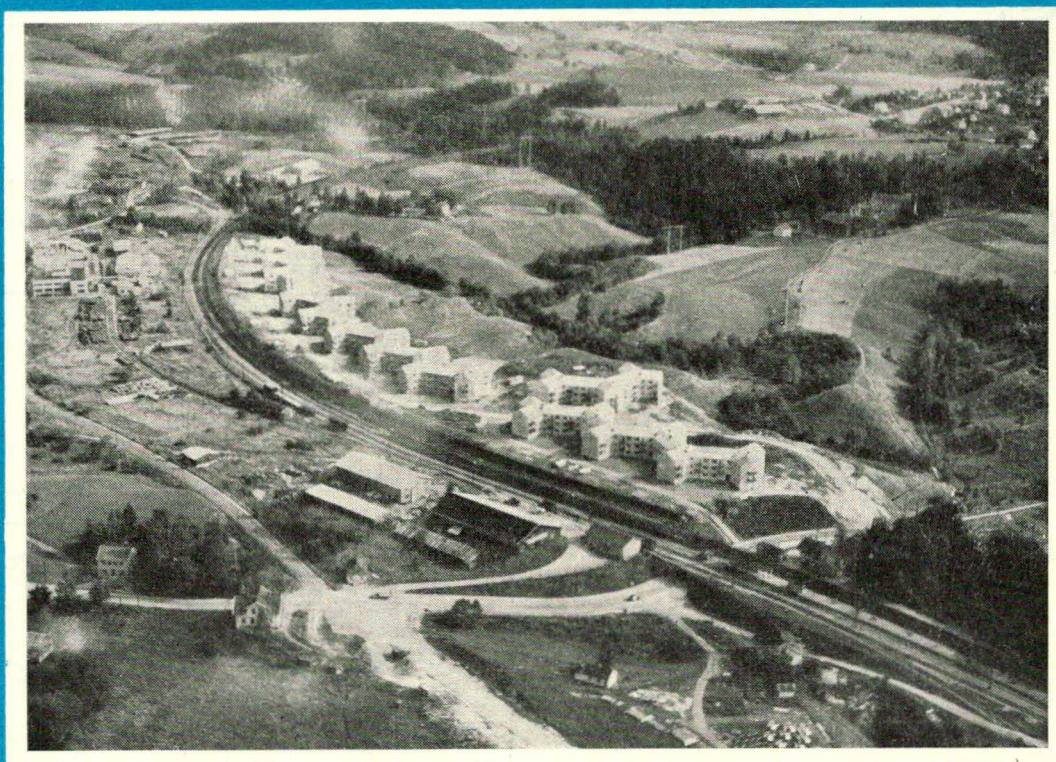


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 3 . 5. FEBRUAR 1958 . 58. ÅRGANG



Statsbanepersonalets priv. gens. Hjælpekasse (Vejlekassen)

FIONETTE

Regnfrakker

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Uden Udbetaling



Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng-, og Pige-tøj samt Herrelingeri paa vor populære

10 Maaneders

FAMILIE-KONTO

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue

Linie 5-7-14-15-40 til Frederiksborggadekrydset

Har De tonen?



Den friske, milde læskedrik fra Tuborg

HB

GIRKEL



KAFFE

Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404

Begravelses og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade

Sen- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon-Eva 5193

Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi
Spørg om vort ny kontosystem

I. B. Schilder

Nørregade 7
København K

Støt vore
ANNONCØRER

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



Klingseyvej 6, Kbhvn.
Telefon Damsø 3132



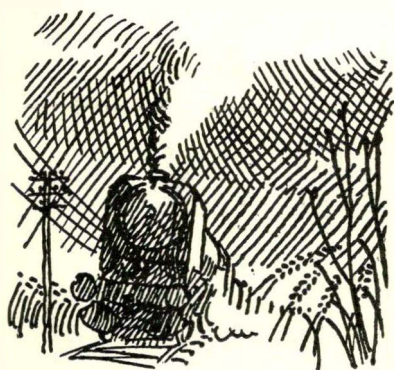
SIGI

Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis

Amk. Gummivarer Industri
Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

Dansk Maskinpakning A/s

Amaliegade 41
København
C. 12 528



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 3 - 58. ÅRGANG
5. FEBRUAR 1958



Indhold:

Fra januar-møderne	35
Nye storrumsvogne til DSB	36
Store reformer fødes ofte i kom- munerne	37
Plastic, der er hårdere end stål ..	38
De glemte helte	38
Velferdsarbejdet ved NSB	39
Alweg-banen	43
Nyt i kundetjenesten	44
DJT	45
Under DLF	46
Personalia	46
Nye adresser	46
Statsbanepersonalets Sygekasse ..	46
Fondet for Dansk-Norsk Samar- bejde	46

Forsidebillede:

*Jernbanepersonalets boligforening
ved Grorud udenfor Oslo.*



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.*

Fra januar-møderne

Årets generalforsamlinger i foreningens afdelinger er alle afviklede i løbet af januar måned. Medens man i almindelighed på disse møder lægger stærkest vægt på de lokale problemer, og dagsordenen hovedsagelig omfatter punkter med emner, der er tilknyttede det enkelte maskindepot, har dette års generalforsamlinger også måttet behandle spørgsmål af mere omfattende karakter.

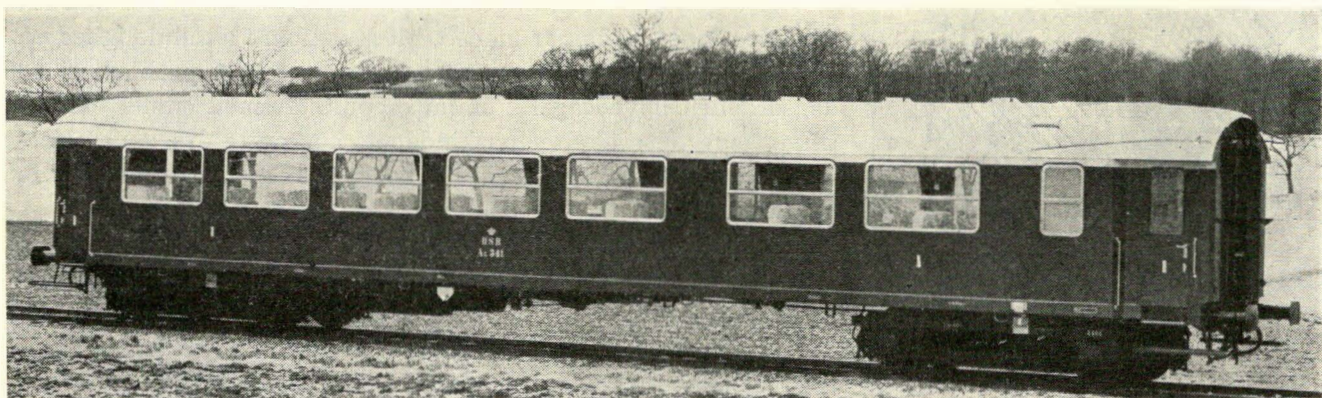
Ud fra de formodninger der har været fremsat i dagspressen over hele landet om den kommende lønningsslov, har der naturligt været mange diskussioner i gang inden for tjenestemændenes egne rækker. For dem, hvem loven skal omfatte, har det været noget af et problem, at der ikke fra deres organisation har været tilstillet materiale og oplysninger svarende til, hvad dagspressen har kunnet frembringe. Vi forstår fuldtud den utilfredshed, der er givet udtryk for adskillige steder fra, men tror også, at vore medlemmer er enige med os i, at der ikke fremsendes noget til afdelingernes tillidsmænd om lønningskommissionens arbejde, før der foreligger en betænkning som grundlag for videre behandling i organisationerne.

Det er muligt, der i dagspressen er fremkommet ting, som man gerne vil have bekræftet eller afkræftet, men ingen kan være interesseret i, at dette sker, før lønningskommissionens medlemmer har underskrevet som afslutning på arbejdet.

Et ikke ringe antal afdelinger har rettet henvendelse angående forfremmelser til lokomotivførere i 11. lønningsklasse i forbindelse med den afgang, der har fundet sted i de senere måneder. Det er rigtigt, at vi i 1957 fik en aftale med Danske Statsbaner om, at man i tiden fremover ville erstatte de ledigblevne lokomotivførerstillinger. Imidlertid er der fra administrationen indløbet en skriftlig opsigelse af denne mundtlige aftale, og siden da har hovedbestyrelsen arbejdet med sagen. Fra afdelingerne er der indhentet det nødvendige materiale, men endnu, da dette skrives, har vi ikke færdigbehandlet sagen, der skal forelægges den samlede hovedbestyrelse en af de første dage i februar måned. Den udvikling, der har fundet sted, efter at motordriften nu har et betydeligt overtag, og som har betinget en reducere af normativerne ved en del maskindepoter, fremkalder imidlertid en del nye problemer. Hertil kommer den usikkerhed, der fortsat hersker hos administrationen om, i hvilket omfang motordriften skal tilrettelægges ved de enkelte tjenestesteder. Selv om en bestemt plan har været udarbejdet, sker der fortsat ændringer på grund af uforudsete forhold. Denne omlægning af normativerne, der må følge i kølvandet af driftsændringerne, kræver nogen tid for indpasningen.

