

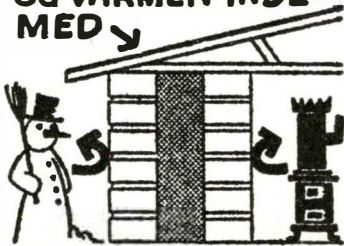
# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 6 . 20. MARTS 1960 . 60. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

**HOLD KULDEN UDE  
OG VARMEN INDE -  
MED**



**DAPORKA**

*Effektiv  
skum-isolering*

Et kvalitetsprodukt fra 1/3 Dansk Asfaltfabrik

Det er i høj grad en tillidssag, og det er af afgørende betydning, at De får et materiale, hvis egenskaber garanteres af et anerkendt selskab.

*Til tjeneste med alle oplysninger uden forbindelse*

**Autoriseret Entreprenør . Heibergsvej 54**

**TELEFON 58172 . AARHUS**

## Uden udbetaling



Som ansat ved  
DSB  
kan De få en  
**beklædningskonto**  
til et beløb af

**600 kr.**

mod betaling af  
60 kr. pr. måned  
i 10 måneder

## J. Albertsen

Nørre Farimagsgade 68-70

(Linierne 5-7-14-15-16 og 40 til Frederiksborggadekrydset)

## EJENDOMSHANDEL

— *en tillidssag*

Gennemført reel behandling, baseret på Deres tillid, giver Dem tilfredshed og danner grundlaget for min forretning. Såvel ved køb som salg kan De regne med en energisk og saglig indsats samt fortrolig behandling af alle oplysninger — og enhver forespørgsel er uforbindende for Dem.

**TANGGAARD** . Nordvangsvej 7 . Lille Værløse

Telefon: (OM) Lille Værløse 479

bedst før 9, efter 18, søndag 9-12

## Sommerhuset »System«

i selvbyggesæt

kan opbygges efter eget ønske og behov, samles uhørt nemt uden brug af nævneværdigt værktøj, alt udv. beklædning er udført af sv. fyrretræ i en pæn, velbehandlet blokhusebklædning. Huset kan om ønskes leveres opstillet for en mindre merpris. Nærmere oplysninger fås hos

**SV. AA. CHRISTENSEN**

*Tømmerforretning og maskinsnedkeri*

*Tingvej 20 . Herning*

*Telefon 2266*



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 6 - 60. ÅRGANG

20. MARTS 1960



### Indhold:

Enhedsafdelinger .....	83
Poul Vejre fylder 60 år .....	84
Finland væk fra dampen .....	85
Nyt S-togsmateriel .....	85
Baneprojekt Montparnasse .....	86
Münchens hovedbanegård .....	86
Collstrops Rejselegat .....	87
Røde nelliker .....	88
Det står skrevet i stjernerne .....	89
AOF kursus 1960 .....	90
Frontruden .....	91
Under DLF .....	92
Personalia .....	92
Feriehjemmet Knudshoved .....	92
Adressefortegnelse .....	93

### Forsidebillede:

Nogle har ønsket piger på forsiden.

Foto: Villy Olsen, Odense.



### Redaktører:

E. Greve Petersen

(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

### Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Telefon: Hell. 7269.

Kontortid 10-16.

### Annonce-ekspedition:

Studiestræde 49, København K.

Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

## Enhedsafdelinger

Fra 1. april går Dansk Lokomotivmands Forening ind i en ny epoke i dens nu passerede mere end 60 årige beståen.

På kongressen i maj 1959 blev af hovedbestyrelsen stillet forskellige forslag til ændring af foreningens love, og herimellem var et forslag om, at kategori-afdelingerne ved landets forskellige maskindepoter skulle ophæves, hvorefter lokomotivførere og lokomotivfyrbødere skulle stå samlet i een afdeling.

Hovedbestyrelsen stillede sit forslag ud fra den rent rationelle opfattelse, der hentede sin næring fra den kendsgerning, at udviklingen med hensyn til trækraften ved DSB fører med sig, at antallet af lokomotivfyrbødere stadig vil blive mindre, efterhånden som den nævnte udvikling skrider frem, og det vil derfor være unaturligt stadig at opretholde særlige afdelinger for denne kategori. Det bør i den forbindelse nævnes, at der ved adskillige maskindepoter i landet kun findes fra een til otte lokomotivfyrbødere, og skal der være mening i tingene, kunne den tidligere kategoriordning rent fornuftmæssigt ikke opretholdes.

Forslaget blev grundigt debatteret på kongressen, og det tjener intet formål at skjule, at adskillige talte imod dets gennemførelse, særlig de repræsentanter som mødte for lidt større afdelinger. I argumentationen for modstanden mod forslaget blev blandt andet nævnt, at lokomotivfyrbøderne havde visse problemer, der ikke altid var af samme art og karakter som lokomotivførernes, en argumentation der dog konkluderede i, at man skulle vente nogle år endnu med at føre denne ændring ud i livet, eller med andre ord indtil lokomotivfyrbøderantallet var endnu mindre end på nuværende tidspunkt.

