



Nº 8

Juni 1945

45. Aargang

ATTER FRIE

— Tænk, er det allerede 1 Maaned siden, vi blev befriet for Okkupationens tunge Kaar, saa vi ikke blot kan tænke, men ogsaa tale og skrive frit! Ja, Glædens Dage løber hurtigt; men de fem Aar under Besættelsestroppernes og deres Følgesvendenes Tyranni og Voldsherredømme var jo ogsaa lange og trange at komme igennem.

Efterhaanden som de allierede Hære i Slutningen af April og de første Dage i Maj rykkede nærmere og nærmere op mod Sønderjylland, gik hele det danske Folk i aandeløs Spænding. Vilde de tyske Tropper nedlægge Vaabnene, eller skulde ogsaa vort Land og vore Byer lægges øde?

Det var en kold Straale fra daværende General Lindemann, da han proklamerede, at vi ikke maatte tage fejl. Han kendte ikke til nogen Kapitulation. Han og hans Soldater vilde „forsvare“ Danmark — hvad vi jo aldrig havde bedt dem om.

Da det den 3. Maj meddeltes, at de engelske Tropper var umiddelbart ved vor Grænse — ja, den 4. om Morgenen vidste nogle endog at fortælle, at Englænderne havde overnattet i Aabenraa, hvad dog ikke var rigtigt — drejede hele den danske Befolknings Tanker sig udelukkende om dette ene: Bliver det Fred eller Ødelæggelse? Spændingen steg Time for Time, og da Befrielsesbudskabet Fredag den 4. Maj Kl. 20,46 lød ud til Verden gennem den engelske Radios Meddelelse om Tyskernes Kapitulation i Holland, Nordvesttyskland og Danmark, udløstes øjeblikkelig en dyb og inderlig Glæde, der snart steg til Taknemmelighed og stormende Begejstring.

Den, der skriver dette, var den 4. Maj om Aftenen paa Vej hjem fra Møde og befandt sig ved 20,30 Tiden i en Tværgade paa Vesterbro. Saa snart B. B. C.s danske Radioavis havde givet Underretning om Kapitulationen, blev Vinduer slaaet op overalt og Meddelelsen raabt ud over Gaden.

Paa mindre befærdede Steder standsede Folk, som havde hørt den betydningsfulde Nyhed, dem de mødte og fortalte om Befrielsen; alle vilde være med til at underrette alle, og i et Nu var den med saa uhyre Længsel imødesete Melding kendt over hele Byen. Allerede inden Klokken var 21,00 strømmede glade og begejstrede Mennesker ud af Huse. Selv om Kapitulationen først gjaldt fra næste Morgen (5. Maj Kl. 8,00), skulde Befrielsen fejres straks. Det var ogsaa karakteristisk at se, hvorledes mange Hjem samme Aften sagde Farvel til Mørklægningen. I Løbet af forbausende kort Tid traadte de mange Tusind Frihedskæmpere, deriblandt ogsaa adskillige af vore Medlemmer, saavel Lokomotivførere som Motorførere og Lokomotivfyrbødere, i Virksomhed, og næste Morgen udgjorde de et helt nyt Led i Bybilledet.

Saaledes var Situationen i København, og paa tilsvarende Maade er det sikkert gaaet hele Landet over.

I Glæden over vor egen Befrielse fra de mange Aars tunge Aag var der dog et Skaar, nemlig at vort norske Broderfolk, der havde maattet lide langt mere end vi, ikke samtidig fik den saa eftertragtede Frihed tilbage. Heldigvis gik der kun 3 Dage, inden ogsaa dette skete. Krigens Ophør overalt i Europa var en Kendsgerning fra 8. Maj Kl. 8,00, og da Sløret allerede var løftet for en Del af Modstandsbevægelsens storslaaede Arbejde under Besættelsestidens samt for den Hjælp, som er ydet af vor Nabo paa den anden Side Øresund, steg Fredslæden til en Begejstringens Rus.

Lykkeligvis slap vort Land ud af Nazismens Kvælertag uden de store Ødelæggelser, man kunde have befrygtet. Hvad specielt Jernbanerne angaar, er hele vort rullende Materiel praktisk talt intakt og er klar til Anvendelse i Fredens Gerning, som vi alle længes efter at tage fat paa.

Vi skal nu atter i Gang med Hverdagens Arbejde, først og fremmest med Genopbygning af Lov og Ret; Begreber som Naziherrerne helt fjernede. De, der efter en Undersøgelse og uden Hensyn til om det er høj eller lav anses skyldige i landskadelige Handlinger, skal naturligvis have deres Straf; men så længe denne eller hins Forhold blot er til Undersøgelse, bør der ikke af det danske Samfund fældes utidige eller overilede Domme.

Medens man i alle de andre Lande, som var under tysk Besættelse, fik slaaet Fagorganisationerne itu og nu skal opbygge dem paany, er det for os i Danmark et Gode af stor Værdi, at vi hele Tiden har haft Arbejderbevægelsens Organisationsapparat i Orden, saa det straks er klar til at tage fat paa den nye Tids Opgaver, og der er Anledning til her at takke alle Medlemmer og Tillidsmænd for det udmærkede Sammenhold i de svære Aar. Lad dette fortsætte ogsaa i Fremtiden.

Som Afslutning paa denne Artikel om Glæden over atter at være frie skal der fra vor Side lyde en Tak for Befrielsen ikke blot til de allierede Hære, som gennemførte den, men ogsaa til den samlede danske Modstandsbevægelse, der var medvirkende til det straalende Resultat. Det er virkelig beundringsværdigt, hvad man derfra har præsteret saa at sige for Næsen af Gestapo, Værnemagt, Hipo o. s. v. Det skylder vi dem en oprigtig og hjertelig Tak for.

Hilsener fra de skandinaviske Broderorganisationer.

Fra Broderorganisationerne i de øvrige skandinaviske Lande modtoges straks Hilsener i Anledning af Befrielsen.

Svensk Jernbaneforbund udtalte: *„Paa den i Dag for hele den danske Nation saa betydningsfulde Frihedsdag bringer Svensk Jernbaneforbunds Styrelse, Funktionærer og Medlemmer Broderforbundet en varm Hilsen med Haab om fremtidigt godt Samarbejde.“*

Vor gamle Ven og tidligere mangeaarige Formand for svensk Lokomotivmands Forbund, A. Borgstedt, telegraferede: *„Leve det frie Danmark, mange Lykønskninger.“*

Den norske Hilsen har følgende Ordlyd: *„Jernbaneforbundets og Lokomotivmandsforbundets frie Organisationer har genoptaget sin Virksomhed, Hilsener og Haandslag.“*

Fra Finland modtoges følgende: *„Det finske Lokomotivmandsforbunds Centralstyrelse sender broderlige og kollegiale Hilsener til den frie demokratiske danske Lokomotivmandsforening og udbringer et Leve for Danmarks Lokomotivmænd.“*

De svensk-finske Lokomotivmænd siger: *„Med Signalet stillet til fri Indkørsel for Freden hilser vi danske Lokomotivmænd efter mange mørke Aar.“*

Vor Organisation har sendt Lykønskningstelegram til de norske Broderorganisationer. Til de øvrige nævnte Organisationer er sendt Genhilsener.

Endelig har 2 finske Organisationer (Jernbanemandsforbundet og Trafiktjenestemandforeningen) gennem De danske Statsbaners Generaldirektorat sendt danske Jernbanemænd og Jernbaneorganisationerne hjertelige Lykønskninger i Anledning af Befrielsen.

DEN NYE REGERING

Samme Dag Besættelsen ophørte fik vort Land en ny Regering, der skal virke i Overgangsperioden, indtil de kommende Rigsdagsvalg har fundet Sted engang i Efteraaret, og vi til den Tid kan faa en Regering, der hviler paa fuldt parlamentarisk Grundlag. Tidligere Statsminister Vilh. Buhl har atter overtaget Statsministeriet. Iøvrigt bestaar Regeringen af ialt 18 Medlemmer, hvoraf den ene Halvdel er udpeget af de politiske Partier, den anden Halvdel af Modstandsbevægelsen.