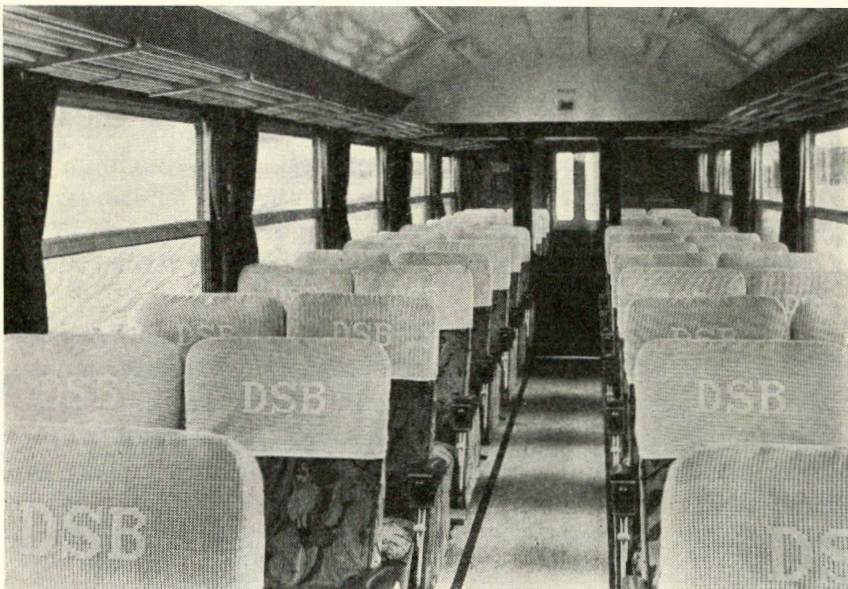
Dette har igen indflydelse på forflyttelserne, som ligeledes har været et aktuelt og omdiskuteret emne på generalforsamlingerne. Selvom en enkelt forflyttelse nu og da kan gennemføres, skal man i almindelighed ikke vente noget større antal forflytninger gennemført i den nærmeste fremtid. Hermed er ikke tilkendegivet, at man i hovedbestyrelsen eller administrationen har stillet dette arbejde i bero, men disse betragtninger er alene fremsat på grundlag af det materiale, der nu foreligger.

Nye storrumsvogne til DSB



Man må forny sig – hvilket også gælder DSB – og derfor er der nu indført en ny type i vognparken, en storrumsvogn med de populært kaldte »flyverstole«, som kendes fra udlandet. Den nye vogntype er et skridt ad vejen frem til større komfort for det rejsende publikum, og der er næppe tvivl om, at den vil blive modtaget med stor tilfredshed. Foreløbig har DSB bestilt 10 vogne til første klasse, men naturligvis er det tanken at indføre flere både til første og anden klasse. I første omgang indsættes de på kystbanen mellem København og Helsingør.

Vognene er bygget hos Scandia A/S i Randers, og til stolene er anvendt samme betræk, som ellers anvendes i første klasses vogne, blot med den forskel, at der er en læderforstærkning på armlænene. Ellers er vognkassens indvendige flader i passagerafdelingerne beklædt med poleret nøddetræsfinér, der går helt ned til varmeskærmene, som er udført i rustfrit stål. Iøvrigt er anvendt slidstærke plasticmaterialer i forskellige farver til gulvbelægning, vægbeklædning på toilet og den nederste del af loftet umiddelbart over bagagehylderne. Store »panorama«-vinduer giver gode udsigtsforhold, og vinduerne betjenes let ved hjælp af håndgreb.



Øverst har man den nye vogntype med sit sobre, moderne udseende, medens man i midten får et ganske godt indtryk af den behagelighed, der bliver forbundet med at foretage jernbanerejser i de kommende år. På ryglænene ses lommer, der er beregnet til de rejsendes aviser o. lign. Nederst har man et kikk gennem vognen med dens to afdelinger, een med 40 siddepladser for »rygere« og een med 16 siddepladser for »ikke rygere«. Der er rigelig plads mellem sofaerne, enten de vender som vist på billedet, eller de drejes, så to sofaer vender mod hinanden.

Store reformer fødes ofte i kommunerne

I anledning af de forestående kommunalvalg den 4. marts d. å. bringer vi nedenstående et indlæg af en lokomotivførersøn, der, valgt af Socialdemokratiet, indtager posten som socialborgmester i København. Manden er Urban Hansen, og hans indlæg omhandler betydningen af valget.

– Det er helt ved siden af, både letsindigt og farligt, at gå rundt og tro, at et kommunalvalg er noget mindre betydningsfuldt, noget, man ikke behøver tage sig af. Jeg ved godt, der er mange, som har den opfattelse, at det i virkeligheden kan være rystende ligeegyldigt, hvem der står for styret i kommunerne, for når alt kommer til alt, bliver det hele jo dikteret af staten. Sådan siges der, men det bliver det ikke mere rigtigt af, og jo hurtigere vi kan få aflivet den myte, jo bedre.

Udtalelsen er fremsat af Københavns socialborgmester, *Urban Hansen*, anledningen er det forestående kommunalvalg den 4. marts.

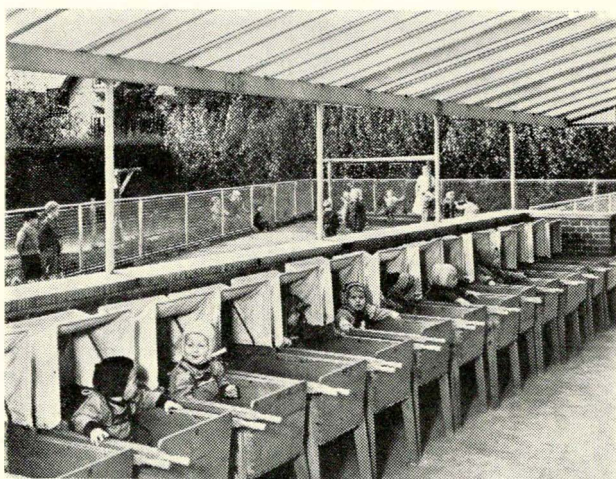
– Der er absolut ingen grund til, fortsætter borgmesteren, at ville reducere den kommunale styrkeprøve til noget andenrangs. Det er tværtimod en overordentlig betydningsfuld ting; det er byens og borgernes trivsel og tryghed i de næste fire år, det gælder. Derfor må vi søge at mobilisere alle gode kræfter nu lige før den sidste slutspurt. Der er brug for ethvert nap, som kan bidrage til at ruske borgerne, vælgerne, op. Vi må sige til hver og een i vor omgangskreds, at det er vore egne interesser, der står på spil, det er spørgsmålet om hjemmene, og det er spørgsmålet om beskæftigelsen, det er spørgsmålet om skolen, og det er spørgsmålet om hospitalsbehandlingen, om omsorgen for de ældre medborgere og for de alleryngste – for nu blot at nævne nogle af de ting, der er sat på dagsordenen den 4. marts. Tror nogen, det er ligeegyldigt, hvem der kommer til at forvalte lovene og afstikke retningslinierne for de kommende 4 år. Så må de tro om igen, og det skal helst ske aldeles omgående og i hvert fald inden den 4. marts.

– Betydningen ligger vel ikke bare i spørgsmålet om administrationen af lovene?

– Nej, ingeniunde – selvom det i sig selv ville være tilstrækkelig motivering for at møde talstærkt frem. Der består en vekselvirkning mellem kommunerne og staten, i kommunerne skal lovgivningen stå sin prøve, men lovgivningen bygger i høj grad på impulser fra kommunerne, som på mangfoldige områder har været initiativtagende og banebrydende. Det gælder ikke mindst København.

