de kooperative foreninger blandt jernbanemændene. Inden for Uheldsforsikringsforeningen var Heede gennem en længere årrække revisor, men hans hovedopgave i disse foreninger var som forretningsfører for Statsfunktionærernes Laaneforening. Gennem 35 år helligede han sig dette arbejde og med stor dygtighed præget af hjertevarme blev han en agtet og afholdt leder her indenfor.



Landsoplysningsudvalget

Fællesrejse til Tyskland

Landsoplysningsudvalget vil i tiden 16.—23. september d. å. arrangere en fællesrejse til Nord-Tyskland og Harzen. Prisen for deltagelse bliver ca. 600 kr. for ægtepar. Nærmere om det endelige program vil senere fremkomme, men tilmeldelse kan dog allerede ske nu til undertegnede.

P. U. V.

J. V. Christiansen, Ormslevvej 69, 1., Viby J.

DSB Spareklub

Ved den årlige lodtrækning om sparepræmier er følgende udtrukket blandt DLFs medlemmer af spareklubben:

K 50-5027, 50-S-31 og 50-S-74.

Nye medlemmer optages i spareklubben ved henvendelse til lokomotivfører Aage Hansen, Gb. Privat adr.: Rosenhaven 7, Valby. Tlf. Valby 5831.



Tak

Hjertelig tak for udvist deltagelse ved pensioneret lokomotivfører B. M. J. Boldreel's begravelse.

Klara og Robert Boldreel.

Jubilæum

Søndag den 1. april kan lokomotivfører J. T. Poulsen, Esbjerg, fejre sit 40 års jubilæum ved DSB.

Poulsen begyndte som aspirant i Fredericia, og efter sin ansættelse som lokomotivfyrbøder kom Poulsen til Esbjerg, her blev Poulsen indtil forfremmelsen til lokomotivfører den 1. juni 1935 kom, da måtte Poulsen en tur til Tinglev, hvor opholdet varede omkring 1 års tid, så gik turen igen til Esbjerg, denne gang for at blive.

Ungdommen har haft Poulsens store interesse, og mange er de aspiranter, Poulsen gennem sit hverv som kørelærer har uddannet, ligeledes har organisationsarbejdet haft Poulsens store interesse. På jubilæumsdagen ønsker afdeling 29 hjertelig til lykke og siger tak for godt samarbejde gennem årene.

C. M. C.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

O. E. Hansen, lokomotivfører, Odense.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

E. C. Poulsen, lokomotivfører, Odense.

Al opmærksomhed ved vort jubilæum i april frabedes venligst, bortrejst.

Vald. Jensen og V. B. H. Lund, lokomotivførere, Aarhus.

Eventuel opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

Olaf P. Jensen, lokomotivfører, Aarhus.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 25. april 1956 frabedes venligst.

C. Micheelsen, lokomotivfører, Fredericia.

Al eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes.

V. K. Pedersen, depotforstander, Herning.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum den 15. april frabedes venligst (er bortrejst).

K. L. Eriksen, lokomotivfører, Tønder.

Eventuel opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum den 1. april frabedes venligst.

H. A. Andersen, lokomotivfører, Randers.

PERSONALIA

Genindtrådt i nummer efter ansøgning pr. 15-2-56.

Lokomotivfører (11. lkl.):

E. T. V. Holm, København Gb., i København Gb.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-3-56.

Lokomotivfyrbøderne:

J. M. F. Olsen, København Gb., til Korsør.

C. G. Hansen, Gedser, til Korsør.

A. L. E. Hansen, København Gb., til Gedser.

Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-3-56.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

L. H. A. Thomsen, Korsør, i København Gb.

L. P. E. Jensen, Korsør, i København Gb.

E. B. Andersen, København Gb., i København Gb.

S. E. Kruse, Korsør, i København Gb.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-4-56.

Lokomotivførerne:

O. Mikkelsen, Korsør, til Esbjerg.

V. A. Pedersen, Gedser, til Esbjerg.

H. F. Hansen, København Gb., til Helgoland.

Lokomotivfyrbøderne:

E. D. Isaksen, Roskilde, til Struer.

A. S. Jensen, Brande, til Struer.

K. L. Kristensen, København Gb., til Esbjerg.

E. I. L. Nielsen, Helsingør, til Brande.

J. K. Pedersen, Gedser, til Roskilde.

Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-4-56.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

E. Nielsen (Skov), København Gb., i København Gb.

N. J. Clausen, Fredericia, i København Gb.

I. D. Fjellerad, Aalborg, i København Gb.

V. Nielsen, Randers, i København Gb.

G. F. Dahl, Fredericia, i København Gb.

B. E. Nielsen, København Gb., i København Gb.

K. N. K. Christensen, Struer, i Helsingør.

J. G. Hansen, København Gb., i København Gb.

V. L. Laursen, København Gb., i København Gb.

K. Z. Andersen, Esbjerg, i Gedser.

Afsked.