De Mænd i den nye Regering, Jernbanepersonalet vil faa mest med at gøre, er Finansminister H. C. Hansen, der er en af Socialdemokratiets unge, dygtige Politikere, som allerede har skabt sig et godt Navn, og Trafikminister Alfr. Jensen, der er Næstformand i det kommunistiske Parti og har været Medlem af Folketinget siden 1936. Vi haaber, det maa lykkes den samlede Regering i Almindelighed og de to nysnævnte Ministre i Særdeleshed at løse den kommende Tids svære Opgaver. Fra vor Side tilsiges loyalt Samarbejde.

GENERALDIREKTORATETS TAK TIL PERSONALET

Vore Læsere vil vide, at baade Distrikternes og Generaldirektoratets øverste Ledelse ved flere Lejligheder under Besættelsen har udtalt Tak og Paa-skønnelse for Personalets udmærkede Indsats. I det sidst udkomne Nr. af „Vingehjulet“ bringer den konst. Generaldirektør, E. Terkelsen, en officiel Tak til det samlede Personale, hvilken vi her tillader os at give:

„Ved Afslutningen af Krigstidens og Besættelsens bitre, besværlige og ofte smertefulde Periode er det Statsbanernes Ledelse en kærkommen Pligt over for det samlede Personale at udtrykke sin Tak for det udførte Arbejde og for Maaden, det er udført paa. Inden for alle Kredse — saavel det Publikum, hvis Rejser og Godsbefordring vi skal af-

vikle, som Personalet selv paa alle vore forskellige Arbejdsomraader — staar det klart, at Arbejdet har været meget stort. Dette vil talmæssigt kunne belyses gennem de senere Aars Driftsberetninger, der nu i den nærmeste Fremtid kan udsendes, efter nødvendigvis at være holdt tilbage under Besættelsen. Men det vil ogsaa vides af mange og anes af endnu flere, at Arbejdet har været særlig besværligt. Medens et Arbejdes stærke Vækst ellers naturligt medfører Forsøg paa Lettelse i Vilkaarene for dets Udførelse, gik det i Besættelsesaarene modsat hos os: Mørklægningen virkede meget tungt paa vore anspændte Arbejdsomraader. Hertil kom anden Besvær: Overfyldningen af Togene — selv om de rejsende normalt tog Forholdene med dansk Tilpasningsevne og Humør —, Godsvognsmanglen — der hyppigt bragte Fortællingen om de fem Brød og de to smaa Fisk i Erinding, men uden dennes lykkelige Udgang —, Forringelsen af Brændslet og andre Materialer, dertil i den senere Tid den øgede personlige Risiko og den stadig forøgede Uregelmæssighed i Forholdene.

Til disse besværliggørende Faktorer kom den særlige Belastning, som Afviklingen af de fremmede Transporter og den deraf nødvendiggjorte Forbindelse med den tyske Angrebsmagt gav mange ansatte paa forskellige Arbejdspladser. Ikke mindst i den seneste Tid steg Nervøsiteten hos Voldsmagtens Repræsentanter stærkt, og i adskillige Tilfælde har Statsbanernes Personale været udsat for Provokationer, nogle ogsaa for direkte meningsløst uretfærdige Overfald. Lykkeligvis rokkede dette lige saa lidt som de modbydelige Terror-Bombninger i nogle af vore Persontog ved Personalets rolige og korrekte Holdning og ved dets Forstaaelse af, at Arbejdet maatte gøres uanset Vilkaarene.

Dette gælder paa alle Arbejdspladser og for alle Kategorier, og hver enkelt Kategori, hver enkelt Gruppe har haft sine Vanskeligheder, har maattet gøre sin Indsats. Der skal derfor ikke her nævnes enkelte Arbejdsomraader eller udpeges Kategorier eller Personer: Hele Personalet har været med til at klare Statsbanerne saa vidt mulig uskadt og trafikmæssig saa godt som muligt gennem Besættelsestiden. Ogsaa med Personalets 4 Organisationer har Generaldirektoratet hele Tiden under Besættelsen haft nær Forbindelse til Drøftelse af de hyppigt meget hurtigt opdukkende, nu og da meget alvorlige Spørgsmaal, og der har saa vidt mig bekendt aldrig været Uenighed om Arbejdet paa deres Løsning.

Paa Tærskelen til en ny Periode, der vel kan blive vanskelig og give ogsaa sine Bryderier, men som vil være fri for det, der tyngede haardst og smertede mest i de svundne fem Aar, beder jeg da paa Generaldirektoratets Vegne Personalet om at modtage Ledelsens Tak for godt Arbejde i en streng Tid."



KONGRES

Saa lykkedes det dog at komme til at holde Kongres under fredelige Forhold, hvor vi ikke behøver at nære Ængstelse for Ytringsfriheden. Da Hovedbestyrelsen besluttede Indkaldelse af dette Aars ordinære Kongres, var det tvivlsomt, hvorvidt det under de da foreliggende urolige Forhold vilde være muligt at afholde den, og da Toggangen i April fik et saadant Dødsstød, som fuldstændig Ophævelse af Persontogstrafikken i 2. Distrikt vel nok kunde siges at være, bidrog dette selvsagt ingenlunde til at bedre Situationen — tværtimod. Imidlertid kom det ventede Omslag som bekendt de første Dage i Maj, hvor Solen baade virkeligt og billedligt sendte sine lysende og varmende Straaler over hele det danske Land og Folk, alene med Undtagelse af Bornholm, der endnu maatte gennemgaa grufuldte strenge Dage.

Kongressen 1945 vil derfor staa i Befrielsens Tegn og alene derved indeholde et Moment, som er egnet til at sætte alle Deltagerne i Feststemning. I nogle Aar har det ikke været os forundt blandt Kongressens Gæster ogsaa at kunne byde Kammerater fra de udenlandske Broderorganisationer velkommen. Heller ikke i Aar vil det kunne lade sig gøre i samme Udstrækning som ellers under normale Forhold; men vi har straks efter Befrielsen sendt telegrafiske Indbydelser til Norge og Sverige. Forventelig lykkes det trods den korte Tidsfrist disse Kammerater at komme hened. Vi glæder os alle til at hilse paa dem.

Gennem de tunge Besættelsesaar har vi lært, hvad det betød at holde sammen. Det var det danske Folks ubrydelige Sammenhold som een kompakt Masse, der Gang paa Gang irriterede Tyskerne. Forhaabentlig har vi kunnet drage Lære heraf, saa der kan bygges videre paa Sammenholdet; thi at vort Land staar overfor en svær Periode, hvor mange vanskelige Opgaver kræver deres Løsning, er aabenbart for enhver. I en saadan Situation vil Sammenholdet være af meget væsentlig Betydning. I Samarbejdets og Fordragelighedens Aand hilser vi derfor Kongressens Repræsentanter saavel som de indbudte Gæster Velkommen til Arbejdet.

KULEKSPRESTOG I 1861

I Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen for 1861 staar der: Kuleksprestogene fra Westphalen i Retning Magdeburg er ogsaa anordnet for sidste Halvdel af Maaneden. Togene bliver ekspederet saaledes: Til Veschelde den 16. og 24., til Halberstadt den 17. Desuden er der anordnet 13 Kultog til Bremen.

Die Lokomotive.

FRANKRIGS JERNBANER

Som et Billede paa, hvad vi her i Danmark er blevet skaanet for, derved at vort Land ikke blev inddraget i de direkte Krigshandlinger, gengives nedenfor en Artikel fra Svensk Jernbaneforbunds Medlemsblad „Signalen“, som vi gennem lang Tid ikke modtog, fordi vore „Beskyttere“ ikke tillod dette, men som nu atter tilstilles os. Artiklen lyder saaledes:

„Da Frankrig blev befriet, befandt hele Jernbanenettet sig i en katastrofal Situation. Allerede i 1940 var det kraftigt beskadiget, idet over 500 forskellige Jernbaneanlæg var blevet ødelagt. I 1942 og 43 blev Jernbaneværkstederne udsat for R.A.F.s gentagne Bombeangreb. I Marts 1943 begyndte et intensivt Bombardement af Banegaarde, Pakhuse, Reparationsværksteder og Broer, og efter de allieredes Landgang i Normandiet med derefter følgende Invasion fuldendte Tyskerne Ødelæggelsesværket ved under Tilbagetoget at sætte Ild paa saa mange Anlæg, som de kunde overkomme, saaledes at Trafiksystemet praktisk talt ophørte at eksistere. Ikke en eneste af de 13 Broer over Oise og Seine eller de 17 Broer over Loire undgik Ødelæggelsen.