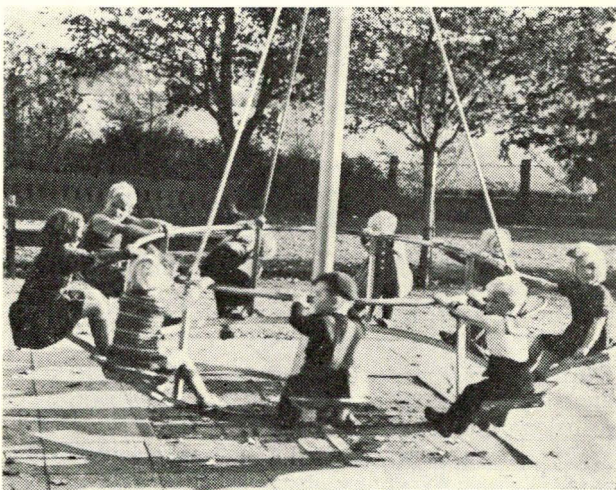
– Eksempler?

– Ja, jeg kan først og fremmest nævne aldersrenteboligerne. I 1936 lod Københavns kommune opføre »Guldbergshave« for egen regning, og samtidig fremsendtes til regeringen et forslag om at skabe lovhemmel for støtte til den slags byggeri. Med få ændringer blev det københavnske forslag ophøjet til lov, og siden er der alene i København opført ialt 5.773 boliger for folke- og invalidepensionister samt tusinder ud over landet. Videre kan



Så hyggeligt er der i børnehaven Vestervang i Århus.

nævnes, at København – allerede før socialreformens regler om plejehjem – havde taget et sådant hjem i brug, og hvis man vil gå langt tilbage – til 1870'erne – kan nævnes hjemmesygeplejen, som startede i København for 75–80 år siden. Af nyere dato er hjemmehjælpen, der blev indført i januar 1955 i København og siden er taget op i en lang række kommuner. Den første kommunale forebyggende institution, en børnehave, blev oprettet i 1914, og igennem 50 år har kommunen drevet børnehjem. Det første – Nærumgård – blev indviet 21. juni 1908. Den forebyggende børneforsorg i København omfatter i dag 19.500 pladser, der til kommer ca. 20.000 i skole- og fritidsklubber, altså ialt ca. 40.000 pladser. Og det er ubetinget verdensrekord. Der findes ikke nogen by i verden, som har ofret så meget på dette område. Men billigt er det naturligvis heller ikke. Jeg vil regne med, at den forebyggende børneforsorg alt ialt belaster kommunens drift med godt en halv snes mill. kr. Der kunne nævnes mange andre eksempler, også uden for mit område, f. eks. folketuberkuloseundersøgelsen, der



Søde unger på kommunal legeplads i Skive.



Gode forhold for de ældre.

blev iværksat på initiativ af borgmester Julius Hansen, og som har sin store del af æren i den vældige nedgang i tuberkulosen, småbørnstandplejen og difteri vaccinationen. Tidligere døde hvert år ca. 30 københavnere af difteri, i de seneste år er der ikke konstateret et eneste tilfælde af den frygtede sygdom.

– Det fortæller altsammen noget om betydningen af, at kommunerne viser initiativ og går i spidsen. Det er kommunerne, der har skoene på, det er dem, der ved, hvor de trykker. Det er af betydning for lovgivningsmagten, såvel som for den enkelte borger, at det er de rigtige folk, som går i skoene. Og det er op til den enkelte borger, den enkelte stemmeberettigede, at sørge for, at det bliver de rigtige folk – og både kvinder og mænd.

Plastik der er hårdere end stål

Fra U. S. A. kommer meddelelse om fremkomsten af et nyt plastikstof, der er hårdere end stål, og som sandsynligvis vil finde mange anvendelsesmuligheder. Stoffet er som så mange af de virkelig revolutionerende stoffer (især de medicinske) nærmest fundet ved en tilfældighed. I laboratorierne i General Electric Company eksperimenterede man med et nyt isolationsmateriale til elektriske ledninger og

el-artikler. Man fandt herved frem til et stof af ualmindelig hårdhed. Det har en smuk, hård, skinnende overflade, men kan iøvrigt formes og bearbejdes som andre plastikstoffer. Det er usædvanlig sejt og modstandsdygtigt overfor varme og vand. Den vigtigste egenskab er imidlertid den usædvanlige styrke. Det er faktisk mindst lige så stærkt som stål.

Man har anstillet en mængde prøver for at konstatere dets styrke. Man kan f. eks. ikke slå en flaske itu, selv om man hamrer på den med en stor hammer. En æske af det nye stof kan tåle et tryk, der ville knuse en hver anden æske, f. eks. at komme under hjulene på en svær lastbil. Hvis man laver søm af det nye stof, kan man slå dem igennem en tyk krydsfinerplade, uden at de bøjes, og et plastikbændel af dette stof kan bære en vægt af flere personer. Stoffet har fået navnet »Lexan«, og det kommer på markedet som handelsartikel i meget nær fremtid.

De glemte helte

Toget damper gennem sletten
arbejdstravl og sort af em;
det skal bringe folk på pletten,
hente dyre laster hjem.

Det skal presses til at yde
alt, hvad ild og stål formår;
kul må flamme, dampen syde,
så vi frem i tide når.

Der skal smøres, der skal fyres
i den svære mekanik,
der skal bremses, der skal styres
i det rette øjeblik.

Der skal lyttes, der skal stirres
efter pift og lyssignal:
ej et øjeblik forvirret,
så er situationen gal.

Gennem regn og sne og tåge
og i flimmersol og storm
står der mænd, hvis sanser våge,
mænd, som altid er i form.

Mænd, som røgter deres pligter
lige trofast dag og nat,
handler støt og aldrig svigter,
så en post kan stå forladt.

Derfor sidde vi så trygge,
mens vi snakker eller ler
i kupeens lune hygge;
vi er nemlig passager.

Vi kan sove, vi kan slænge
os på bænken, om vi vil,
vi kan stå og gå og hænge
som humør og plads er til.

Såre sjældent vore tanker
strejfer disse mænd med tak,
røgen pulser, stemplet banker
.... vi kan passe vores snak.

J. Chr. Moesgård.

Velferdsarbeidet ved Norges Statsbaner



Velfærdschefen ved NSB, Erling Kiil, har velvilligt fulgt vor oppfordring til at give danske lokomotivmænd et lille indblik i det store velfærdsarbejde, som foregår ved NSB. Kiil var tidligere sekretær i Norsk Jernbaneforbund.

Det norske storting besluttet i 1959 at velferdsarbeidet ved Norges Statsbaner skulle organiseres som en fast institusjon med egen sjef direkte underlagt Generaldirektøren for jernbanene.

Høsten samme år ble avdelingen organisert og arbeidet satt i gang under betegnelsen Yrkes- og velferdskontoret ved Norges Statsbaner.

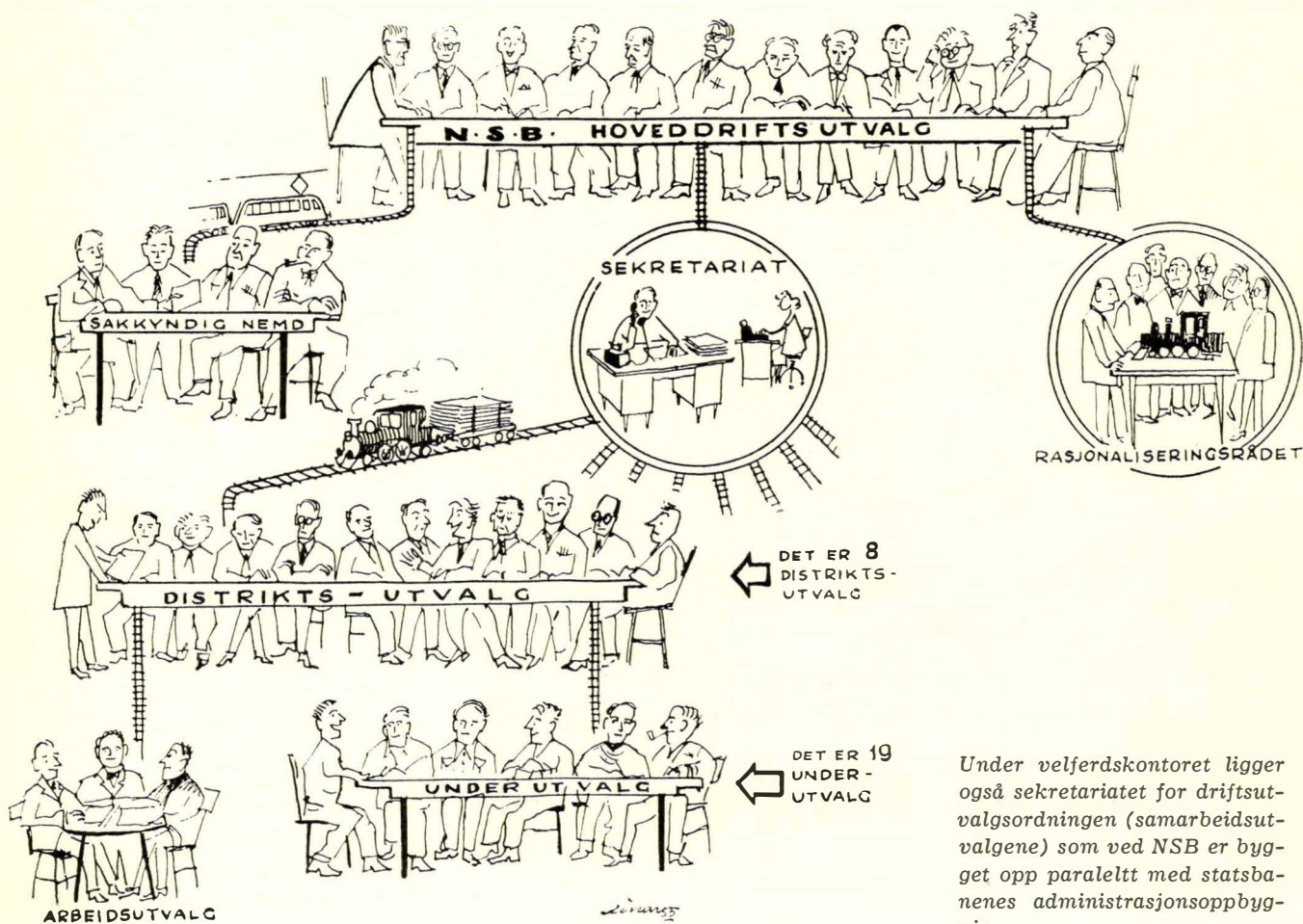
Hva omfatter så velferdsarbeidet ved Norges Statsbaner?

