

NO 20

20. Oktober 1941

41. Aargang

ÆNDRINGER I LA-ORDREN

For et Aars Tid siden behandlede vi her i Bladet Spørgsmaalet om Forandringer i Tjenestekøreplanen, der efter vor Mening ikke for Lokomotivpersonalets Vedkommende er saa vejledende, som den burde være. Blandt andet kritiserede vi Uoverenstemmelserne mellem de i Tjenestekøreplanerne henholdsvis i La-Ordrene anvendte Kilometerbetegnelser, der kun i ganske faa Tilfælde stemmer overens.

Vi illustrerede dette ved forskellige Eksempler, deriblandt en Hastighedsnedsættelse i km 221,4—221,7 mellem Arden og Skørping. Naar en Lokomotivfører første Gang og i Mørke kom ud for denne Hastighedsnedsættelse, var han ikke i Stand til med det ham givne Materiale at kunne skønne, hvor omtrent mellem de to Stationer, Hastighedsnedsættelsen var; thi i nordgaaende Retning staar der i Tjenestekøreplanen 47,2 km ud for Arden, hvilket jo ikke hjælper til at vejlede, hvor km 221,4 er beliggende, og i sydgaaende Retning staar der 110,1 km ud for Skørping, saa han kunde heller ikke paa den Maade regne ud, hvor omtrent det var, at Hastighedsnedsættelsen sluttede.

Generaldirektoratet udtalte i Sagens Anledning, at man ikke var blind for de Fordele, visse Ændringer i Tjenestekøreplanen kunde have for det kørende Personale, men Spørgsmaalet maatte dog stilles i Bero i nogen Tid for saa vidt angaar en generel Løsning. Derimod gav man Tilsagn om straks at tage Spørgsmaalet om de paapegede Uoverenstemmelser mellem Tjenestekøreplanernes og La-Ordrenes Kilometerangivelser op til en særskilt Undersøgelse.

Resultatet heraf foreligger nu. Man har fra Generaldirektoratets Side erkendt, at det for Lokomotivpersonalet er af Betydning at have Kendskab til den rigtige Kilometerangivelse for de Stationer, som begrænser et Banestykke, hvor der er langsom Kørsel. I Konsekvens heraf har man for nylig forelagt Organisationen Forslag til en Ændring i La-Ordrene, som skulde vejlede Lokomotivførerne paa det kritiserede Omraade. Denne Ændring er tiltraadt og vil blive ført ud i Livet i den nærmeste Fremtid.

Som bekendt er Siderne i La-Ordrene inddeelt i 8 Felter hver med sin bestemte Betegnelse. I Rubrik 2 er blot anført Navnet paa de to Nabostationer, som begrænser det Banestykke, paa hvilket der skal køres langsomt, medens selve Kilometerangivelsen for det Sted paa Strækningen, hvor Hastighedsnedsættelsen er, findes i Rubrik 3.

Det nye er, at fremtidigt vil der i Rubrik 2 foruden Stationsnavnene tillige blive angivet det rigtige Kilometerstal for hver enkelt af de paagældende Stationer.

Vi illustrerer Nyordningen ved et Par Eksempler:

Tager man 1. Distrikts La-Ordre for 38. Uge vil det under Lb. Nr. 2 ses, at Hastigheden mellem Valby og København H er nedsat til 30 km/T i km 2,40—2,20. Kommer man med et Sydbanetog og læser i sin Tjenestekøreplan, staar der imidlertid 168,0 km ud for Valby Station, og saa kunde det jo nok være vildledende for en Lokomotivfører, at han efter sin La-Ordre skal køre langsomt i km 2,40.

Fremtidigt vil denne Hastighedsnedsættelse blive markeret paa den Maade, at der i Rubrik 3 stadigvæk og uændret findes den nøjagtige Angivelse for Stedet for den langsomme Kørsel (km 2,40—2,20), men i Rubrik 2 vil der blive tilføjet de to Stationers virkelige Kilometerbetegnelse. Rubrikken kommer til at se saaledes ud:

Valby (3,94) — København H. (0).

Med denne Oplysning vil Lokomotivføreren hurtigt kunne se, at Stedet for den langsomme Kørsel er nogenlunde midtvejs mellem de to Stationer.

I 2. Distrikts La-Ordre for samme Uge er der under Løbe Nr. 24 Hastighedsnedsættelse til 30 km/T i km 196,5—197,0 mellem Onsild og Hobro. Tjenestekøreplanen i nordgaaende Retning viser imidlertid km 21,8 for Onsild og km 31,6 for Hobro; men naar der nu sker den Ændring, at der i Rubrik 2 kommer til at staa:

Onsild (189,8) — Hobro (199,6)

kan Lokomotivføreren hurtigt se, at den langsomme Kørsel er 2—3 Kilometer foran Hobro, og det er af Betydning, at han ved dette, naar han kommer til Stedet uden tidligere at have haft en Kørsel der, idet der er Stigning paa det paagældende Banestykke. Med denne Forhaandsviden kan Lokomotivføreren indrette sin Kørsel efter normal Hastighed de første 6—7 Kilometer.

Omend den omtalte Kilometerbetegnelse ikke som af os foreslaaet anføres i selve Tjenestekøreplanen, maa det indrømmes, at det er en Forbedring, at der nu bliver Angivelser som her omtalt i La-Ordreerne, og Personalet vil sikkert hurtigt lære at sætte Pris paa denne Ændring.

Nyordningen løser dog ikke Spørgsmaalet generelt. For de Hastighedsnedsættelser, som findes anført i La-Ordreerne, er det nye en udmerket Vejledning, men hvis det midt i en Uge bliver nødvendigt at anordne langsom Kørsel paa et Sted, hvor der ikke tidligere har været Hastighedsnedsættelse, staaer Lokomotivføreren fremdeles uden den ønskelige Vejledning. Dette vil først opnaas, naar de rigtige Kilometerangivelser findes i Køreplanen. I Artiklens Indledning har vi peget paa en Langsomkørsel mellem Arden og Skørping, nemlig i km 221,4—221,7. I de Tilfælde, hvor denne Hastighedsnedsættelse er anført i La-Ordren, og der

ved Arden St. kommer til at staa 215,1, henholdsvis 222,7 ved Skørping, er det yderst let for Lokomotivføreren at vide, at den langsomme Kørsel er umiddelbart foran Skørping; men hvis han først faar Underretning om denne Hastighedsnedsættelse, naar han er undervejs med sit Tog, kan han ikke orientere sig ved Hjælp af Køreplanen, som den er i Øjeblikket. Dette vilde han kunne gøre, hvis de rigtige Kilometerbetegnelser fandtes i Tjenestekøreplanen ud for Stationsnavnene.