De forskellige Egne af Landet var helt isoleret fra hinanden, og straks efter Befrielsen kørte der ikke et eneste Tog i hele Frankrig, hvilket ikke er saa underligt, naar man bliver oplyst om, at 1 300 000 Kvadratmeter Banegaardsterræn var forvandlet til Ruiner og Grusdynger, 1900 større Jernbaneanlæg ødelagt, og der til Rest kun fandtes 2000 Lokomotiver. Ogsaa de elektriske Installationer var blevet slemt medtaget, og de største Kulforraad var ødelagt ved omfattende Brande.

Der er siden gjort vældige Anstrengelser for at reparere Skaderne, saa der nu haves 6000 Lokomotiver og 80 000 Vogne til Disposition; henvend 3000 Broer er repareret, eller der er bygget helt nye. Trafikken paa de internationale Forbindelser Paris—Bryssel, Paris—Geneve, Paris—London er da ogsaa begyndt igen; i den allersidste Tid er Paris—Lissabon yderligere kommet til.

Krigen har ligeledes berøvet Frankrig en betydelig Del af det Materiel, som transporterede Mandskab og Ammunition til Fronten. I den forløbne Vinter var Situationen yderst kritisk, da den stærke Kulde fuldstændig lammede Jernbaneforbindelsen mellem det nordlige og det østlige Frankrig. Forholdene er bedret noget, men Togene er knapt nok tilstrækkelige til at transportere Kullene fra Gruberne i den nordlige Del af Landet. Regeringen arbejder ihærdigt for at sætte det hele i Stand. Alt brugbart Mandskab er mobiliseret til Genopbygning af Jernbanevæsenet, der er saa vigtigt for Nationens Fremtid. Transporten af Levnedsmidler kan dog ikke besørgeres hurtigt nok ud til store vigtige Omraader, saa Kvinder, Børn og Oldinge fremdeles dør af Sult og Savn.“

EMOLUMENTER M. V.

Det bedes bemærket, at der paa Side 75 i nærværende Blad findes optrykt et Skema over de nye Emolumentsatser m. v. beregnet til at klippe ud og indklæbe paa Side 9 i Lommebogen.

SABOTAGERNE M. V.

Naar Jernbanernes Personale ikke blot deltager i alle vore Landsmænds Begejstring over atter at leve i et frit Danmark, men finder at have Grund til særlig Glæde, er det fordi, vi mener, at Besættelsen lagde et særligt haardt Tryk paa vore Skuldre. F. Eks. har Mørklægningen, de stærkt forøgede Transporter og Utrygheden ved om Natten at skulle gaa til eller fra Arbejde under Skyderi i Gaderne, hver for sig slidt ekstraordinært paa Nerver og Fysik. Hertil kom den yderligere Risiko, der under Togkørslen var for Fare saavel nedenfra som ovenfra.

Efter Befrielsen har vi i Dagbladene læst Beretninger om Modstandsbevægelsens talrige Jernbanesabotager. Vi har alle forstaaet, at det var nødvendigt at lægge størst mulige Hindringer i Vejen for de tyske Transporter, og det lykkedes jo at intensivere Jernbanesabotagen saaledes, at der med Rette kan tales om, at disse Transporter undertiden gik helt i Staa. I Jylland, hvor langt det største Antal „Aktioner“ er foretaget, var Oberstløjtnant Vagn Bennike, der betegnes som koldblodig, hensynsløs, frygtløs og modig til det yderste, kommanderende Sabotage-General. Som en Anerkendelse for sin Virksomhed blev han den 9. Maj, ganske faa Dage efter Befrielsen, forfremmet til Generalmajor.

Der er i Besættelsesaarene foretaget mange Tusinde Sabotager og andre krigsmæssige Handlinger mod Statsbanernes rullende Materiel og faste Anlæg. Paa Lokomotiver og Vogne er der sket Skader for ca. 1.000 000 Kr.; 13 Signalhuse, 17 Vandtaarne og 18 Broer blev ødelagt. Alene i Tiden siden 1. Nov. 1944 er der forekommet 4550 Sporsprængninger, og det er indlysende, at de har foraarsaget et meget føleligt Afbræk i Trafiken. Paa Grund af Sabotagehandling er endnu i Dag 48 km Dobbeltspor i Jylland trafikeres som Enkeltspor.

De fleste har sikkert ikke anet, at Jernbanesabotagen var saa omfattende. Det er ikke desto mindre en Kendsgerning, og det skal heller ikke skjules, at der efterhaanden bredte sig nogen Nervøsitet hos det kørende Personale. Ingen vidste jo, om man paa den forestaaende Tur vilde komme ud for en Sabotage. Mange af vore Kammerater har været ude for Sprængninger enten lige foran Maskinen eller under den eller paa selve Maskinen eller Motorvognen. De Billeder, som ledsager denne Artikel, taler deres tydelige Sprog, og det er kun enkelte Eksempler af de mange, men nok til, at en-

hver kan forstaa, at Personalets Nerver har været ude for en haard Prøve. Ogsaa for Familieme, der sad hjemme og ventede paa Far, som p. Gr. af Sabotage ofte kom 2, ja 3 Dage senere hjem end planmæssigt, har der været mange tunge Timer, hvor de med Angst og Uvished i Sindet har gaet med ængstelige Følelser.

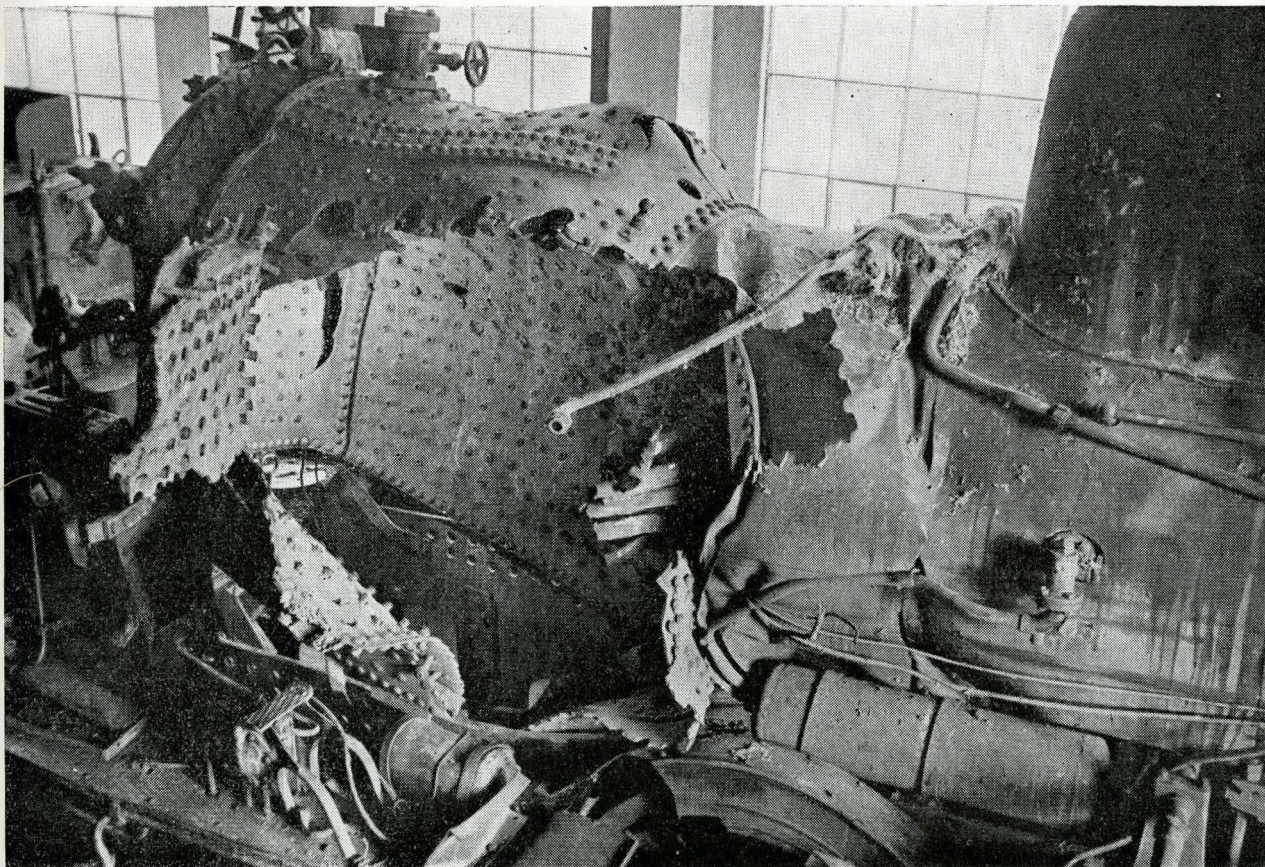
Og saa var selve Sabotageaktionerne endda ikke den eneste Risiko i denne Forbindelse. Efter en saadan Aktion optraadte Tyskerne ofte ubehersket. De skød om sig til alle Sider eller foretog Arrestationer af Personale, som i tjenstlig Ærinde befandt sig i Nærheden. Da Modstandsbevægelsen gjorde Langebro i København ubrugelig, blev Lokomotivføreren paa det paagældende Rangertræk straks arresteret, og paa den Maade er det gaet mange. I Varde truede man ved en stedfunden Sabotage med at skyde den fungerende Stationsbestyrer og med i Gentagelsestilfælde at arrestere alle paa Stationspladsen tjenstgørende. Ved en Afsporing paa Frederikssundsbanen blev Stationsforstanderen ligeledes truet med Skydning, ligesom Lokomotivpersonalet blev forulempet. Ja, en Stationsforstander, som ved Afsporing af et Lazarettog gik ud til dette for at undersøge, om Lægehjælp var nødvendig, blev gennempryglet og holdt arresteret i flere Dage.

