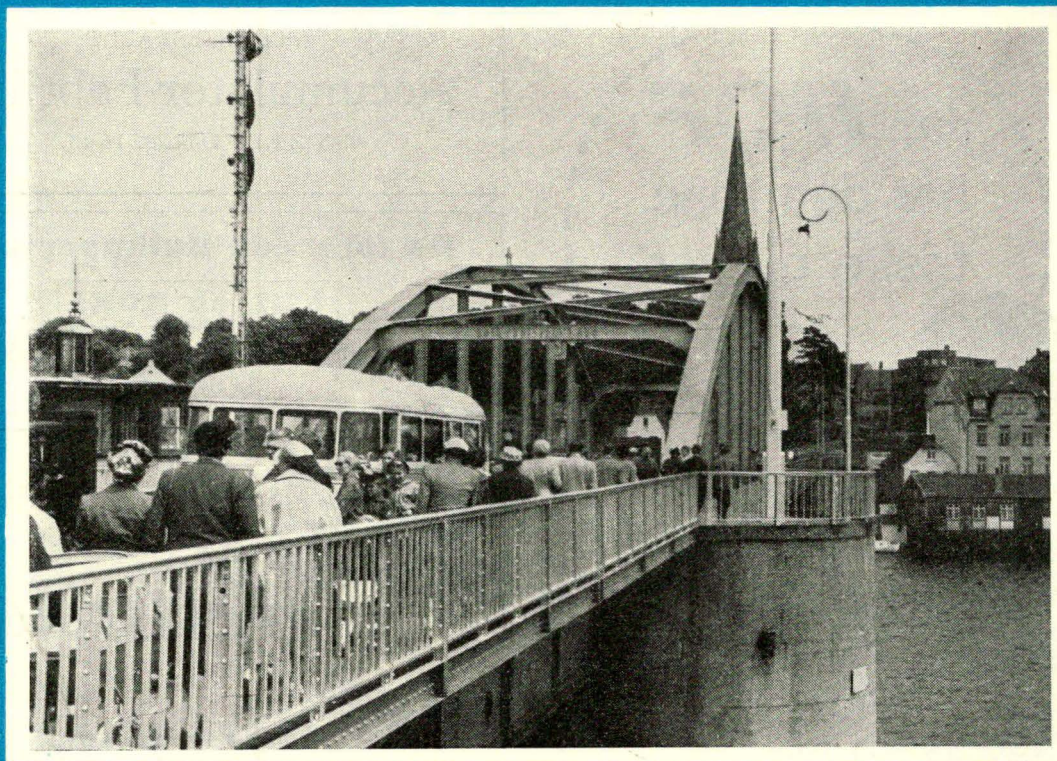


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 4 . 20. FEBRUAR 1958 . 58. ÅRGANG



Den gensidige Uheldsforsikringsforening for de danske Statsbaners personale



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFATUR EN GROS
KØBENHAVN K.



THÜRMEERS
originale Snittøj

Elegante Kjoler og Smoking
udlejes

ELKLÆR-OLSEN & SVENDSEN
Nørrebro Runddel 140 Telefon Taga 1513

Ja... **HOF**
har den rene
friske pilsner-
smag..!



Carlsberg

AKTIESELSKABET

Accumulator-Fabriken

TELEFON 87 16 45

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211

OPTIKER

Felix Schmidts
EFTF.

Nørreport

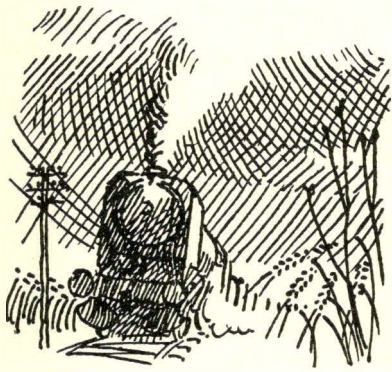
Nr. 68 mellem Nørregade og Fløjstræde
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør

DEUTA -HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til DSB

Repræsentant for Danmark: P. FUNDER & SØN . Nørrevoldgade 68 . København K . Telf. C. 7



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 4 - 58. ÅRGANG
20. FEBRUAR 1958



Indhold:

Revision af tjenestemandsløven .	51
Kooperationen og øgede investeringer	52
Medlemsmøderne	52
Valutastillingen bedredes	53
Th. Jensen in memoriam	54
Da »Odin« kom til Danmark ...	55
»Far til fire«	57
Grosserer A. Collstrops Rejse-DSF's jubilæumsfond	58
Arbejdsgiverforeningens jubilæumsfond	58
Fra medlemskredsen - Læserbrev	58
DLF	59
Personalialia	59
Medlemslisten	59
Far, mor og børn på højskole ..	59
Adressefortegnelse	60
DJT	62

Forsidebillede:

Et glimt af den travle trafik over Kong Christian X's bro i Sønderborg.



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.

Revision af tjenestemandsløven

Efter alt at dømme skal lønningskommissionen af 1954 nu til at slutte sit arbejde og afgive betænkning. Der arbejdes på højtryk i de forskellige udvalg inden for kommissionen, og resultaterne synes at skulle foreligge i forårs månederne. Herefter er man altså nået igennem de mange paragraffer og enkelte detaljer for lovens 1. og 3. del, og arbejdet med 2. del - der omfatter lønningsklasserne - kan formentlig tage sin begyndelse.

En revision af tjenestemandsløven hører til de mere sjældne begivenheder. Det ret omfattende arbejde er meget krævende, og almindeligvis må der regnes med 4 til 5 års kommissionsarbejde, før lovforslaget kan foreligge til godkendelse i Folketinget og organisationerne. Hermed er der motivering nok for, at en tjenestemand, inden for sin tid ved etaten, højst opnår at virke under 3 forskellige love.

*

Der er derfor almindelig interesse og spænding ude blandt de ansatte, så længe revisionsarbejdet står på. Enhver ser hen til; hvad den nye lov vil bringe af nyt og godt; hvilke resultater kommissionen er kommet til på grundlag af den udvikling, der har fundet sted i den forløbne tid, siden sidste lovs ikrafttræden, thi dette må være et af udgangspunkterne for opbygning af det nye. Gennem 10 til 15 år er der for manges vedkommende sket forandringer i de tjenstlige vilkår. De kan være større eller mindre for de enkelte grupper, ligesom de enkelte perioder mellem to love adskiller sig fra hinanden, alt efter, hvorledes de indflydelsesrige faktorer har spillet ind. Udviklingsniveauet kan ligge forskelligt i de forskellige perioder.

*

Efter den periode - 1946-1958 - loven nu skal revideres, er der tale om et betydeligt afsnit i bl. a. teknikens tidsalder. Betydelig, fordi der siden sidste verdenskrig har fundet en rivende udvikling sted på det tekniske område, som ikke har kunnet undgå at have en ikke ringe indflydelse på bl. a. lokomotivmændenes tjenstlige forhold. Teknikkens fremskridt har tillige været grundlaget for den rationalisering, hvoraf der må påregnes fordele både for etat og tjenestemand.

De forandringer, der har fundet sted, venter tjenestemandene da også, at kommissionen tager med i sin vurdering, når klassificeringen skal foretages.

*

Fra vor organisation er der lagt vægt herpå i de forslag, der er fremsendt til kommissionen. En såre naturlig følge af, at det ikke har været muligt i den forløbne tid, siden sidste lovs ikrafttræden, at få reguleret alle stillinger i overensstemmelse og takt med de nye krav, der er stillet til lokomotivmandens gerning. Ganske vist har hvert år haft sin normeringslov, som skulle være det naturlige sted for revision af klassificeringen mellem to loves revision, men det må ikke glemmes, at der gennem årene har været en stærk henvisning til, at på normeringslove kunne der kun regnes med oprykninger for enkelte stillinger. De store grup-

Kooperationen og kravet om øgede investeringer

I en artikel om kooperationens aktuelle stilling og udvikling i det forløbne år af formanden for Det kooperative Fællesforbund, *Wm. Villumsen*, hedder det blandt andet:

»Det danske samfund står ved dette årsskifte i en situation, der tvinger til alvorlige beslutninger af betydning for vort erhvervsliv. Hele investeringsproblemet er endnu uafklaret og på det udenrigsøkonomiske felt skal vi træffe et valg mellem flere muligheder vedrørende vore fremtidige internationale handelsforbindelser.