Lokomotivfører (11. lkl.) S. Eskesen, Odense, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-5-56).

Dødsfald.

Lokomotivfører A. C. Andersen, Frederikshavn, er afgang ved døden d. 5. marts 1956.

Lokomotivfører A. Christensen, Randers, er afgang ved døden d. 6. marts 1956.

Pensioneret lokomotivfører B. M. J. Boldreel, Skanderborgvej 1, 1., Aarhus, er afgang ved døden.

Pensioneret lokomotivfører S. K. Pedersen, Danmarksgade 18, 1., Struer, er afgang ved døden.

DLT maj 1956

Det meddeles, at Dansk Lokomotiv Tidende nr. 9 og 10, maj 1956, vil udkomme som eet nummer den 16. maj. I den forbindelse skal man gøre opmærksom på at de sædvanlige meddelelser, som f. eks. „Opmærksomhed frabedes“ osv., må være redaktionen i hænde senest 1. maj, hvilket forøvrigt også gælder andet stof.

Kongressen 1956

Navnene på de kongresrepræsentanter, der sendes til foreningens kongres den 15.—17. maj d. å., skal være foreningens kontor i hænde snarest og senest den 4. maj d. å. Kongressens dagsorden vil foreligge i afdelingerne i første halvdel af april.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-2-56.

Pensioneret lokomotivfører S. H. Kaster, Nørrebrogade 34, 2., Esbjerg.

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-6-56.

Pensioneret lokomotivfører L. P. H. Buch, Aastrupvej 72, Haderslev.

Aarhus afdelinger

Dansk Lokomotivmands Forening, Aarhus afdelinger, afholder teateraften med påfølgende bal søndag den 15. april kl. 19,30 på Østergades hotel. Jernbanens Amatørteater opfører »Familien Chantrels Ære«.

„Lanternen“

Lanternen afholder sin ordinære generalforsamling onsdag den 11. april kl. 15,30 pr. i restaurant »Forvarsbrødrene«, Gothersgade 131.

Dagsorden:

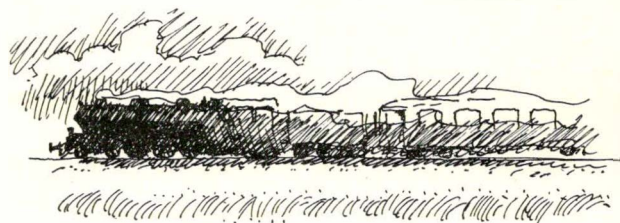
1. Valg af ordstyrer.
 2. Protokol.
 3. Beretning.
 4. Regnskab.
 5. Valg.
 6. Indkomne forslag. (må være formanden i hænde senest 3. april).
 7. Eventuelt.
- Herunder serveres gule ærter m. flæsk og pølse. Pandekager m. solbær. Pris 6,50 pr. deltager.

Indtegning slutter d. 3. april kl. 12.

Indtegning kan også ske hos: O. Nymark Jensen, tlf. Damsø 7655 u og L. Krøyer Rasmussen, tlf. Triana 1399 u.

Der vil efter generalforsamlingen blive lejlighed til skydning, keglespil, kortspil m. m.

Bestyrelsen.



Nye satser for funktionsvederlag.

(Rettelsesblad til foreningens lommebog side 15)