Med Hensyn til selve Tjenestekøreplanen skal vi ikke her komme ind paa nogen længere Omtale af de Ændringer, vi ønsker, men vi kan dog ikke afholde os fra at anføre, at vi forleden ved Studium af Betænkningen fra en i 1913 nedsat Sikkerhedskommission bemærkede, at allerede denne Kommission har fundet Anledning til at udtale, at det maatte anses for ønskeligt, at der *til Brug for Lokomotivpersonalet* udarbejdes Køreplaner med saadanne Ændringer, at der gives Lokomotivføreren et samlet Overblik over, under hvilke Forhold hvert enkelt Tog skal fremføres, idet Kommissionen fandt, at den dagældende Tjenestekøreplan (der var opstillet ligesom den nuværende) gav Lokomotivføreren for faa Oplysninger. Efter Kommissionens Mening burde der ud for de enkelte Tog angives:

Den planmæssige Køretid,
mindste tilladte Køretid,
Indkørselshastighed i Vigespør,
Ophold paa Stationerne,
den maksimale Togstørrelse,
den gældende Bremseprocent for Toget,
Sporbenyttelsen paa Stationer.

Kommissionen pegede desuden paa forskellige andre Ting, bl. a. at det maatte anses for ønskeligt, at Togtiderne blev trykt med tydeligere Tal, hvilket har Betydning for Lokomotivføreren under Kørselen, og man anbefalede at benytte de i Sverige og Tyskland anvendte Tjenestekøreplaner som Mønster. „I disse Lande optager hvert Tog en Side i Planen, hvilket for Lokomotivpersonalet er at foretrække i Stedet for den sammentrængte Form, Statsbanerne benytter“, hedder det i Kommissionsbetænkningen.

Det her omtalte er kun en Del af de Ting, Kommissionen har peget paa, Tjenestekøreplanen vedrørende, men det er netop blandt de Ting,

vi har fremhævet i de Artikler, hvori vi har behandlet dette Spørgsmaal. Dette tyder paa, at man allerede i 1914—15 i Sverige og Tyskland havde Tjenestekøreplaner som de, vi har omtalt her i Bladet i 1936 og 1940. Spørgsmaalet har altsaa — hvad vi ikke tidligere var bekendt med — været fremdraget allerede for 25 Aar siden; men da der nu fra Administrationens Side er Interesse for Sagen, gaar den forhaabentlig i Orden.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Kampfond — Medlemsfond.

I det udsendte Referat fra Dansk Lokomotivmands Forenings Kongres den 6. og 7. Maj 1941 Side 3, hvor Protesten, som jeg ønskede tilført Protokollen „Omforandring af Navnet Kampfond til Medlemsfond“ er optrykt, henvises ved en Fodnote til en Udtalelse herom Side 18, som lyder saaledes:

„En Udtalelse vedrørende Protesten Side 3.“

Hovedbestyrelsen har ved Skrivelse af 17. Juni 1941 forelagt Organisationens juridiske Konsulent Spørgsmaalet om, hvorvidt Hovedbestyrelsens Forslag vedrørende Ændring af Kampfondens Navn var lovstridigt; og Konsulenten har ved Skrivelse af 20. Juni i Aar udtalt, at han under Forudsætning af, at det omhandlede Forslag vedtages paa den i Lovene foreskrevne Maade ikke ser nogen som helst Hindring for dets Gennemførelse.

Nej, hvad skulde vel Organisationens juridiske Konsulent kunne have imod, at D. L. F. vedtager indsendte Forslag til Kongressen med behørig Stemme flerhed i Henhold til Lovene, saadan Vedtagelse har kun Kongressen Ansvaret for og ikke Konsulenten. Men naar Konsulenten derefter skriver: „Imod selve den foreslaaede Betegnelse „Medlemsfond“ kan der ikke rettes nogen Indvending, eftersom den formentlig ganske rammende og neutralt angiver Fondens Formaal,“ da er Konsulenten langt ved Siden af, idet D. L. F.s Love § 18 a. „Kampfondens Formaal“ ganske rammende siger, hvad Fondens Midler skal benyttes til, og saa er det bestaaende Navn „Kampfonden“ helt rigtigt, og ikke noget andet Navn, der da vilde være falsk Reklame.

Til Slut siger Konsulenten, at han iøvrigt ikke kan se, at der foreligger noget Grundlag for den fremkomne Protest, og maa Konsulenten da anse den for ubeføjet.

Dette var vise Ord!

Hovedbestyrelsen griber straks Halmstraet, for andet er denne Udtalelse ikke, gnider sig i Hænderne og tror, at nu er den hellige Grav vel forvaret, idet det meddeles, at Konsulenten ikke blot understreger, at Lovene ikke indeholder noget, som hindrede en Vedtagelse af Hovedbestyrelsens Forslag, han

peger tillige paa, at den foreslaaede Betegnelse „Medlemsfond“ efter hans Syn maatte anses for særdeles rammende.

Man kunde vel ikke vente andet Svar fra Organisationens juridiske Konsulent. Og andet Svar havde Hovedbestyrelsen vel heller ikke ventet, det er saa ligetil! Konsulenten maa selvfølgelig støtte sin Klient; men jeg tvivler paa, om en Domstol vilde støtte Konsulenten i hans Syn paa Spørgsmaalet, da Foreningens Love i § 18 a bl. a. i første Stykke siger: „Kampfondens Formaal er at sikre disponibel Kapital til Understøttelse af „D. L. F.“s Medlemmer under Konflikter!“

Siger denne Sætning ikke rammende nok, at det er en Kampkasse, D. L. F. har, og som Medlemmerne stadig skal vedblive at betale Bidrag til! Et andet Spørgsmaal er, til hvilken Nytte! Eftersom Statstjenestemændene har fraskreven sig Retten til at strejke.

Hvad er da Hovedbestyrelsens Mening med Forslaget om Navneændringen „Kampfond“ til „Medlemsfond“? Selvfølgelig den ganske simple, at Hovedbestyrelsen selv er klar over, at der ikke mere er Basis for en Kampfond indenfor D. L. F.; men kan ikke undvære Renteindtægten til Administrationen; derfor ønskedes Navneændringen, og hvis dette Forslag var bleven vedtaget af Kongressen, vilde Pengene være reddet.