Imidlertid blev forslaget vedtaget, og det blev besluttet at dets ikrafttræden skulle finde sted den 1. april i indeværende år.

I overensstemmelse hermed har man i landets afdelinger i årets første måneder været i fuld aktivitet, for at få forslaget ført ud i livet til den fastsatte skæringsdato. Idet et ikke ringe arbejde er i den forbindelse udført af de stedlige tillidsmænd, som trods visse vanskeligheder har kunnet tilpasse de enkeltes problemer og nå frem til det ønskede resultat.

En centralisering af organisationsarbejdet indenfor vor gamle hæderkronede organisation vil ganske naturligt blive konsekvensen, og det er hovedbestyrelsens opfattelse, at ændringen vil blive til gavn og glæde for alle vore medlemmer, uanset kategori eller lønningsklasse.

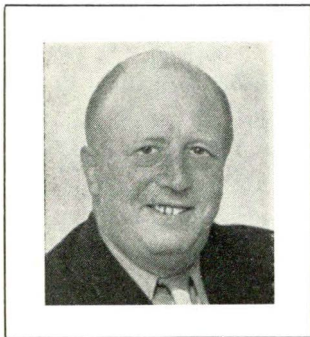
Dansk Lokomotivmands Forening vil stadig have opgaver at løse og lad det ved denne lejlighed blive nævnt, at det afgørende for en demokratisk organisation - for hele dens liv og virke - er, at medlemmerne er interesseret og følger med i foreningens arbejde.

Hovedbestyrelsen har fået i arv fra sine forgængere på alle områder at kæmpe for medlemmernes interesser og ud herfra vil vi med vor bedste vilje og al vor styrke gøre vort til, at gennemførelsen af enhedsafdelingerne yderligere vil tjene til at understrege det motto, som er anført på de fleste af vore afdelingsfaner:

Enhed

Kundskab

Hjælp.



## Poul Vejre fylder 60 år



Da de fire jernbaneorganisatorer i 1936 besluttede at udvide den allerede eksisterende forsikringsvirksomhed var en af de vigtigste opgaver at finde frem til en god og initiativrig mand, der kunne stå for den daglige ledelse. Valget faldt dengang på Poul Vejre. En ny mand indenfor forsikringsverdenen hvor han kun havde været beskæftiget en ganske kort tid, men til gengæld rustet til opgaven ved en ukuelig energi, et vindende væsen og et strålende humør. Disse egenskaber har han bevaret op gennem årene, og de har utvivlsomt været medvirkende til at kun dåbsattesten fastslår, at forretningsfører og kon-torchef Poul Vejre fylder 60 år søndag den 20. marts.

I de 25 år der snart er forløbet siden Forsikringsagenturforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne blev stiftet, har Vejre kvitteret for den tillid som blev vist ham. En stadig stigende

medlemstilgang er et af beviserne herfor, og når vi i dag har cirka 80 procent af jernbaneorganisationernes medlemmer tilsluttet forsikringsagenturforeningen, har Vejre sin store andel heri. Vel vidende – og det står ikke mindst Poul Vejre klart – at den store solide tillidsmandsstab ude i driften har haft sin særlige betydning for foreningen, kan det uden overdrivelse tillægges forretningsførerens organisationstalent, at vor forsikringsforening i dag har nået den kapacitet, som tilfældet er.

Bag forsikringsmanden Poul Vejre træder mennesket ofte frem. Det skimtes ikke, men ses tydeligt, når de grænsebetonede sager er til behandling og kulancebegrebet skal træde til som en hjælpende hånd til en eller anden, hvem skæbnen har været særlig hård ved. Indenfor lokomotivmændenes rækker har vi på et helt andet område mødt Poul Vejres menneskelige egenskaber. Siden vi for 6 år siden gennemførte svagførearrangementerne på vort feriehus, har Vejre sammen med sin hustru hvert år udfyldt en aften for vore gæster med sang og musik og altid med en stemning, som mange af de svagføre ofte fortæller os om.

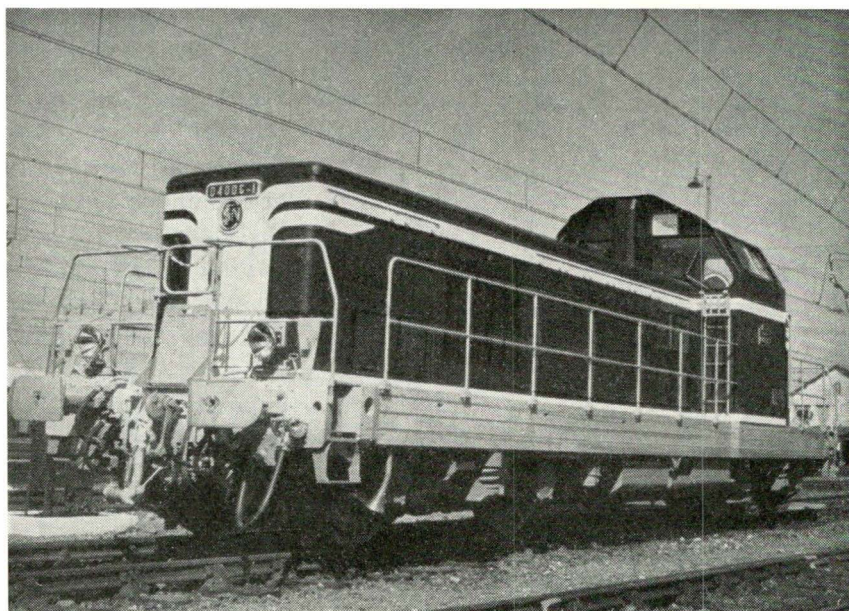
Med vor lykønskning til den ungdommelige 60 årige skal der derfor lyde en tak fra foreningen og vore svagføre gæster. Vi føjer her til håbet om, at det gode helbred og humør må bevares langt ud i fremtiden.