Lige meget hvilke veje, man i disse vigtige spørgsmål ønsker at gå, må man imidlertid gøre sig klart, at konsekvensen bliver en økonomisk klimaforandring med ændrede vækstbetingelser for erhvervslivet. Dette forhold vil også komme til at berøre forbrugernes stilling og dermed de foranstaltninger, som kooperationen må gribe til for at komme udviklingen i møde.

Kooperationen har i en årrække været en garant for, at de gevinster, som det lykkedes at vinde ind ved rationalisering og effektivisering af erhvervslivet, også i stort omfang er kommet forbrugerne til gode. I det forløbne år har bevægelsen ligesom tidligere kunnet følge denne linie op, men man må regne med, at den i de nærmest kommende år må søge nye veje såvel med henblik på investeringerne som med henblik på arbejdsopgavernes karakter. Der er for eksempel næppe nogen tvivl om, at levestandardens stigning på længere sigt vil bero på øgede investeringer i dag, og nødvendigheden heraf vil stille kooperationen i en anderledes central placering i debatten om vort samfunds økonomiske struktur, end tilfældet hidtil har været; også ændringen i befolkningens forbrugsvaner stiller krav til bevægelsen om at vokse ud over de erhvervsområder, man traditionelt hidtil har fulgt.

Om brugsforeningerne hedder det, at det fortsat er de store bybrugsforeninger, der er retningsgivende indenfor detailhandelen, og overalt i hovedstadens og de store provinsbyers nye boligkvarterer ser man da også disse foreninger repræsenteret med store hygiejniske og moderne butikker – ofte af selvbetjeningstypen.

per – som det hed – blev henvist til en lønningslovs revision, bl. a. med henvisning til de fra år til år fremsatte ministerielle cirkulærer, der begrænsede normeringslovenes betydning. Skulle der brydes igennem disse restriktioner, var vejen alene farbar ved total nydannelse inden for driften – f. eks. ved MY-lokomotivernes indførelse – her kunne anden placering drøftes.

Hermed har der i virkeligheden gennem de år, hvor den nuværende lov har eksisteret, været sat bom for en reel behandling af personalet på grundlag af de rationelle foranstaltninger – som har haft betydelig indflydelse på eksisterende tjenestevilkår og som skulle have givet det en andel i udviklingens resultater.

*

Enhver fremgang sker som regel skridt for skridt. Ved sten for sten bygges det op, som skal afløse det nye og føre den nye tid i overensstemmelse med de krav, der stilles. Sjældent sker det ved en øjeblikkelig omvæltning. Der skal tilpasning til, og det kræver ofte en længere tid, både for det nye og for de mennesker, som berøres heraf. Vi har tidligere peget på, i hvor stor udstrækning der mangler forståelse for de små tings betydning indenfor rationaliseringen. Fra administrationens side kender man nok værdien heraf set i relation til driften, men der mangler vurderingen af, hvilken indvirkning det har på personalets hidtidige vilkår. Det er naturligvis rigtigt, at når det kommer i disse små tempi, er den øjeblikkelige virkning tilsvarende lille, men efterhånden samler det sig til den ønskede helhed med en samtidig større virkning for personalet. På denne måde spændes buen, og sker der ikke samtidig en udligning i personalets favør, sker der en sprængning i det ønskede samarbejde. Enhver rationaliseringsforanstaltning skal vurderes ens, hvad enten den er stor eller lille. Der er ingen af dem, der må komme snigende eller gå ud af det samlede billede til fordel for den ene part. På den måde fratager man interessen fra sine medarbejdere og stemmer op for en fortsat harmonisk udvikling.

*

Har styrelsens administration været forhindret i ved normeringslovens opbygning at tage fuldt hensyn til personalets krav, håber vi, at lønningskommissionens klassificeringsudvalg tager dette i betragtning. Vi har måttet bøje os for de fremsatte motiveringer under normeringslovsforhandlingerne, men må så til gengæld nu gøre opmærksom på de henvisninger, vi har fået til lønningskommissionen, der nu er en realitet.

Medlemsmøderne

Efter hidtidig praksis skulle der i marts og april måned afholdes medlemsmøder i vore afdelinger landet over. På grund af den foreliggende situation, hvor det må forventes, at lønningskommissionen afslutter sit arbejde, og det derfor bliver nødvendigt at afholde ekstraordinær kongres, må disse møder aflyses. Det forberedende arbejde til en kongres og de forestående forhandlinger i forbindelse med lønningskommissionen forhindrer hovedbestyrelsen i at deltage i disse møder. Der vil ikke tilgå afdelingernes bestyrelser anden meddelelse herom.

Generaldirektørens svar

Det er ikke med ønsket om at påkalde sig offentlighedens interesse, at generaldirektør P. E. N. Skov har fremsat sin lange og grundige redegørelse i sidste nummer af »Vingehjulet«. Til det formål er anvendelsen af den slags midler ikke nødvendige for Skov. Hertil er hans daglige virke – hvor hans tilstedeværelse mærkes uden større sving – for effektiv. Og han har da heller ikke ønsket gennem sit svar at påkalde personlig opmærksomhed, kun ønsket retfærdiggørelsen af medarbejdere og informering af de øvrige ved etaten om grundlaget for de truffe dispositioner.

På den anden side kunne generaldirektørens indlæg udmærket også være stilet til den store offentlighed, som til tider synes at være ubekendt med de vilkår en statsinstitution somme tider har at arbejde under.

Indirekte er dette naturligvis også sket gennem bladets distribution, og redegørelsen er da også kommenteret stort set overalt i den offentlige pres-



se. Det havde dog næppe skadet, om adressen var blevet en anden, så den indirekte virkning var blevet overfor personalet, hos hvem tilliden til chefen er så stor, at hans og medarbejdernes handlinger i denne sag fuldt ud accepteres.

Valutastillingen bedredes betydeligt

Medens 1955 viste et samlet underskud i valuta-balancen på 67 millioner kr., og 1956 kun et ubetydeligt overskud (på 7 mill.) har der i 1957 indtil december været en bedring på 117 mill. kr. Socialdemokratiets politiske modstandere fik altså ikke ret i deres pessimistiske bedømmelse af udsigterne for landets valutastilling.

Der er sket en forskydning i forholdet mellem Nationalbanken og de private banker, idet de sidstnævnte har forøget deres nettobeholdning af fremmed valuta i forhold til november 1956 med ca. 300 mill. kr., hvilket sandsynligvis skyldes, at danske importører i løbet af efteråret har sikret sig valuta (især DM), og at bankerne også har en vis valuta-reserve.

Den faktiske valutaforbedring er imidlertid omkring 350 mill. kr., men herfra bør dog trækkes de 235 mill. kr., som staten optog som lån i Det internationale Valutafond i juni i år. Bedringen skyldes hovedsagelig den ret gunstige handelsbalance i efterårsmånederne.

Importoverskuddet synker jævnt.

Vore valutavanskeligheder skyldes som bekendt, at der indføres varer for større beløb end der udføres. Det var navnlig galt i de fem første måneder af året, hvor der importeredes for 946,8 mill. kr. mod 549,7 mill. kr. i 1956. De sidste måneder af året

har dog rettet dette forhold så godt op, at differencen nu kun er omtrent 200 mill. kr., mod ca. 400 mill. kr. i juni d. å. Den gunstige udvikling skyldes dels fald i råvarepriserne, dels mindre indkøb.

Eksportindtægterne har derimod gennemgående holdt sig, skønt priserne på landbrugsvarer-eksporten er faldet. Dette er opvejet af større eksportmængder af landbrugsprodukter. Den samlede eksportværdi af landbrugsprodukter (herunder konserver, der viser god stigning) var i de tre første kvartaler af 1956 3319 mill. kr., men i samme periode 1957 3322 mill. kr. – Værdien af industrieksporten var i samme kvartaler i 1956 1935 mill. kr. og i 1957 2182 mill. kr., hvortil kommer en mindre stigning i gruppen »andre varer«, således at den samlede eksport i nævnte tre kvartaler i 1956 androg 5513 mill. kr. og i 1957 5786 mill. kr. I oktober i år sprang importen op til 825 mill., men eksporten steg også (til 275 mill. kr.).

