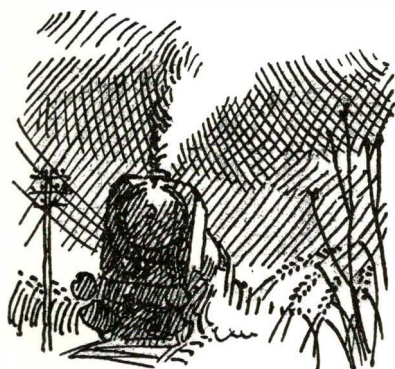


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 19 . 5. OKTOBER 1960 . 60. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 19 - 60. ÅRGANG

5. OKTOBER 1960



Indhold:

Formandsmødet	291
Tyske jernbaner fejrer 125 års jubilæum	293
Velfærdsarbejdet ved NSB	294
Modeljernbane - var det noget?	296
Frontruden	299
Fra medlemskredsen - hvad der daglig tales om	300
48 millioner flere mennesker ..	300
Under DLF	301
Personalía	301
Medlemslisten	302
Nye adresser	302
Lokomotivmændenes enkekasse .	302

Forsidebillede:

*Bliver der bid på denne varme
sensommerdag?*



Redaktører:

*E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen.*

Redaktion og ekspedition:

*Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon: Hell. 7269.
Kontortid 10-16.*

Announce-ekspedition:

*Stuðiestræde 49, København K.
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.
Giro 22289.
Kontortid kl. 8,30 til 16.*

*Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.*

Formandsmødet

DLF's feriehjem dannede rammen om formandsmødet den 18. september d.å. Det var første gang efter enhedsafdelingernes oprettelse, at afdelingsformændene var samlede for med hovedbestyrelsen at debattere organisationsarbejdet. Mødet har ikke adgang til i følge lovene at træffe beslutning i noget anliggende, det er alene rådgivende, men det hindrer på ingen måde en omfattende debat om problemerne, og her indtog de forestående ændringer af tjenestetidsreglerne hovedpladsen.

Der er derfor anledning til blandt en række drøftede problemer at beskæftige sig netop med dette meget aktuelle.

Det var ventet, at tillidsmændene ville høre nyt om tjenestetidsudvalgets arbejde med udformning af nye tjenestetidsregler, men beklageligvis forelå intet konkret om, hvilke bestemmelser udvalget kunne tænke sig ført ud i livet. Det er ingen ubekendt, at udvalget skal have sit arbejde tilendebragt, så de nye tjenestetidsregler kan få virkning fra 1. april næste år, men den senere tids spændte situation på arbejdsmarkedet har smittet af også på tjenestemændene, som meget naturligt følger sig lønmæssigt distanceret af lønglidningen, og muligt under indtryk heraf har tjenestetidsudvalget taget anledning til allerede nu at søge gennemført visse forbedringer af f.eks. nat- og overarbejdsbetalingen. Forslag som rent administrativt kan gennemføres er fremsat og synes at have god baggrund for vedtagelse. De fremsatte forslag indeholder forbedringer, men det vil være urigtigt at kommentere størrelsesordenen, når dette skrives på et tidspunkt, hvor de afsluttende forhandlinger ikke har fundet sted. Et kan dog siges, at forslagernes vedtagelse kan hilses med tilfredshed.

De øvrige bestemmelser, de tjenestetidsmæssige, kan forhåbentlig være færdigbehandlede så betids, at udvalgets betænkning foreligger endnu i år - en rimelig forudsætning for organisationernes grundige gennemgang af betænkningen før man tager definitiv beslutning om akcept eller ikke. For lokomotivmændene er der en ganske speciel interesse i opholdene mellem to tjenester, nattimetallet, afskaffelse af halv- og trediedeles tjeneste, som det f.eks. forekommer ved passagerrejse og rådgivningstjeneste. Gennem årene er hævdet det urimelige i, at man kun kan få godskrevet det halve af en passagerrejse som effektiv tjeneste. Det er såre tænkeligt, at netop en sådan del af bestemmelserne kan give udvalget diskussionsgrundlag, thi administrationsrepræsentanterne har sikkert svære betænkeligheder ved at stille sig imødekommende. I det hele taget ligger det lige som i luften, at de kun kan gå ind for lidt ændring hist og her. De økonomiske overslag, som foreligger fra styrelserne alene vedrørende arbejdstidsforkortelser, er af en størrelsesorden, som tydeligt tilkendegiver modstandstendensen. På den anden side ligger der sikkert i beløbene vanen tro en overbudgettering. Vi har i alt fald ved tidligere lejligheder været præsenteret for overslag, som ikke stod mål med praksis. Men et alvorligt træk i udvalgsarbejdet er efter vor opfattelse en tendens til at gøre

Verdens største jernbanetunnel

Japans statsbaner har ladet udarbejde et projekt om bygning af en undersøisk tunnel mellem de to store øer Honshu og Hokkaido, som med sine 22 miles vil blive verdens største tunnel. Den skal forsynes med dobbelt jernbanespor.

Der eksisterer i forvejen 16 store undervands-tunneller i verden, en i Holland, en i England, en i Belgien og en, der forbinder Canada med staten Michigan, mens de 12 øvrige jernbanetunneller findes i USA. Den ældste af dem er Holland-tunnelen, som går under Hudson-floden og forbinder New York med New Jersey. Den er 2733 yards lang.

De største problemer med disse undersøiske jernbanetunneller har været ventilationen og at fjerne røg- og petroleum-uddunstninger. Det nye japanske projekt kommer dog let om ved dette problem, fordi det er meningen, at der kun skal køre elektriske tog gennem verdens største tunnel.

100 år München-Salzburg

Jernbanestrækningen fra München over Rosenheim og den tysk-østrigske grænse til Salzburg fyldte i august 100 år. Ved åbningen blev banen kaldt Kaiserin Elisabeth-banen, og der kørte da kun seks person- og godstog dagligt på strækningen. I dag bliver denne jernbane ved grænsestationen Freilassing trafikeret med alene 60 persontog og et meget stort antal godstog.

TEEM-ilgodstog over landegrænserne

Den internationale jernbaneunion – UIC – har bestemt, at der skal udarbejdes en særlig køreplan for ilgodstog i Europa. Den vil træde i kraft fra vinterkøreplanen 1961–62, og det er hensigten, at disse godstog skal køre mellem store industricentre i to eller flere lande. Man har givet ilgodstogene særbetegnelsen TEEM, hvilket betyder Trans-Europ-Express-Marchandises. På de kommende internationale køreplanskonferencer vil de europæiske jernbaner nærmere bestemme ilgodstogenes løb.

bestemmelserne alment gældende for alle tjenestemandskategorier uden særligt hensyntagen til specielle arbejdsområder som f.eks. lokomotivmændenes. Tiden er i rationaliseringens tegn, og det er tillokkende for administrationen at forenkle arbejdet ved efterlevelse af tjenestetidsbestemmelserne. At skulle administrere særregler for en række tjenestegrene koster hovedbrud, tid og penge. Det er langt enklere og lettere at slå alle i én pot.

I denne sammenhæng er der således adskillig grund til for lokomotivmændene at gøre tjenestetidsudvalgets repræsentanter opmærksom på, at man ønsker hensyntagen til arbejdsområdets karakter, man kan ikke affinde sig med de generelle regler alene, vi venter også imødekommen af ønsker i underbestemmelserne, som tager sigte på vore specielle forhold. En fejl med blyant eller pen er i reglen ikke større uheld end det er opretteligt uden konsekvenser, men for lokomotivmanden er der ingen vej tilbage, når han har forbikørt stopsignal. Rent bortset fra enerverende og opslidende tjeneste er der sikkerhedsfaktoren at tage i betragtning. Det er ubetinget pligt at sikre sig et udhvilet, årvågent personale. Et fejlgreb fra dettes side har uoverskuelige konsekvenser og fejlgrebet lader sig ikke oprette. Viskelæder og radervand har ingen fremtid her. Det er klart, at man af sine mere eller mindre subjektive begrundelser føler trang til at forenkle forvaltningen af tjenestetidsreglerne, men det må derfor også gøres klart, at vi for vor part ønskes indpasset i billedet som mennesker af kød og blod og ikke blot nogle brikker, der anbringes efter administrativt forenklet mønster.

De faldne udtalelser fra adskillige af deltagerne i formandsmødet giver da også kun anledning til understregning af det allerede skrevne, idet man ude i medlemskredsen forventer imødekommende ændringer af reglerne for tjenestetiden.

Der er således ingen tvivl om, at der ønskes mere fart i arbejdet med udformning af de nye tjenestetidsregler, der er hengået temmelig lang tid, inden man for alvor har taget fat, og muligt nok er det foranlediget af den stigende utilfredshed blandt tjenestemændene på baggrund af lønsituationen. At nære denne utilfredshed er meget betænkeligt, og selvom lokomotivmændene anser det for pligt at overholde indgåede aftaler, skal dette dog ikke undlade understregning af vanskeligheden ved at efterkomme god vilje til at holde aftalen.