Da Stortinget besluttet at kontoret skulle opprettes, pekte det på en del av de arbeidsoppgaver dette burde ta fatt på. Det var utbyggingen av helsetjenesten for etatens folk. Utbyggingen av og tilsynet med verne-

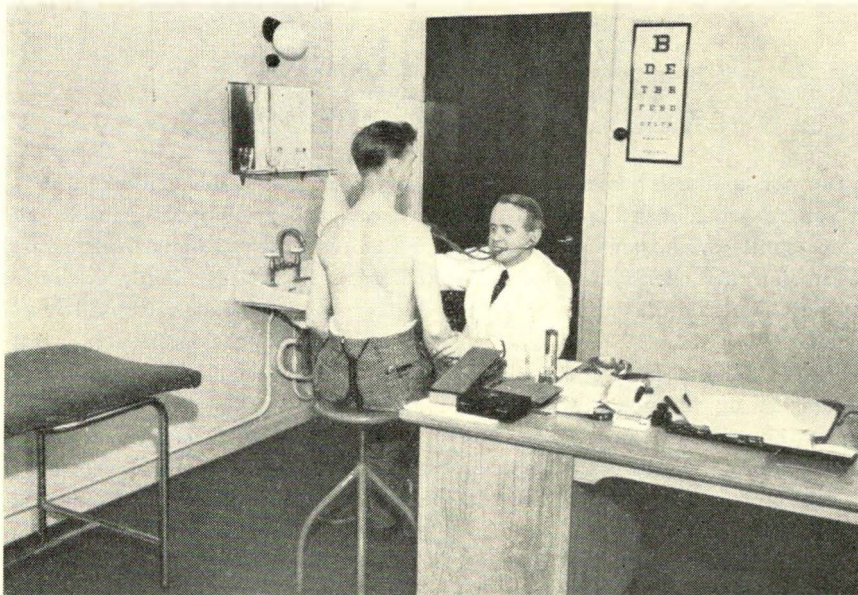
tjenesten mot arbeidsulykker. Utbyggingen og administreringen av driftsutvalgene (Samarbeidsnemndene) osv. Kort sagt, kontoret skulle ta seg av personalets helse og trivsel i som utenfor arbeidsplassen.

Utenfor arbeidsplassen? Ja, og her kom i første rekke inn boligproblemer og fritidsbeskjeftigelsen.

Det var således et både stort og vidtfavnende program kontoret fikk i oppdrag å ta fatt på. Da det ikke tidligere i statstjenesten i Norge var opprettet velferdsavdelinger med tilsvarende arbeidsoppgifter, hadde kontoret heller ikke andres erfaringer å dra nytte og lærdom av når det gjaldt måten å angripe proble-



Under velferdskontoret ligger også sekretariatet for driftsutvalgsordningen (samarbeidsutvalgene) som ved NSB er bygget opp parallelt med statsbanenes administrasjonsoppbygning.



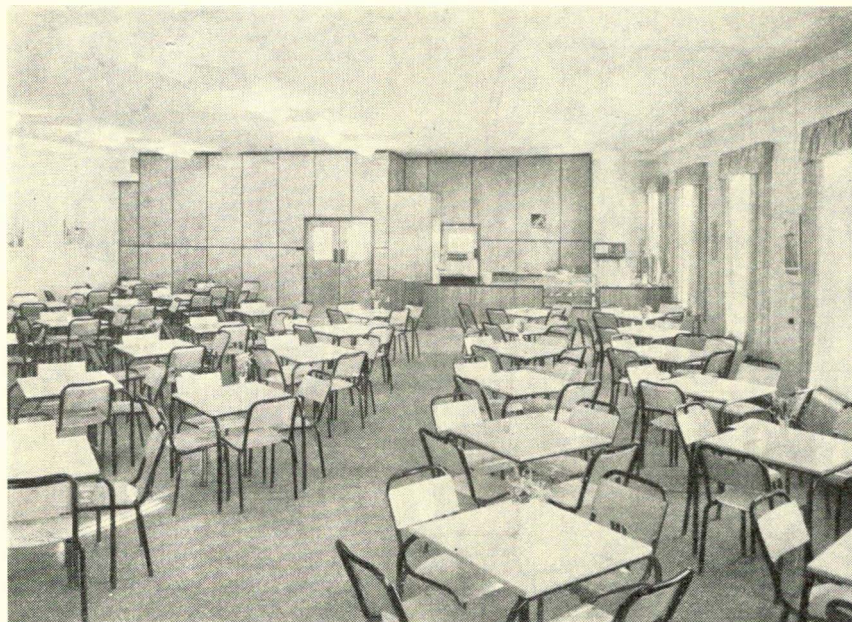
Bedriftslegeordningen er et vesentlig ledd i Statsbanenes helsetjeneste. Det er opprettet 20 legekontorer på sentrale steder innen jernbanenettet.

mene på. Det ble derfor i mer enn en forstand ny mark man ble satt til å pløye.

I samsvar med tidligere stortingsvedtak tok avdelingen straks fatt på å bygge ut en bedriftslegeordning for etaten. I løpet av 2-3 år ble det bygd eller innredet i alt ca. 20 legekontorer på sentrale steder innen jernbanenettet. Det ble tilsatt 20 leger og 22 helsesøstre til å betjene kontorene.

Ved disse kontorer får alt personale en årlig helsekontroll. Personalet kan dessuten søke legen og helsesøsteren med sine problemer når det måtte ønske det.

Ved siden av denne helsekontroll og rådgivningstjeneste som legen og søster utfører, er disse også administrasjonens konsulenter i helsesaker. Legene er videre konsulenter for verneutvalgene som jeg skal komme



På de større arbeidsplassene er det til spiserommet innredet og utstyret moderne kjøkken og bedriftskaféer som vederlagsfritt er overlatt stedets fagforening. Her kan personalet for en rimelig penge få kjøpe god og kraftig mat.

tilbake til og som er organer i verne-tjenesten mot arbeidsulykker. Alle sykefravær og alle diagnoser for sykefravær registreres og behandles statistisk. Denne statistikk er til stor nytte i kampen for å bedre personalets helsetilstand.

Noen tall som belyser helsekontrollen:

I 1956 ble det ved NSB's bedriftslegekontorer utført i alt 19 085 fullstendige helseundersøkelser. I tillegg hertil ble det utstedt helbredsattester for 253 invalidepensjonister. Videre ble det gitt førstehjelp under bedriftsskader i alt i 265 tilfelle. Hertil kommer skiftninger etc. ved søster i 2 761 tilfelle.

Vernearbeidet for å hindre arbeidsulykker er organisert ved en fast inspeksjonstjeneste. Det er opprettet en egen inspektørstilling ved velferdsavdelingen som sammen med sine medarbeidere besørger denne. Ved siden herav er det på alle større arbeidsplasser opprettet verneutvalg. Disse består av en verneleder oppnevnt av jernbanens administrasjon og verneombud oppnevnt av arbeidslederne og personalet. Bedriftslegen er konsulterende medlem av disse utvalg. Utvalgene sørger for at arbeidsplassen alltid er i en slik forfatning at personalets liv og helse er best mulig beskyttet. Utvalgene inspisierer arbeidsplassen, sørger for at uregelmessigheter blir rettet eller rapporterer forholdet til høyere myndigheter.