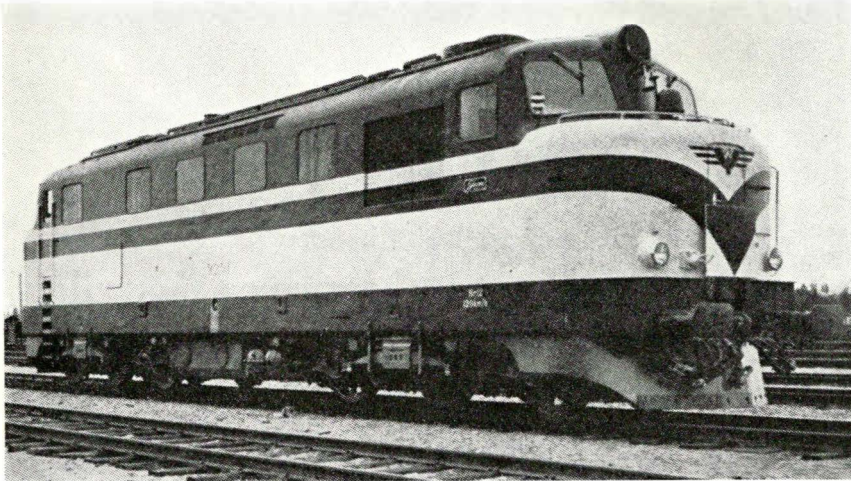
---

## Nye diesel-elektriske lokomotiver til SNCF

Inden for rammen af sit dieseliseringsprogram har Franske Statsbaner 40 diesel-elektriske lokomotiver i ordre, og det første er leveret for kort tid siden. Disse lokomotiver er bestemt til såvel person- som godstog.

Lokomotivet (type 040 DG) har kun ét førerhus, det har to truck'er, og motoren er 16-cylindret v-formet. Herfra trækkes hoveddynamoen, som leverer strøm til de fire banemotorer, én på hver aksel. Ved større godstog kobler man to lokomotiver sammen, og betjeningen af disse finder sted fra ét førerrum. Lokomotivets egenvægt er 72 t, og dets maksimalhastighed 105 km/t. Maskineriet udvikler 1400 hk ved 1500 o/m.





*Finske statsbaner har i stort omfang udskiftet skinner med sværere typer, så de kan bære tungere maskiner. Her ses et af de nye dieselelektriske lokomotiver på 840 hk. Et halvt hundrede er i ordre. Desuden bygges 20 maskiner af en sværere type, som skal være leveret inden udgangen af dette år.*

## Finland går i 10-års plan væk fra dampen



Blandt Nordens statsbaner hører man knapt så meget til Finlands som til Norges og Sveriges jernbaner. Man har i Finland nøjagtig de samme økonomiske byrder at trækkes med som i de andre nordiske lande, hvad angår konkurrencen med andre befordringsmidler, store afskrivninger og forrentninger samt en del pålagte, sociale opgaver.

Der foreligger en beretning om de finske statsbaners drift i året 1958. Den viser tilbagegang for den befordrede godsmængde fra 17,8 mill. ton til 17,5 mill. ton, men derimod en fremgang i indtægten af godsbefordring fra 19,49 milliarder finmark til 20,16 milliarder. Det skyldtes en gennemsnitlig takstforøgelse på 16,6 pct. fra 1. januar 1958.

Indtægten af personbefordringen androg i 1958 godt 6,3 milliarder finmark mod 6,2 milliarder det foregående år. Den større indtægt, skønt antallet af rejsende dalede med 2,7 millioner til 31 mill., fremkom ved en takstforhøjelse på 22 pct. for persontrafikens vedkommende fra 1. februar 1958.

For første gang siden 1954 opnåede Finlands statsbaner driftsoverskud, som androg 734 mill. finmark mod et underskud i 1957 på 962 millioner.

Også de finske baner er i gang med en omfattende modernisering og rationalisering, idet regeringen gennemførte en nedskæring af statsudgifterne på 20 pct. i det nævnte år. Statsbanerne havde efter fradrag af forrentning og afdrag et regnskabsmæssigt underskud på 408 millioner finmark.