Den Slags Eksempler kan der nævnes mange af;

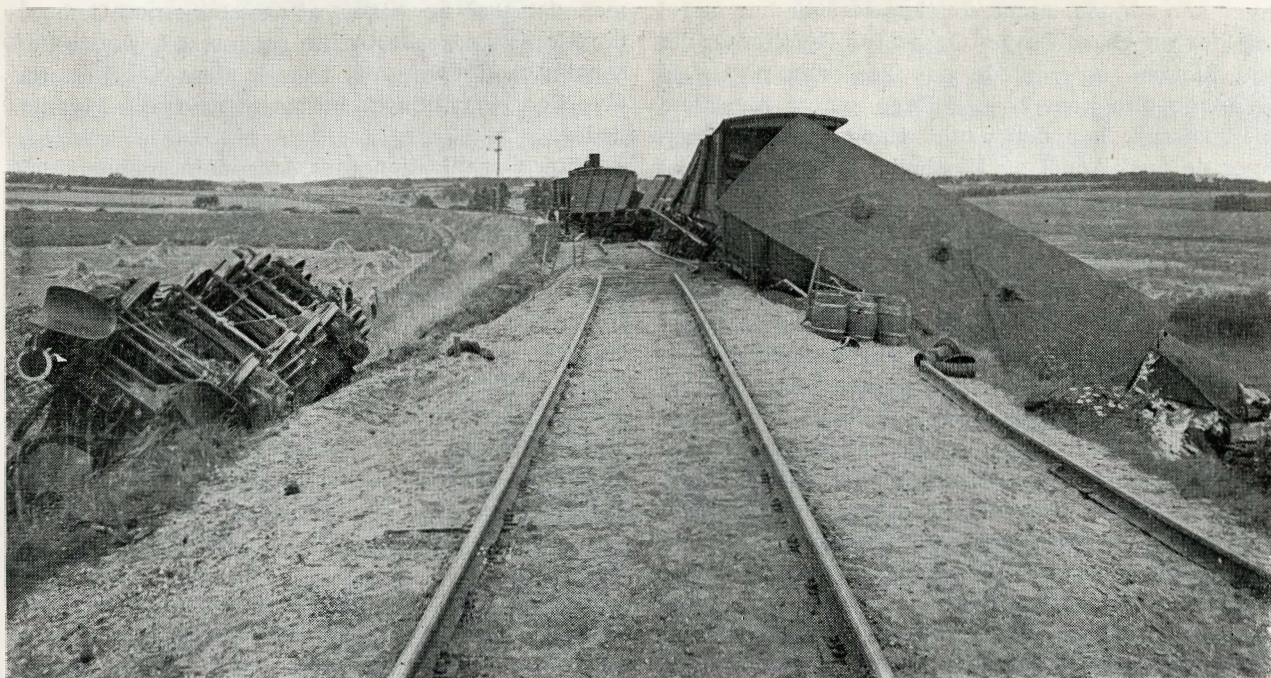
men det skal her siges, at Statsbanernes Generaldirektorat stedse bestræbte sig for at beskytte Personalet mod Overgreb. Der er flere Gange rettet alvorlige Henstillinger herom til de tyske Myndigheder.

Efter Organisationernes Anmodning gennemførte Generaldirektoratet i 1943 ogsaa, at Danskere i tysk Tjeneste (Frikorps Danmark og Schalburgmænd) ikke maatte anvendes som Mellemmænd mellem Værnemagten og det danske Jernbanepersonale. Da dette blev overtraadt — thi naturligvis brød Naziherrene denne Aftale ligesom saa mange andre — blev der i Skrivelse til den øverste tyske Ledelse gjort opmærksom paa, at hvis Aftalen ikke blev overholdt og de stadige Provokationer bragt til Ophør, kunde Forholdet drage uoverskuelige Konsekvenser med sig. Der *maatte* sikres det danske Jernbanepersonale Ro til Bestridelse af deres Gerning.

Det var heller ikke de danske Myndigheder, som forlangte Toggangen opretholdt under Flyvervarslinger. Det var et tysk Krav. Men da Situationen blev særlig alvorlig, var Generaldirektør Knutzen fuldstændig enig med Organisationerne i, at Personalet kunde holde stille, naar der var Alarm. Ifølge Sagens Natur kunde dette dog kun meddeles strengt fortroligt, saa Værnemagten ikke fik



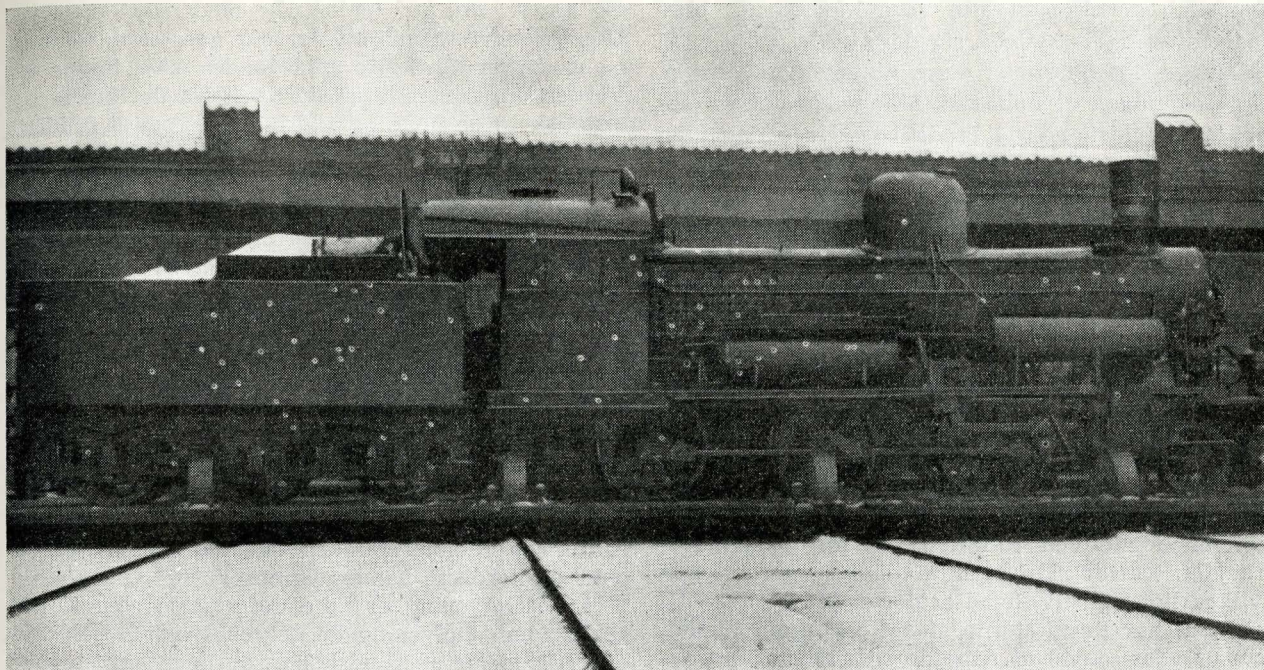
D-Maskine Nr. 872 ramt af en Luftbombe den 11. Juli 1942 ved Angreb paa Tog 2489 i Nærheden af Døstrup St.