Paa Trods af Konsulentens Syn maa jeg fastholde, at det er lovstridigt at forandre en Fonds Navn, førend hvert enkelt Medlem er forespurgt og hans skriftlige Sanktion dertil foreligger.

København, i September 1941.

Th. Frandsen, Gb.

Alle vore Medlemmer — altsaa med Undtagelse af Th. Frandsen — vil vide, at man søger juridisk Bistand for at blive *vejledet* og ikke *vildledt*, hvilket vel nok turde siges at være Tilfældet, hvis en Jurist, der raadspørges i et bestemt Anliggende, ikke gav objektivt Svar, men kun svarede, hvad der passede i hans Klient's Tarv. Saaledes er Forholdet naturligvis heller ikke, men det har Th. F., som det ses af hans Indlæg, ikke forstaaet. Man ser ham derfor nu optræde som juridisk klogere end vor juridiske Konsulent. — Vi tror dog ikke, det vil være anbefalelsesværdigt at lade Frandsen varetage vore juridiske Interesser.

Det ser noget „søgt“ ud, naar Th. F. citerer en Del af Juristens Konklusion, men undlader at tale om den Forbindelse, det staar i. Vi vil derfor gengive det paagældende Afsnit i den fulde Sammenhæng: „Imod selve den foreslaaede Betegnelse „Medlemsfond“ kan der ikke rettes nogen Indvending, eftersom den formentlig ganske rammende og neutralt angiver Fondens Formaal og den Maade, hvorpaa den er tilvejebragt, og da der ved Navneændringen ikke gøres noget Indgreb i Medlemmernes velerhvervede Rettigheder . . .“

Vi synes ligeledes, at naar vor kære Kollega siger, at det af § 18 i vor Organisations Love klart fremgaar, at Kampfonden er til Understøttelse af D. L. F.s Medlemmer under Konflikter, saa citerer han mere tendentiøst, end man kan tillade sig, hvis man da vil være loyal.

Enhver, der kan læse, og som har vor Organisations Love, vil vide, at det Stykke, Frandsen henviser til, ikke blot angiver eet Formaal, saaledes som Frandsen vil give det Udseende af,

men flere saadanne. Det er da ogsaa en Kendsgerning, at der af Kampfondens Midler i 1927 blev anvendt en Del til Udbetaling af Arbejdsløshedsunderstøttelser til afskedigede Aspiranter. Endvidere er det formentlig endnu i frisk Erindring, at en ekstraordinær Kongres i 1936 traf en Beslutning, som kunde have betydet Anvendelse af 5000 Kr. af Kampfondens Midler pr. Uge. Og enhver ved jo dog, at D. L. F.s Medlemmer ikke da var i Konflikt.

Red.

DE STRØMLINIEFORMEDE DAMPLOKOMOTIVER I ALLE LANDE

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(Fortsat.)

Hertil kommer „J“ Klassen, der er bygget i England. Disse Lokomotiver er 2 D 1-koblede. Deres Beklædning er dog væsentlig begrænset til, at alle Dele over Kedlen er skjult af en fælles Omlædning, der minder om den, man træffer hos de østrigske og rumænske 1 D 2-Lokomotiver, blot er den mere gennemført og strækker sig helt fra Kedlens Forende til Førerhuset. Antallet af disse Lokomotiver er ikke mindre end 40. — New Zealand har altsaa allerede 81 Strømlinielokomotiver. — (Se Fig. 1.)

Syd- og Mellemamerika:

I Syd- og Mellemamerika kører der vistnok endnu ingen Strømliniedamplokomotiver. Men de vil nok snart vise sig, formodentlig endda i mange forskellige Typer, fordi det latinske Amerika bestaar af ikke mindre end 21 adskilte, selvstyrende Lande, foruden Kolonionraaderne, som tilmed hver har deres Jernbanenet opdelt mellem en Række Jernbaneselskaber.

I Columbia findes dog en ejendommelig C C-koblet Type med Enkeltakseltræk, og hvis Ydre er ejendommeligt afrundet formet.

Canada:

Fortsætter vi til Canada, ser vi, at denne britiske Dominion ligesom New Zealand er ved at indføre Strømlinieprincippet ved alle nye Ekspres-togslokomotiver. Jernbanenettet i Canada er delt mellem Canadian Pacific Railway og Canadian National Railway (C. P. R. og C. N. R.).

Det førstnævnte Selskab havde allerede i Begyndelsen af 1930'erne nogle 2 C 1- og 2 C 2-koblede Lokomotiver, der havde en Sidebeklædning over Rør og Stænger og desuden en for amerikanske Lokomotiver usædvanlig aflattet Forende uden foranstaaende Hjælpemaskiner. Disse Lokomotiver kan ikke kaldes Strømlinere; men de repræsenterer dog Forløbere til Selskabets egentlige Strømlinielokomotiver.

De første af disse var 5 Stk. 2 B 2-koblede Maskiner, der byggedes i 1935 eller 1936, og som betegnedes som „Jubilee“-Klassen. — (Se Fig. 21.)

Efter disse anskaffedes 30 Strømlinere af en sværere Type, der havde 2 C 2-Kobling, men som i Ydre lignede de førstnævnte stærkt. Iøvrigt var de omtrent Mage til de 20 ældre 2 C 2-Lokomotiver (Klasse 2800), der byggedes i 1929.