Lovgivningsmagten bør være opmærksom på de forventninger lokomotivmændene nærer til nye tjenestetidsregler. Vort arbejdsområdes karakter kræver særlig hensyntagen. Den nu overvejende énmandsbetjening af køretøjerne må tilgodeses arbejdsmæssigt. Det er ikke klaret med en arbejdstidsforkortelse generelt. Vi må have opstillet kørselsfordelinger, hvor der virkelig er foretaget sådanne ændringer i tjenestens længde den enkelte dag, tjenestefrit ophold i hjemmet, nedsættelse af nat-timernes antal o.s.v., så man vitterligt kan mærke en bedring til gode.

Vi ønsker at få resultater hjem ad forhandlingens vej, det både parterne bedst i det lange løb, men det skal ikke forlede nogen til den tro, at forholdene ikke kan udvikle sig på en sådan måde, at en given situation kommer ud af kontrol.

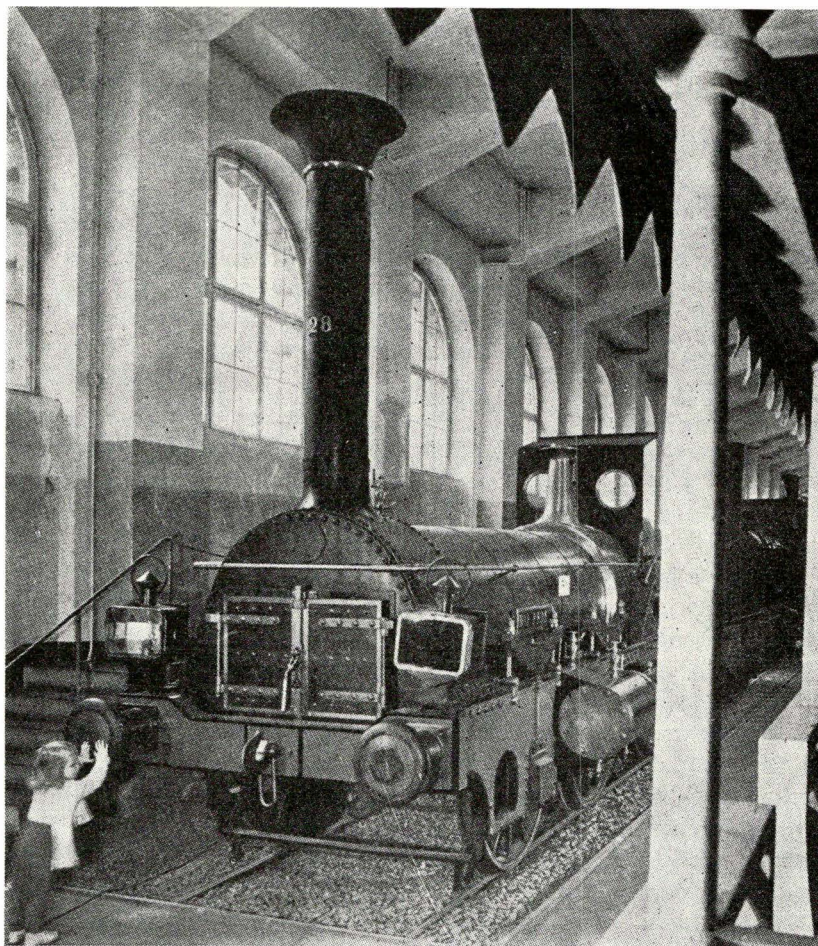
Tyske jernbaner fejrer 125 års jubilæum med museumstog i drift

Tyske Forbundsbaner er ved at forberede de festligheder, som skal markere banernes 125 års jubilæum. Den 7. december 1835 prustede det første tog afsted på linien Nürnberg-Fürth med det berømte lokomotiv »Adler« med det høje skorstensrør og den åbne førerstand for nogle få vogne.

Farten gik noget ujævnt af sted under udvikling af en vældig røg. Uden last kunne »Adler« præstere 60 km/t, men med vognene kom den ikke meget over de 35 km i timen. Tysklands første lokomotiv eksisterer – som de første danske – ikke mere undtagen i modelform. Dog byggede man i 1934 en nøjagtig kopi af »Adler«, og den har hjemme på det stærkt besøgte og meget interessante jernbanemuseum i Nürnberg, som er et af Europas fineste museer i sin art.

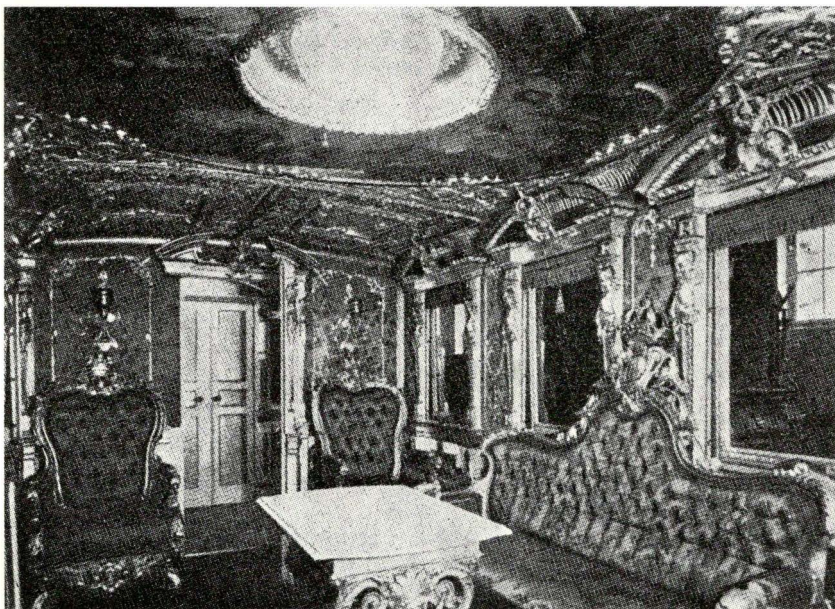
»Adler«-modellen har været ude på prøvekørsel nogle gange siden, og nylig foretog man en natlig prøvekørsel gennem Nürnberg til Fürth, for at man kunne se, hvorledes jubilæumsturen skal tilrettelægges. Togs vogne er ligeledes en tro kopi af de første, der kørte på denne linie i 1835, og farten var atter ca. 35 km i timen. Man valgte at køre om natten

for at genere trafikken mindst muligt. Den originale »Adler« blev bygget af den berømte engelske ingeniør og opfinder Stephenson, og de følgende tyske lokomotiver lignede meget denne maskine. Dem har man iøvrigt stående i originaludgaver i jernbanemuseet i Nürnberg.



I en af disse haller står bl.a. to hundrede år gamle salonvogne, som tilhørte den bayerske konge. Blandt de øvrige lokomotiver i museet findes Tysklands første ekspreslokomotiv S 2/6 i originaludgave fra 1907. Det kunne med en last på 150 ton præstere 157 km i timen, en efter daværende forhold ganske usandsynlig fart.

Da Tysklands første jernbanelinie blev åbnet, sendte Stephenson engelske jernbanefolk dertil, og »Adler«s lokomotivfører var William Wilson, der fik to gange så meget i løn som jernbaneliniens direktør. Man kan i Nürnberg-museet også se malerier og tegninger både af William Wilson med høj hat og iført jaket på »Adler«s førerplads og af baneliniens festlige åbning. Der var også en tegnet plakat fra 1835 som reklame for jernbanen, en trykt køreplan og nogle af de første billetter. Derudover ser man en mængde modeller af maskiner og vogntyper i en tiendedel størrelse.



Lidt om velfærdsarbejdet ved de norske statsbaner

Når det gælder velfærdsarbejdet ved statsbanerne i Norge har man nu mere end 10 års erfaring og resultater at bygge på. Vi skal her give en oversigt over de arbejdsområder, som velfærdskontoret (Hovedstyrets Yrkes- og velfærdskontor) koncentrerer sig om og bringe et resume over de opgaver, som det er lykkedes at få løst i løbet af den første 10-års periode.

1. Bedriftslægeordningen.

Det første bedriftslægekantor blev etableret fra 1. september 1949 og ved udgangen af året 1952 var ordningen udbygget i sin helhed. De norske statsbaner har for nærværende 22 bedriftslægekantorer, der betjenes af 20 bedriftslæger og 22 bedriftssygeplejersker. Fra høsten 1956 har man gennemført en bedriftslægeordning for statens jernbaneanlæg, en ordning der i alt omfatter cirka 1350 arbejdere og funktionærer. Samlet omfattes cirka 26 000 personer af bedriftslægeordningen ved de norske statsbaner.