Udsigt til forbrugsstigning?

Men selv om et tilbageblik over året 1957 viser en ret gunstig stilling, synes fremtidsudsigterne ikke så lyse – selv om vi slet ikke tager hensyn til fællesmarkedetsplanerne, der jo vil kunne forrykke billedet meget betydeligt.

Finansminister *Viggo Kampman* har omtalt dette i forbindelse med forelæggelsen af statsbudgettet i

folketinget den 27. november 1957. Mange har ment, at når statsregnskabet kan udvise et overskud på 500–600 mill. kr., må der kunne forventes skattnedsættelser. Men dette er der ikke udsigt til, dels fordi det vil forøge forbruget, og dels fordi staten må sikre sig penge til investeringer m. m., således at den ikke behøver at skaffe sig penge ad de veje, der har været betrådt i de senere år. I 1958 skal staten desuden tilbagebetale den første bundne opsparring, der andrager 65 mill. kr. (foruden 45 mill. kr. til aktieselskaberne). Disse 65 mill. kr. vil også stimulere befolkningens forbrug. Det må også antages, at der ved overenskomsternes fornyelse i foråret 1958 opnås lønforhøjelser, der sammen med en eventuel stigning i pristallet vil flytte mange millioner over i det brede publikums lommer. Alt dette kan påvirke valutastillingen gennem forøget merimport. Her overfor står en forventet nedgang i skibsindtægterne, når faldet i fragtraterne slår igennem, samt nogen nedgang i landbrugets eksportindtægter og muligvis også anden nedgang i eksportindtægten, hvis industrieksportens tempo stadig nedsættes.

Priser og lønninger.

Den stadig stigning i engros- og detail-priser, der har kendetegnet de senere år, standsede i slutningen af dette år, idet engros-pristallet faldt fra 366 i 1956 til 352 i 1957 (14 points), medens detailpristallet, der viste stigning i den første del af året, sluttede med en nedgang i oktober-pristallet på 2 points som følge af lavere kød- og flæskepriser. Muligvis vil pristallet holde sig heromkring foreløbig, men alt afhænger af udviklingen på en række forskellige områder.

Det lønregulerende pristal var i januar 1957 427, i april 422, i juli 431 og i oktober 429. – Arbejderne fik et nyt dyrtidstillæg efter juli-pristallets stigning til 431 og havde 2 »udækkede« points. Tjenestemændene fik i januar tillæg efter 424-pointsgrænsen og havde således $424 + 6 = 430$ points og fik et nyt reguleringstillæg samt 1 point, der henstår.

Industriproduktionen steg.

Medens industriproduktionens indekstal for 1956 viste en stigning fra 119 til 130, og medens tallet i første halvår af 1957 steg fra 129 til 133, faldt det til 117 i 3. kvartal af 1957. Som bekendt viser 3. kvartal hvert år nogen nedgang, blot er nedgangen i år noget større end sædvanlig. Imidlertid viser indekstallet for september i år en stigning på 1 point i forhold til september 1956, nemlig 134 mod 133, og der kan derfor regnes med en omend svag stigning i industriproduktionen i årets løb (fra 124 points i januar i år til 134 i september). I sammenligning med de tilsvarende måneder i 1956 er stigningen opmuntrende.

Landbrugsproduktionen steg også, men priserne faldt.

Indekstallet for den animalske landbrugsproduktion viser en stigning fra 134 til 141 points fra september 1956 til september 1957. Men samtidig faldt værdien af den animalske landbrugsproduk-

tion fra 502 mill. kr. i september 1956 til 475 mill. kr. i september 1957. For flæsk alene faldt prisnoteringen fra 446 øre i oktober 1956 til 316 øre i oktober 1957. – Stigningen i produktionen har opvejet faldet i priserne, således at eksportindtægterne foran nævnt har holdt sig næsten uændret.

Beskæftigelsen tilfredsstillende.

Ligesom industriproduktionen viste stigning i årets løb, kan beskæftigelsen også karakteriseres som tilfredsstillende i forhold til 1956, bortset fra tallene for oktober 1957, der (formentlig på grund af ugunstige forhold på tællingsdagen) viste en ret stor forskel. I september 1957 var arbejdsløshedsprocenten 5,8 (mod 5,6 i september 1956). I oktober var tallene henholdsvis 9,8 og 7,4.

Helhedsbilledet tilfredsstillende.

Som det fremgår af ovenstående oversigt er helhedsindtrykket af den økonomiske udvikling i 1957 tilfredsstillende. Året viste en glædelig udvikling i valutastillingen og i handelsbalancen, ligesom statens finanser konsolideres. Pristallet, der steg kraftigt i begyndelsen af året, standsede sin stigning i slutningen af året. Industriproduktionen steg lidt, beskæftigelsen var nogenlunde tilfredsstillende, men priserne på landbrugsvarer var det mørke punkt i årets billede. Hvis disse priser stiger, vil pristallet imidlertid atter stige, og vi kommer da ind i en udvikling af tilsvarende art som i de tidligere år. Endelig kan som nævnt fællesmarkedspanererne muligvis forrykke billedet i løbet af 1958.

Th. Jensen in memoriam

Mandag den 27. januar afgang pens. lokomotivfører Th. Jensen, Fredericia, ved døden efter kun ca. 14 dages sygeleje.

Th. Jensen begyndte på Århus jernbaneværksted i sommeren 1898 og blev 1. april 1899 ansat som lokomotivfyrbøder i Struer. Der kom han hurtigt ind i organisationsarbejdet og valgtes til formand for lokomotivfyrbøderafdelingen.

Det var vist allerede i 1903 Jensen forfremmedes til depotforstander i Odense, hvor han var til han den 1. november 1914 forfremmedes til lokomotivfører i Fredericia, – det store hold på 78.

Jensen var stadig stærkt organisationsinteresseret og valgtes til organisationens revisor, hvilken post han beklædte i mange år.

Jensen så altid lyst og frejdigt på livet. Der var aldrig kedeligt, hvor han var. Han gjorde som regel altid sin entré med en replik, som kaldte smilet frem hos alle, der var til stede, tog alle besværligheder med godt humør.

Vi vil altid mindes Jensen som den gode og fornøjelige kammerat.

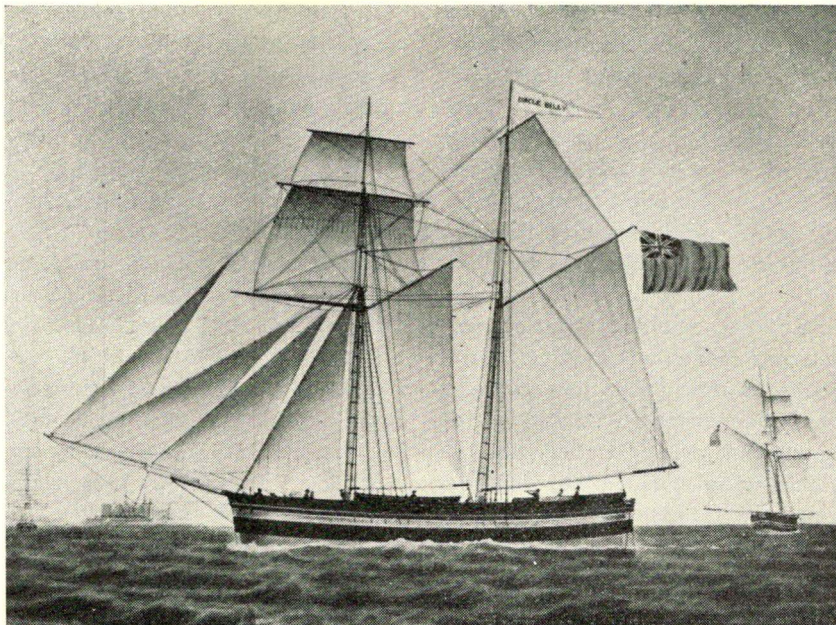
Æret være hans minde.