For tiden er det i alt opprettet 79 verneutvalg. Tilsammen er 485 tjenestemenn knyttet til aktivt vernearbeid gjennom verneutvalgsordningen.

Nødvendigheten av å drive et intenst vernearbeid fremgår vel blant annet av følgende tall hentet fra NSB's ulykkesstatistikk for året 1956. Statistikken viser 9 ulykker med dødelig utfall. I 750 ulykker som medførte fravær. Det samlede fravær var 38 511 arbeidsdager. Antall skader pr. 100 årsverk var 6,8, og antall fraværskdager pr. arbeidet årsverk i etaten var 1,49 dager.

Det store arbeid som i de sidste 5-6 årene er lagt ned i vernearbeidet ved NSB synes nå å gi resultater. De siste årene viser nemlig nedgang

både i ulykkes antall og i antall tapte arbeidsdager pr. 100 årsverk.

Som et ledd i vernearbeidet må en også se den instruksjonsvirksomhet som nå er satt i gang i riktig arbeidsteknikk, anvendelse av beskyttelses-skotøy, hensiktsmessig arbeidstøy i skiftetjenesten osv. Det er utarbeidet vernebrosjyrer for de enkelte tjenestegrupper med sikte på informasjon for større sikkerhet i arbeidet. Også filmen er tatt i sikkerhetsarbeidets tjeneste. Sikkerhetsfilmer blir vist frem i foreningsmøter og i møter på arbeidsplassene.

Personalromforholdene ved NSB – spisesaler, garderober, bad, overnattingsrom for det kjørende personale etc. – har gjennom alle år, for å si det mildt, vært mangelfulle. Det var derfor nødvendig å ta et skippertak nettopp på dette felt. I de siste 7–8 årene er det vel de større arbeidssentrene som verksteder, lokomotivstaller, godsstasjoner, trafikkstasjoner, overnattingsstasjoner, reist en rekke velferdsbygg eller innredet personalrom i allerede havende bygg. Alt i alt er det i disse årene skaffet tilveie ca. 20 000 m² nye personalrom. Dette løft, ikke minst den økonomiske side ved det, har bare vært mulig ved at de bevilgende myndigheter har vært klar over nødvendigheten av å få rettet på tidligere forhold. I dag er personalromsforholdene ved NSB derfor på de aller fleste steder meget gode. Det som står igjen å rette på antar en vil kunne ordnes i løpet av de kommende 3–4 år.

I forbindelse med spisesaler på de største arbeidsplassene er det på flere steder innredet kjøkken og opprettet bedriftskaféer. Disse kaféer er tipptopp innredet og flere med stor kapasitet. Driften av kaféene er vederlagsfritt overdratt arbeidsplassens fagforening. Disse tiltak har ført til at personalet for en meget rimelig penge her får god og kraftig mat. Samarbeidet mellom organisasjonene og jernbanen om kaféordningen har alltid gått knirkefritt. Flere av disse kombinerte kafé og spisesaler er av den størrelsesgrad og med et slikt utstyr at de også nyttes som møtesaler, festlokaler, konsert- og teatersaler.



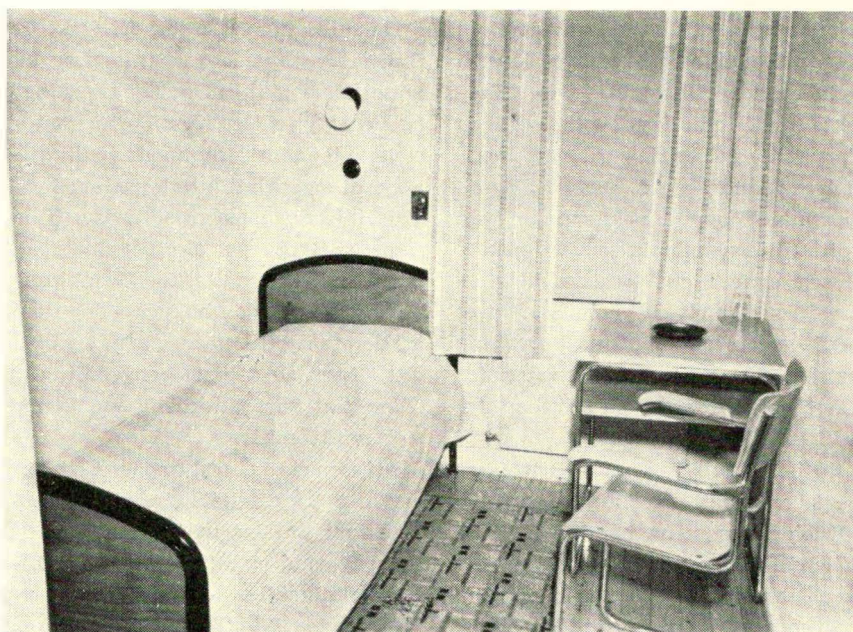
3000 jernbanemenn har i de siste 5 årene nytt godt av NSB's støttetiltak til boligbygging, både til boliglag og enkeltbygging.

Under velferdskontoret ligger også sekretariatet for driftsutvalgene (Samarbeidsutvalgene). I de år som er gått siden utvalgordningen ble innført ved NSB har ordningen stabilisert seg. Utvalgene er i dag alminnelig anerkjent som et brukelig samarbeidsorgan innenfor etaten. De har utbygget tilliten og skapt gjensidig forståelse mellom personalet og administrasjonen. Den gjensidige informasjon går bra. Forslag og me-

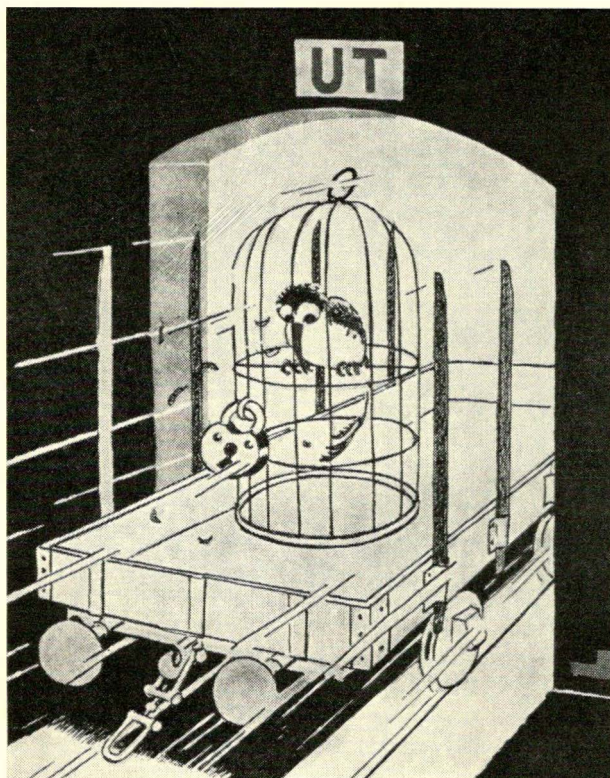
ninger i etatsspørsmål fra personalet og administrasjonen blir her diskutert og vurdert.

I 1956 ble det i Hovedutvalget og i distriktsutvalgene holdt 40 møter og behandlet 684 saker. Det ble fremmet i alt ca. 322 forslag med sikte på forbedringer. 64 forslag ble premiert med et samlet beløp på kr. 23.950,00.

Utenom Hoved- og distriktsutvalgene er det opprettet en rekke underutvalg ved verkstedene, linjen,



Overnattingsrom for det kjørende personale. Statsbanene har i de senere årene innredet enkeltmannsrom i egne overnattingsheimmer.



Ulykkesfuglen kjøres ut. Bildet er hentet fra en sikkerhetsbrosjyre fra verkstedstjenesten – et av de mange tiltak som er satt i verk av velferdskontoret for å få ned ulykkesnes antall.

bilavdelingene m. fl. Også underutvalgene arbeider stort sett meget bra.

Den alminnelige mangel på boliger, som preget tiden etter siste krig, gjorde seg også sterkt gjeldende for personalet ved NSB. Fra statens side ble ekstraordinære tiltak satt i verk, som opprettelsen av Husbanken, rentesenkning etc. for å støtte opp om den alminnelige boligreising i landet.

En rekke arbeidsgivere støttet direkte og indirekte boligreisningen blant sitt personale ved lån, nedskrivningsbidrag etc. Også NSB tok spørsmålet opp for Stortinget om støtte til jernbanefolk som ville skaffe seg egne hjem. Etter mange og lange overveielser gikk Stortinget med på en støtteordning. Det ble fastsatt nærmere retningslinjer for denne, og velferdskontoret har fra 1952 formidlet støtten.