Personalet var i 1957 på 36 678 ansatte, men ved nytår 1959 blev det nedskåret til 34 306. Finlands statsbaner har 5098 km banelinier eller mere end dobbelt så meget som Danske Statsbaner. 312 km er dobbeltspor, og 106 km er under anlæg for dobbeltspor. Banerne har opstillet en 10 års plan for sin modernisering, og efter denne skal diesel- og el-drift helt have afløst dampen i 1969. Ved årsskiftet i fjor havde Finlands statsbaner 714 damplokomotiver, en nedgang på 52 fra det foregående år, 46 diesellokomotiver mod 31 og 123 skinnebustog mod 93. Et halvt hundrede nye diesellokomotiver, herunder også rangermaskiner, er under bygning. Til gennemførelse af 10 års planen regner man med, at

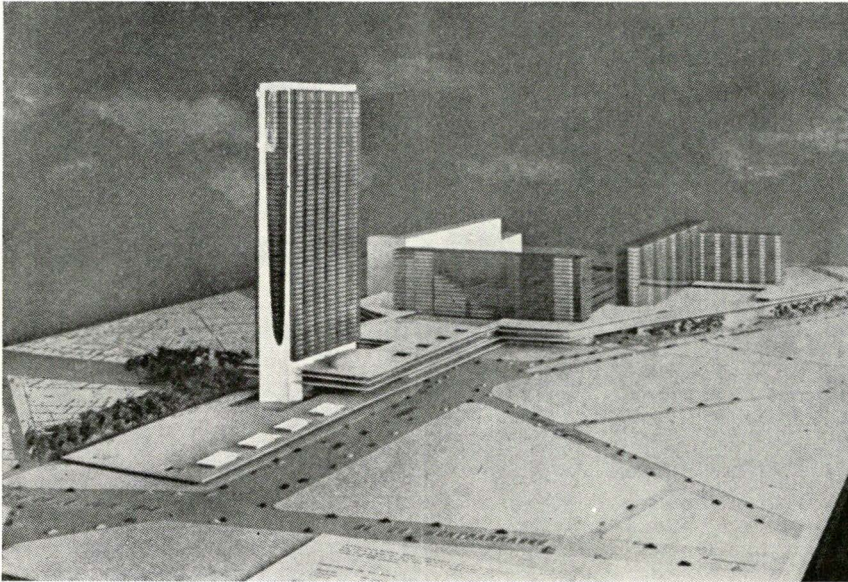
400-500 el- og dieselmaskiner vil være nødvendige i driften. Denne trækraft vil koste ca. 16,5 milliarder finmark, og desuden er projekteret elektrificering af 90 km banelinie, som vil koste ca. 15 milliarder finmark. Efter gennemførelse af el-drift på denne strækning vil Finlands statsbaner have ialt 1700 km under elektrisk drift.

Allerede i foråret tager man fat på disse elektriske banearbejder og har fået bevilget en milliard finmark til det første afsnit, elektrisk drift på strækningen Helsingfors-Riihimäki. Sideløbende med denne omstilling af driften foretages udvidelse af vognparken, både for gods og passagerer, samt forbedring af sikringsanlæg og signaltjenesten.

De øvrige strækninger, hvor el-drift er planlagt gennemført, er Helsingfors-Kirkkonummi, Riihimäki-Tampere og Riihimäki-Kouvola, Kouvola-Kotka, Inkeroinen-Homina, Kouvola-Pieksämäki, Kouvola-Imatra og Raippo-Vainikkala. Det maksimale forbrug af el-strøm i Finland vil være nået om 15 år, når banerne er færdig med indførelsen af elektrisk drift. Man forudser da et årligt forbrug på ialt 18 000 millioner kw i Finland, og af denne mængde vil togtrafikken kun aftage 2,7 pct.

## Nyt materiel til den elektriske nærtrafik

I løbet af sommeren 1961 og indtil slutningen af 1962 skal der leveres 17 motorvogne litra MM og 17 styrevogne litra FS til den elektriske nærtrafik på S-banerne i København. Det er blandt andet udvidelsen af det elektrificerede område med strækningen Glostrup-Tåstrup der betinger afgivelse af ordren på dette materiel. Frichs i Århus og Scandia i Randers skal fremstille motorvogne henholdsvis styrevogne. Banemotorerne leveres af Titan, København og Thomas B. Thrige, Odense.



En del af det store byggeri, der skal opføres omkring Gare Montparnasse, og med det 17 etagers højhus, som bl.a. skal rumme franske statsbaners administrationskontorer.

## Baneprojekt Montparnasse ændrer distrikt i Paris

Frankrigs statsbaner har gennem længere tid ført forhandlinger med de kommunale byggemyndigheder i Paris om en ændring, der tager sigte på en ny bebyggelse af de ret store arealer omkring stationerne i byen. Disse arealer ejes af statsbanerne. Efterhånden som boligsituationen i Paris har forværret sig, er jernbanernes grunde kommet i myndighedernes søgelys. De lokale endestationer Gare du Nord, Gare de L'Est, Gare Montparnasse, Gare d'Austerlitz, Gare Saint Lazare, Gare d'Orsay og Gare de Lyon, dækker med spor og bygninger et areal på 80 ha, og samtlige jernbaneanlæg i Paris optager et areal på 1 150 ha.