C.

Da »Odin« kom til Danmark

★

Lidt lokomotivhistorie



I august måned 1846 kunne man fra bastionerne på Kronborg slot se et engelsk skib, der stod Øresund ind for fulde sejl.

Ved nærmere øjesyn adskilte dette skib sig på mere end een måde fra andre af de skibe, der sædvanligvis passerede dette øresundstoldens kontrolsted.

Af udseende var det for det første en tomastet topsejlskonnert med ræer på fokkemasten, og hvad søfartsmuseet i Helsingør elskværdigst oplyser, endvidere ejendommeligt ved, at skibet ikke havde »sejl«, men var rundgattet næsten som en galiot, der desuden også i sejlføringen er galeaseriget.

Denne skibstype fortrængte omkring midten af 1800 tallet galioterne, men den har alligevel aldrig fundet nogen videre udbredelse i Danmark.

Det næste forhold, hvori skibet gjorde sig adskilt fra andre af datidens lastbærende fartøjer, var det gods, det medbragte. Skibets last var nemlig noget for den tids mennesker så nyt og fremmedartet som et lokomotiv bestemt for den projekterede jernbane mellem København og Roskilde samt en del kul også bestemt for nævnte bane.

Vort her omtalte skib bar navnet »Uncle Billy« og havde hjemsted i Hull. Det førtes af kaptajn G. Fleetham, som senere gjorde endnu to rejser fra England til København med

samme art ladning, idet der i december måned samme år blev leveret yderligere tre maskiner og til sidst endnu et i juli 1847, alle bestemt til den nye København-Roskildebane.

Denne transport med de tunge lokomotiver, der blev lastet i skibets bund med et tykt lag af kul omkring sig for at beskytte de kostbare maskindele mod overlast ved eventuelle rulninger i søen, må have vakt både reders og modtagers udelte tilfredshed, thi kaptajnen fik efter familieoverleveringen skænket både en guldring og en pung af guld som tak for godt udført arbejde. Ringen er bevaret til indtil for få år siden, da den ved et beklageligt uheld gik tabt, og hvad pungen af guld angår, da eksisterer den ej heller mere, men det er måske rigtigere at antage, at der har været tale om en pung med guld, d. v. s. gode danske guldmønter.

En dansk marinemaler Jacob Petersen (1774-1855) har malet en akvarel af Uncle Billy passerende Kronborg på vej mod København. Jacob Petersen var en habil tegner og gengiver af datidens sejlskibe og har modtaget undervisning i malerkunsten af vor store maler C. V. Eckersberg, der til gengæld modtog kundskaber om skibsbygning og takkelage m. m. af Jacob Petersen. Denne var iøvrigt uddannet som sømand fra sin fødeby Flensborg.

Jacob Petersen har udarbejdet ad-

skillige skibsbilleder, hvoraf mange endnu findes på danske museer, bl. a. søfartsmuseet i Helsingør. Et af hans billeder er imidlertid havnet i England og viser os altså nu et skib (Uncle Billy), som ikke alene har interesse for maritime kredse, men som også i fantasien kan sætte os nulevende tilbage til de dage, hvor det nye og her i landet hidtil usete transportmiddel på landjorden – jernbanen – skulle begynde sin nu mere end hundredårige historie og være medbestemmende til en fuldstændig omvæltning i det danske samfundslivs struktur.

Et farvefoto af Jacob Petersens akvarel af Uncle Billy er fornylig velvilligst skænket Jernbanemuseet her af mr. J. Smart i Hull. Selve billedet hænger nu i havnemyndighedernes kontor i Goole.

Historien om anskaffelsen af disse fem første danske lokomotiver, der som bekendt bar navnene Odin, København, Sjælland, Danmark og Korsør, var ret bevæget i sig selv.

Her i det følgende skal disse begivenheder og maskinerne selv blot omtales i store træk.

Da det sjællandske jernbaneselskab var dannet i 1844 og man skulle til at tage fat på anlægets udførelse, måtte man jo også tage stilling til trækraftens, altså lokomotivernes, nærmere konstruktion og ligeledes,

hvorfra de skulle leveres, især da der på den tid endnu ikke fandtes egne maskinfabriker her i landet.

Man var i disse år overalt i Europa fuldt beskæftiget med at bygge jernbaner. Det ene land efter det andet indførte det nye befordringsmiddel, og lokomotivfabrikerne i de store industrilande arbejdede for fuldt tryk.

Fabrikkerne i lokomotivets og jernbanernes moderland England havde imidlertid efterhånden fået temmelig stærke konkurrenter i Tyskland, og valget herhjemme skulle altså stå mellem disse to lande, når der, som det nu var tilfældet, var tale om anskaffelse af trækraft til den nye jernbane, hvis åbning var fastsat til sommeren 1847.

København-Roskildebanens administrerende direktør Gustav Schram havde på en studierejse til Tyskland blandt andet jernbanen vedrørende også studeret lokomotivkonstruktioner og lokomotivers forhold i det hele taget. Han var kommet til det resultat, at der var færre reparationer på engelske maskiner i forhold til de tyske, selv om han egentlig syntes meget godt om de maskiner, der leveredes fra Borsigs fabriker i Berlin.

Oplysninger om de engelske lokomotiver havde Schram for en stor del fra den tekniske direktør Søren Hjorth, der med regeringens understøttelse allerede i 1834 og 1839 havde været i England for at studere jernbaneforhold.

Da Schrams og Hjorts syn på forholdene i det store og hele faldt sammen, blev resultatet altså, at de første danske lokomotiver skulle indkøbes i England, men hos hvem?

Glansen om Georg Stephensons navn var gået i arv til hans søn Ro-

bert, som drev den vidt omkring bekendte og berømte lokomotivfabrik i Newcastle upon Tyne. Det var altså naturligt, at danskerne først henvendte sig her, men desværre var fabriken på dette tidspunkt så optaget, at den ikke turde påtage sig denne opgave.

Man gik derfor til en anden bekendt fabrik, nemlig Messr. Sharp Brothers & Co. i Manchester, som den 7. april 1845 skrev kontrakt om levering af 4 lokomotiver og 4 tendere, i deres enkelte dele og dimensioner i overensstemmelse med en særlig specifikation. Prisen var for hver maskine 1420 engelske pund og for hver tender 370 £, og arbejdet skulle leveres færdigt i udskibningshavn i maj 1846.

Kontrakten savnede fuldstændig bestemmelser om vægt, damptryk, kedelstørrelse m. m., men det var dengang almindeligt, at fabrikerne konstruerede maskinerne selvstændigt, selv om de måtte overholde forskellige direktiver og forskrifter.

Den engelske fabrik havde derfor ret frie hænder, og dette benyttede den sig af, da det senere viste sig, at den overhovedet ikke var gået i gang med at bygge nogetsomhelst så sent som i april måned 1846, blandt andet fordi priserne var steget på verdensmarkedet, og fordi andre baner var villige til at betale denne forhøjede pris.

Direktør Hjorth måtte hastigt rejse til England for at undersøge, hvordan det egentlig hængte sammen med fabriks tilsidesættelse af den danske bestilling.

Ved forhandlingen med direktør Hjorth forsøgte fabriks ledelse først at få kontrakten ophævet. Derom ville man dog ikke høre tale fra

dansk side, men da den fastsatte tid for Roskildebanens åbning var ret nær forestående, måtte direktør Hjorth nødtvungent og for at opnå et positivt resultat indgå på, at fabriken levere nogle maskiner, som var i arbejde, men som i mange måder ikke var efter de betingelser, der var opstillet i den første kontrakt; og ydermere bestilte man et femte lokomotiv, dog uden tender.

Den sidste maskines anskaffelse beroede på et forlangende af den kongelige kommissarius, et forlangende, som banens direktion ikke hidtil havde kendt og altså ikke havde være indstillet på, men som den nu tvunget af forholdene var nødt til at rette sig efter.