En boligstatistikk som NSB tok opp i 1950 viste at ikke mindre enn ca. 6 000 jernbanemenn hadde utilfredsstillende boligforhold. I de siste 5 årene har ca. 3 000 jernbanemenn nytt godt av NSB's støttetiltak. Støtten har vært gitt både til boliglag og til enkeltbyggere.

NSB's støttevirksomhet har vært satt inn på de forskjelligste områder. Det har vært anskaffelse av tomtearealer, planlegging og tegning av bygg, opplegg til finansieringsplaner, godkjenning av bygg fra myndighetenes side, innhenting av tilbud på bygg, kontroll under byggeperioden o. l.

Dessuten har NSB gitt fri frakt og fraktmoderasjoner for transport av materialer, lånt ut anleggsmaskiner og verktøy, tillatt innkjøp av materialer gjennom jernbanens innkjøpsapparat og tillatt uttak av sand og grus i jernbanens grustak osv. Kort sagt, NSB har ytt sitt personale all mulig hjelp og støtte, for å kunne skaffe seg gode boliger – dog uten at denne støtte noen gang er blitt gitt i form av direkte pengebidrag. Noen tall som anskueliggjør denne støttevirksomhet:

Fri frakt og fraktmoderasjon er gitt i 2 529 tilfeller, større anleggsmaskiner er lånt ut i 2 070 tilfeller, grus og sand er tatt ut i 1 738 tilfeller, alminnelig anleggsverktøy er lånt ut i 1 490 tilfeller, teknisk og administrativ hjelp har vært ytt i 1 490 tilfeller. Det er gjort innkjøp

gjennom NSB's materialforvaltning i 1 138 tilfeller.

Den største boligbyggevirksomhet blant jernbanemenn hadde vi i årene 1953–55. Senere synes byggevirksomheten å ha avtatt noe. Det mest preserende behov for boliger synes nå å være dekket utover i landet.

I de større byer som Oslo, Bergen og Trondheim er det etter de siste oppgaver NSB har innhentet ennå et betydelig udekket boligbehov. For Oslo ca. 300 leiligheter. For Bergen og Trondheim ca. 150 for hver. I disse større byer er vanskeligheten ikke minst den å skaffe byggetomter. I Oslo-området har NSB nettopp foretatt et makeskifte med Oslo kommune. Det har gitt NSB et boligareal som vil dekke jernbanens tjenstemenns boligbehov i lang tid framover.

Det nye boligarealet i Oslo vil bli bebygd på kooperativ basis hvor Norsk Lokomotivmannsforbunds og Norsk Jernbaneforbunds stedlige avdelinger går inn som hovedinteressenter.

Når velferdsarbeidet i alle det former ved NSB har gitt så mange og så gode resultater de siste årene skyldes det i stor grad den positive innstilling og aktive medvirken som er vist fra Norsk Lokomotivmannsforbund og Norsk Jernbaneforbund.

I det hele har velferdsarbeidet vært drevet i samarbeidets ånd. Det har møtt forståelse fra myndighetene. Det har hatt god kontakt med tjenstemenn og deres faglige organisasjoner. Og sist, men ikke minst, har etatens sjef, Generaldirektør H. E. Stokkes vidsynte sosiale innstilling, gitt rom for en personalpolitikk som ved siden av kravet om effektivitet, også kjenner begrepet *trivsel*.

Dette ble vel i det vesentlige en artikkel om NSB's velferdsarbeid på arbeidsplassen, trivsel i arbeid, om en vil.

Som jeg sa innledningsvis, strekker NSB's velferdsarbeid seg også ut over arbeidsplassen, til fritidsbeskjeftigelsen. Å komme inn på den side av velferdsarbeidet vil gjøre denne artikkel for lang. Om redaktøren så ønsker, får jeg heller komme tilbake til det i en senere artikkel.

ALWEG-BANEN

I DLT for 5. august 1953 omtaltes Alweg-banesystemets grundprincipper, og det forsøgsanlæg i målestokken 1 : 2,5, som da var blevet bygget ved Köln, blev beskrevet. Desuden pegedes der på mulighederne for at et sådant banesystem i København, navnlig på en rute fra Nørrebro til Nørreport og videre til Rådhuspladsen.

I de siden forløbne år er der blevet arbejdet intensivt på at videreudvikle dette banesystem til forskellige driftsformål, både hurtig fjerntrafik, bybanetraffic, godstrafik og mere specielle driftsopgaver. Der er kommet en kæmpeordre på mere end en milliard kroner til et Alweg-bybanesystem i San Paulo i Brasilien. Det har ansporet den konstruktive udvikling af Alweg-baneanlæg med tilhørende vognmateriel til bybanebrug. Der er blevet bygget en sådan bybane i fuld målestok på forsøgsområdet ved Köln, og hertil er der bygget et tovgnostog, der er indrettet til typisk bybanetraffic.

Den nye banestrækning er 1800 m lang. Den har tre kurver med radier ned til 250 m. På en kort strækning er der dobbelt kørebane og sporskifter. Desuden er der et stationsanlæg med perroner m. m.

Banens kørebjælker, der er af beton, er normalt 140 cm høje og 80 cm brede og 15 m lange. De er hule; og vægten er 28 t, hvilket svarer til knap 2 t pr. m. Nogle af bjælkerne, til brug på kurvestrækningerne, er bøjet, delvis endda i to retninger. Det medførte særlige problemer at støbe dem med tilstrækkelig nøjagtighed og for rimelige omkostninger; men disse problemer er nu løst. Bjælkerne kan eventuelt udføres af forspændt beton. Derved bliver det muligt at lave meget lange bjælkestrækninger uden understøtning, så de kan føres over dale, trafikkanlæg, huse osv.

Understøtningssystemet er udført på to måder, dels med faste støtteben, dels med bøjelige støtteben. Over de faste støtteben er der udvidelsesfuger mellem bjælkerne. Derimod er de bøjelige støtteben fast

forbundet med bjælkerne, som er sammenstøbt i grupper på 6. Mellem hver gruppe er der naturligvis udvidelsesfuger. Støttebenene kan være af stål eller stålbeton. Valget må bl. a. afhænge af, hvad der passer bedst ind i bybilledet.

Byggeelementerne, dvs. kørebanebjælkerne og støttebenene, kan leveres til byggepladsen som færdigelementer, og de kan eventuelt transporteres hertil ved hjælp af specialkøretøjer. Montering behøver normalt ikke at genere gadetrafikken ret meget eller i hvert fald ikke ret længe. Opsætningen kan ske ved

hjælp af særlige krankøretøjer, der er konstrueret til dette specielle formål. Erfaringerne har vist, at man med sådanne hjælpemidler kan montere baneanlægget med en hastighed af 15 m pr. time. Sporskiftevanskelighederne er vel Alweg-banesystemets svageste side, eftersom sporskifterne er vanskelige at konstruere og under alle omstændigheder bliver komplicerede og dyre. I det nye anlæg har man udført sporskifterne efter to meget forskellige systemer. Det ene er baseret på en art ledbjælker, hvis enkelte led kan bevæges sidevæts, idet de stadig hænger sammen som vognene i et tog, og kontinuiteten af kørebanerne sikres ved hjælp af stålbandbelægnin-



ger. Det andet er baseret på bøjelige bjælker, som formodentlig er udført af stålkomponenter omtrent som bladfedre. – Sporskifterne kan bevæges ved hjælp af elektromotorer eller hydrauliske motorer.

Det udførte Alweg-bybanetog består af to vogne. De er hver 11 m lange og 3 m brede og kan medtage ca. 100 passagerer. – Kørehjulene er tvillingehjul, som har luftringe. Også de sidestyrende hjul har luftringe. Gummihjulene medfører god affjedring og reducerer kørestøjen til ganske lidt. De muliggør på grund af den store adhæsionsfaktor hurtig acceleration og bremsning og tillader stigninger op til 15 pct.

Der er to banemotorer pr. vogn, hver på 75 kW (1200 volt). Accele-

ration er 1,2 m pr. sec.². Maksimalhastigheden er 80 km i timen.

Disse oplysninger er tilsendt os fra G. Stetza, Essen. – Vi har ikke haft lejlighed til ved selvsyn at gøre os fortrolige med, hvordan Alweg-systemet fungerer i praksis til bybanebrug. Men en ting er i hvert fald sikker, nemlig at det kan udføres langt hurtigere end et konventionelt undergrundsbansystem, og desuden at de fornødne investeringer kun behøver at andrage en ganske lille brøkdel af, hvad en tilsvarende undergrundsbane koster. – Dette indebærer, at det økonomiske grundlag for realiseringen sædvanligvis stiller sig langt gunstigere, idet det afgørende er, om driftsindtægterne bliver større eller mindre end driftsudgif-

terne + anlægsudgifterne forrentet og afskrevet over en årrække.