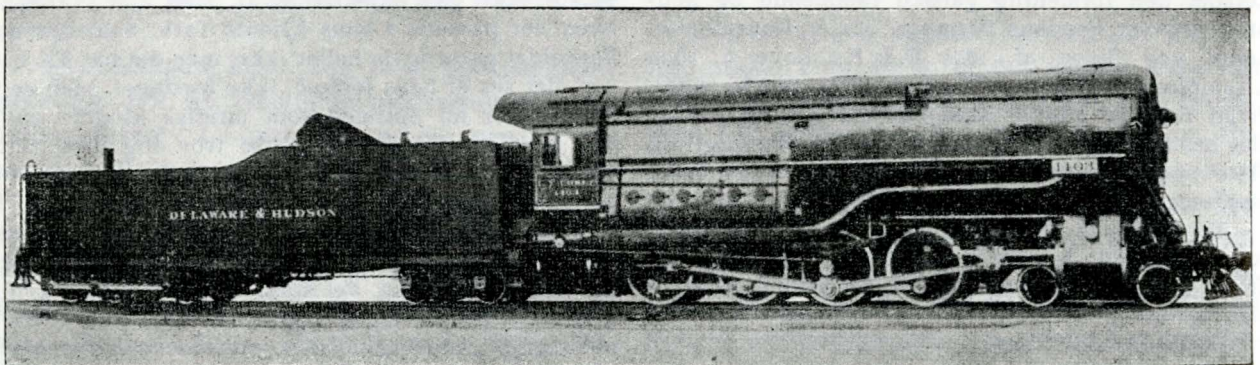


Fig. 26. — Et af Delaware & Hudson-Banens Højtrykslokomotiver. Dette Selskabs ældre Højtrykslokomotiver var næsten enestaaende uregelmæssige og uskønne m. H. t. Form (Højtrykslokomotiver har af rent mekaniske Grunde ofte et meget uregelmæssigt Ydre); man har imidlertid „strømliniebeklædt“ de nyeste af dem, selv om det er Godstogslokomotiver. De har nu faaet et regelmæssigt og elegant Udseende. En lignende Praksis om end mindre udpræget er ret almindelig for andre Højtrykslokomotiver saavel i Amerika som i Europa (NB: Bemærk den B-koblede Hjælpemaskine — „Booster“ — i bageste Tenderbogje.) — Lokomotivet har forøvrigt baade Høj-, Mellem- og Lavtryk.

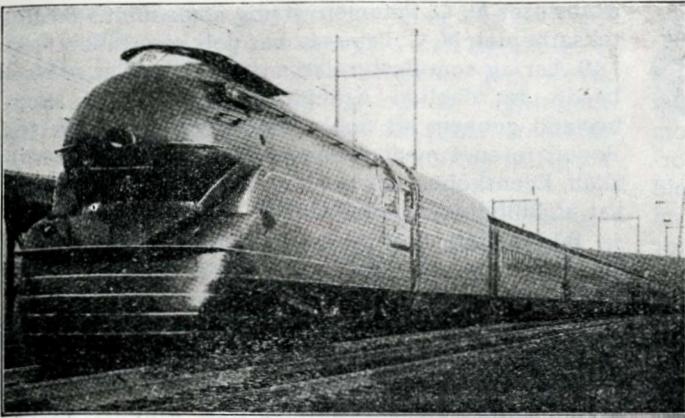


Fig. 27. — Pennsylvania-Banen ejer flere Hundrede Lokomotiver af en meget svær 2 C 1-Type med op til 35—36 t Drivakselsetryk. Et af disse er blevet „strømliniebeklædt“ (bemærk de vandrette Røgledningsskærme i Modsætning til de her kendte lodrette do. paa Røgekamrets Sider).

Paa Grund af omfattende Elektrificeringer er der i mange Aar ikke bygget nye Damplokomotiver til Pennsylvania Jernbaneselskabet. Den her afbildede Type anvendes — undertiden i Forspand — for mange af de hurtigste Damptog i Verden.

For nylig er der dog som et Forsøg bygget et Lokomotiv, der skal erstatte to af disse 2 C 1-Lokomotiver. Den nye Type er afbildet i Fig. 28. Som det vil ses, er der i den ydre Beklædning stor Lighed mellem disse 2 Typer.

Af de nye Strømlinere var de 5 afvigende fra de øvrige ved at være forsynet med Booster.

Efter disse bestiltes endnu en Serie paa 20 af de 2 B 2-koblede Strømlinere. De nye var dog afvigende i flere Henseender. Saaledes virkede Drivstængerne direkte paa den bageste Koblingsaksel i Stedet for den forreste, og Lokomotivet var betydeligt kortere og væsentlig lettere.

Ca. 1938 byggedes der 10 meget svære Strømlinere med 1 E 2-Kobling, i konstruktiv Henseende svarende til de 20 ældre 1 E 2-Lokomotiver. Det er de eneste 5-koblede Strømlinielokomotiver, der er bygget noget Sted. (Selskabets tidligere 1 E 2-Lokomotiver eller i alt Fald Højtrykslokomotivet Nr. 8 000 havde iøvrigt en særlig Beklædning over Kedlens bageste Del, men var alt andet end strømlinieformet.) (NB. Andre amerikanske Højtrykslokomotiver er iøvrigt bygget af Baltimore Ohio Jernbanen, af New York Centralbanen (2 C 2-koblet), af Hudson and Delaware Banen og af Baldwin Lokomotivfabrikken (2 E 1-Kobling). De fleste har en lignende Beklædning.)

Omkring 1938 bestiltes yderligere 10 Strømlinere af 2 C 2-Typen. Desuden er det vel sandsynligt, at der efter Krigsudbruddet kan være bestilt endnu flere Strømlinielokomotiver til C. P. R., idet Selskabet, som det ses, synes at lade alle nye Eksprestogslokomotiver være Strømlinere. (Der er dog fornylig bygget nogle 2 C 1-Lokomotiver uden særlig Beklædning.) — Allerede Antallet af de nævnte C. P. R.-Strømlinielokomotiver beløber sig til 75.

Canadas Statsbaner har bl. a. en Serie nye 1 D 1-Lokomotiver, hvor alle Dele, som rager op over Kedlen, er dækket af en fælles Omklædning, der strækker sig lige fra Skorsten til Førerhus. De minder paa dette Punkt om New Zealands 2 D 1-Lokomotiver og om de nyeste østrigske og rumænske 1 D 2-Lokomotiver. Det drejer sig dog om Godstogslokomotiver, der ikke har andre Dele beklædt.

De egentlige Strømlinielokomotiver begyndte Canadian National Railway allerede at vise stor Interesse omkring 1931, altsaa paa et meget tidligt Tidspunkt. Man gjorde da en Række Forsøg og Undersøgelser ved at beklæde en nøjagtig Model (udført i Maalestokken 1 : 12) af Selskabets svære

2 D 2-Lokomotiver, Klasse 6 100, med forskellige Strømliniebeklædninger. Antallet af forskellige gennemprøvede Modelformer var ikke mindre end 27. Det var dog først i 1936 eller deromkring, at man byggede de første Strømlinere. Det drejede sig om Maskiner, der i Hovedsagen var af samme Type som den nævnte 2 D 2-koblede Type 6 100, der stammer fra 1927. Betegnelsen blev dog Klasse 6400. 5 Stykker blev bygget i Montreal.