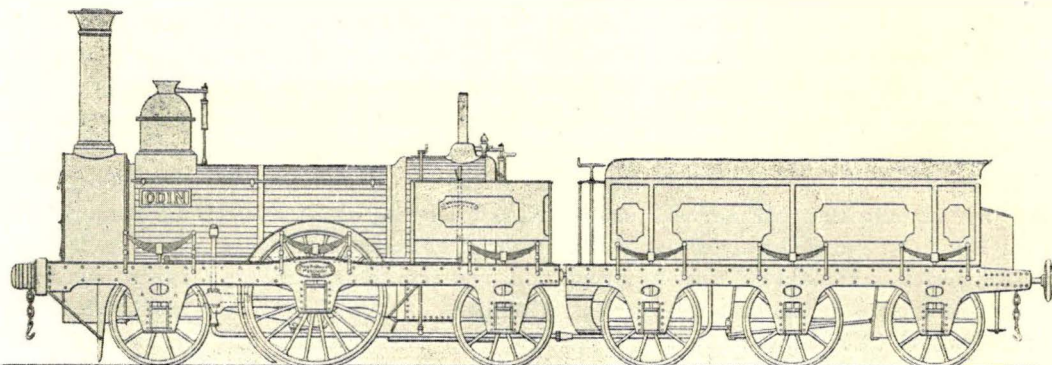
Af de tekniske enkeltheder ved maskinerne skal der i det følgende blot anføres nogle.

I den oprindelige kontrakt mellem bane og fabrik stod, at cylinderdiametern skulle være 356 mm (den blev 381 mm). Drivhjulets diameter forblev den samme, nemlig 1524 mm, medens både for- og baghjul skulle have en diameter på 914 mm; de blev 1067 mm. Og hjulafstanden skulle således have været 3353 mm, men blev i leveringen 3861 mm.

Endvidere var baghjulsakslen lagt bag ved fykkassen, medens den efter den oprindelige bestemmelse skulle have ligget foran denne.

Skorstenen var cylindrisk og afsluttedes foroven af en blank poleret kobberkrave. Øverst på skorstenen var anbragt et jerntrådsnet som gnistfanger. Vangerne var af egetræ beslået med jernplader. Bufferplaner og buffer ligeledes af træ. Manometer fandtes ikke, kun en ventil, som føreren lettede på for at mærke, om spændingen var nær ved det tilladte

Desværre har vi ikke et rigtigt fotografi af de i artiklen omtalte lokomotiver, men her ses en tegning af »Odin».



eller ikke. Stod maskinen stille, kunne der ikke sættes vand på kedlen, da pumpen kun arbejdede, når maskinen var i bevægelse. Ved remisering havde man derfor et »pumpespor«, hvor man kørte frem og tilbage med maskiner, når der skulle sættes vand på kedlen. Rundkedlen var beklædt med trælister omlagt med messingbånd. På kedlen tæt bag røgkammeret sad en messingplade med lokomotivets navn indgraveret. De ukoblede drivhjul lå midt under kedlen. Hjulene var af smedejern med støbejernsnav. Krumtapakslen, der var af sammensvejset jern, var smedet i form som en skibsaksel med påkilede ekscentrikskiver. Der var intet førerhus, men nogle år efter anskaffelsen begyndte man dog at anbringe en lodret stående skærm foran førerpladsen. Skærmen var forsynet med to glasruder, omtrent som et par briller.

Tenderen var treakslet. Maskinen kunne ikke bremses, men på tenderen var der skruebremse, som virkede på de tre hjul i højre side. Senere indførte man skruebremse også på de venstre hjul.

Endvidere var der bag på tenderen anbragt den berømte »Togsmedens stol«.

Som det hastværksarbejde, som de her omtalte fem maskiner antagelig var og under de forhold, som indkøbet var foretaget i, kan det ikke undre, at der hurtigt viste sig at være mange mangler og fejl ved dem. De måtte bestandig repareres, og inden der var gået lang tid, fik de installeret nye fyrkasser, nye rør og rørring, kedlen måtte lappes o. s. v.

Ligeledes led lokomotivernes drift meget under sten i kedlerne. Man kendte dengang ikke til rensning af

fødevandet; der blev derfor prøvet mange midler mod dette onde, f. eks. afkog af egebark, der blev hældt i tenderens vandbeholder dagen før udvaskningen. Et udenlandsk præparat »Steenspirit« hjalp heller ikke. Udbankning af kedlen blev også forsøgt. Da kedelrummet imidlertid var alt for lille til, at en voksen mand kunne røre sig derinde, prøvede man at anvende »en Holmens Dreng« på 10 år, som var godt instrueret, men heller ikke dette lille menneske kunne røre sig i kedlen. Senere forsøgte man sig med salmiak og fortyndet saltsyre, men uden nævneværdige resultater.

Brændslet til maskinerne var koks, men da koksene indeholdt en del svovl, har dette utvivlsomt været medvirkende til de stadige skader på kedler og fyrriste.

Efter København-Roskilde banens forlængelse til Korsør i 1856 anskaffedes der flere maskiner, og de her i det forrige omtalte fem første blev mere og mere benyttet til lettere kørsel såsom »varetoget« og arbejdstog.

Maskine nr. 2 »Kjøbenhavn« var den første, der blev helt utjenstdygtig, idet den blev taget ud af driften i året 1861. Den blev allerede næste år efterfulgt af loko nr. 1 »Odin«. De andre tre maskiner, nr. 3 »Sjælland«, nr. 4 »Danmark« samt nr. 5 »Korsør« blev alle kasseret i krigsåret 1864.

Maskinerne havde da i kilometerantal løbet således:

Odin	220507 km
Kjøbenhavn	190882 km
Sjælland	196687 km
Danmark	195802 km
Korsør	201092 km

De anvendelige dele af disse ud-rangerede lokomotiver blev brugt til bygning af tre andre maskiner, der i årene 1865 og 1866 blev opbygget i jernbanens eget maskinværksted, der lå på den gamle Københavns bane-gård syd for Vesterbrogade.

Disse tre nye lokomotiver fik, som skik var dengang, også navne, nemlig »Odin«, »Rota« og »Hildur«.

Og i disse nye skikkelser endte de fem pionerer ved Danmarks jernbaner. Man ville i dag have sat megen pris på, om blot en af disse gamle maskiner var blevet bevaret for eftertiden.

Den førstnævnte »Hildur« blev solgt til ophugning i 1888 for den beskedne sum af blot 2710 kroner.

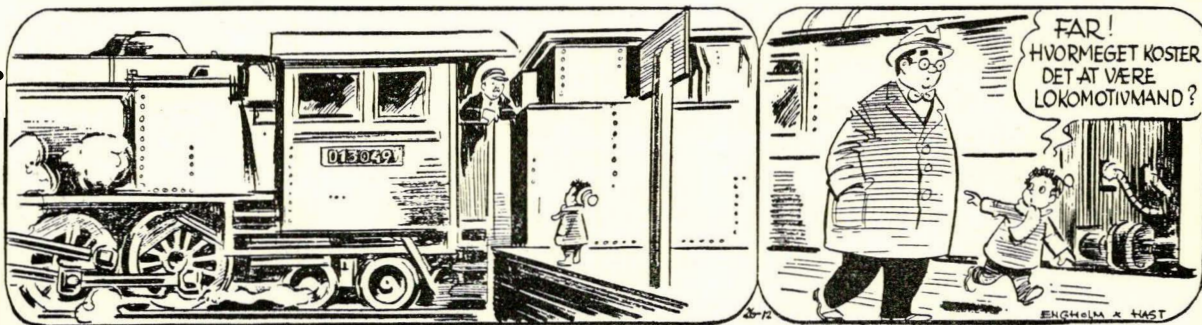
Det synes således ikke at have været for fortjenestens skyld, men kun manglende pietetsfølelse og sans for historiske kulturminde, der har bevirket, at vi i dag ikke ejer noget synligt minde om disse gamle lokomotiver.

E. L. P.

Han er for billig

Hvor meget koster det at være lokomotivmand? Ja, vi for vor part er ej i tvivl om, at det koster staten for lidt. Vi har tilladt os at bringe nedenstående tegneserie fra »Berlingske Tidende«, som en træffende kommentar til de vigtige forhandlinger, der forestår i tilknytning til tjenestemandsløven, hvor man nu for alvor skal tale lønplaceringer.