De lokale byggemyndigheder er af den opfattelse, at der må kunne spares areal ved at gøre jernbanens administrationsbygninger til højhuse. Fra kommunens side havde man først tanke om at flytte disse anlæg ud til storbyens periferi. Dette satte banernes ledelse sig stærkt imod og henviste til de trafikmuligheder, det travle forretningsliv i den indre by frembød. I givet fald kunne man ikke klare befordringen af de hundredetusinde af arbejdere, som skulle frem og tilbage mellem deres hjem i Paris' forstæder og byens centrum.

Så blev muligheden af at overdække store dele af Paris' bybane og foretage byggeri ovenpå drøftet, men dette problem rejste så mange tekniske og juridiske spørgsmål, at man måtte opgive tanken.

Efter lange og vanskelige forhandlinger er der nu truffet en overenskomst med de franske baners ledelse og Paris' kommune om en plan, der tilsigter at frigøre en del af de omliggende og af banerne ejede arealer til opførelse af beboelses- og forretningsjendomme. Det drejer sig i første række om grundene omkring den gamle banegård Montparnasse. Dette areal, som også skal have en park, er på 500 000 m<sup>2</sup>. Der er nu udarbejdet et omfattende projekt til ændring og flytning af Maine-Montparnasse-banegården, som vil blive flyttet 350 m for at give plads til de store nye byggeprojekter.

Disse er opdelt i fire hovedgrupper. Den ene drejer sig om bebyggelsen af arealet vest for sporanlægget mellem Boulevard Vaugirard og Boulevard Pasteur, hvor der parallelt med hovedsporene skal opføres en 250 m lang kontorejendom på 18 etager og i en ret vinkel på denne en beboelsesejendom med samme højde. Den anden byggegruppe omfatter ligeledes et 18 etagers højhus, dels til boliger og dels til postvæsenet og jernbanen.

Den tredje byggegruppe rummer endnu et par højhuse, hvor der skal indrettes hotel med tusind værelser og restaurant, sal til kongresser og teater, et forretningscentrum med store varehuse, en informationscentral for turister, en sportsklub og et pressehus samt parkeringspladser.

Den fjerde byggegruppe langs Avenue du Maine bliver et 125 m langt og 20 meter bredt højhus på 17 etager, som nederst skal give plads til stationen Montparnasse's kontorer og administration, mens der skal være forretningskontorer i den øverste del af bygningen.

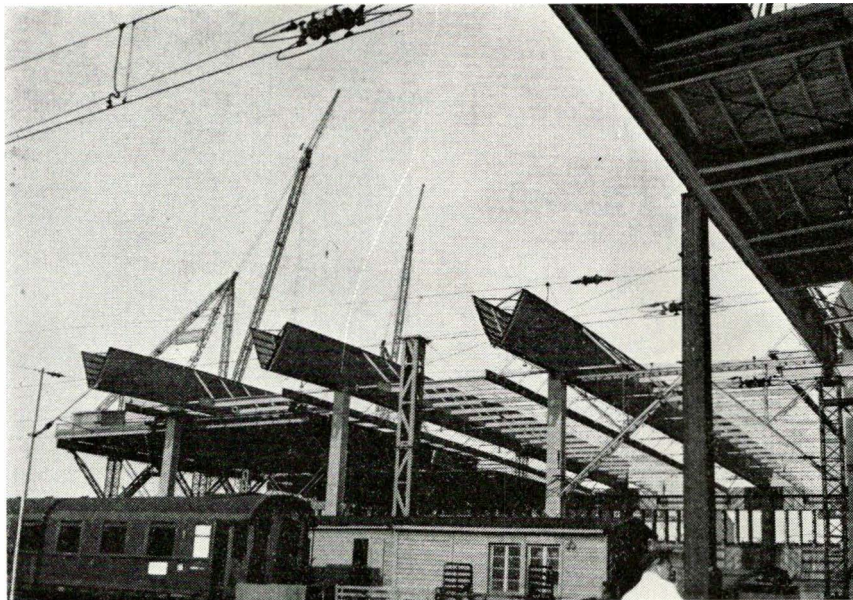
Dette kæmpemæssige nybyggeri i Paris vil fuldstændig ændre bybilledet omkring Gare Montparnasse og kommer til at dække arealet på 500 000 m<sup>2</sup>.

## Münchens hovedbanegård genopstår af ruinerne

En af de mest kendte hovedbanegårde i Europa, hvor også en mængde danske kommer på besøg eller passerer undervejs til og fra Syden, er München. Under krigen blev denne vigtige krydsningsstation for mellemeuropæisk togtrafik bombet sønder og sammen for at stoppe troppetransporter og forsyninger.