U. S. A.:

Ca. 1938 anskaffede Datter-Selskabet Grand Trunk Western 6 Lokomotiver af samme Type og med de efterfølgende Numre. De var dog paa forskellig Maade lidt afvigende. De byggedes forøvrigt i U. S. A. og kører paa den canadiske Jernbane fra Port Huron ved Statsgrænsen Nord for Detroit til Chicago.

Med Grand Trunk Western Jernbane-Selskabet er vi naaet til U. S. A. I dette Land er der allerede en lang Række andre Jernbaneselskaber, ialt 17, der har bygget strømliniebeklædte Lokomotiver. Det drejer sig i det mindste om de følgende Typer, der er ordnet efter Selskaberne.

De første moderne Strømlinere anskaffedes i 1934 af Chicago—Milwaukee—St. Paul & Pacific Banen. Det var 2 Stk. 2 B 1-koblede Maskiner, altsaa en Tilbagevenden til den Koblingstype, der var saa vellyndet som Rekordløbere fra Tiden omkring Aarhundredskiftet. De blev taget i Brug i Maj 1935 for Selskabets berømte „Hiawatha“-Ekspres. — (Se Fig 22.)

Senere byggedes endnu 2 Lokomotiver af denne Type, omtrent Mage til de førstnævnte.

Endelig beordrede dette Jernbaneselskab yderligere 6 Strømlinere af en meget sværere Type, hvis Koblingsordning var 2 C 2. Disse blev taget i Brug i Begyndelsen af 1939.

Foruden disse nye Lokomotiver har samme Selskab ogsaa strømliniebeklædt et gammelt 2 C-Lokomotiv paa ganske tilsvarende Maade.

Denne Artikelserie, der afsluttes i næste Nr. af Bladet, vil om nogle Dage foreligge i Bogform, udsendt af Gads Forlag. Den kan købes i Boghandelen til en Pris af 3 Kr.

Jysk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek 1901—1941.

I Aarene omkring Aarhundredskiftet var en Del Jernbanemænd flyttet fra Sjælland til Jylland. Som naturligt var, drog de Sammenligning mellem Forholdene Øst og Vest for Storebælt, og i hvert Fald var der eet Punkt, hvor Sammenligningen faldt ud til Sjællands Fordel: man havde et Bibliotek for Etaten; et tilsvarende savnede man i Jylland.

En Kreds af Jernbaneforeningens Medlemmer fik Jernbaneforeningen interesseret i Sagen, og der ned-sattes i Foraaret 1901 et Udvalg, hvori bl. a. fandtes 3 Mænd, der gennem Aarene paa forskellig Maade viste en paaskønnelsesværdig Interesse for Jernbanemændenes Tilværelse ogsaa udenfor det rent tjenstlige, nemlig daværende Fuldmægtig *Rolf Harboe* og Assistenterne *Chr. Schmidt* og *P. A. Petersen*. Disse Mænd trak det store Læs i det energiske og hurtige Forarbejde. I Løbet af Sommeren 1901 fik de skaffet baade de fornødne Interessenter — som det endnu hedder i Bibliotekets kancelliprægede Sprog — og Tilsagn fra Banerne om Støtte gennem Lokaler og Fribefordring samt — ikke mindst vigtigt — økonomisk Støtte baade fra Statsbanerne og Jernbaneforeningen. I Efteraaret 1901 var man naaet saa vidt, at der den 1. November kunde aabnes for Udlaan, saaledes at Biblioteket i Aar kan fejre sit 40-Aars Jubilæum.

Bestyrelsen har ikke ment det forsvarligt at festligholde Mærkedagen i stor Maalestok, men den vil benytte Lejligheden til at faa Bibliotekets Historie fæstnet til Papiret, medens vi endnu har nogle af Mændene fra de første Dage mellem os. Man har samlet en Række Oplysninger om Bibliotekets Start og Virksomhed gennem Aarene. Nuværende Regnskabsfører *Chr. Schmidt*, København, der var med i det første Arbejde, har i det lille Skrift, der skal markere Dagen, skildret Bibliotekets Oprindelse, og fhv. Kassekontrolør *N. C. Petersen*, Aarhus, der har været med i den daglige Virksomhed gennem de 40 Aar, har bidraget med Oplysninger, der ligger til Grund for en Oversigt over Bibliotekets Arbejde gennem Aarene.

Bibliotekets første Formand var Fuldmægtig *Rolf Harboe*, der med sin store Interesse for Litteratur satte sit Præg paa den biblioteksmæssige Linie, Biblioteket siden har fulgt, saaledes at selv om hans Formandstid ikke var lang (1901—1905), saa præger hans Virksomhed endnu Biblioteket. Ogsaa indenfor det sjælland-falsterske Bibliotek har *Rolf Harboe* lagt et stort Arbejde; man kan ikke undlade at give ham en stor Del af Æren for Statsbanebibliotekernes høje Standard.

Uden at forklejne en Række udmærkede Mænds Arbejde indenfor Biblioteket vil der ogsaa være Grund til at mindes afdøde Maskinbestyrer *A. Dusebergs* Indsats, han var med i Bestyrelsen indtil 1932, da han veg for yngre Kræfter.

Indenfor Bibliotekets Rammer har man endnu en Mand, der har gjort alle 40 Aar med, idet den første Bibliotekar, Bibliotekets nuværende Regn-

skabsfører *N. C. Petersen*, stadig staar midt i Biblioteksarbejdet. *N. C. Petersen* har dels som Bibliotekar i 19 Aar og som Bestyrelsesmedlem i 21 Aar præget baade det daglige Arbejde og Bibliotekets Bogbestand gennem sit noble Væsen og fine Sans for Bøger, forenet med et enestaaende Menneskekekskab, Egenskaber, der gennem Aarene er højt værdsat af Bibliotekets Medlemmer.

Bibliotekets Bestyrelse bestaar ved Jubilæet af: fhv. Kassekontrolør *N. C. Petersen* (Regnskabsfører), Overportør *J. K. F. Jensen* (Formand), Overassistenten *S. Svane Knudsen* og *M. P. Palsberg* samt Kobbersmed *C. C. Holm*.

Ved Starten i 1901 begyndte man med ca. 600 Medlemmer. Gennem Aarene steg Antallet til ca. 2200 i 1927—28, hvorefter Standsningen i Tilgangen af Personale til Etaten og de følgende Personaleindskrænkninger medførte en Nedgang, saaledes at man i 1937 naaede Bunden med ca. 1500 Medlemmer. Siden har man kunnet mærke en forøget Interesse for Biblioteket, og dels gennem Agitation blandt de unge dels gennem forøget Læselyst foraarsaget af Tiderne har man en stadig Tilgang af Medlemmer.