Far
til
fire



Grosserer A. Collstrops Rejselegat

I løbet af kortere tid vil der kunne uddeles legatportioner til et samlet beløb af ca. 5.000 kr. af *Grosserer A. Collstrops Rejselegat*, hvis bestyrelse for tiden består af:

Driftsbestyrer P C E. Hansen, Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane, Odense,

Telefondirektør C. Steenbuch, Nørregade 21, København K.,

Direktør, professor Rob. Henriksen, NESAs, Strandvej 102, Hellerup, og

Generaldirektør P. E. N. Skov, Sølvgade 40, København K. (formand).

Legatportionerne kan i henhold til fundatsen kun tilstås ansatte ved Danske Privatbaner, Danske Telefonselskaber, Danske Elektricitetsværker og Danske Statsbaner til anvendelse til *studierejser til dygtiggørelse i deres tjeneste*, og portionernes størrelse vil i hvert enkelt tilfælde blive fastsat af bestyrelsen.

Ansøgninger må indgives inden den 10. april 1958 til formanden, Sølvgade 40, København K., og ansøgningsblanketter kan fås hos legatets sekretær, Statsbanernes Generaldirektorat, Sølvgade 40, København K.

DSF's jubilæumsfond

Ifølge jubilæumsfondens fundats skal hvert års renteindtægt udloddes i portioner à 200 kr., der efter ansøgning kan bevilges til medlemmer af de organisationer, der er tilsluttet De samvirkende Fagforbund til hjælp ved ophold på *kursus i organisationskundskab, herunder tillige socialøkonomiske kurser*, der arrangeres af *Arbejdernes Oplysningsforbund* eller *fagbevægelsen* og dermed beslægtede institutioner såvel her i landet som i udlandet.

Det understreges, at det ikke er fondens opgave at yde støtte til *egentlige faglige kurser*, der vedrører ansøgerens faglige eller teoretiske uddannelse inden for den pågældendes erhverv.

Under ganske særlige omstændigheder kan der efter fondsbestyrelsens skøn tildeles en enkelt ansøger indtil 5 portioner for et og samme kursus.

De medlemmer, der ønsker at søge et af de omtalte legater, kan rekvirere *ansøgningsblanket* ved henvendelse til De samvirkende Fagforbund, Rosenørns Alle 14, 3., V.

Når skemaet er udfyldt, og der er vedlagt dokumentation for, at ansøgeren har sikret sig adgang til det pågældende kursus, *indsendes det til medlemmets fagforbund*, der forsyner det med de fornødne påtegninger og videresender det til jubilæumsfondens.

Vi understreger, at *ansøgninger, der ikke er bilagt dokumentation for, at den pågældende har sikret sig plads på det omhandlede kursus*, ligesom *ansøgninger, der indgår efter 31. marts, ikke vil kunne komme i betragtning*.

Ansøgerne kan ikke forvente at få svar før efter 1. maj, og såfremt fondens svar ikke foreligger inden den 15. maj, har andragendet desværre ikke kunnet bevilges.

Ansøgere, der ikke tidligere har fået bevilget understøttelse af fonden, har fortrinsret.

Arbejdsgiverforeningens jubilæumsfond

På Dansk Arbejdsgiverforenings stiftelsesdag den 19. maj vil der som sædvanlig blive foretaget en udlodning af legater af Arbejdsgiverforeningens Jubilæumsfond.

Ifølge § 1 i jubilæumsfondens fundats er det fondens formål med de til rådighed stående rentemidler at yde støtte til videre uddannelse og dygtiggørelse af yngre arbejdsgivere, funktionærer og arbejdere. Denne støtte kan ydes enten som bidrag til rejser og ophold i udlandet med det formål at studere arbejdsmetoder eller tekniske forhold inden for bestemte virksomheder eller grupper af virksomheder eller som tilskud, der kan gøre det muligt for legataren at tage arbejde i længere tid i udenlandske virksomheder, eller endelig som støtte til yderligere teoretisk teknisk uddannelse her i landet.

Ansøgning om legattildeling skal udfærdiges på en særlig ansøgningsblanket, der kan rekvireres hos Dansk Arbejdsgiverforening, Fællesrepræsentationen for danske Arbejdsleder- og tekniske Funktionærforeninger eller hos De samvirkende Fagforbund i Danmark, og ansøgningerne skal ifølge fondens fundats være forsynet med indstillingspåtegning af en af disse institutioner.

Ansøgningerne skal indsendes til fonden så snart som muligt og skal være fonden i hænde senest den 15. marts d. å.

Fondens adresse er: Arbejdsgiverforeningens Jubilæumsfond, Vester Voldgade 113, København V.

Fra MEDLEMSSKREDSEN

Læserbrev

Hvor har det været dejligt at følge med i vor gamle forening, men hvor er den gamle »upolitiske« tone blevet af, siden vi er kommet ind i »De samvirkende«. Nu er det bleven propaganda« særlig nu op til valget. Men er der noget for os »statspensionister« at råbe hurra for, for den behandling vi får som skatteobjekter i modsætning til »folkepensionister«.

Jeg har måttet opgive vort eget hjem på grund af min hustrus svaghed og vor høje alder, 80 + 87, og flytte på sygehjem. Vort budget ser sådan ud: Pr. måned 870 + rentepenge 117. Udgift pr. måned: Ophold 692 + skat 170. Overskud 125 kr., deraf skal udredes medicin, personlig og sengevask, foreningskontingenter til polio, sukkersyge, Kræftens Bekæmpelse, TB-ramte og Boserupsminde med mange flere, så der bliver ikke meget til lidt personlige goder eller beklædning. Jeg har aldrig følt mig så fattig.

S. Christensen,
pens, lokomotivfører, Nyborg.





Tak

Vor hjerteligste tak for Deres venlige deltagelse ved vor kære fars død og begravelse.

Hjertelig tak til afdelingsformanden for de smukke mindeord han udtalte.

Maria Jensen og børnene.

Vi to, der er afgået fra DSB's tjeneste, takker herved hjerteligst afdeling 7's medlemmer for den smukke fest, der blev holdt for os. En særlig tak til lokomotivfører Kr. Petersen, Århus, for den smukke hilsen og den røde Tuborg.

A. Oest-Jacobsen. J. Staberg.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

S. J. P. Herbst,
lokomotivfører, Århus.



Til lyntogsafløserne efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-2-58.

Lokomotivførerne (11. lkl.):

B. Petersen, Århus, i Århus.

E. L. Petersen, Århus, i Århus.

S. E. Kirkegaard, Århus, i Århus.

V. H. Jensen, Århus, i Århus.

P. S. Rasmussen, Århus, i Århus.

E. W. Andersen, Århus, i Århus.

H. S. Rasmussen, Århus, i Århus.

Forflyttelse til lyntogsfører efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-2-58.

Lokomotivfører (11. lkl.):

K. E. Bruun, Ålborg, til Århus

Afsked.

Lokomotivfører (11. lkl.) depotforstander:

A. J. F. Sandberg, Slagelse, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-3-58).

A. A. Hasberg, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-3-58).

H. J. A. Jensen, Struer, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-4-58).

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-11-57.

Kontorist J. K. Hovgaard, Århus.

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-1-58.

Pens. lokomotivfører A. N. Libner, Skolevang 5 st., Brønshøj.

Pens. lokomotivfører N. P. Nielsen, Ole Suhrsgade 4, 3., København K.

Pens. lokomotivfører C. F. Olsen, Esbern Snaresgade 11, København V.