Blandt bedriftslægernes vigtigste opgaver kan nævnes følgende: Undersøgelse ved første ansættelse og af dem, man agter at antage med varig beskæftigelse for øje. Regelmæssig helbredskontrol af samtlige

tjenestemænd cirka 1 gang årligt. Periodiske undersøgelser af syn, hørelse og farvesans. Inspektion af helbreds- og sanitære forhold på arbejdspladserne.

2. Arbejdstilsyn og værnetjeneste.

Det drejer sig her om kontrol med overholdelsen af Arbejderværnlovens bestemmelser på arbejdspladserne, og at man ser til, at de nødvendige foranstaltninger bliver truffet for at forebygge arbejdsulykker og helbredsskader.

Værnetjenesten ved de norske statsbaner blev etableret i 1951. Der er hidtil oprettet i alt 103 værneområder, hvoraf 5 ved anlæg og ombygninger. I alt er 594 tjenestemænd engageret i værnetjenesten ved statsbanernes godt og vel 2 000 arbejdspladser.

Værneinspektørens opgave er bl.a. at besøge værneudvalgene og holde orienterende møder og kurser med disse på arbejdspladsen. Man har endvidere hvert år specielle værneledermøder i samarbejde med distriktsorganisationerne.

Der er i de forløbne år gennemført en række inspektioner og visse direktiver er givet. Man har også foretaget en del arbejdsfysiologiske undersøgelser af hensyn til klimatiske

forhold, støv, gasser og larm. Det kan i denne forbindelse nævnes, at man efter anmodning fra lokomotivpersonalet for tiden holder på med undersøgelser af støjforholdene på diesel-lokomotiverne.

Cirka 5 000 tjenestemænd har hidtil deltaget i kurser om »rigtig arbejdsmåde og løfteteknik«.

Som led i oplysningen og propagandaen omkring værnearbejdet anvendes værnefilm og tre brochurer om disse ting er delt ud til hele personalet i den afdeling eller det arbejdsområde, som brochuren omfatter. En propagandaudstilling for værnetjenesten tilpasset de specielle forhold ved statsbanerne er blevet fremvist i værkstederne.

3. Personal- og velfærdsrum.

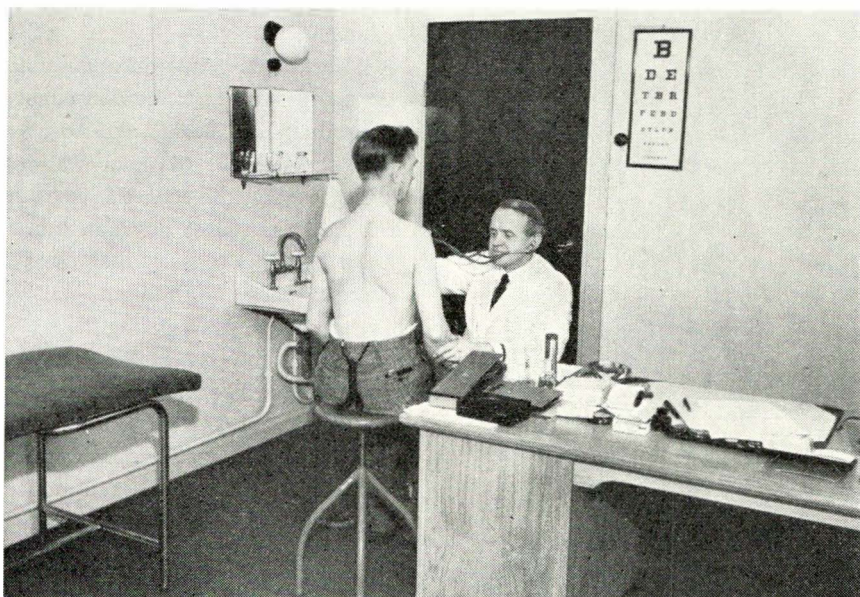
Et vigtigt led i velfærdskontorets virksomhed består i at skaffe personalet de nødvendige personal- og velfærdsrum. I årene efter krigen har man bygget velfærdsrum og moderniseret personalrum i så vid udstrækning, at forholdene nu på dette område – i modsætning til tidligere – kan betragtes som henimod tilfredsstillende.

I alt er der oprettet 15 bedriftskafeer. Personalbygningerne indeholder i det væsentlige rum for overnatning, garderober, sanitærrum og spiserum.

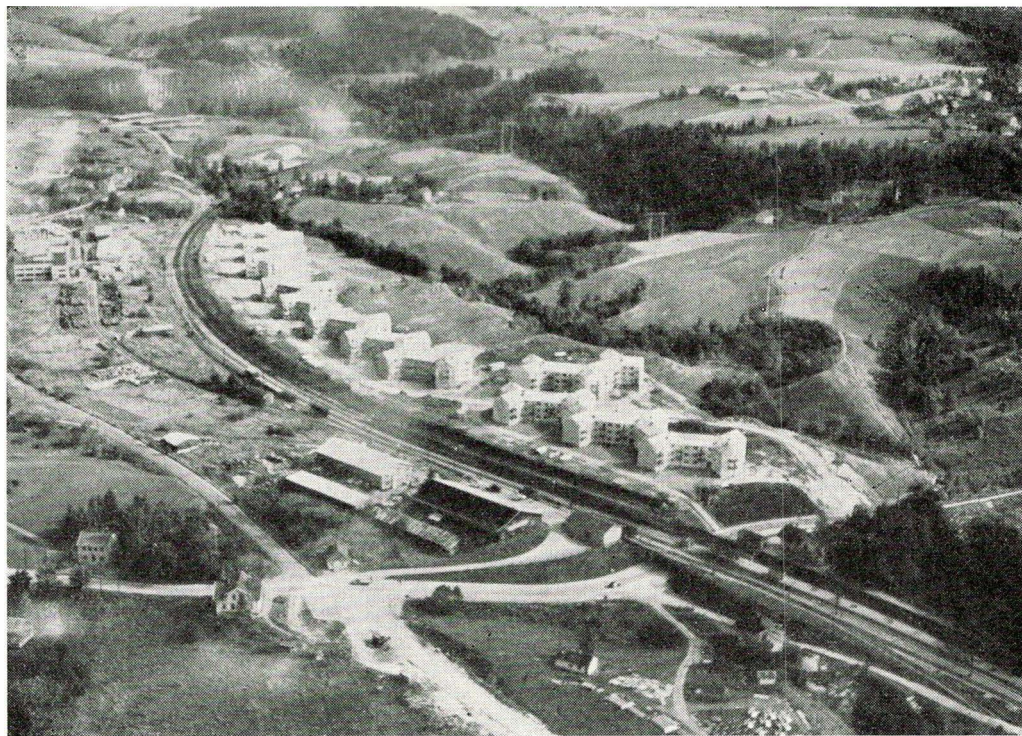
4. Driftsudvalgsvirksomheden.

Driftsudvalgene ved de norske statsbaners drift og anlæg er rådgivende samarbejdsorganer med sigte på at bidrage til effektiv drift og trivsel i arbejdet. Udvalgene ved statsbanernes drift er for nærværende aftalemæssigt organiseret med 1 hovedudvalg, 8 distriktsudvalg, 1 udvalg for Hovedstyrets afdelinger samt 1 centraludvalg for værkstedstjenesten. Der er endvidere adgang til at oprette underudvalg ved større afgrænsede arbejdsområder, når et distriktsudvalg anbefaler, og hovedudvalget godkender det. For tiden har man 9 underudvalg i værkstedstjenesten, 8 i linietjenesten, 2 i elektrotjenesten, 3 i stationstjenesten, 6 i

Bedriftslæge i fuld gang med undersøgelse.



En af jernbanepersonalets boligforeninger i nærheden af Oslo.



bildriften samt 3 underudvalg for savbrugs- og imprægneringsvirksomhed.

For jernbaneanlæggene er der oprettet et hovedudvalg, og der er for nærværende 6 distriktsudvalg i funktion.

Af det samlede antal sager som driftsudvalgene har haft til behandling siden 1951 er cirka 700 forslag til opfindelser og praktiske forbedringer. Omkring halvdelen af disse forslag er blevet præmieret med et samlet beløb af godt og vel 100 000 kroner.

5. Understøttelse af jernbanepersonalets boligbyggeri.

Et par år efter krigen fremgik af en statistisk undersøgelse, at ikke mindre end 6 000 tjenestemænd havde utilfredsstillende boligforhold. Statsbanernes ledelse fandt det derfor rigtigt og formålstjenligt at gå sammen med personaleorganisationerne for i fællesskab at forsøge at løse boligproblemet så hurtigt og effektivt som muligt.

I 1952 gav Norges Storting sin godkendelse af, at statsbanerne i nogen udstrækning skulle gives adgang til at understøtte personalets bestræbelser for at skaffe sig boliger i nærheden af arbejdsstedet. Denne understøttelse omfatter blandt andet føl-

gende: Fri fragt og fragtmoderation for bygningsmaterialer. Udlån af større anlægsmaskiner og almindeligt værktøj, teknisk og administrativ hjælp, indkøb af materialer gennem de norske statsbaners indkøbsapparat.