Men naar man tager i Betragtning, at ca. 9000 Tjenestemænd og faste Hjelpearbejdere har Adgang til at være Medlem, er det et altfor ringe Antal, der benytter sig af Adgangen til den Rigdom af Bøger, Biblioteket raader over. Hensigten med disse Linier er da ogsaa at henlede Opmærksomheden paa den lette Adgang, der her bydes Statsbanernes Personale til at laane gode og velholdte Bøger for en rimelig Betaling, en Adgang, der ikke er betinget af Bopæl eller Tid til at læse, idet udenbys Medlemmer faar Bøgerne tilsendt, og der kan laanes faa eller mange Bøger, alt efter Appetitten.

„Jysk-fynske“s Katalog fra 1901 er meget beskedent, det omfatter ca. 1400 Bind. For at naa dette Tal har man maattet ty til at „udtynde“ flere Bøger, idet man delte den enkelte Bog i flere for at faa saa mange flere Bind! Derved kunde Beholdningen bedre forslaa ved Udlaanet. I 1941 er man ikke fristet til at gaa den Vej, snarere den modsatte! Trods store Udrangeringer ved Revision af Bogbestanden (alene i 1936 blev ca. 7000 Bind udtaget fra Reolerne) raader Biblioteket idag over ca. 22 000 Bind. Det har altid været Biblioteket en Æressag at kunne tilbyde Medlemmerne saa smukke og gode Bøger som muligt, baade med Hensyn til Udstyr, Udseende og Indhold; for det sidstes Vedkommende gør det gamle Ord om Smagen sig dog gældende, her er det jo Forfatterne og Læserne, der maa strides om Retten!

Der er da ogsaa gennem de 40 Aar modtaget mange Beviser for, at disse Bestræbelser har vundet Bifald hos Medlemmerne; Æren herfor tilfalder for en ikke ringe Del Bibliotekets tidligere mangeaarige Bibliotekar, *N. C. Petersen*, men ogsaa den nuværende, Fuldmægtig *H. W. Henriksen*, har med sikker Haand ført Arbejdet videre i det gode Spor. Begge har de med deres fine Sans for, hvad der ønskes af Medlemmerne, præget Anskaffelserne, saaledes at der blandt Bøgerne findes bogstaveligt talt noget

for enhver Smag — den daarlige Smag dog undtaget. Bibliotekets Katalog kan betegnes som righoldigt og alsidigt. Det omfatter Skønlitteratur paa dansk, norsk, svensk, tysk, fransk og engelsk; Faglitteratur paa dansk og spændende over alle Emner fra Rejsehaandbøger til Socialøkonomi, Filosofi og til Haandbøger i Barnepleje.

Disse mørklagte Tider bør give sig Udslag i forøget Tilgang af Medlemmer, der føler Trang til at læse andet og lodigere Stof end det, der faas gennem Aviserne, eller som har større litterære Interesser end netop den sidste „Aarets Bog“, der er glemt, naar næste Aars „største Bogsucces“ udbasuneres.

Ethvert nyt Medlem betyder en Mulighed for Biblioteket til at udvide sit Bogkøb og derigennem skabe endnu større Udvalg for Medlemmerne at vælge mellem: for hvert nyt Medlem kan der aarligt anskaffes for 8 à 10 Kr. nye Bøger; altsaa er det ogsaa i nuværende Medlemmers Interesse at faa flere med i Biblioteket.

Biblioteket tilbyder Aspiranter og Elever gratis Medlemsskab i indtil et Aar af Aspiranttiden for at give dem Adgang til at stifte Bekendtskab med Jernbanepersonalets egne Biblioteker.

Føler man derfor Trang til at sende Biblioteket en Hilsen paa Jubilæumsdagen, saa gør det i Form af en Indmeldelse — der kommer Gratulanten selv til gode!

J. K. F. Jensen.

Bonus i Statsanstalten for Livsforsikring.

Statsanstalten har nu sluttet sin Opgørelse for Fem-aaret 1936—40. De forsikrede vil faa udbetalt 30 Mill. Kr. i Bonus mod 23 Mill. Kr. forrige Gang.

Der er ikke alene Tale om en Stigning af den samlede Udbetaling, men ogsaa Stigning i den Bonus, som den enkelte forsikrede faar. Bonus udgør denne Gang 80 pCt. af hvert enkelt „Forsikringstal“ (det Forholdstal, hvorefter Bonus udregnes) saafremt Forsikringen har været i Kraft i hele Perioden. Forrige Gang var Bonus for fulde 5 Aar 75 pCt. af Forsikringstallet.

Udbetalingen vil blive paabegyndt i Marts og April næste Aar, hvilket er 6 Maaneder tidligere end ved sidste Bonusudbetaling.

I det forløbne Femaar er der som forudbetalt Bonus til udgaaede Forsikringer udbetalt ialt 2¼ Mill. Kr. Naar de ovennævnte 30 Millioner er udbetalt, vil den samlede Bonusudbetaling i Statsanstalten siden 1871 udgøre ca. 123 Millioner Kroner.

HUSK

for at undgaa Standsning i Forsendelsen af D. L. T. ved Flytning at meddele Postvæsenet den ny Adresse. Det hænder ikke saa sjældent, at Medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte Meddelelse til Postvæsenet, hvilket forarsager Ulemper baade for Medlemmet og for Kontoret.



Lokomotivpersonalets Hjælpefond.

Uddeling af Understøttelse.

I Henhold til Hjælpefondens Vedtægter uddeles i December Maaned d. A. Understøttelser i Portioner paa 50—100 Kr., der kan søges:

1. Af Medlemmer.
2. Af pensionerede Lokomotivmænd.
3. Af Lokomotivmænds Enker.
4. Af forældreløse Børn under 18 Aar efter de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningsskemaer udleveres fra 15. Oktober og maa senest den 15. November være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Vestre Boulevard 45, 1. København V.

De Ansøgere, hvem Understøttelse bevilges, vil modtage Underretning herom den 15. December.

Repræsentantskabet.

Jubilæumsfest.

15 Lokomotivførere og Motorførere, som har Tilknytning til Hgl. Depot eller har haft dette og som i Aaret 1941 har haft 25 Aars Jubilæum, afholdt den 26. September en Fest paa Helgoland.