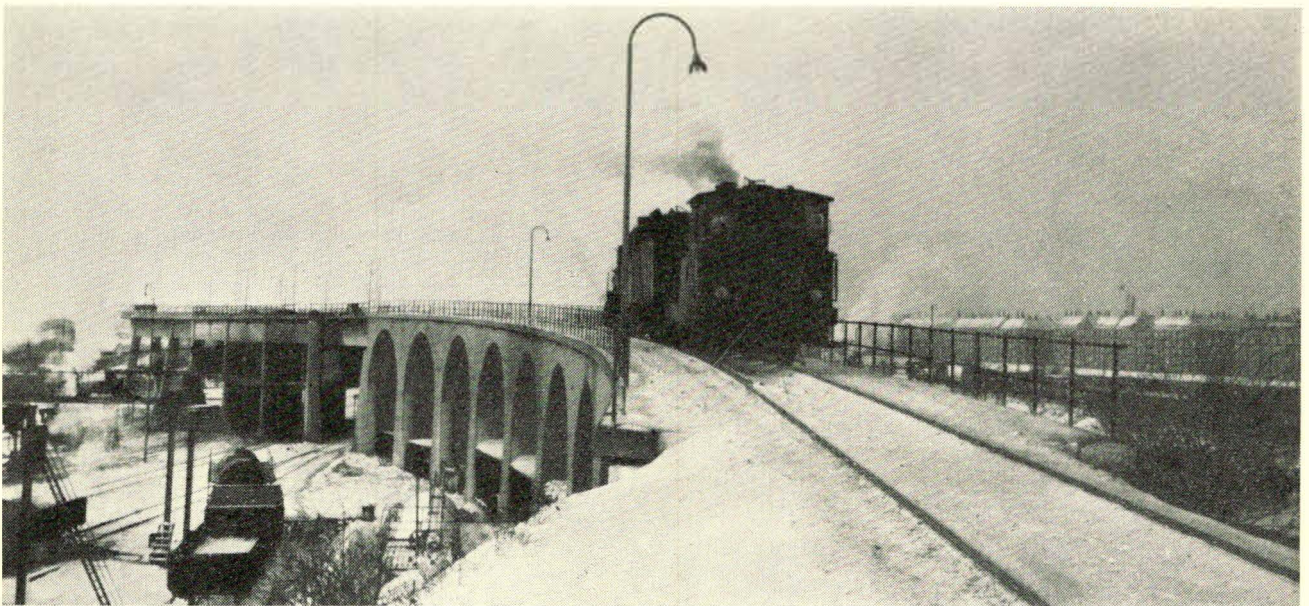
Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-2-58.

Pens. lokomotivfører A. H. Sørensen, Fønnesbechsgade 11, 1., Herning.

Pens. lokomotivfører A. M. Mikkelsen, Mathiasgade 35, Viborg.

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-4-58.

Pens. lokomotivfører M. Mortensen, Grundtvigs Alle 40, Esbjerg.



Vinterbillede fra Københavns Godsbanegårds maskindepot.

Adressefortegnelse

Afdeling	Formandens og repræsentantens adresse	Kassererens adresse
1 Kbhvn. Gb.	G. A. Rasmussen, Krusaagade 26, 2., København V. Telf Hildā 1152.	P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st. København S. Telf. Asta 3093.
3 Helgoland	B. V. Olsen, Thyregodsvej 24, 3. tv., Valby. Telf Valby 6005.	E. E. Sørensen Læsteden 10, Hvidovre. Telf. 30 16 18.
5 Roskilde	Egon D. Hansen, J. P. Hansens Vej 14.	C. H. Andersen, Prins Buris Vej 33.
7 Helsingør Hillerød	P. F. O. Frederiksen, Chr. Rasmussens Vej 23 st. S. O. Botling, Skovgærdet 25, 1.	E. Barfod, Blichers Vej 111, 2. th.
9 Næstved	O. E. Søltoft, Rosenvej 3, st.	V. M. Kantø, Erantisvej 1 D.
11 Gedser Nykøbing F.	C. B. S. Nielsen, Øster Allé 13. C. B. Stub Jørgensen, Orupgårdsvej 32, st. th.	H. Bahne Larsen, Langgade 30.
13 Kalundborg	T. G. B. Olsen, Røsnæsvej 28.	P. A. Jensen, Stationsvej 3 B.
15 Slagelse	J. M. Hansen, Enghavevej 40.	A. Egegaard, Vestergade 13.
17 Korsør	E. P. R. Jensen, Linde Allé 52, 1.	P. V. Jensen (Melbye), Svendstrup pr. Korsør.
19 Nyborg Assens	S. A. Jensen, Ludv. Hansens Vej 14 B. Telf. 1728. J. J. Birkbo, Strandgade 8, st.	N. T. Christensen, Provst Hjorts Vej 2. Telf. 1506.
21 Fredericia Vejle Kolding Lunderskov	S. A. Rasmussen, Indre Ringvej 13, 4. Telf. 1536. Aage Bentsen, Arvadvej 11, Brande. H. K. Pedersen, Fyensvej 55. A. V. Jørgensen, Bakken.	P. M. Frandsen, Villa »Cassa«, Elmevej 18.
23 Padborg Abenrå Haderslev Tinglev	G. E. Traczyk, Tjørnevej. S. E. Schou, Tøndervej 123, 1. E. S. L. B. Frederiksen, Moltrupvej 38. H. Jessen, Birkevej.	E. A. Sterll, Tjørnevej.
25 Sønderborg	R. U. Andersen, Friheds Allé 31, 1.	C. J. Beckmann, Ringgade 116 A, 1. . .
27 Tønder	Otto Berner, Krumom 2.	A. K. Poulsen, Strucks Alle 74.
29 Esbjerg Skjern	C. M. Clausen, Storegade 73, st. A. C. Knudsen, Pile Allé 20.	A. K. Berg, Peter Gydes Vej 28.
31 Struer Ringkøbing Thisted	E. Tandrup, Ølbyvej 40, 2. tv. M. Gregersen, Grønningen 3.	Aa. Lund, Struergårdvej 14.

Afdeling	Formandens og repræsentantens adresse	Kassererens adresse
33 Frederikshavn	C. B. Jensen, »Dalny«, Falkevej.	H. Lund, Lindegårdsvej 23.
35 Ålborg	S. K. Jensen, Saltholmsgade 4, 2. Telf. 29941.	L. B. Gregersen, Bejsebakken 57.
37 Randers Langå	A. H. Momme, Viborgvej 30, 2. J. A. Pedersen, Vestergade 16.	F. V. P. Hvam, Mariagervej 36 a, 1.
39 Århus Horsens Skanderborg	E. G. Appel, Tietgens Plads 9, 3. E. Jørgensen, Claus Cortsens Gade 11, 4. E. Bondrup, Skanderupgade 26.	K. E. Friis, Bethesdavej 14, 1. Telf. 6 93 48.
41 Viborg	E. E. Jensen, Frihedsvej 1.	O. Jensen, Mathiasgade 35.
43 Brande Silkeborg	H. Simonsen, Stationsvej 8. J. K. Bentsen, Rolighedsvej 3, 1.	H. C. Hansen, Ørbækvej 2.
47 Odense Fåborg Svendborg	P. A. L. Jørgensen, Munkerisvej 6, 1. th. Telf. 15909. H. A. B. Pedersen, Peter Hansens Vej 14. E. Larsen, Tvedvej 62.	N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, Fruens Bøge.
53 Herning	Aage Lauridsen, Østergade 29, 3.	F. Olsen, Grundtvigsvej 62, 1.
45 EngHAVE	N. O. A. Dinesen, Klokkerhøjen 8, 4., København NV.	V. E. Andersen, Knabrostræde 9, 3. København K.
2 Kbhvn. Gb.	K. M. Nielsen, Tranevænget 4, 1. tv. Glostrup. Telf. 96 23 65.	K. Ravn, Hellerupvej 39, Hellerup. Telf. Helrup 2073 x.
6 Roskilde	B. V. Pedersen, Holbækvej 18, 1.	H. J. V. Hvid, Holbækvej 8, st.
8 Helsingør	J. C. Stenderup, Stubbedamsvej 7 a, 2. tv.	A. B. Hansen, Sct. Annagade 53 a, 1.
10 Næstved	K. Jakobsen, Erantisvej 1 C, 2. tv.	P. E. H. Nielsen, Kærmindevej 7, 1. th.
12 Gedser	K. H. J. Bergholtz, Laur. Larsens Gade 11, Nykøbing F.	E. C. Hansen, Erik Schødtes Gade 3.
14 Kalundborg	K. O. Jensen, Nyvangsvej 2, 2.	H. C. Nielsen, Lundevej 99, 1.
16 Slagelse	M. B. Sørensen, Bagervænget 120.	H. Kristensen (Klørup), Valbyvej 40, 1.
18 Korsør	B. K. Christensen, Linde Allé 59, st. tv. Telf. 1371.	K. A. Bagger, Linde Allé 27.
20 Nyborg Assens	Arne Højsgaard Petersen, »Rødby«, Roskilde mark, Lamdrup. O. H. Hansen, Strandstræde 2, 2.	B. Jensen, Provst Hjorts Vej 12, 1.
48 Odense	F. J. Hansen, Vilh. Kyhns Vej 32.	V. Olsen, Rolf Krakes Vej 50, st. tv.
22 Fredericia	P. H. Andersen, Ørnevej 6.	R. G. Holm, Nørrebrogade 27, 3.