I de seneste år er udført et meget stort genopbygningsarbejde. Først kom en moderne ankomsthale med butiksgader, kino o.s.v., og så tog man fat på

*Perronhallen bygges op med tyve meter lange ståldragere, som hver vejer 22 tons og sammenføjes til en længde af 140 meter.*



at nedrive hovedbanegårdens udbombede sidefløje. De kilometerlange perroner stod længe uden overdækning. Det medførte om vinteren, at sneen lagde sig metertykt på dem, så de rejsende havde besvær med at komme ud til togene, og der måtte ofte foretages snerydning med motorpløve på perronerne, indtil man i fjor begyndte at overdække dem igen.

Genopbygningen af Münchens Hovedbanegård er et af Tyske Forbundsbaners største byggeprojekter. I år vil der blive anvendt lige ved 9 mill. D-mark til det, og gennem det sidste år er dagligt blevet arbejdet i 16 timer på genopbygningen. Perronhallerne skal være færdige sidst i juli, når der i München skal afholdes en religiøs verdenskongres, hvortil man venter hundredetusinder.

Da den gamle banegård blev indviet i 1880, bestod hele belysningen af perronerne af 50 lamper. Nu skal der indbygges 50 lysstofrør i hver af de ni ståldragere, som kommer til at bære perrontagene. Den nye perronhal bliver 140 meter bred og 200 meter lang. Perrontaget er hævet 16 meter op over perronerne og bæres af ståldragere, der altså har en længde på 140 meter og bliver samlet af 20 meter lange enheder på hver 22 ton. Vældige kraner er i brug ved placeringen af disse ståldragere. Selve taget, som får ovenlysvinduer, består af 10 cm tykke betonplader, og hele konstruktionen bæres af stål-piller i hallens midte og ved ydervæggene. Jernbanedistriktet München er det mest elektrificerede i Vesttyskland, men da stationens trafik endnu har 15 pct. med damp- og dieseltrækraft, indrettes i perrontaget særlige kanaler til at aflede røg- og dieselgas.

I den seneste tid er noget af det vanskeligste arbejde ved dette projekt blevet udført. Man har hele tiden måttet tage hensyn til den tætte toggang både med forstads- og fjerntog. Om natten er de store montagekraner blevet skubbet fra den ene del af stationen til den anden på et tidspunkt, hvor der ikke var toggang. Det var nemlig nødvendigt at spærre otte spor samtidig og at nedtage deres elkøreledninger i seks timer. Herefter måtte man hurtigst muligt opsætte ledningerne igen, så de var

klar til morgentrafikken. I maj måned ventes arbejdet med at overdække perronerne fuldført.

Vejret har også gjort sin indflydelse gældende på arbejdets udførelse. De tyve meter lange og 22 tons tunge ståldragere, der af kranerne blev svunget på plads med millimeters nøjagtighed i deres leje, kunne nemlig kun anbringes i fuldstændig vindstille.

Arbejdet med banegårdens hovedbygning, som er blevet opført etapevis i de sidste år, nærmer sig også fuldførelsen. Der er tale om et strømliniet kæmpehus, som også skal rumme jernbanedistriktets mange administrationskontorer. I femte og sjette etage og på taget er indrettet parkeringspladser, og store elevatorer bringer fra gadeniveau bilerne til vejrs. Det kan man kalde rationelt samarbejde mellem jernbaner og privatbilisme.

## Grosserer A. Collstrops rejselegat

I løbet af kortere tid vil der kunne uddeles legatportioner til et samlet beløb af ca. 7000 kr. af Grosserer A. Collstrops Rejselegat, hvis bestyrelse for tiden består af:

Telefondirektør C. Stenbuch, Nørregade 21, København K.,  
direktør, civilingeniør Jens Møller, I/S Elektricitets-selskabet Vestkraft, Esbjerg,  
direktør Otto Nielsen, Varde-Nørre Nebel Jernbaneselskab A/S, Varde, og  
generaldirektør P. E. N. Skov, Sølvgade 40, København K. (formand).

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

Ansøgninger må indgives inden den 31. marts 1960 til formanden, Sølvgade 40, København K., og ansøgningsblanketter kan fås hos legatets sekretær, statsbanernes generaldirektorat, Sølvgade 40, København K.

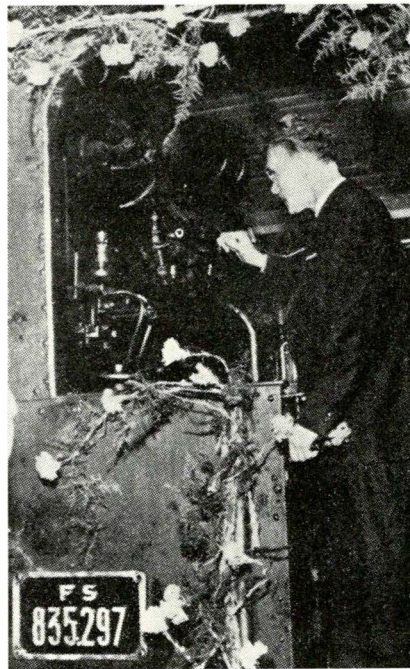
## Røde nelliker til gamle »Taboga«



Af Jørgen Petersen.