En Alweg-bybane fra Nørrebro og Jarmers plads til Rådhuspladsen eller/og Amagertorv (ved Niels Hemmingsensgade) behøver forøvrigt ikke at udelukke, at der senere kan bygges en undergrundsbane ad stort set samme rute; Alweg-banens løse komponenter, kørebanebjælkerne og støttebenene samt vognmateriellet kan da overføres til en anden rute. Det koster naturligvis en del; men alene den omstændighed, at Nørrebrogadef trafikken kan afvikles effektivt en række år tidligere end ellers muligt, må tilskrives overordentlig stor betydning.

C. E. A.

Nyt i kundetjenesten



Københavns Hovedbanegård har fået sin egen bankafdeling. Fra den 1. januar i år har A/S Københavns Handelsbank haft til huse i en af kioskerne i ankomsthallen, som midlertidig var stillet til rådighed, men den 28. januar kunne banken rykke ind i egne lokaler. Initiativet til dette nye i-kundetjenesten må tilskrives distrikthef A. Kristensen, der længe har haft denne opgave på sin ønskeliste. På indvielsesdagen var

det derfor ikke uden stolthed resultatet blev præsenteret. For selv om der er ønsket om en bank, er det en vanskelig, ja næsten håbløs opgave at anviser en ledig plet inden for hovedbanegårdens bygning. Men påstanden om, at hvor der er hjertehum, er der også husrum, har stadig gyldighed. Banklokalet er udført som en udbygning i én etage over spor 2 og 3 med adgang direkte fra ankomsthallen. Man har på denne

måde indvundet et areal på ca. 60 m².

Medens man hidtil har kunnet veksle fremmed valuta i de tre souvenir- og telefonkiosker, vil man i fremtiden også kunne købe fremmed valuta, og bankens åbningstider vil strække sig fra det tidspunkt det første internationale tog ankommer om morgenen og til det sidste ankommer om aftenen. En åbningstid, der strækker sig fra ca. kl. 7,00 til ca. kl. 24,00. Hertil kommer, at banken i begrænset omfang og inden for normal banktid vil udføre almindelige bankforretninger.

Men det primære er naturligvis betjeningen af de mange turister. Det er nemlig en kendsgerning, at Københavns Hovedbanegård i det internationale turistsamkvem har udviklet sig til et trafikcenter af internationalt format – mere end 800.000 rejsende benyttede i sidste finansår vore internationale tog alene til og fra det sydlige udland, og heraf har et forbavsende stort antal behov for pengeomveksling uden for bankernes normale åbningstider. Hertil kommer yderligere et talmæssigt ukendt, men meget betydeligt kontingent af gæster fra de skandinaviske broderlande, som også har behov for let adgang til valutaveksling.

Som jernbanemand kan man kun glæde sig over dette initiativ som et nyt led i en 1. klasses service over for det rejsende publikum, og som håndværker er det en fornøjelse at se, hvorledes byggeopgaven er løst.

Danske Jernbanemænds Turistorganisation

Fortegnelse over DJT's rejser i 1958.

3	24/ 5- 2/ 6	Bergen og de evstnorske fjorde	375
4	25/ 6- 5/ 7	Nordkap	620
5 c.	3/ 7-18/ 7	Svalbard	750
6	1/ 8-11/ 8	Vandretur i Laplands fjeldverden	250
7	9/ 8-18/ 8	De tusind søers land (Finland)	410
8	16/ 8-25/ 8	Vandretur i Jotunheimen	225
9	12/ 9-22/ 9	Vandretur i Lapland (Bjørkliden)	150
6a	1/ 8-11/ 8	Vandretur i Lapland ca. 25 km pr. dag	135

Rejser i det sydlige udland.

50	4/ 5-10/ 5	Tulipanblomstringstur til Holland	275
51	maj	International sammenkomst for jernbanemænd i egnen omkring Liege (Belgien)	250
52	13/ 6-23/ 6	Tysklandstur ad den romantiske vej: Augsburg-München til de Bayerske alper	350
53	18/ 7-30/ 7	Irland - den grønne ø - med op- hold i London	530
54	9/ 8-23/ 8	Østrig rundt - Wien - Villach - Innsbruck - Salzburg	600
55	9/ 8-23/ 8	Ophold på bjerghotel i Dienten (1071 m) i de østrigske alper ..	280
56	24/ 8- 5/ 9	Bjergtur til de sydtyske alper: Augsburg-München-Königsee- Garmisch	410
57	3/ 9-20/ 9	Jugoslavien rundt	800
58	5/ 9-19/ 9	Schweiz-Lourdes-Loire slottene og Paris	500
56A	5/ 9-20/ 9		
56B	12/ 9-27/ 9	Badeferie på solskinsøen Mallorca	750
60	7/ 9-20/ 9	Paris-Rivieraen m. bustur ad Route Napoleon	560
61	7/ 9-16/ 9	Vinhøsttur til Rhinen: Rüdesheim og Heidelberg	400
62	10/ 9-24/ 9	Badeferie i Italien Genova- Ligurske Riviera-Firenze	450
63	14/ 9-27/ 9	Klassisk Italien	610
64	14/ 9- 4/10	Spanien rundt	970
65	19/ 9- 6/10	Italien m. Sicilien	735
66	3/10-23/10	Portugal	800
67	3/10-23/10	Det evige Hellas - Grækenland	880

Der findes en del kolleger, som har prøvet og foretrækker en vinterferie med klar frost, sollyse dage og hvid sne under skiene. Har De ikke tidligere forsøgt Dem med en vinterferie i Norge eller Sverige, prøv, og De vil sikkert komme igen.

Sidste vinter havde vi på vore skirejser ca. 70 deltagere ialt, og med den stigende interesse for vintersport vil antallet sikkert stige igen.

Det tilrådes derfor at komme i god tid med anmeldelsen, da deltagerantallet, af hensyn til vore værtsfolk, er begrænset til nedenstående højeste antal på hvert hold.

Hvis et hold bliver overtegnet, vil der blive tilbudt de overskydende plads på et af de andre hold.

Vort nære samarbejde med vore broderorganisationer i Norge og Sverige har muliggjort, at vi kan arrangere skiture i det fineste højjeldsterræn til meget fordelagtige priser. Ved velvilje fra de respektive ferie-hjemsorganisationer i NJT og SJT kan vi tilbyde følgende vinterferieophold:

Skiture i Norge.

Vi har i den kommende vintersæson fået lov til at disponere over en del pladser på NJT's feriehjem i Holu ved Ål station på Bergensbanen. Feriehjemmet ligger i udpræget højjeldsterræn, dog beskyttet af granskove i de omliggende dalstrøg, så det selv under blæsende vejrforhold er muligt at være ude.

Under opholdet vil De få lejlighed til at være sammen med kolleger fra Norge og Sverige, og disse mere skivante kolleger vil være os behjælpelige med råd og dåd.

Vore hold afrejser fra *København H.* således:

Lørdage fra *København T.* kl. 20,35 med Skiløberen, hjemkomst mandage kl. 9,29 med Skiløberen.

Hold A	22/2 aften- 3/3 morgen (højst 25 deltagere).
Hold B	1/3 aften-10/3 morgen (højst 15 deltagere).
Hold C	8/3 aften-17/3 morgen (højst 25 deltagere).
Hold D	25/3 aften-24/3 morgen (højst 10 deltagere).

Pris ca. 150 kr., heri inkluderet busbefordring til og fra Ål station, frokost i spisevogn Oslo-Ål på udrejsen og madpakke eller aftensmåltid i spisevogn Ål-Oslo på hjemrejsen.

Anmeldelse udbedes

senest 1. februar 1958 for hold A og B,

senest 10. februar 1958 for hold C og D.

Skiture i Sverige.

Vi har ligeledes fået lov til at sende danske kolleger til SJT's feriehjem i Björkliden (ved Narvik).

Feriehjemmet i Björkliden er meget moderne indrettet med varmt og koldt vand og dush. Det er velkendt for sin smukke beliggenhed med ypperligt skiterræn lige uden for døren og som regel på denne tid af året begunstiget af strålende sol. Der kan endvidere blive lejlighed til at foretage en udflugt ad den berømte Malm-bane til havnebyen Narvik.

Vore afrejser bliver fra *København H.* således:

Fredag fra *København H.* kl. 21,07 til Stockholm.

Lørdage an. Stockholm kl. 8,40, vidererejse kl. 17.

Søndage an. Björkliden kl. 16,48, afrejse søndage kl. 7,22, hjemkomst mandage *København H.* an. kl. 17,48.