Disse Jubilarer har paa Grund af de vanskelige Tider, f. Eks. med Rationering, ikke afholdt særskilte Jubilæumsfestligheder, men de havde besluttet at samles den nævnte Dato og paa denne Maade fejre deres Jubilæum. Til Festen var indbudt Medlemmerne i Kk. Lokomotivførerafdeling og i Hgl. Motorførerafdeling samt Maskiningeniør Schilder og Lokomotivmester Kann. Der var ialt 45 Deltagere.

Maskiningeniør Schilder talte for Jubilarerne og bragte dem en Tak for den Tjeneste, de havde udført for D. S. B. i de 25 Aar. Han udtalte Haabet om, at vi snart kunde vende tilbage til normale Forhold.

Motorfører P. Jensen talte om det gode Forhold, der altid havde været til Stede paa Helgoland, han udbragte et kraftigt besvaret Leve for Dansk Lokomotivmands Forening.

Blandt de mange, som endnu havde Ordet, bør nævnes Lokomotivfører E. H. Nielsen, der bragte Lokomotivmester Kann, som nu snart fratræder Tjenesten, en Tak for den gode Maade, han havde behandlet Personalet paa.

Motorfører K. F. Olsen, som var Festens Arrangør, afsluttede det udmærkede Samvær med en Tak til alle, som havde efterkommet Indbydelsen. Han bragte ogsaa Maskinbestyreren og Lokomotivmestrene paa Gb. en Tak, fordi der var sørget for Tjenestefrihed til alle, som vilde deltage i Festen.

En Deltager.

Dødsfald.



Den 30. September afgik Lokomotivfyrbøder V. Mortensen, Tønder, ved Døden, han blev begravet den 5. Oktober.

Mortensen havde været sygemeldt siden den 4. Maj d. A., lidende af Leddegigt. Umiddelbart efter at han vendte hjem efter et Ophold paa Kuranstalten ved Hald, stødte en heftig Lungebetændelse til, og Kræfterne var da for svage til at kunne overvinde denne Sygdom.

Mortensen, der efterlader sig Hustru og 3 Børn, var en rask og dygtig Lokomotivmand, der med Interesse gik op i sin Gerning; ved hans Død har vi mistet en god og tjenstvillig Kammerat. At Mortensen var meget afholdt, vidnede det store Blomsterflor om, der dækkede hans Baare. Afdelingerne i Esbjerg, Fredericia samt de sønderjydske Afdelinger og Remisearbejderne i Tønder var mødt med Faner for at vise Mortensen den sidste Ære. Tønder Lokomotivfyrbøderafdelings Formand, E. J. Pedersen, bragte ved Graven Mortensen den sidste Hilsen og udtalte: „Jeg bringer dig paa Motor- og Lokomotivpersonalets Vegne vor sidste Hilsen og Tak for de Aar, du virkede iblandt os, vi vil altid mindes dig som den raske, tjenstvillige og gode Kammerat, du var, vi sænker i Ærbødighed vort Samlingsmærke for dig og takker dig for din Interesse for vor Organisation D. L. F. Æret være dit Minde.“

E. N. R. J.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit 40 Aars Jubilæum frabedes.

J. P. Larsen,
Lokomotivfører, Næstved.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum den 27. Oktober frabedes.

C. A. Laursen,
Lokomotivfører, Gb.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 27. Oktober frabedes.

O. J. Nielsen,
Motorfører, Hgl.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 31. Oktober frabedes.

L. P. Jensen,
Lokomotivfører, Gedser.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mand, pens. Lokomotivfører A. C. V. Andersens, Død og Begravelse. Tak for de smukke Kranse. Aarhus og Randers Afdelinger takkes for Fanernes Tilstedeværelse.

Agnes Andersen, Aarhus.

Min og Børnenes hjerteligste Tak for venlig Deltagelse ved min Mands Sygdom, Død og Begravelse.

Ragnhild Mortensen, Tønder.

Lokomotivførernes Sangforening Gb.

afholder Generalforsamling Lørdag den 1. November Kl. 19,30 i Lokalet, Haveselskabsvej 3.

Bestyrelsen.



Udnævnelse fra 1.—10.—41:

Motorfører II til Lokomotivfører (min. Udn.):

- E. Olsen, Enghave, i Brande.
- S. J. S. Broksø, Enghave, i Brande.
- S. S. Nielsen, Viborg, i Padborg.
- A. L. S. A. Jensen, Struer, i Brande.

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører (min. Udn.):

- J. P. Pedersen, Fredericia, i Tønder.

Motorfører II til Togfører (min. Udn.):

- O. V. Bjerg, Enghave, i Brande.
- L. C. Pallesen, Struer, i Brande.

Lokomotivfyrbøder til Motorfører II (E) (min. Udn.):

- E. A. Nielsen, Østerport, i Enghave.
- H. C. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., i Enghave.
- C. C. Vangsgaard, Enghave, i Enghave.
- P. W. Jørgensen, Kbhavns Godsbgd., i Enghave.
- C. C. Rasmussen, Kbhavns Godsbgd., i Enghave.
- A. K. H. Schneider, Roskilde, i Enghave.
- A. J. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., i Enghave.
- S. K. Jørgensen, Kbhavns Godsbgd., i Enghave.
- N. T. Thorstensen, Kbhavns Godsbgd., i Enghave.
- O. C. Andersen, Skanderborg, i Enghave.

Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:

- P. R. V. Andersen, Kalundborg, i Brande.

Forflyttelse:

Efter Ansøgning fra 1.—10.—41:

Lokomotivførere:

- A. F. Jensen, Kbhavns Godsbgd., ifølge Opslag til Horsens (Depotforstander).
- P. A. Grann, Næstved, til Roskilde.
- K. T. A. M. Albeck, Tønder, til Roskilde.

F. N. Frederiksen, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.
 H. O. Olsen, Brande, til Aalborg.
 J. K. P. Jensen, Brande, til Næstved.
 F. V. Jensen, Gedser, til Korsør.
 K. E. Ohlendorff, Brande, til Gedser.
 A. H. Hegelund, Nykøbing Fl., til Kbhavns Godsbgd.
 C. J. Larsen, Padborg, til Nykøbing Fl.
 T. P. Jørgensen, Kbhavns Godsbgd., til Enghave.

Afsked:

Lokomotivfører E. Hansen, Kbhavns Godsbgd., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—11.—41 (min. Afsk.).
 Lokomotivfører R. Bille, Brande, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—11.—41 (min. Afsk.).
 Lokomotivfører S. A. T. Petersen, Kbhavns Godsbgd., efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—12.—41 (min. Afsk.).
 Lokomotivfører N. M. Ladeby, Fredericia, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—41 (min. Afsk.).
 Lokomotivfører J. C. Christensen, Kbhavns Godsbgd., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—41 (min. Afsk.).