Jeg ved godt, at det ikke er almindeligt med film og filmstjerner i »Lokomotivtidende« – men det er heller ikke almindeligt at et gammelt rangerlokomotiv og en filmstjerne – der til og med er datter af en lokomotivfører – er midtpunktet i en fest på Milanos hovedbanegård, og så var det endda lokomotivet, der var hovedpersonen.

En amerikansk film med Fredrick March og Kim Novak – »Midt om natten« – havde premiere i Europa sidste år. Filmen handler for en gangs skyld om ganske almindelige mennesker, og Kim Novak fik en dunderende succes. Det var dejligt at se, at en af de små Hollywood-sommerfugle virkelig blev forvandlet til en rigtig skuespillerinde – det er så-



mænd så sjældent. Men det er ikke så meget derfor, jeg vil beskæftige mig med Kim Novak her i bladet.

Af og til afholdes jernbanefester på de store italienske banegårde – en idé vi måske herhjemme kunne tage op – og som festens midtpunkt havde man valgt et af de få gamle rangerlokomotiver – en »Tepotte« – der stadig gør tjeneste. Den havde nr. 835-297, og blandt de mange tilskuere der tålmodigt ventede på den på Milano's hovedbanegård – på perron 2 – var også Kim Novak. Rangerlokomotivet var undtagelsesvis indsat på strækningen Lambrate-Milano i anledning af festen, og man ventede spændt dens ankomst med en forbløffende hastighed på 30 km i timen. Egentlig hed Kim Novak Mari-

Joseph Novak i førerhuset på det gamle rangerlokomotiv.

lyn og er datter af lokomotivfører Joseph Novak, der er ansat ved Chicago-Millwaukee Railroad i USA – og for at hædre det gamle lokomotiv og som et symbol på hendes fars arbejde og hans tusinder kolleger i hele verden, skulle hun overrække en buket røde nelliker og fremsige et lille vers, hun som barn havde lært af sin far. Digtet måtte man imidlertid udelade, da tusinder af begejstrede tilskuere brød gennem afspærringerne for at hylde skuespillerinden, så hun måtte tage flugten for at bringe sig i sikkerhed.

Det varede ikke ret længe, før alle havde forladt gamle »Taboga«, som rangerlokomotivet blev kaldt, og som Joseph Novak havde ført fra Lambrate til Milano – kun hendes buket med nelliker lå tilbage imellem de to store gammeldags projektører på lokomotivet. Snart efter blev der fløjtet afgang – og gamle »Taboga« tøffede baglæns ud af stationen medens alle lokomotiver på banegården lod fløjterne lyde i en hilsen til den gamle kollega.

De røde nelliker på nr. 835-297 kom med i remisen; – som alle blomster havde de kun en kort tilværelse og blev vel især for gamle »Taboga« et bevis på tingenes for-gængelighed.



Far Novak med datter.



# Det står skrevet i stjernerne

af Curt Strøm

»Ingen ved, hvad morgendagen bringer i sit skød . . .«, to glas til». Han kastede mønten på zinkdisken – de dansede en fortvivlet hvirveldans, inden de faldt ned på bordet. Det var som om de forsøgte at holde sig oprejst – på højkant – men ikke orkede det. Samme pessimisme som han, min mørke ven, den indfødte politimand, eller Moghaznis, som det hedder på arabisk, lider af. Med tanke på hans job og hans tro lå det nær ved hånden, at jeg spurgte:

– Hedder det ikke, at det står skrevet i stjernerne?

– Jo, herre, men der findes så fortvivlet mange stjerner . . .

Svengalid vil for 3 pence tyde dem på optimistisk vis og give dig 10 pund tilbage, hvis hans forudsigelser ikke slår til. Blot dette er jo nok for at holde folk ved livet i lang tid. Men der er lang vej fra Algier til Lancashire i England, og Mahmoud ved, at morgendagen bringer nye demonstrationer i de tætbefolkede kvarterer i Algiers byer – rygterne om blodig modstand er sivet ud fra Carrieres Centrales, hvor de fattige arbejdere fra fabrikkerne bor. Kuglerne kommer til at hvine omkring ørerne på os og knivene til at blinke i solnedgangens lys. Ingen ved, hvad der sker i morgen . . .

Svengalid. Måske ikke præcis hvad der sker, men han kan berette for dig, at intet, som du ikke selv vil, heller ikke sker næste dag eller dagen derpå. Dette betyder med andre ord, at du har glemt det, når ugen er gået, og det er det, som er meningen, så Svengalids 10 pund er aldrig i farezonen.

For 3 pence leverer han ugens horoskop og naturligvis svæver en hel del i det uvisse, men i hovedsagen er udsigterne gode, og går man hjem med ugelønningen, som naturligvis under alle omstændigheder er for lav, og med vished om, at tipset ikke gav, hvad man ventede sig i forrige uge, så er den lille sum i alt fald spændret fornuftigt, thi horoskopet spår godt for den kommende uge . . .