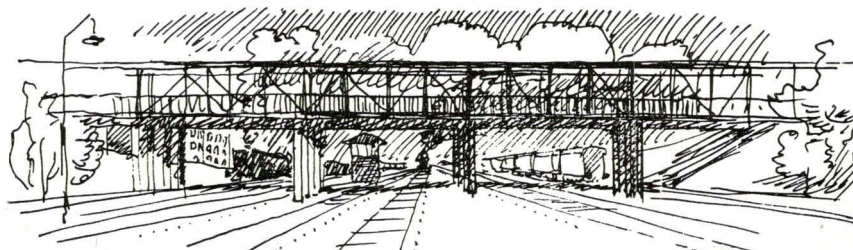
I perioden fra 1952 til i dag har mere end 4000 tjenestemænd nydt godt af denne virksomhed. Understøttelsen er ydet til såvel personalets kooperative bolig- og byggeforeninger som til enkeltbygere. I alt 58 byggeforeninger med tilsammen 2500 medlemmer har erholdt en eller flere former for understøttelse. I driftsårene 1958/59 blev der ydet understøttelse til 7 byggeforeninger med 428 lejligheder samt til 170 enkeltbyggere.

6. Andre velfærdsforanstaltninger.

I driftsåret 1958/59 har velfærdskontoret ved NSB også arbejdet med at overføre det personale, som på grund af rationaliseringen er blevet overflødig, til andet arbejde.

Kulturelle og humanitære formål, der falder ind under etatens og de forskellige funktionærorganisationers virksomhed, og som statsbanerne som bedrift har interesse af at understøtte, får økonomisk hjælp. Man kan i denne forbindelse nævne bevillingerne til bedriftsidræt, afholdssag, biblioteker og læsesale, kunst på arbejdspladsen m.m. Det kan også nævnes, at Hovedstyret ved Yrkes- og Velfærdskontoret disponerer over en del huse i Dovredistriktet og på Havsjöen. I 1959 har 114 familier med tilsammen 404 personer fået anledning til at leje husene mod en rimelig afgift.

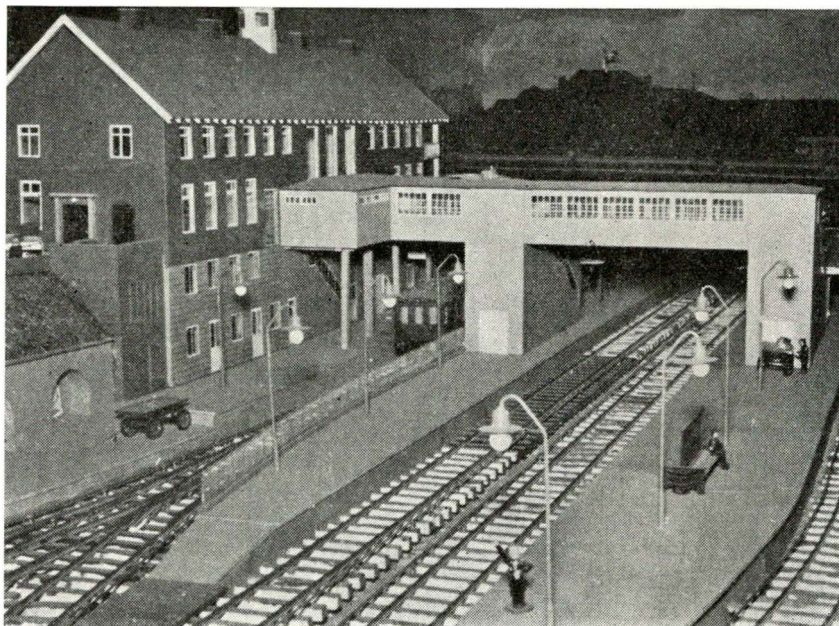
Det kan til slut i denne oversigt også være på sin plads at nævne, at chefen for NSB's velfærdskontor er den mangeårige sekretær i det norske jernbaneforbund Erling Kiil, som på velfærdsområdet har gjort en meget aktiv og betydningsfuld indsats, hvilket også de positive resultater dokumenterer.



Modeljernbane – var det noget?



Foto: »Dan« og P. E. Jensen



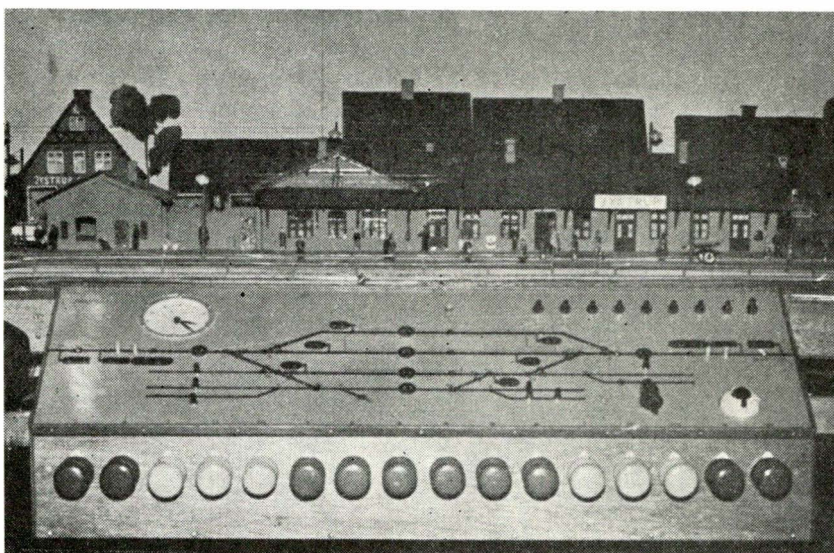
Vi kender vist alle den stadig tilbagevendende vittighed med faderen, der juleaften ikke kan lade sin søn have det mekaniske tog i fred, som han lige har givet ham. – Noget er der om det – drenge i alle aldre begejstres let over dette mekaniske legetøj. Legetøj! Det er et ord, modeljernbanebyggere ikke bryder sig om at høre, og man forstår det godt, når en mj-bygger har ofret mange timers arbejde på en i alle detaljer nøjagtig lokomotiv- eller vognmodel, men grænsen mellem legetøj og modeljernbane er i dag ikke let at trække, for alle er ikke lige finger-nemme og næsten alt til »modeljernbanen« kan i dag købes for penge.

En af landets ældste modeljern-

baneklubber og i øjeblikket så vidt vides den med det største og mest fuldkomne anlæg er Slagelse mj-klub S.M.J.K., der blev stiftet i 1946, og i de forløbne 14 år har arbejdet støt på opbygningen af et stort anlæg på loftet af Slagelse station. Heroppe under skifertaget, hvor der er bagende varmt om sommeren og iskoldt om vinteren, har medlemmerne tilbragt mange fornøjelige timer og fået opbygget en fuldstændig lille jernbane med alt, hvad der tilhører, ikke alene stationer, signaler, vogne, lokomotiver og remiser, men også hele små landskaber og byer med bager, købmand, fabrikker o.s.v. – Det er fantastisk at se og tager næsten vejret fra nyankomne; ikke

mindst når det hele pludselig uden nogen særlig indgriben begynder at køre kun styret fra 3–4 kontrolpulte. Et sted maser en Hs'er med et rangertræk, et andet sted er en stor E-maskine ved at blive vendt på drejeskiven, over en bro kommer farende et lyntog, og i højttaleren meddeles, at rejsende til de internationale vogne skal være forsynet med pladsbilletter, og at toget afgår om et øjeblik. – Hvorhen går egentlig det tog?

Jo, det tog kører fra »Slaglille«, der er den ene af banens endestationer, igennem »Jystrup«, der er mellemstation og i størrelse nærmest svarer til Tølløse, blandt andet har den remise for privatbanen og er tilslutningsstation for denne; videre til



Øverst: Nyskov station, der er en model af Vordingborg station.

Til venstre: Jystrup station med gammeldags sikringsanlæg.



Slaglille station.