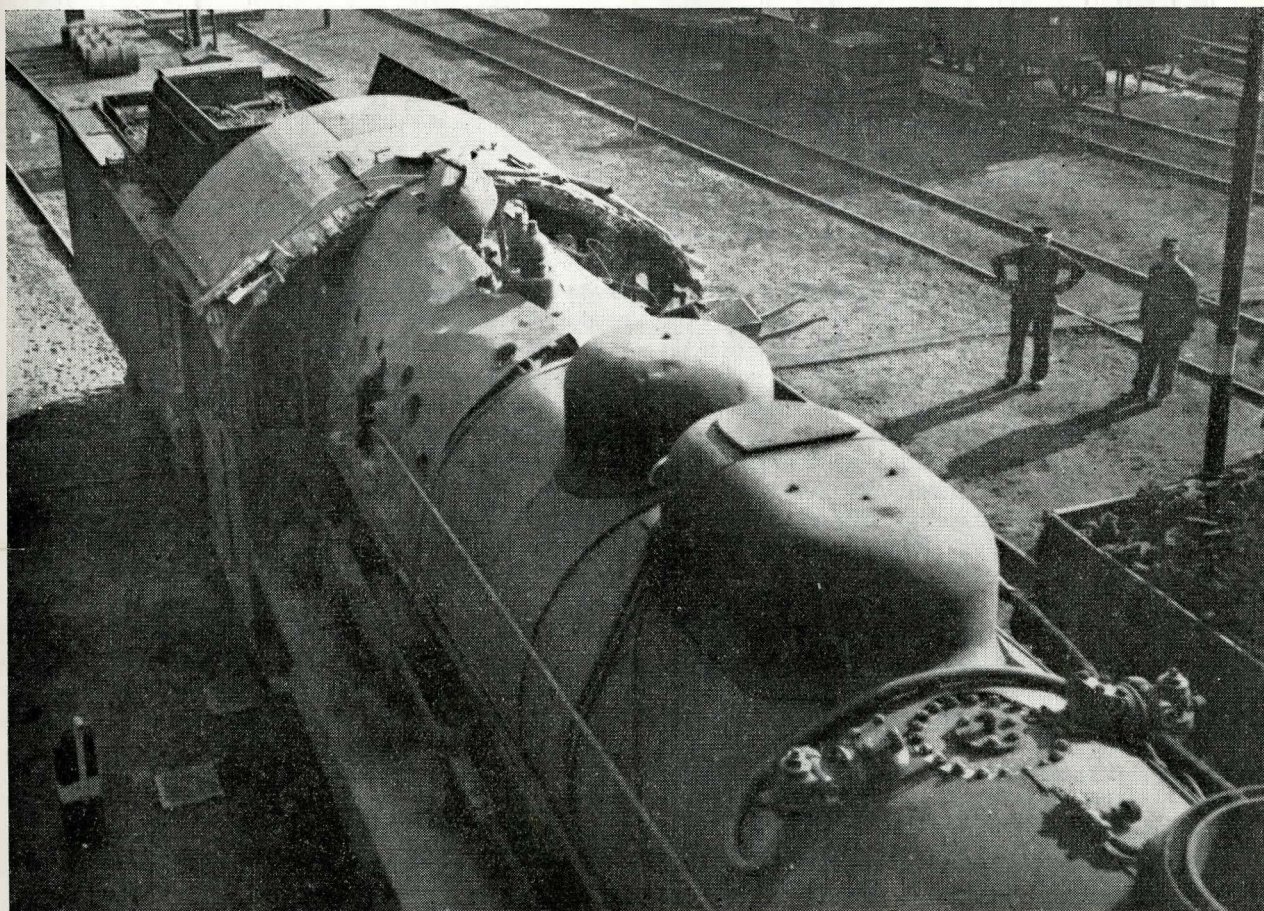
Sabotage mod Tog 2704 den 23. Aug. 1943 ved Aulum St.; Lokomotivet, Litra D Nr. 802, væltede helt omkuld med Hjulene i Vejret.



Samme Uheld som i øverste Billede set fra Terrænet nedenfor Dæmningen.



Lokomotiv Litra D Nr. 850 ramt af ca. 75 Projektiler ved Flyverangreb den 7. Jan. 1945 mod Tog 2062 ved Ejby St. Nogle Projektiler trængte helt igennem det med 20 mm Panserplade beskyttede Førerhus.



Sabotage (Dobbeltbombe) mod Maskinen, Litra H Nr. 786, for Tog 2036 ved Brabrand St. den 23. Marts 1945. 2 Bomber formenes ved Hjælp af et Tov, Kæde e. l. anbragt tværs over Rundkedlen med een hængende paa hver Side. Der ses tydeligt Bombeskader saavel paa Maskinens højre som venstre Side.

Kendskab dertil, men alle vore Medlemmer blev underrettet og indrettede sig derefter.

Nu er det Slut med disse uhyggelige Forhold. Mørklægningen er ophævet, Skinnelegemet er omend ikke fuldstændig i Fredstilstand saa dog i en saadan Orden, at der kan køres overalt, hvorimod der nok vil hengaa nogen Tid, inden Centralsikringsanlægene paa forskellige Stationer vil være fuldstændig repareret. Vi kan imidlertid nu forrette vor Tjeneste uden at være udsat for Sabotage o. l. Det er derfor let at forstaa, at Jernbanemændene føler særlig Glæde ved Befrielsen og nærer det inderlige Haab, at vi aldrig mere kommer ud i slige Tilstande.

Oplysningsarbejdet og Fremtiden.

Med denne Kongresperiodes Udløb staar Lokomotivmændene ved 10-Milepælen for Oplysningsarbejdet. Kaster man et Blik tilbage, spørger man uvilkaarligt sig selv; hvad er der egentlig opnaaet i den Tid; har Resultaterne staaet i Forhold til det, som er ydet saavel af Arbejde som Penge. Det synes ikke altid saaledes.

Trangen til Viden synes ikke meget større end i 1935. Det skal dog indrømmes, at der er Steder, hvor man trods alle Vanskeligheder har holdt Liv i Oplysningsarbejdet; ligeledes er der Steder, hvor der er gjort et godt og stort Forarbejde ved Møder, Besøg o. l.; men der er dog stadig noget, som mangler, og det er særlig de unges Deltagelse i Arbejdet.

Man siger, at det er Ungdommen, der bærer Fremtiden i sig, og det er rigtigt. Men den Ungdom, som ikke har sin Rod i Fortiden, vil aldrig kunne skabe en god Fremtid.

I Dag staar vi overfor det Faktum, at en ny Verden skal skabes, uanset hvor vi befinder os. Og det er Ungdommen, vi ser hen til. Har den da Evnen, Viljen og Forstaaelsen af Tingene, som kan skabe en ny, bedre og mere æstetisk Verden, end den vi har set gaa til Grunde?