Afdeling	Formandens og repræsentantens adresse	Kassererens adresse
24 Padborg Abenrå Haderslev	M. K. Nielsen, Tjørnevej 7, 2. th. H. P. Møller, Engvejen 1, 2. th. P. C. Weber, Bellahøjvej 14.	E. A. Sturm, Tjørnevej.
26 Sønderborg	C. A. R. Kludt, Tjørnevænget 5.	C. A. R. Kludt, Tjørnevænget 5.
28 Tønder	P. E. Sørensen (Frøslev), DSB maskindepot.	P. E. Sørensen (Frøslev), DSB maskindepot.
30 Esbjerg	L. Willumsgaard, Nørregade 2.	C. V. Sørensen, Th. Dahls Vej 11, 2. tv.
32 Struer	L. S. Andersen, Ølbyvej 58.	K. R. Christensen, Ringgade 152.
34 Frederikshavn	Finn C. Christensen, Skansegade 27.	Kaj H. Olesen, Lindegårdsvej 21.
36 Alborg	P. G. Pedersen, Konvalvej 9.	K. P. J. Astorp, Sønderbro 7.
38 Randers	N. S. G. Christensen, Hejmdalsvej 16.	Orla Petersen, Jyllandsgade 6, st.
40 Århus	N. K. Jensen, Silkeborgvej 19, 2.	G. E. Nielsen, Bernstorffsvej 56, Viby J.
42 Viborg	H. Christensen, Nørresøvej 16, 1.	T. Madsen, Sønder Allé 16, 1.
44 Brande	P. A. Andersen, Lyngbakken.	G. S. Hansen, P. Sabroes Allé 14.
54 Herning	S. A. O. Bigum, Nørregade 62, 1.	M. B. Pedersen, Fynsgade 71, 1.

Turistsektionen

Er De klar over, at foråret nærmer sig? Sikkert! Men er De også klar over, at det, hvis De skal ud at rejse i foråret, er på tide at gå i gang med forberedelserne hertil.

Den 5. maj 1958 afgår DJT's rejse til Holland. Holland er jo smukkeste, når markerne stråler i alle regnbuens farver fra de millioner af tulipaner, som man ser alle vegne på den tid. Opholdet på turen bliver i Haarlem, hvorfra der foretages ture til bl. a. Haag, Rotterdam og hovedstaden Amsterdam med besøg ved de vigtigste seværdigheder. Endvidere kommer De naturligvis ud til de store blomsterudstillinger i Keukenhof og de små øer Volendam og Marken, der er kendt, fordi befolkningen på billeder derfra går i nationaldragter. På hjemturen er der et kort ophold i Hamburg – dog langt nok til at De kan komme ned i hjertet af Sankt Pauli. Sidste frist for anmeldelse er 31. marts 1958. *Pris: ca. 260,00 kr.*

Den 19. maj 1958 afgår vor inter-nordiske (d. v. s. med deltagelse af de 4 skandinaviske lande) rejse til Bergen og de vestnorske fjorde. Rejsen går opover Ber-

gensbanen med dens storslåede natur, hvor foråret netop da har holdt sit indtog med undtagelse af Finse, banens højeste punkt, hvor sneen endnu ikke har sluppet sit favntag. Der bliver ophold i Bergen og derefter en bustur langs Hardangerfjorden til Voss. Videre forbi Stalheim til Sognefjorden, vel en af Norges vidunderligste ture. Over Flåm, Myrdal går turen tilbage til Oslo, hvor turen slutter med et besøg. Sidste frist for anmeldelse er den 15. april 1958. *Pris: ca. 350,00 kr.*

Den 25. juni 1958 er der afrejse for en anden af vore inter-nordiske rejser: turen til Nordkap, midnatsolens land. De fleste af de vesteuropæiske lande har nu sendt et eller flere jernbanehold netop på denne rejse, så den må også De prøve – derfor kan De jo alligevel komme en lille tur sydpå senere. *Pris: ca. 620,00 kr.*

Den 13. juni 1958 kalder den romantiske vej i det dejlige Sydtysskland. Fra Würzburg en fin bustur over Augsburg og München helt ind i hjertet af de sydtyske alper til Garmisch-Partenkirchen. På hjemrejsen ophold i Hamburg. *Pris: ca. 350,00 kr.*

Danske Jernbanemænds Turistorganisation,
Sølvgade 40, København K.
Bernstorffsgade 18, København V.

**Det bedste
I CYKLER OG RADIO**

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

FÆLLESBAGERIET A/s

Fredericia . Tlf. 602
Køb altid Brød fra Fællesbageriet

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)

*Store Bal-
og Selskabslokaler*
Agnes Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Louis Nielsen
Danmarksgade 6. Fredericia
Gardiner & sengeudstyr
*Leverandør til
Brugsforeningen*

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med
1. Kl.s Mejeriprodukter
Gothersgade 14

»LA BELLA«

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Doris Sørensen

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

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

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks

IMPORT AF



BRANDELSOLIER

KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 955

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Ougaard & Jensen

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Alt i herre- og drengetøj

**Farve-
bøtten**

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

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

FREDERICIA BRUGSFORENING

3 selvbetjeningsbutikker
2 betjeningsbutikker

BLIV MEDLEM - INDSKUD 2 KR.

TEATER RESTAURANTEN

TLF. 2500 FREDERICIA TLF. 2500
Byens nye, elegante mødested

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
Blomsterbinder!

NYBO

STRUER

- et godt Sted at handle

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

Aa. V. Kristensen

Kolonial. Vin og Delikatesse

Jyllandsgade 16, Telf. 322

I Sol og Pløre
gaa eller køre

Brug

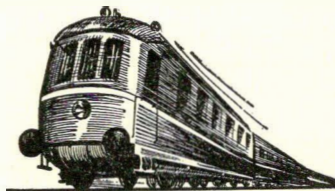
Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109

Wgte Struer Grovbrød

I. L. RØLLE og SØN

TLF. 134 - STRUER



BOSCH

**DIESELUDSTYR
OG
AUTOTILBEHØR**

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N



BRYGGERIET STJERNEN

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
Sct. Jørgensbjerg 25
Tlf. Kalundborg 71

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETTEN

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
Kordilgade 10, Tlf. Kalundborg 173

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,

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

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

Spis **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Beiers **TAPET & FARVER Tlf. 254**

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG

Leverandør til Feriehjemmet.

Importkompagniet [^]/_s

Kalundborg

Telf. *33 (Flere Ledn.)

Import af

**KUL, KOKS,
BRIKETTER &
BRÆNDELSOLIER**

Største private Virksomhed for Fremstil-
ling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag ^a/_s

KØBMAGERGADE 43. K • C. 768



FILIALER:
SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE

Halskovsalonen

VOLDER og PETERSEN

Korsør

Tidsbestilling tlf. 430

**HALSKOV KØDFORSYNING
OG PÅLÆGSFORRETNING**

Jens Barslund
Tlf. 82 . Korsør

Alt i RADIO - FJERNSYN og PLADESPILLERE

RADIOLAGERET

v/ TH. HANSEN
TORVET, KORSØR
TLF. 389

K. Egede Jensen

Blomster . Kranse . Buketter

Rolighedsvej 9 - Korsør - Tlf. 216

Medlem af
BLOMSTER-Ringen