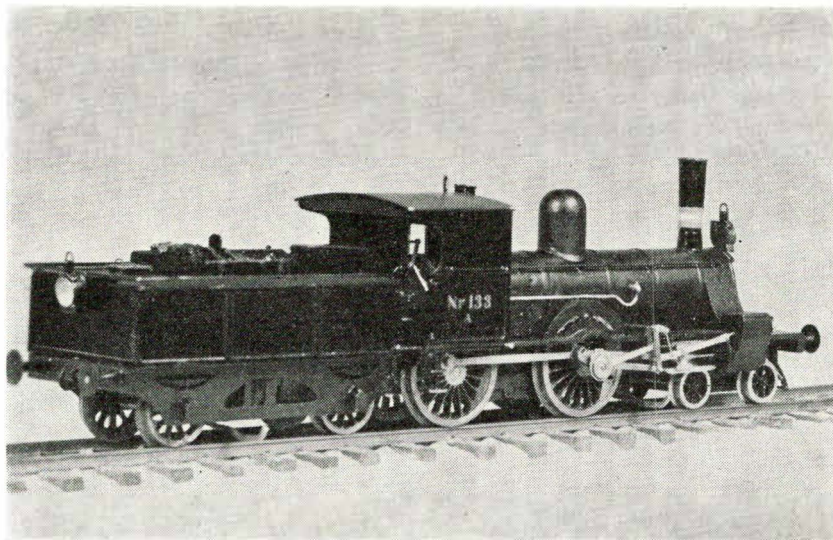
»Hyllested«, hvis stationsbygning er en kopi af Langå ny station. Herfra går spor til »Hyllestedhavn«, der er færgehavn med moderne 3-sporet færge og jernbanefærgeleje, men i øvrigt fortsætter banen mod »Nyskov«, som er banens anden endestation. »Nyskov« er modelbanens største og mest moderne station, den ligger i samme rum som »Slaglille«, hvorimod selve strækningen og de andre stationer befinder sig ude på loftet.

Både »Slaglille« og »Nyskov« stationer har remiseanlæg med drejeskive, kul og vandforsyningsanlæg for henholdsvis 7 og 10 damplokomotiver og Nyskov endvidere lyntogs- og motorremise samt værksted, olie

og sandforsyning for MY-loko, hvoraf banen havde et allerede $\frac{1}{2}$ år før DSB.

Det er et meget fint anlæg – alt er bygget i $\frac{1}{45}$ af fuld størrelse og intet er glemt. Sporvidden er 32 mm og en E-maskine i denne størrelse er næsten $\frac{1}{2}$ meter lang og vejer cirka $4\frac{1}{2}$ kg. Der findes ialt på dette anlæg cirka 300 m spor, samt ikke mindre end 60 sporskifter, heraf 8 »englændere«, alle elektrisk betjent. Af rullende materiel findes 17 stk. damplokomotiver, 11 stk. motorlokomotiver eller motorvogne inklusive 1 stk. 3-vogns lyntog og 1 skinnebus samt godt 110 vogne af alle typer, hvoriblandt de nye AL – BL – CLS eller G og E-vogne ikke savnes.

Det har taget tid at opbygge et sådant anlæg, men klubben er som sagt også i sit 14. år – og penge tænker De!! Ja, men ikke nær så mange som folk almindeligvis forestiller sig. Sagen er jo nemlig den, at *alt* her på dette modeljernbaneanlæg er lavet af medlemmerne selv, kun ganske få ting er købt færdige for lokomotivernes vedkommende, kun selve hjulene. En E-maskine f.eks. kan laves for ca. 50 kroner, men så tager det også omtrent en hel vinter at bygge den, og ligesådan er det med vognene, hvoraf kun få har kostet over 10 kroner. – Det er en anden pris såkaldte »modelkøbere« bliver præsenteret for i forretningerne, og her har man desuden fornøjelsen ved selv at



Model i $\frac{1}{45}$ af loko litra A 133.

lave hver enkelt ting, og det er jo det, der er det drivende.

Modelbyggere er ikke ensidige folk, og der er folk med fra alle erhverv – der er ved bygning af et sådant anlæg brug for alle færdigheder, én laver spor, en anden vogne og lokomotiver, en tredje har evner som dekoratør og sørger for landskabet, og en fjerde er særlig ferm til elektriske installationer. Angående det elektriske, så er dette et helt kapitel for sig, for ikke alene skal togene køre elektrisk, og der skal være lys i bygninger og lygtepæle; men det hele skal dirigeres elektrisk via sikringsanlæg, der er omtrent ligeså udviklede som DSB's. – Ja, der kan i hvert fald ikke sættes signal, hvis sporskifterne er stillet forkert, og ej heller kan disse omstilles under ud- eller indkørende tog – men derfor kan der nu godt ske ulykker. De motorer, der bruges i lokomotiver, motorvogne, sporskifter og drejeskiver er som regel kasse-rede vinduesviskermotorer fra biler, og passer de ikke til de 12 volt jævnstrøm, der bruges på dette anlæg, så må de vikles om til denne strømstyrke. Strømmen til anlægget hidrører i øvrigt fra en transformator og ensretter.

På dette anlæg findes 2 automatiske drejeskiver omtrent »idiotsikre«, men også med hver et forsvarlig bundt ledninger gemt under bordet.

For at lave et sådant anlæg er det nødvendigt, ikke blot at have en vis fingerfærdighed og stor tålmodighed, men også et indgående kendskab til jernbanevæsen, såvel i al almindelighed som i detaljer.

For disse mennesker i S.M.J.K. er det en af hobbyens interessanteste sider at lære sig alt dette og vide besked med både vogn- og maskin-

løb, køreplan og sikringstekniske detaljer og meget mere, og der er ikke meget, d'herrer ikke ved besked om. Som klubbens mangeårige formand, P. E. Jensen, siger: »Alt vedrørende jernbanevæsen har interesse, og uden kendskab til alt dette kan man slet ikke bygge en så korrekt modeljernbane som denne.«

Kørsel med togene er for S.M.J.K.s medlemmer ikke hovedinteressen; men for ved demonstrationer at kunne vise en fornuftig kørsel har man lavet en køreplan, der er omtrent ligeså indviklet og omfattende som f.eks. Nordvestbanens, der da også har tjent som forbillede. Der er lavet ikke alene en »tjenestekøreplan«, men også plan for maskin- og vognløb og desuden en særlig rangerplan for hver af de 4 stationer. Visse tog optager eller sætter vogne, gennemgående vogne til privatbanen udveksles i »Jystrup« – i denne forbindelse svarende til Holbæk – og i øvrigt er togene oprangeret med tilsvarende trækraft og materiel som netop på Nordvestbanen, såvidt det da er muligt. – Endelig, men ikke mindst, er anlægget forsynet med 5 elektriske ure lavet ganske simpelt bl.a. ved hjælp af gamle vækkeure. Hele toggangen ledes af »togkontoret«, udkald til togene, meddelelser om forsinkelser o.s.v. gives pr. højttaler herfra. Af- og tilbagemeldinger foretages pr. telefon, da stationerne som nævnt ligger i forskellige rum. Når hele herligheden er i drift kræves mindst 5 mands betjening.

Som De vil forstå, er det et virkelig fint anlæg, man her præsenteres for, og af enkelte ting vil jeg blot nævne et automatisk kulforsyningsanlæg, kopieret efter det ved Århus maskindepot, samt en arbejdende grusgrav med sidespor, tip-

vognstog og sortereanlæg for rigtigt grus i 5 forskellige finheder! – At dette ikke er pral henviser den kendsgerning, at en stor del af banens ballast virkelig er sorteret af rått grus i denne arbejdende miniature grusgrav!

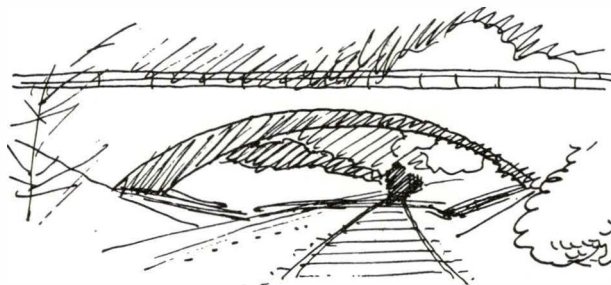
En ting kunne man unde S.M.J.K., nemlig bedre plads, så hele dette anlæg kom bedre til sin ret. Udvidelsesplads mangler også, for når sidste etape – færgestationen med fæргеleje og model af M/F »Dronning Ingrid« – på hjul – er færdig, så er der ikke mere plads.

S.M.J.K. repræsenterer ikke alene resultatet af mange års hobbyarbejde, nej den er et helt lille jernbanemuseum – rundt om på væggene hænger mange gamle ting, skilte, lygter o.s.v., der fortæller om en svunden tid og mellem det moderne og nutidige materiel på sporene finder vi også modeller af gamle vogne fra 1870'erne og lokomotiver, blandt andet den gamle P-maskine, A-maskinen og 3-4 forlængst ophuggede lokomotiver, tilhørende forskellige privatbaner – heriblandt Danmarks første privatbanelokomotiv fra 1869, som der end ikke eksisterer billede af i dag.