Lokomotivfyrbødere:

E. K. B. Jensen, Brande, til Slagelse.
 K. E. L. Gustafsen, Padborg, til Korsør.

Uansøgt under 4.—10.—41:

Lokomotivfyrbøder O. C. Bruun, Aalborg, til Glyngøre.

Overgang til anden Stilling fra 1.—10.—41:

Lokomotivfyrbøder H. R. Andersen, Langaa, efter Ansøgning af Helbredshensyn til Haandværker, Nyborg Mdt.

Dødsald:

Lokomotivfyrbøder V. Mortensen, Tønder, den 30.—9.—41.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Juni Maaned 1941 samt i Tidsrummet April—Juni 1941 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1940 i runde Summer.

	Juni Maaned		1941	
	1941	1940	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	8 940 000	6 270 000	2 670 000	
Gods- og Kreaturbefordring	9 530 000	6 450 000	3 080 000	
Postbefordring	610 000	690 000		80 000
Andre Indtægter	490 000	580 000		90 000
Indtægter i alt	19 570 000	13 990 000	5 580 000	
Driftsudgifter	14 170 000	11 900 000	2 270 000	
Driftsoverskud	5 400 000	2 090 000	3 310 000	
Afskrivning	600 000	650 000		50 000
Forrentning	1 270 000	1 300 000		30 000
Statens Tilskud til Driften	÷ 3 530 000	÷ 140 000		3 390 000
	April—Juni		1940—1941	
	1940—1941	1939—1940	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	23 170 000	15 030 000	8 140 000	
Gods- og Kreaturbefordring	26 130 000	18 190 000	7 940 000	
Postbefordring	1 760 000	2 010 000		250 000
Andre Indtægter	1 650 000	1 600 000	50 000	
Indtægter i alt	52 710 000	36 830 000	15 880 000	
Driftsudgifter	39 420 000	33 850 000	5 570 000	
Driftsoverskud	13 290 000	2 980 000	10 310 000	
Afskrivning	1 800 000	1 930 000		130 000
Forrentning	3 700 000	3 800 000		100 000
Statens Tilskud til Driften	÷ 7 790 000	2 750 000		10 540 000

Indtægten af Personbefordringen er i Forhold til Juni 1940 steget med ca. 2,7 Mill. Kr.

Indtægten af Gods- og Kreaturbefordringen er i Forhold til Juni 1940 steget med ca. 3,1 Mill. Kr., og *Indtægten af Postbefordringen* samt forskellige andre Indtægter viser sammenlignet med Juni 1940 en Nedgang paa ca. 170 000 Kr.

Alt i alt er *Driftsindtægterne* steget med ca. 5,6 Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 2¼ Mill. Kr. — Stigningen skyldes i det væsentlige Forhøjelse af Lønninger samt forøgede Brændselsudgifter.

Hvis man regner med en tilsvarende ekstraordinær Afskrivning som i Fjor, bliver det samlede Resultat af Driften samt Afskrivning og Forrentning, at der i Fjor i Juni Maaned var et Underskud paa ca. 3,2 Mill. Kr. og i Aar et Overskud paa ca. 1,5 Mill. Kr.

Medlemslisten

Optaget som ekstraordinære Medlemmer.
pens. Lokomotivførere:

pr. 1.—9.—41:

J. K. Ousted-Nielsen, Rosenvangs Alle 24, Kongsvang, Aarhus.

S. J. Sørensen, Hans Brogesgade 8, 3., Aarhus.

C. L. Christiansen, Vejlevej 13, 1., Fredericia.

- 19259 13282 Lauritsen, P.: A. D. Jørgensen.
19268 18804 Siilasvuo, H. J.: Kampene i Suomusalmi 1939—40.
19269 18805 Saraja, Viljo: Det frikøbte Land. Krigen 1939—40.
19270 18797 Halke, Magnhild: Trine Torgersen.
19271 18803 Johansson, Gunnar: Vi vil ikke dø. Krigen 1939—40.
19272 18791 Andreassen, Gunnar: Miraklet som udeblev.
19273 Hansen, Poul: Masken og dens Skæbner.
19274 Hatt, Gudmund: Kampen om Magten.
19275 18801 Verdel, Roger: Det lukkede Land.
19276 18817 Brøndsted, Johannes og Therkel Mathiassen: To Hundrede danske Oldsager.
19277 18818 Chambrun, René de: Jeg saa Frankrig falde.
19278 Frederics, Diana: Diana.
19279a-b 18799 Martinson, Harry: Ud i Livet.
19280 18806 Gorkii, Maxim: Bundne Kræfter. Udvalgte Fortællinger.
19281 18796 Bentzon, Inger: Kransen.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

Sj.-Palster Jyl.-77a

Nye Bøger.

- 19256 Nielsen, Gunnar Martin: Berentsen, Anton.
19257 18688 Salomonsen, Finn: Strandens Fugle.
19258 18732 Milche, Hakon: Fra min Køjesæk.



**KØB
KLOGT
KØB
KOOPERATIVT
KØB i**

H.B.
**HOVEDSTADENS
BRUGSFORENING**
ANDELSSELSKAB MED BEGRÆNSET ANSVAR...

Sist vore
Annoncører

Urmager ved Statsbanerne
L. Beyer Holgersen & Søn
(C. Welstrups Eff.) - Grundlagt 1856
Colbjørnsensgade 17 - København V. - Telf. Vester 2637



Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis
Amk. Gummivare Industri
Vestergade 3 København K. Tlf. Byen 4195

Ulsøe Andersen, Pr. Jørgensgade 14
PUDSEKLUDE Nora 6903

Grundlagt
1895



10 Aars Garanti

*Der er en Del Folk
i faste Stillinger*

som udelukkende køber Deres Møbler i det anerkendte
Møbelfirma **HOLM & LARSEN**

Skandinavien's største Møbelmagasin. Vort Firma, grundl. 1895,
yder Dem den største Garanti og borger for reel Behandling.

KREDIT

kan Indrømmes fra 20 Kr. pr. Md. Brugte Møbler tages i Bytte.

HOLM & LARSEN A/S
St. Nikolajvej 8 — C. 71 55 — Nora 71 29

REDAKTION: Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte
ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 8 aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.
Postkonto 20 541.