Hold 1: 7/3 aften-17/3 aften.

Hold 2: 14/3 aften-24/3 aften.

Hold 3: 2/5 aften-12/5 aften

Hold 4: 9/5 aften-19/5 aften.

Pris ca. 160 kr., heri beregnet fuld pension fra ankomst til afrejse fra Björkliden.

Anmeldelse udbedes senest 1 måned før de pågældende afrejsedage.

Anmeldelse bedes sendt til trafikkontrollør G. K. Roloff, Bernstorffsgade 18, *København V.*, hvorefter detailleret program med billetpriser for pårørende vil blive tilsendt.



Tak

Ved min afsked fra DSB den 1. februar bringes min hjerteligste tak til de mange, med hvem jeg har haft et godt samarbejde gennem årene. Tak til DSB og DLF. Med hilsen og tak *Oluf Riberhegn*, pens. elektrofører.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

L. K. K. H. Petersen, lokomotivfører.



Udnævnelse til kørelærer i dampdriften (7. Ukl) pr. 1-2-58.

Lokomotivfører:

S. K. Jørgensen, København Gb., i København Gb.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-2-58.

Lokomotivfører (11. Ukl.):

K. E. L. Gustafsen, København Gb., til Helgoland.

Afsked.

Lokomotivførerne (11. Ukl.):

- Martinus Mortensen, Esbjerg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-3-58).
- J. F. Nielsen, Odense, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-3-58).
- P. A. Pedersen, Esbjerg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-3-58).

Dødsfald.

- Lokomotivfører H. C. C. L. Nielsen, Esbjerg, er afgang ved døden d. 21-1-58.
- Pensioneret lokomotivfører L. E. A. R. Kragh, Vejle, er afgang ved døden d. 12-11-57.
- Pensioneret lokomotivfører N. C. Mogensen, Randers, er afgang ved døden d. 1-1-58.
- Pensioneret lokomotivfører A. Rasmussen, København, er afgang ved døden d. 8-1-58.

NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøderafdeling:

- Kalundborg: Formandens navn og adresse rettes til: K. O. Jensen, Nyvangsvej 2, 2.
- Kassererens navn og adresse rettes til H. C. Nielsen, Lundevej 99, 1.

Statsbanepersonalets Sygekasse

På fortegnelsen af januar 1955 over »Københavnske jernbanelægers og specialisters konsultation« bedes følgende forandringer noteret: 2 B. lægedistrikt: Jernbanelæge P. Ernst; konsultationstiden om mandagen ændres til kl. 16-18.

Specialister i øjensygdomme:

Øjenlæge Eva Friis-Skottes konsultationstider ændres således: kl. 13,30-15,30, tirsdag dog kl. 15,30-16,30 og lørdag kl. 10-11.

Overlæge dr. med. B. Lawætz samt de for ham anførte oplysninger om bopæl, telefonnummer og konsultationstider slettes. I stedet tilføjes: Dr. med. P. M. Møller, V. Voldgade 7-9, telefon C. 2065, konsultationstid kl. 13-14, tirsdag dog kl. 15,30-16,30 og lørdag kl. 12-13.

Specialister i øre-, næse- og halssygdomme:

Dr. K. Faaborg-Andersen samt de for ham anførte oplysninger om bopæl, telefonnummer og konsultationstider slettes. I stedet tilføjes: Dr. S. O. Siemssen, H. C. Andersens Boulevard 4, telefon Byen 4666, konsultationstid kl. 13,30-14,30, lørdag dog kl. 12,30-13,30.

Stipendier fra Fondet for Dansk-Norsk Samarbejde til studieophold i Norge

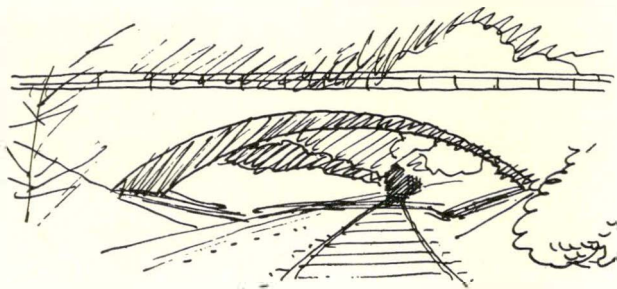
Ifølge fondets fundats skal dette bidrage til øget forståelse og samarbejde mellem Norge og Danmark på kulturelle og andre områder.

Fondets stipendier fordeles efter fundatsen indenfor følgende grupper: arbejdere, erhvervene, kirken, kunsten, skolen og videnskaben, og ved uddelingen vil der især blive lagt vægt på, at opholdet sætter pågældende i stand til at gennemføre videregående studier, ansøgeren ikke kan gennemføre i Danmark.

Foruden stipendier til studier i Norge uddeles enkelte opholdsstipendier til fondets ejendom »Schæffergården« til danske, der søger videre- eller specialuddannelse indenfor ovennævnte grupper.

Ansøgning om stipendium til stipendieåret 1. september 1958 til 31. maj 1959 må for at komme i betragtning være fondet i hænde senest 6. marts d. å.

Ansøgningsskema fås ved henvendelse til fondets sekretariat: Schæffergaarden, Ermelundsvej 105, København Gentofte, Telefon Gentofte 6065.



Weinrich Nielsens
Bageri og Conditori
anbefales



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

Besøg „Kurhotellet“
Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen
Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. Juni 1817

**Nyborg Kulimport
og Nyborg Cichorietsørreri A/s**

Telefon 15 og 23

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger
Papir
Musik

Nyborg
JERN Telefon 76

Drevsen & Nøllemann

NYBORG . TELF. 25 og 189
Isenkram-, Støbogods-, Glas-, Porcelæn- og
Udstyrsforretning

**NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

Støt vore
ANNONCØRER

JOHS. WICHMANN'S
Træskoforretning
anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd

Forlang!

**Carlsminde
øl og vand**

HJ. MARTENS EFT.
v/ Peter Christensen

Guldsmed Nørregade 6,
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

WERNER HANSEN
Urmager og Guldsmed

Briller med Dobbeltglas
anbefales til Tjenestebrug.
Deres Sygekasse giver Tilskud.

Forlang
KAFFE

fra P. M. BRUUN's Kafferisteri
(Ved A. M. Petersen)

HJORTSHØJ CHRISTENSENS Tandteknik

NYBORG - TELF. 920

Nyborg Liggistemagasin
K. Jacobsen Snedkermester
Besørger alt vedr. Begravelse el.
Ligbrænding. Grdl. 1897
v/ Slottet . Tlf. 171

Radio-Magasinet
Østfyns største Grammofon-
Pladelager
Nørregade 13 . Telf. 1060

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur
Direkte Salg fra Drivhus
Ingen Butiksleje
derfor billigste Priser



KJOLER & KONFEKTION
i
stort udvalg

Til daglig og Fest
»BORGERFORENINGEN«

Tlf. NYBORG 1313 *altid bedst* H. Nicolaisen

N. Urban Sørensen

Nyborg
Tlf. 111 2 L.
Altid 1ste Kl. Varer

Det er altid
TOP-tid

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus

København

**Aarhus og Omegns
Begravelsesforretning**

Nørregade 1

Telf. 35183

Privat 67373

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn
de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 30333 Tlf. 26255 Tlf. 68166

Aarhus Amtstidende

Knud

BRØGGER Special Optiker

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 24768



S. Bendtsen & Co.s Eftf.
Skræderforretning
Ryegsgade 27, Aarhus

Telefon
Aarhus 3720
Leverandør
til DSB

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger
Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

RADIO-THYGESEN

Rådhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 21011

Førende Specialforretning i
RADIO - GRAMMOFONPLADER - FJERNSYN

Sig det med Blomster

★
Paa faa Timer
overalt i Verden

P. B. VAHL

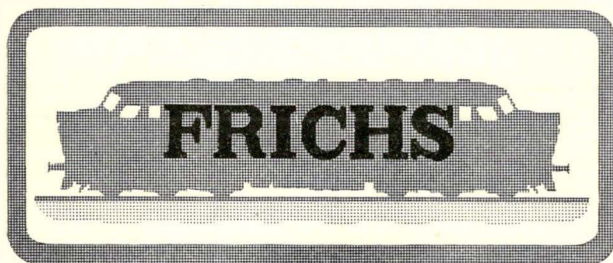
Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 25150

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA

AKTIESELSKAB

R A N D E R S



Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales*

★
Driftsudvalget

J. Lauritzens Kulforretning A/s

KUL . KOKS . BRIKETTER . BRÆNDELSOLIE

Esbjerg

Telf. 3900

ERIKSEN & CHRISTENSEN

AKTIESELSKAB

ESBJERG