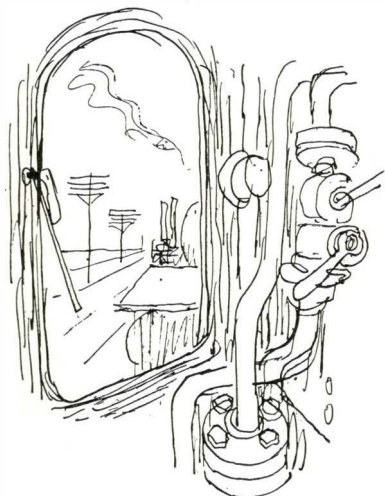
Jeg håber med denne artikel at have givet læserne et bedre indtryk af modeljernbanehobbyen, end man almindeligvis får blandt andet ved de omrejsende, såkaldte modeljernbaneudstillinger, der faktisk kun er fabriksanlæg beregnet på at slå penge af folk.

Har nogen af læserne fået lyst til at besøge Slagelse modeljernbaneklub, ved jeg, at interesserede altid er velkomne dér, og det gælder ikke mindst jernbanefolk.

»Dan«



Frontruden



Den rullende vinkælder

Siden 1951 har der i vesttyske særtog været en såkaldt »rullende vinkælder«, en vogn, som de tyske forbundsbaner har ladet bygge og udstyre på en sådan måde, at de rejsende fik indtryk af at sidde i en gammeldags, hyggelig vinkælder. Værerne, som blev udskænket i den rullende vinkælder, var et udvalg af Tysklands bedste vine.

Det var ellers meningen, at vognen nu skulle have været udrangeret på grund af alder, men det medførte så mange protester, at forbundsbanerne nu har ladet den gennemgå en teknisk udbedring, så nu kører den rullende vinkælder videre.

271 mill. D-mark til sikring af overskæringer

Den stadig stigende vejtrafik og antallet af ulykker ved baneoverskæringer i Vesttyskland har nødvendiggjort store investeringer fra forbundsbanerne i sikring af overskæringer. Indtil nu er anvendt 271 mill. D-mark til dette formål, deraf 51 millioner sidste år. De tidligere advarselsanlæg ved baneoverskæringer bliver erstattet med blinklys-signaler, af hvilke der nylig er bygget 260. Oversigtsforholdene ved mere end 600 overskæringer er blevet forbedret, og der er planlagt nedlæggelse af 467 overskæringer. En del af dem skal erstattes af viadukter.

Olympiske vinterlege i Innsbruck i 1964

Allerede nu er det blevet afgjort, at de olympiske vinterlege i 1964 vil blive afholdt i omegnen af den skønne østrigske by Innsbruck fra den 30. januar til 9. februar det nævnte år.

Fem af vinterolympiadens seks skiløb skal foregå 12 km vest for Innsbruck ved Götzener Lizum, hvor der skal bygges nye skilifts og tilkørselsveje. Ved arealet skal desuden indrettes parkeringsplads til mindst 80 000 motorkøretøjer.

Den store dyst for de mandlige skiløbere skal gennemføres på skibanen ved Patscherkofel, som vil blive udvidet. Det samme er tilfældet med hopbanen Berg Isel-Schanze, hvor der skal bygges en tribune til 60 000 tilskuere. I Innsbruck's store messehal indrettes til vinterolympiaden endnu to baner til kunstskejteløb, som måler 30x60 meter, og et nyt kunstis-stadion bygges i nærheden af Tivoli-fodboldstadion i Innsbruck. Her skal være plads til 8 000 tilskuere.

Endelig bliver der tale om to nye bobslåde-baner ved Iglis-Heiligwasser, som bliver henholdsvis 1500 og 1300 meter lange, og hvor højdeforskellen på den største bane bliver 145 meter.

Diesel-elektriske maskiners fremgang

Mellem Edinburgh og Aberdeen i Skotland er blevet indsat fire nye eksprestog, som køres af diesel-elektriske lokomotiver. Hvert tog er forspændt to maskiner med ialt 2320 hk, som kører strækningen så hurtigt, at rejsetiden afkortes med tre timer. De nye dieseltog er et led i British Railways store moderniseringsprogram, som vi tidligere har omtalt udførligt.

Forsøg med luftkonditionering i italienske personvogne

De italienske statsbaner har et teknisk institut, som foretager en lang række indgående undersøgelser af de forskellige vogntyper og maskiner. Man koncentrerer sig nu om at finde frem til en vogntype, som under

kørslen giver mindst mulig støj. Eksperimenterne drejer sig navnlig om personvogne i stor fart, og man har udført prøver med helt op til 185 km's fart i timen.

Samtidig foretages forsøg med luftkonditionering i vognene. På elektrificerede banestrækninger med 3 000 volt prøver man således med elektrisk luftkonditionering, mens et andet system på ikke el-drevne strækninger går ud på, at luftfornyelsen i vognene sker ved hjælp af en dieselmotor, som driver kompressoren.

Elektrisk 10 års plan

De tyske forbundsbaner kan i sommer melde, at ca. 3 650 km banestrækninger eller 12 pct. af det samlede net er taget under el-drift. Arbejder på at omstille yderligere 1200 km til elektrisk drift er i gang, og efter en vedtaget 10 års plans gennemførelse skal der i Vesttyskland kunne køres elektrisk med tog på 8350 km.

Verdens nordligste jernbane

Den er smalsporet – 891 mm – og går på Spitsbergen ved Ny-Ålesund, som er en lille bjergværksby. Såvel jernbanen som kulgruberne tilhører Kings Bay Kull A/S.

Kæmpeudstilling med egen bane

Hvert 25. år holder Schweiz en landsudstilling. Den skal næste gang være i Lausanne i 1964, men allerede nu er man i fuld gang med forberedelserne. Ud i Genfer-søen bygges et nyt udstillingsterræn, som vil blive delt i to dele, og det bliver derfor nødvendigt at anlægge en kunstig flod. Ud til terrænet anlægges bl.a. en jernbanelinie. Efter de foreløbige beregninger vil udstillingen koste 82 mill. schweizer-franc eller over 130 mill. kr.

Svensk elektrificering

Arbejdet med elektrificering af strækningen Alvesta-Borås er begyndt. Til næste sommer ventes elmasterne at være rejst, og i april 1962 skal strækningen kunne åbnes for el-togtrafik.

Hvad der daglig tales om!

I foreningens blad for 20. januar 1960 læser man på forsiden en kritik af, at tjenestetidsbestemmelsen med reglen om at tjenestemænd med ukontrol-label arbejdstid ikke kan få vederlag for eventuel overtid, det vil i egentligste forstand sige, tjenestemænd i 15. til 3. lønklasse, og der anføres, at det er lidet stemmende med virkeligheden, at der skulle være forskelsbehandling af lokomotivpersonalet i denne henseende, thi den omstændighed at man rykkes op i en højere lønklasse medførte ingen ændring i, at det fortsat var samme arbejde som udførtes, og videre læser man, at foreningen måtte for sin del mene, at samme arbejde naturligt skulle medføre samme behandling i tjenestetidsberegningen.

Jeg konstaterer, at Greve Petersen i henhold til ovenstående nu er på det rene med, at lokomotivførerne i motortjenesten udfører det samme arbejde, derfor er det meget nærliggende at få afklaret, hvorfor lokomotivførerne blandt andet i MO-tjenesten skal have mindre i kørepenge end de, der kører i MY-tjenesten. Kørepengene er beregnet til fortæring uden for hjemmet, og vi har ikke erfaret, at der er lavere priser på fortæringsudgifter for 12. lønklasse, derfor må der retfærdigvis være de samme satser for kørepenge for lokomotivførerne, uanset om de kører MY, MO eller damp, og ligeså må det være en selvfølge, at alle lokomotivførerne uanset lønklasse får betaling for overtid, hertil kommer, at vi må udføre samme arbejde for en ringere løn, ganske vist fik de 63 årige lokomotivførere et honorartillæg på cirka 75 kr. pr. måned, men det er ikke almisser, vi ønsker, men derimod samme løn for samme arbejde.

Lokomotivmændene har aldrig fået deres gerning bedømt, efter hvad den er værd, da politiske intrigemagere har spillet ind. At lokomotivførerstillingen er en udpræget nøglestilling, har man aldrig anerkendt, men når der sendes cirkulærer ud, så ved man udmærket, hvem man skal regne med som f.eks. lokomotivføreren fg. tillige som togfører og rangerleder, altså tre stillinger forenet i samme person. Mange tjenestemandsgreupper har forlængst fået den ordning, at de efter 15 års anciennitet ganske automatisk rykkes op i højere lønklasse, og på sidste lønningsslov fik trafikassistenterne den honnør, at de efter 10 års tjeneste som assistent automatisk oprykkedes i 15. lønklasse, og for disse er det kun en mellemstilling, hvordan så med de 60 årige lokomotivførere, der har stået i samme lønklasse i 25 år og derover, findes der ingen retfærdighed for dem, jo såmænd gør der det, hvis bemeldte forhold tages op og forelægges på rette måde og på rette sted, så gad jeg se de mænd, der ville afslå en så oplagt retfærdig sag, og da det tilmed kun er en overgangsordning, der ophæver sig selv i løbet af nogle år, skulle dette også være medvirkende til at få bemeldte forhold bragt i orden. Som forholdet er i dag, at de ældste lokomotivførere skal udføre deres gerning til en ringere løn end de yngre kolleger er i sig selv en skamplet på hele

lokomotivmandsstanden, derfor må og skal dette forhold bringes til ophør på førstkommande normeringslov. Det er mit håb, at Dansk Lokomotivmands Forening nu vil gå helt og fuldt ind for at få en retfærdig ordning af de 60 årige lokomotivføreres lønforhold.