Tiden vil vel her som altid løse Spørgsmaalet, men sikkert er det, at der maa skabes en Samarbejds Aand, saa det menneskelige kan sejre over det umenneskelige, saa en Livshelhed kan oprettes, ikke ved Blod og Jern, men ved Aand.

Der maa skabes en Verden, hvor Mennesker ikke drives ud i Rodløshed, men kan samle Kræfterne og skabe Samarbejde, hvor der nu er Sammenbrud. Der er Brug for hver enkelts Indsats, stor eller lille, men ingen maa savnes og ingen maa føle sig for ringe. Ens kære Jeg maa reduceres, og Kræfterne sættes ind for Helhedens Skyld.

Men hvordan kan dette opnaas, spørger man? Det opnaas ved at vende Egoismen, Stands- og Klasseaand, Nationalegoisme og Imperialismen Ryggen, kort sagt Ting, som gør Livet snævert og bittert.

Vor Hovedopgave maa være at sætte ind mod alt det, som forkrøbler Livet og fratager Folk deres frie Dømmekraft saavel materielt som aandeligt.

Og her er det, at Ungdommen med friskt og klart Livssyn, medtagende alt der var godt af det gamle og med grundig Støtte af de ældre, skal bygge en Verden op, hentende al sin Kraft fra det etiske og æstetiske. Kan unge og ældre samles om et saadant Livssyn, da er vi paa Vej mod en Verdensfred, som er varig.

Der er saaledes store Opgaver, som venter paa os, og hver enkelt maa være med i Arbejdet. Personlig Indsats er nødvendig. Det passive er Døden, det aktive Livet, og ingen behøver at lede efter sin Plads. Der er Brug for Evner overalt i det Godes Tjeneste.

Tiden er inde, hvor Folkeaaenden maa samles, og vi her i Norden har rige Kilder at øse af, bare vi bruger dem.

Det nordiske Samarbejde kalder paa os alle. Enhver ædel Tanke omsat i Handling er en Sten i Muren til det Bygningsværk, hvorfra nordisk Aand, Kultur og Menneskelighed skal spredes langt ud over de nordiske Landes Grænser.

Men Oplysning er ikke det samme som Kundskabsviden; Oplysning er Begrebet om, hvorfor vi er i Besiddelse af Kundskaber, og Begrebet tilegner vi os ved, at hvad vi kræver af andre, maa vi selv gøre i fuldt Maal.

Det er mit Haab, at Lokomotivmændene, inden de næste 10 Aar udrinder, vil være blandt de forreste i Rækkerne i Oplysningsarbejdets Tjeneste; men der skal Samhørighed, Arbejde og Vilje til for at naa Maalet.

P. Sessing.

TRAFIKEN

Det gaar atter fremad.

Det var et glædeligt Tegn paa Fremgang, at der ved Tyskernes Kapitulation blev frigivet saa mange af de af dem beslaglagte danske Kulbeholdninger, at der allerede faa Dage efter Besættelsens Ophør kunde træffes Beslutning om Genoptagelse af Personogtrafikken paa Fyn og i Jylland derved, at den siden 19. Feb. dør gældende Hverandendagskørsel (der siden 21. April bortfaldt) atter iværksattes fra og med 15. Maj og nu igen er gældende over hele Landet.

Dette er selvsagt langt fra Idealet, men det var et betydeligt Fremskridt, som hele Befolkningen forstod at vurdere. Naar dette Nummer af Bladet udkommer, er der formentlig sket yderligere Udvidelser, idet Sejladsen paa Ruten Kalundborg—Aarhus atter er taget i Brug og der samtidig er sket andre Ændringer, saa disse sammen med adskillige Tog-Omlægninger medfører væsentlige Forbedringer i Forbindelserne til en Række Byer i Jylland.

M. H. t. en yderligere Udvidelse af Dampogskørslen synes der foreløbig at være mørke Udsigter, men for Motorkørselens Vedkommende tegner Situationen sig noget lysere. Straks efter Besættelsens Ophør gik Statsbanerne i Gang med Eftersyn af Motorvognene, og et fra Organisationens Side fremsat Ønske om Repetitionskursus for Motorførerne, under Hensyn til at det er mere end 5 Aar siden, at Motordriften standsede, er imødekommet.

Det praktiseres paa den Maade, at der i begge Distrikter foretages nogle Indøvelseskørsler, i hvilke der hver Gang deltager en Del Motorførere.

Det er Tanken at genoptage en Del af Motorførerskolen, saa snart Oliesituationen tillader det. Noget afgørende om, hvornaar dette vil ske, kan ganske vist ikke siges, men det haabes at kunne gennemføres i forholdsvis nær Fremtid.

Sygekassetillidsmand i 25 Aar.

Lokomotivfører *Frode Nielsen*, Av., der for Tiden bor Havnevej 2 i Taarbæk pr. Klampenborg, kan d. 18. Juni fejre et sjældent Jubilæum i hvert Fald af en Art, som endnu ingen anden Lokomotivmand har kunnet, idet han nævnte Dag har været Sygekassetillidsmand i 25 Aar.

Ved det i Nov. 1918 stedfundne Valg til Repræsentantskabet for „De sjællandske og falsterske Statsbaners Embedsmænds og Betjentes Sygekasse“ blev daværende Lokfyrb. *Frode Nielsen* valgt som Stedfortræder, og da der ved Afgang p. Gr. af Sygdom blev en ledig Plads i Repræsentantskabet, traadte han d. 18. Juni 1920 ind heri. Ved Omordningen af Sygekasseforholdene for Statsbanernes Personale i 1934/35 blev *F. N.* indvalgt i den nye Bestyrelse.



Frode Nielsen.

I Tiden fra April 1922 til Januar 1935 var *Frode Nielsen* tillige Revisor i Sygekassen. Han fratraadte dette Hverv, fordi Nyordningen i 1935 medførte, at en af Revisorerne skulde vælges udenfor Bestyrelsen.

Løbne Aar været Medlem af forskellige indenfor Sygekassens Ledelse nedsatte Udvalg, f. Eks. ang. Forhandlinger med den Alm. danske Lægeforening og med Foreningen af Speciallæger; han har ligeledes været Medlem af det Udvalg, der i sin Tid udarbejdede Regler vedr. Tandbehandling, og han var flittigt medvirkende ved den omkring 1921—22 stedfundne omfattende Udvikling og Modernisering, hvor Medlemmer af Statsbanepers. Sygekasse kom ind under Invalideforsikringen og dermed i Realiteten under Sygekasseloven, ved hvilken Lejlighed der bl. a. blev tilvejebragt Hjemmel til Barselhjælp, Hjemmesygepleje, Massage og Brilller.

Siden 1935, hvor man for ikke at ulejlige Bestyrelsen med ethvert Spørgsmaal, nedsatte et mindre Udvalg, „Bevillingsudvalget“, til at træffe Beslutning i visse Sager, har *Frode Nielsen* været Medlem af dette Udvalg. Han har i det hele taget gennem de mange Aar rygtet sit Tillidshverv med stor Interesse og har altid været villig til at yde Bistand eller skaffe Oplysninger, hvis han er blevet anmodet derom. Der er Grund til at sige ham Tak for hans mangeaarige Arbejde i Sygekassemedlemmernes Interesse, og vi ønsker hjertelig til Lykke med Jubilæet.



JUBILÆER

Den 20. Juni kan Lokomotivfører *A. Nielsen*, Brande, fejre sit 25 Aars Jubilæum. *Nielsen* begyndte som Aspirant i Brande, blev udnævnt til Lokfyrb. samme Sted, og ved sin Forfremmelse til Lokfører 1. Feb. 1942 forblev han ligeledes her i Brande. Jubilaren hører saaledes med til dem, der har kunnet finde sig i Hedeegnens noget barske Natur.

Som Foreningsmand har *Nielsen* altid taget meget aktiv Del i Arbejdet, og vi haaber, han i mange Aar maa kunne fortsætte hermed.