**Funktionsvederlag pr. dag
i de første 6 måneder.**

**Funktionsvederlag pr. dag
efter 6 måneders uafbrudt funktion.**

Funktionen, udført af	Udført funktion i				Funktionen udført af	Udført funktion i			
	13 lk.	11 lk.	7 lk.	6 lk.		13 lk.	11 lk.	7 lk.	6 lk.
Lfb. grundløn	73,973 ø.	123,288 ø.	221,918 ø.	410,959 ø.	Lfb. grundløn	147,945 ø.	265,085 ø.	685,085 ø.	1382,400 ø.
1 tillæg	53,425 »	102,740 »	201,370 »	390,411 »	1 tillæg	106,849 »	223,989 »	643,989 »	1341,304 »
2 tillæg	32,877 »	82,192 »	180,822 »	369,863 »	2 tillæg	65,753 »	182,893 »	602,893 »	1300,208 »
3 tillæg	12,329 »	61,644 »	160,274 »	349,315 »	3 tillæg	41,096 »	141,797 »	561,797 »	1259,112 »
Mtf. grundløn	—	49,315 ø.	147,945 ø.	336,986 ø.	Mtf. grundløn	—	117,140 ø.	537,140 ø.	1234,455 ø.
1 tillæg	—	8,219 »	106,849 »	295,890 »	1 tillæg	—	49,315 »	436,438 »	1133,753 ø.
2 tillæg	—	41,096 »	82,192 »	271,233 »	2 tillæg	—	304,932 »	387,123 »	1084,438 ø.
Lkf. grundløn	—	—	98,630 ø.	287,671 ø.	Lkf. grundløn	—	—	420,000 ø.	1117,315 ø.
1 tillæg	—	—	41,096 »	230,137 »	1 tillæg	—	—	115,068 »	779,507 »
2 tillæg	—	—	49,315 »	156,164 »	2 tillæg	—	—	165,370 »	594,575 »

Om de nærmere regler for beregning af funktionsvederlag se side 99

Dansk Lokomotivmands Forening

Feriehjemmet

Modtaget
Antal
Takst
Bekræftet
Værelse nr.
<i>Udfyldes af kontoret</i>

Navn:	Ophold ønskes for personer			
Stilling:	mig selv		} sæt x	
Adresse:	min hustru			
Vi (jeg) ankommer:	kl.	Alder		
Vi (jeg) afrejser:	kl.			
Her opgives både dato og tidspunkter. Ankomst og afrejse kan ikke foregå på søndage.		egne børn		
		fremmed børn		

Bemærk: Der kan kun skrives een familie på denne formular.

Indsendes under adresse:

..... den / 19

**Dansk Lokomotivmands Forening,
feriehjemmet,
Hellerupvej 44, Hellerup.**

.....
Underskrift

	Ophold pr. dag	Børn indtil 8 år	Børn 8 til 14 år	1 måltid udenfor døgnets		
				voksne	børn	
1	Medlemmer, disses hustruer, enker efter medlemmer samt børn indtil 18 år.	12,00	3,00	6,00	4,00	2,00
2	Ekstraordinære tjenstgørende medlemmers hustruer samt børn indtil 18 år. Andre tjenstemænd ved DSB, hustruer samt børn indtil 18 år.	14,00	4,00	7,00	4,00	2,00
3	Andre voksne og børn over 14 år.	16,00	5,00	8,00	4,00	2,00

E. Greve Petersen.

Det bedste
I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

LANDBOMEJERIET

FREDERICIA

TLF. 1558 og 1559

FÆLLESBAGERIET A/s

Fredericia . Tlf. 602

Køb altid Brød fra Fællesbageriet

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)
Store Bal-
og Selskabslokaler
Agnes 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

Hotel **LANDSOLDATEN**

FREDERICIA

altid bedst — derfor billigt

»**LA BELLA**«

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Doris Sørensen

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

Køb hos

ANNONCØRERNE

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

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

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

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks

IMPORT AF



BRANDELSOLIER

KULPLADS OG KONTOR:
VESTMAYNEN
TELEF. 955

**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

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

NYBO

STRUER

- et godt Sted at handle

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malerverer . Rullegardiner
v. Holger Häuser

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

»**Moselunds**«
Rugbrød

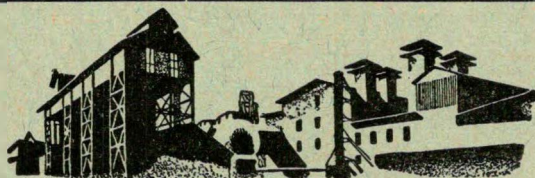
Tlf. 309

anbefales

I Sol og Pløre
gaa eller køre *Brug*

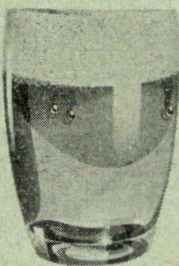
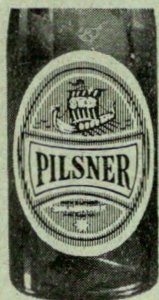
Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



STAR

PILSNEREN
MED EKSPORTSMAG

BRYGGERIET STJERNEN

Spis Kalundborg Margarine

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Tag Kager med hjem fra Clorius

Spec.: Fødselsdagskringler

Prøv mine Kræmmerhuse

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

Str. 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 Rødspætteleter
samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjm.

Murermester og Cementvarefabrikant,

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

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

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