Hgl. den 5. september 1960. K. H. Gjortsvang.

48 mill. flere mennesker på jorden hvert år

Jordens samlede befolkningstal er opgjort til 2.900 millioner, fremgår det af »Demographic Yearbook 1959«, som i disse dage er udsendt af De forenede Nationer.

Den statistiske oversigt over befolkningstal omfatter alle lande og ikke-selvstyrende områder. Det fremgår af årbogen, at verdens største land – Kina – nu menes at have 669 millioner indbyggere. Derefter følger Indien med 403 millioner, Sovjetunionen med 209 millioner og De forenede Stater (indbefattet de nye delstater Alaska og Hawaii) med 178 millioner. Disse fire lande har tilsammen omkring halvanden milliard indbyggere. Det er mere end halvdelen af jordens samlede befolkning.

Der efter følger Japan med 92 millioner indbyggere og Pakistan, Indonesien, Brasilien, Vesttyskland og Storbritannien hver med et befolkningstal på over 50 millioner.

Fødsels- og dødelighedsstatistik

Den procentvise befolkningsforøgelse i 1958 taget for verden som helhed var den samme som for de foregående syv års vedkommende, nemlig 1,7 eller 48 millioner mennesker om året. Det vil, udtrykt på anden måde, sige, at verdens samlede befolkningstal hvert år stiger med en menneskemængde svarende til indbyggertallet i Italien.

Dette tal fremkommer på grundlag af en anslået fødselspromille på 35 (det vil sige omkring 100 millioner fødsler om året) og en dødelighedspromille på 18 (hvad der betyder, at man skal fradrage godt 51 millioner hvert år). Befolkningsforøgelsen bliver herefter godt 48 mill. mennesker om året. Det er det samme som godt 5000 i timen eller ca. 85 mennesker i min.

Over halvdelen af verdens befolkning lever nu i Asien, og ved år 2000 vil denne andel i verdens samlede befolkningstal efter alt at dømmes være steget til 60 pct. I øjeblikket bor kun 14 pct. af verdens befolkning i Europa. Hvis den nuværende udvikling fortsætter, vil dette tal endda være gået ned til 10 pct. ved næste århundredskifte.

Europa tættest befolkede verdensdel

Men hvad angår befolkningstæthed fører Europa stort. Sammenligner man verdensdelene, ligger Europa klart i spidsen med gennemsnitlig 85 indbyggere pr. kvadratkilometer. Tager man Central-europa for sig (136 millioner indbyggere), når man en tæthedsgrad på 134 mennesker pr. kvadratkilo-

meter. Det er mere end det dobbelte af tallet for Nord- og Vesteuropa (ialt 140 millioner indbyggere), hvor der »kun« bor gennemsnitlig 62 pr. kvadratkilometer.

Asien taget under ét er den næsttættest befolkede verdensdel med gennemsnitlig 59 mennesker pr. kvadratkilometer. I det sydlige Centralasien taget for sig er befolkningstætheden 105.

FN's statistikere har også udregnet, at mens Asiens befolkning forøges med 1,8 pct. om året, vokser Europas befolkningstal kun med 0,7 pct. Hertil kommer så yderligere, at befolkningstætheden i Asien vil øges, mens Europas holder sig forholdsvis stabil.

Arbejdersangbogen i ny skikkelse

Arbejdersangbogen er nu udkommet i en helt ny udgave. Den er nu i endnu højere grad sangbogen, der er anvendelig til næsten enhver lejlighed. I udvalget af sange er der taget hensyn til at bevare det bedste af den danske folkelige sang. Dette gælder både sange, der er inspireret af naturen og nationale tanker, så vel som sange, der har sin rod i arbejderbevægelsens traditioner. Samtidig er medtaget en række nyere sange, heraf både mere alvorlige og lødige sange og en række muntre viser. I forhold til den forrige udgave er 10 ældre sange udgået, mens 20 nye er optaget. Sangbogen fremtræder nu i en smuk rød, smidig plasticindbinding.

Den kan købes gennem AOF for 6 kr. pr. stk. – Hvis man vil betale 1 kr. ekstra, kan man få sit eget eller foreningens navn påsat bogen i guldtryk.

En ny melodibog svarende til sangbogen ventes færdig ca. 1. januar 1961.



Tak

Min og mine børns hjertelige tak for al venlig deltagelse ved min kære mands død og bisættelse.

Valborg Schmidt.

Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit 25 års jubilæum frabedes venligst. *P. E. Nielsen*, lokomotivfører, Roskilde.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst (er bortrejst).

O. Nielsen, lokomotivfører, Herning.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

H. N. Skibby, lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

P. S. Brøndum, lokomotivfører, Århus.

Jubilæumsforeningen for lokomotivførere

Jubilæumsfesten afholdes den 13. oktober kl. 13,00 i Hotel Roar, Algade 12, Roskilde.

Tog 43 afg. 11,48 benyttes fra Kbhvn. og Valby.

Pris pr. deltager 30,00 kr.

Preben Wichmann, Puggårdsgade 8, V. By. 3762.

C. E. Johansen, Vigerslev Alle 19, Valby. Va. 7886 y.



Forfremmelse til lokomotivfører i 12. lkl. pr. 1-10-60.

Motorførerne:

A. J. Knudsen, Århus, i København Gb.
H. E. W. Thorsen, Århus, i København Gb.
A. N. Lajer, København Gb., i København Gb.
Hugo V. Nielsen, Århus, i København Gb.

Lokomotivfyrbøderne:

C. B. Jensen, Korsør, i Korsør.
M. E. Andersen, Korsør, i Korsør.
A. V. Nielsen, Fredericia, i København Gb.
V. Vinther, Korsør, i Korsør.
K. P. J. Astorp, Ålborg, i København Gb.
I. J. Christensen, Struer, i København Gb.
B. Bregenhof, København Gb., i København Gb.
H. P. Møller, Åbenrå, i København Gb.
H. Pedersen (Bro), Fredericia, i København Gb.
J. P. Christensen, Korsør, i Korsør.
K. Voigt Jensen, Århus, i Helsingør.
K. Jakobsen, Næstved, i Næstved.
A. Jakobsen, Viborg, i Næstved.
E. M. Lyhne, Struer, i Nykøbing F.
O. Petersen (Bager), Randers, i Gedser.

Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-10-60.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

H. E. Bidstrup, Korsør, til København Gb.
E. A. Kristiansen, Gedser, til Korsør.
K. Bramstrup, Fredericia, til Århus.
F. L. Pedersen, Fredericia, til Århus.
P. C. V. Christiansen, Fredericia, til Århus.
H. Jensen, København Gb., til Fredericia.
J. P. Jensen, Helsingør, til Fredericia.
B. K. Tagesen, København Gb., til Fredericia.
P. A. Andersen, Esbjerg, til Fredericia.
G. V. Brügge, København Gb., til Fredericia.
L. E. Ohlsen, København Gb., til Fredericia.
P. H. Thuesen, København Gb., til Padborg.
C. B. S. Jørgensen, Nykøbing F., til Næstved.

Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-10-60.

Lokomotivfyrbøderne:

G. Jensen (Risberg), København Gb., til Esbjerg.
B. Wichmann Nielsen, Esbjerg, til Fredericia.
E. Skadhauge, Brande, til Århus H.
B. H. B. Frederiksen, Struer, til Århus H.
K. E. W. Poulsen, Nyborg, til Århus H.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 15-12-60.

Lokomotivfyrbøder:
B. H. Rønnebech, Viborg, til Ålborg.

Afsked.

Lokomotivførerne (12. lkl.):
J. H. Gyllun, Assens, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-10-60).
E. A. Sterll, Padborg, er afskediget på grund af svagelighed med pension (31-10-60).

Dødsfald blandt pensionister.

Pensioneret lokomotivfører J. B. Jørgensen, Thorsvej 56, Fredericia, er afgået ved døden den 31/8 1960.

Pensioneret lokomotivfører H. A. Andersen, V. Altanvej 30¹, Randers, er afgået ved døden.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-4-60.

Fhv. lokomotivfører:
Børge Petersen, Hans Schourupsgade 10, Århus.

NYE ADRESSER

Hovedbestyrelsen:

Lokomotivfører E. Tandrup's adresse bedes rettet til:
Lyngbyes Alle 19, Esbjerg.