Afdelingerne ønsker dig hermed hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen og for Fremtiden. *F.*

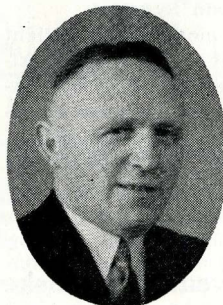
Lokomotivfører *O. J. Jønsson*, Fredensgade 4, Struer, kan den 20. Juni fejre 25 Aars Jubilæum. Han begyndte som Aspirant i Struer og blev ansat som Lokfyrb. i Thisted 1. Marts 1924. Som Følge af Indskrænkninger ved Depotet der blev *Jønsson* 1. Maj 1939 forflyttet til Struer og 1. Feb. 1942 blev han forfremmet til Lokfører i Brande, for 1. December 1942 atter at vende tilbage til Struer.

Jubilaren har saaledes tilbragt hele sin Jernbanetid i Vestjylland. Han er kendt og afholdt af alle for sin jævne Færd. Vi siger dig Tak for Kammeratskabet gennem Aarene. Struer Lokfører Afd. ønsker hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen med Haabet om, at du snart igen maa færdes blandt os frisk og rask. *Chr.*

Den 20. Juni kan Lokomotivfører *J. P. Blendstrup*, Willemoesgade 5, Aalborg, fejre sit 25-aarige Jubilæum som Lokomotivmand. Han begyndte som Aspirant 20. Juni 1920 i Brande, forfremmedes 1. Marts 1924 til Lokfyrbøder i Tønder, forflyttedes til Aalborg 1. Aug. 1929 og forfremmedes til Lokfører samme Sted 1. Februar 1942.

I den Tid, Jubilaren har været i Aalborg, har han vundet sig mange Venner saavel i som udenfor Tjenesten. Sin Gerning omfatter *Blendstrup* med en Interesse, der afkræver Respekt for Lokomotivmandens Indsats i vort Samfundsliv. D. L. F. og Afdelingens Organisationsliv viser Jubilaren altid sin store Bevaagenhed. Kaldes der til Drøftelse af Medlemmernes Interesser, er det en Undtagelse, hvis *Blendstrup* ikke er til Stede. I en Aarrække var han Formand for Lokfyrbøderafdelingen her.

Til de mange Hilsener, du modtager paa Højtidsdagen, føjer Lokomotivfører Afd. sine bedste Ønsker om Held og Lykke i den kommende Fremtid, med en Tak for Samarbejdet i Aarene, der svandt. *C. A. Jespersen.*



Den 9. Juli kan Lokomotivfører *H. Jørgensen*, Finsensgade 17, Sønderborg, fejre 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Jubilaren var Aspirant i Sønderborg og Fredericia, blev forfremmet til Lokfyrb. d. 1. Nov. 1924 i Løgumkloster og forrettede derefter Tjeneste i Skelde og Sønderborg. Udnævnelsen til Lokf. kom d. 1. Marts 1942 med Depot i Padborg, og nu venter han kun paa at komme hjem til sin Familie i Sdb. *Jørgensen* er en altid god og venlig Kammerat, der med Interesse og Pligtopfyldelse udfører sin Tjeneste. Afdelingerne ønsker dig hjertelig til Lykke og takker for godt Samarbejde. Held og Lykke i Fremtiden. *A. A.*

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit 40-aarige Jubilæum frabedes venligst.

H. M. Petersen, Lkf., Fa.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum 1. Juli frabedes venligst.

M. C. Vestergaard, Mlf., Av.

Dødsfald.

Den 14. Maj afgik Lokfører C. Jacobsen, Nyborg, ved Døden. Han var for et Par Maaneder siden indlagt paa Sygehuset for at underkastes en Galdestensoperation. Denne blev ogsaa lykkeligt overstaaet, men under Rekonvalescensen stødte der Komplikationer til, som medførte Døden.

Bisættelsen fandt Sted den 17. Maj. Baaren og Kapellet var smukt pyntet med Foraarets Blomster, Afdelingens Fane og 6 Æresvagter paraderede. Efter Præstens Tale bragte Afdelingsformanden vor Kammerat Dansk Lokomotivmands Forenings sidste Hilsen og udtalte et „Æret være hans Minde“.

C. S.

Taksigelse.

Hjertelig Tak til Afdelingerne i Nyborg, Odense og Assens for al venlig Deltagelse ved min Mands, Lokomotivfører Chr. Jacobsens Sygdom, Død og Bisættelse. Særlig Tak til Lokf. C. Schmidt for den smukke Mindetale.
Anna Jacobsen og Børnene, Nyborg.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Vedrørende Indlæggelse paa Hospital.

Sygekassen modtager af og til Klage fra Hospitaler over, at Sygekassens Kautionsbeviser ikke er modtaget før — eller umiddelbart efter — Indlæggelse, og det tilføjes jævnlig, at saavel Patienten som dennes Paarørende gentagne Gange forgæves er anmodet om at fremskaffe Kaution.

I denne Anledning henledes Opmærksomheden paa, at det paahviler Medlemmerne at indsende den af Jernbanelægen, henholdsvis anmeldt privat Læge, til Sygekassen udfærdigede Meddelelse (paa Formular A 686) angaaende Indlæggelsen hertil og at sørge for, at Kautionsbeviset, naar det modtages fra Sygekassen, aldeles omgaaende afleveres til vedkommende Sygehus.

Sygehusene har ikke Pligt til at modtage en Patient til Indlæggelse, før Kautionsforholdet er i Orden, (bortset fra Tilfælde, hvor Patientens Lidelse kræver øjeblikkelig Indlæggelse), og flere Sygehuse har bebudet at ville kræve kontant Kaution af Sygekassens Medlemmer, hvis disse ikke fremtidig sørger for at fremskaffe og aflevere Kaution fra Sygekassen før — eller straks efter — Indlæggelsen.

Foreningen af Pensionister ved De Danske Statsbaner.

Alle Meddelelser og Henvendelser Foreningen vedrørende bedes fremtidig sendt til den fung. Formand, pens. Togfører H. C. Jørgensen, Blytsvej 7, København F.

**Saaret ved Bombeekspllosion.**

Da Banearbejder L. P. Nielsen, Tinglev, Torsdag den 3. Maj paa Skinnecykle var paa Vej til sit Arbejde, eksploderede en Bombe under Cyklen. Nielsen blev ramt af Sprængstykker og i haardt saaret Tilstand ført til Tønder Sygehus.

Lillebæltsbroen var gjort klar til Sprængning.

At noget saadant var forberedt fra tysk Side har man i lang Tid været paa det rene med. „Politiken“ oplyser i den Forbindelse, at da den tyske Kommandant Søndag den 6. Maj overdrog Broen til Frihedskæmperne, gjorde han disse opmærksom paa, at der havde været indkapslet Sprængladninger i Midterpillerne, men de var blevet demonteret Fredag den 4. om Aftenen. Han bad Frihedskæmperne selv overbevise sig om Rigtigheden heraf.

Uheldigt Spring paa Tog i Fart.

En Togfører fra Aarhus, C. A. Nielsen, vilde for nylig paa Hovedgaard St. springe paa et Tog, der havde sat i Gang. Han forfejlede imidlertid Springet og faldt saa uheldigt, at efterfølgende Vogne gik over den ene Arm, som det viste sig nødvendigt at amputere helt oppe ved Skulderen.

Nye Damplokomotiver.

I Sverige, hvor man som bekendt i de senere Aar i betydelig Grad har udvidet Elektrificeringen af Jernbanelinjet, er man dog ikke af den Grund gaaet bort fra Nyanskaffelse af Damplokomotiver; der er nemlig bevilget 3 $\frac{3}{4}$ Mill. Kr. til Indkøb af saadanne. Hensigten hermed er at opnaa bedre Driftsøkonomi og billigere Værksteddrift ved Nedbringelse af det anvendte Antal Lokomotivtyper.

Svensk-Norsk Jernbane genaabnet.

Paa Grund af tyske Troppers og norske Quislingers stadige Overgreb mod svensk Jernbanepersonale, som i Tjeneste kom med Tog til Bjørnfjells' St., standsede de svenske Myndigheder den 26. Febr. d. A. Trafiken mellem Rigsgrænsen og Bjørnfjell. Denne Trafik genoptoges den 8. Maj, da tysk Kapitulation i Norge var en Kendsgerning.

Fritaget for Betaling af Skadeserstatning.

Ved Tjenesteforsømmelse fra en Stationsbestyrers Side skete i Aug. 1942 Sammenstød mellem et Persontog og en Draisine paa en Strækning et Sted i Sverige. Uheldet foraarsagede en Skade til ialt 10 163 Kr. Det har været foreslaaet, at Stationsbestyreren skulde betale 1000 Kr. i Skadeserstatning, men Trafikministeriet og Finansudvalget har ment, at han helt burde fritages for at yde Erstatning. Dette har den svenske Rigsdag nu godkendt.



Udnævnelse fra 1.—6.—45:

- Motorførere II (E) til Lokomotivførere:
 V. Jordan, Enghave, i Brande.
 A. Christensen, Enghave, i Brande.
 H. R. Ottosen, Enghave, i Brande.

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivførere:

- G. Lennø, Viborg, i Brande.
 C. S. Rasmussen, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.
 L. E. Larsen, Frederikshavn, i Brande.
 S. H. T. Larsen, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.
 E. Bojesen, Aarhus, i Brande.
 A. K. Skott, Sønderborg, i Padborg.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—6.—45:

Lokomotivførerne:

- S. A. K. Sørensen, Nykøbing Fl., til Kbhavns Godsbgd.
 P. Guldager, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.
 N. C. R. Jeppesen, Gedser, til Kbhavns Godsbgd.
 B. O. K. Liljekrans, Gedser, til Kbhavns Godsbgd.
 A. Petersen, Køge (Depotforst.), til Kbhavns Godsbgd. med Ophør af Funktion som Depotforst.
 J. C. Buus, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.
 K. H. M. Christiansen, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.
 H. H. Nielsen, Padborg, til Korsør.
 N. C. Hansen, Brande, til Korsør.
 O. P. Jørgensen, Padborg, til Korsør.
 N. E. R. J. Stigborg, Brande, til Korsør.
 O. T. Bjurner, Brande, til Slagelse.
 S. A. Jacobsen, Padborg, til Randers.
 H. K. Mikkelsen, Langaa, til Aarhus.
 H. C. Hansen, Brande, til Langaa.
 N. Martinsen, Brande, til Nykøbing Fl.

Afsked:

Lokomotivførerne:

- H. P. Danielsen, Nyborg, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—5.—45.
 H. A. M. J. Lind, Skanderborg, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—7.—45.
 M. F. Bennekou, Nykøbing Fl., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—8.—45.
 F. C. C. Spøer, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—8.—45.

Dødsfald:

Lokomotivførerne:

- A. Sibbernsen, Aarhus H., den 24.—4.—45.
 C. Jacobsen, Nyborg, den 14.—5.—45.

Dødsfald blandt Pensionisterne:

Pensionerede Lokomotivførere:

- V. S. Kaysen, København, den 25.—5.—45.
 F. C. Petersen, København, den 26.—5.—45.



Lokomotivførerafdelingerne:

Struer Afd.: Formandens Adresse rettes til: Taarn-gade 11.

Sønderborg Afd.: Formandens Adresse rettes til: Skrænten 6, 1.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Godsbanegaardens Afd.: Kassererens Adresse rettes til: Valby Langgade 158, 4. th. Valby.

Brande Afd.: Kassererens Adresse rettes til: Stations-vej 8.

Emolumenter m. v.

	Timepenge	Fulde Dagpenge	Nedsatte Dagpenge	Nattilæg til fulde Dagpenge	Nattilæg til nedsatte Dagpenge	Tillæg til fulde Dagr. 1., 2. og 3. Dag s. Sted	Køretimepenge	Rangergodtgørelse	Nattimepenge	Overarbejds-penge	Godtgørelse for mistede Fritage	Betaling for ekstraordinær Tjenestefrihed
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Lokomotivførere	0,56	10,00	8,45	6,30	1,80	4,05	0,39	0,19,5	0,62	2,45*)	19,30	14,50
Motorførere I	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Motorførere II	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,11**)	16,85	12,05
Lokomotivfyrbødere	0,46	9,00	7,75	6,20	1,50	3,40	0,31	0,15,5	0,43	"	"	"

*) For Overarbejde udover 20 Timer dog 3,00 Kr.

***) " " " " " 2,50 "

Størrelsen af Betaling for ekstraordinær Tjenestefrihed fastsættes af Statsbanernes General-direktorat. Størrelsen af alle de andre anførte Ydelser fastsættes af Finansministeren. Tillæg for 1., 2. og 3. Dag ydes kun i Forbindelse med Dagpenge. Kørepenge beregnes paa den Maade, at de for Tjenestemænd paa laveste Timepengesats (Lokomotivfyrbødere o. a.) fastsættes til ca. 2/3 af de til enhver Tid gældende Timepenge. Den saaledes udfundne Kørepengesats for-højes med 25 pCt. for Lokf. og Motorf. Fremkommer der ved Beregning af selve Kørepenge-satsen Brøkdele af Øre paa 1/2 eller derover, forhøjes de til hel Øre; mindre Brøkdele bortkastes.

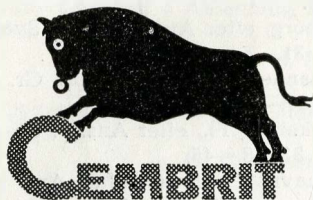
REDAKTION:

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

ANNONCE-EKSPEDITION:

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

TIL ALLE SLAGS BYGNINGER

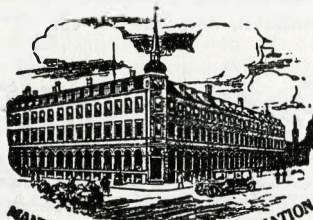


TAG- OG VÆGBEKLEDNING

FABRIKERES AF DANSK ETERNIT FABRIK A/S - AALBORG
SALGSKONTOR: KAMPMANNSGADE 2 - Kbhvn. V.
TELF.: *CENTRAL 3785

ANTI-EKSTRAST

C. OLESEN



MANUFAKTUR EN GROS OG FABRIKATION
GÅSE PLAZEN MØBELSTU-FABRIK I NÆSTVED

Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor:

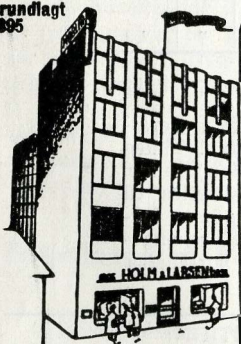
Panoptikonbygningen, Vesterbrogade 5.

C. C. Petersen's Enke, Sadelmagermester,
Nørre Farimagsgade 78, St. Telefon Byen 5581 y.

A/s Emdrup Dampvaskeri

Ryvang 6000

Grundlagt
1895



10 Aars Garanti

Der er en Del Folk

i faste Stillinger

som køber Deres

Spisestue og Dagligstue eller combinede
Opholdsstue og Soveværelse

hos

HOLM & LARSEN A/s

Kun St. Nikolajvej 8 - C. 7155 - Nora 7129

KREDIT

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



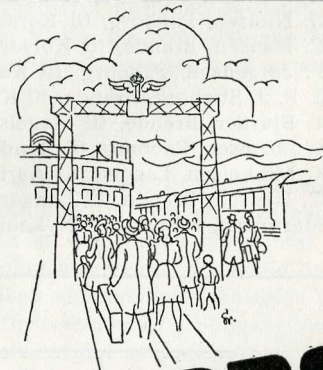
Vær go' ved Deres BOSCH Dynamolygte!

Er den i Uorden eller slidt,
saa lad Deres Cyklehandler se paa den.
Han kan faa den bragt i Orden,
saa den igen faar sin fulde Ydeevne.

A/s MAGNETO . Jagtvej 155 . København N.
Generalrepræsentanter for Robert Bosch G. m. b. H., Stuttgart.

STØT VORE ANNONCØRER

Danmarks
første
Pilsner



TUBORG
Pilsner



Klingseyvej 6, Kbhvn.
Telefon Damsø 3132

HYLLESTED & FOSKJÆR

MASKIN- OG VÆRKTØJSFABRIK
Adelgade 68 . Telefon Palæ 7440

Foreningen

Danske Stavefabrikers Fælleskontor

Aaboulevard 5 . København V.