Lokomotivmændenes enkekasse

Regnskabsoversigt for 1959-60

Den 1. august 1959 var medlemstallet 95 og 31. juli 1960 86. Afgåede ved døden er pens. lokf. L. A. Børgesen, Kh., lokf. A. H. P. Hansen, Gb., pens. lokf. H. Kaster, Kh., lokf. C. A. Lorenzen, Haderslev, pens. lokf. S. A. T. Petersen, Kh., pens. lokf. L. J. Mortensen, Ge., pens. lokf. U. B. Nielsen, Kh. Udmeldt er pens. lokf. J. U. V. Jørgensen, Kh., pens. lokf. H. P. F. Petersen, Ro.

Ved årets begyndelse ydedes understøttelse til 112 enker ved årets slutning til 117 enker.

Enkekassens rentebærende formue udgjorde d. 1. august 1959 kr. 156.258,00; den 31. juli 1960 kr. 154.013,61.

Indtægt.	Kr. Ø.	Udgift.	Kr. Ø.
Kassebeholdning pr. 1. august 1959	8.858,04	Understøttelser	8.720,00
Kontingent	1.653,00	Gebør og kort - giro	101,38
Renter	5.543,95	Provision for afdrag	120,00
	<u>16.054,99</u>	Kontorhold	500,00
		Kassebeholdning pr. 31. juli 1960	<u>6.613,61</u>
			16.054,99
Aktiver.	Kr. Ø.	Passiver.	Kr. Ø.
Østifternes Kreditforenings obligationer, kursværdi kr. 107.953,00	142.400,00	Enkekassens formue	154.013,61
Stabiliseringslånet, kursværdi kr. 2.563,00	5.000,00		
Indestår i Bikuben og på giro	6.613,61		
	<u>154.013,61</u>		<u>154.013,61</u>

N. J. Themsen, kasserer.

Regnskabet revideret og fundet rigtigt i overensstemmelse med de fremlagte bilag. Obligationer og kassebeholdning tilstede.

København, den 3. september 1960.

N. K. Andersen,
revisor.

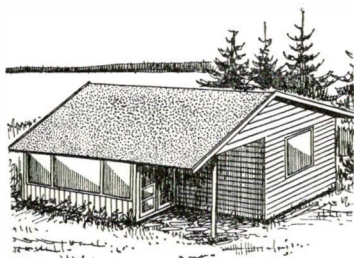
P. J. Persson,
revisor.

Der skal foretages valg; de afgående bestyrelsesmedlemmer er C. V. Christensen og H. Kruse, der er villige til at modtage genvalg, og på grund af dødsfald indstiller bestyrelsen til suppleanter N. C. L. Boesen, og F. C. Jespersen til revisor N. K. Andersen og revisorsuppleant C. J. Larsen, der alle er villige til at modtage valg. Valget slutter den 1. november 1960. Stemmesedlerne bedes venligst sendt til formanden C. V. Christensen, Åbjergvej 25, København, Vanløse eller kasserer N. J. Themsen, Sæbyholmsvej 39, København, Valby.

C. V. Christensen,
Åbjergvej 25
H. E. Kruse,
Sjælør Boulevard 38¹

C. Christoffersen,
Sønder Boulevard 112³
N. J. Themsen,
Sæbyholmsvej 39, Valby
Tlf. 71 31 09

SELSKOV SOMMERHUSE



Prøvehus v. Kregme
(Præstehøjvej, sidevej til Ll. Kregmevej)
mellem Hillerød og Frederiksværk

Ring eller skriv efter brochure

Selskov Savværk
Hillerød - Tlf. Hillerød 556

*Ved køb af typehus til grundudstyknngen ved
ved kregme leveres grunden uden udbetaling*

AALBORG

J. HØYGAARD MICHAELSEN
Malermester
Korsgade 37 - Aalborg - Tlf. 21692
privat tlf. 35626
*Alt malerarbejde
udføres, såvel nyt som reparationer
Specialt møbelbehandling*

Rud. Olsen & Co.
Automobil-reservedele
Tilbehør, pakninger og batterier
en gros - detail
Danmarksgade 9 - Aalborg
Tlf. 2 40 88

HERNING

Den nye forretning i Smallegade byder
velkommen - og tilbyder
alt i fjerkræ og hørkram
Det er i Smallegade 6 - det foregår
P. Wittrup - Telefon 1746

**Den lave butik
med de små priser**

Møbelforretningen „Centrum“
Viggo Nielsen Søndergade 9
Herning . Telf. 443

La' rense har skiftet ejer
Deres tilfredshed
vor bedste reklame
★ Uniformer til billigste pris
H. C. Ørstedsvvej 54 . Telf. 2636

Alt i fugle, frø fisk og rekvisitter
»Amazone«
Bredgade 61 - Herning - Telefon 1464
en forretning med liv i

ESSO Service Station

Johs. Nøhr
FONNESBECHSGADE 16
Herning . Telefon 407

W. Østergaard . Herning Special Optik

Tlf. 8 . Bredgade 42 . Tlf. 2008

Alt indenfor det sidste nye i briller og optik



BOSCH

DIESELUDSTYR OG AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N

MOKKA Compagniet

Frederiksgade 7 SKIVE Telf. 1067

HOTEL KLUBBEN i Sorø

anbefaler sig til foreninger og selskaber med 1. kl.s
køkken, udsøgte vine og hurtig og reel betjening

Med hilsen
Daisy, Benny, Gudrun og Gunner Jørgensen
Telf. Sorø 72

Tegn forsikringer i

**Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur
og Understøttelsesforening af 1891**
Telefon Humlebæk 713

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning
Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Fionette

Spis mere OST,
ring så kommer Fallesen
Leverandør til feriehjemmet
Tlf. Kalundborg 1029



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

AARHUS

C. JØRGENSENS MØBELMAGASIN

Frederiksalles 49 - Telefon 23079 - Aarhus

Tandlægepraksis påbegyndt

Tandlæge P. Rasmussen

Viborgvej 113, Hasle pr. Aarhus
Telefon Aarhus 5 5105

KONSULTATION EFTER AFTALE

Læg turen til

Moesgaard Skovmølle

Her får De altid en god kop kaffe med hjemmebagt
- og godt smørrebrød

Tlf. Aarhus 71214

CAFE VESTER

Vestergade 69 . Tlf. 30214

Kahytten er hyggelig til små sluttede selskaber

NY VÆRT: MØLLER PEDERSEN

som anbefaler sig til såvel gamle som nye kunder



Jydsk Teknologisk Institut

AARHUS - MARSELISBOULEVARD 125

Reserveret

Ny praksis Tandlæge Bent Pontoppidan

Konsultationstid 9-17,
eller efter aftale
Skanderborgvej 36 (Langenæs) Århus.
Telefon 4 41 50

E.B.M.

Østergade 1 - Aarhus

Varme - Kulde - Lyd - Isolering

OLAF BAHN Telefon 35652

Forhandler af vakuum til hulmur-isolering

TJENESTEMÆND

køber tøj til hele familien

uden udbetaling

på 10 mdr.s konto hos

JUNGE

Lilletorv 6 - Århus - Tlf. 3 09 83

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

VARE-MESSEN BUUR-MUSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

H. RASMUSSEN . Gartner

Gisseløre

Tlf. Kalundborg 594

Leverandør til feriehjemmet

Kalundborg

Fællesbageri

J. Kjær Christensen

aut. installatør

Kordilgade 4 . Telefon 520

Lev. til feriehjemmet

NYBORG

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranser, Buketter, Planter og Potte-Kultur. Direkte salg fra Drivhus. Ingen Butiksløje - derfor billigste Priser.

N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER

Altid 1.Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9. (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

Windsor Nørregade 20

Telf. 1811

Herre- og Drengeskivning

Centralværkstedernes Marketenderi

Da Marketenderierne i Centralværkstedet og Remiserne drives af Fællesorganisation D. S. B. og Dansk Lokomotivmandsforening, anbefaler vi Benyttelsen af disse.

Driftsudvalget.

Forlang!

Carlsminde
øl og vand

Uniforms-skrædderi
målkonfektion
skrædderi
Spørg om vort ny
kontosystem.

I. B. Schilder

Nørregade 7, København K

FREDERICIA

Parfumeri

Mille Fleurs

v/ Kirsten Nørgaard - Fredericia

Elisabeth Arden-Marinello

Helene Rubinstein-Jardly

Ferm vaskemaskine

udlejes

1/2 dag 4,50 kr. 1/1 dag 6,00 kr.

Fredericia - Telefon 2049

STRUER

Aa. V. Kristensen

Kolonial. Vin og Delikatesser

Jyllandsgade 16, Telf. 322

HORSENS

Consul symaskiner

Henning Rasmussen

Smedegade 33 . Telefon Horsens 2 24 55

Telefon HORSENS 24850

Worm's

sandkage



Hatting

tvebakker

EN GROS - WILLY F. JOHANSEN - HORSENS