– Ingen ved, hvad morgendagen bringer i sit skød . . .

Vidste vi det og om der fandtes nogen, som med bestemthed kunne sige hvad der skulle gøres for at klare besværligheder af forskellig slags, så ville alting jo se anderledes ud, og dog . . .

– Men Svengalid, du påstår jo, at det du siger, eller det som står skrevet i dine horoskoper er rigtigt, ellers . . .

– Vist er det sandt, det er præcis sådan som folk selv vil have det. Jeg er ingen spåmand, jeg er . . .

– Svengalid ler, en latter som for et øjeblik får alle de andre engelskmænd på denne Pub til at glemme,

kunder. Det er en skare mænd i forskellige aldre og ligeså forskelligt udseende og som kommer af forskellige samfundslag. Men et har de fælles og det er kullene. Disse kul som følger dem praktisk taget fra vugge til grav. De fleste af mændene er jernbanefolk, der er lokomotivførere, satte alvorlige mænd og så sidder her en gruppe yngre lige så sværtede karle, det er lokomotivfyrbøderne, som er kommet ind for at slukke tørsten med et glas øl, inden det igen bliver dag for ny tjeneste. Tværs over gaden på jernbanesporene står deres lokomotiver og samler kræfter, medens flinke mænd fylder vand i tenderen og vældige transportører



*Svengalid  
i funktion.*

at de bærer hele Imperiets byrder på sine skuldre og hvisker den mest uprægede lancashire-dialekt . . .

– Jeg er faktisk bare det lille spark i bagen, som de fleste mennesker behøver og som de ville kunne give sig selv, blot de havde tilstrækkeligt med mod og selvtillid. Men det er det, som fattes mange gange.

Rundt omkring os sidder hans

fylder nogle tons kul på til brændselsforråd.

Denne Pub er jernbanefolkets specielle mødeplads, her kommer man i ledige stunder og falder ind præcis, som man står og går i sit arbejde. Sædvanligvis efterlader de sig en stor sort plet på den stol, de har siddet, men det hører ligesom med til billedet. De får ofte selskab af en

anden gruppe, som om muligt er endnu mere sværtede end de, som arbejder over jorden. Det er førerne og andre på de små tog som dybt nede i gruberne tager sig af kultransporterne frem til ophejsningsværkerne. At være jernbanemand oppe på jorden anses som lidt finere, men samkvemmet er godt. Grubearbejderne med deres hjelme og lamper dinglende ved bæltet forøger skaren.

Disse realistiske og hårdføre mænd kender allesammen Svengalid, ingen af dem ser noget som helst mystisk i ham, og hans jovialitet og hans åbenbare livsglade måde at optræde på, gør det faktisk umuligt at sætte ham i forbindelse med synskhed eller overnaturlige kræfter.

– Jeg har spået i både kort og glaskugler, siger han, men det var en meget kompliceret affære, det her med horoskoperne er meget enklere.

Hele affæren består af en kasse på en stang, som Svengalid holder i den ene hånd, medens han med den anden betjener kunderne. Med et tankefuldt blik gennem de umoderne briller syner han sit »offer«, mumler noget i det tobaksgule skæg og trækker ugens horoskop frem og læser det op under højtidelige former.

– Det gør det hele ligesom en smule mere naturligt og personligt. De fleste mennesker her i byen kender jeg jo, så jeg ved, hvordan jeg skal udlægge teksten og fortolke ordene, så alle bliver glade ... og optimistiske.

– Det er jo det, som er meningen med dette, at man ser frem til morgendagen med forventningsfuldhed og selvtro på, at den skal blive bedre og anderledes end alle andre dage.

Ingen ved, hvad der kan hænde i morgen ...

– Jeres horo ...

Jeg synes, at det ikke er længere siden end i går, at vi stod i »Fitzroy« i Londons Soho. Den velkendte fotograf Robert Capa og nogle andre venner og diskuterede »krig«. Bob – Capas navn blandt vennerne, var for tiden i krig, det var hans arbejdsfelt, og ingen fotograf har vel skildret krigen så uhyggelig usminket som netop ham.

Ingen farer kunne stoppe ham, ingen strabadser for hårde, han trampede gennem krigen. I Spanien, Palæstina, Afrika, Europa, overalt hvor der var krig eller havde været, fandtes Bob altid i forreste linie. Men der skete ham ikke noget. Han var usårbar og ingen ville tro telegrammet, som slutteligen berettede om hans død i Viet-Nam i Indo-Kina.

Vi stod der nogle få dage, før han skulle rejse, og Bob sagde: »Ingen ved, hvad morgendagen bringer i sit skød«, og måske kunne hans mørke alvorlige øjne fortælle noget om den uro og usikkerhed, som han inderst inde følte før morgendagen, men stedet og stemningen tog alvoren bort, og ingen tænkte på, hvad der ville komme.

Svengalid gør gode forretninger, nye grupper af sodede jernbane- og grubefolk kommer ind, de hilser glad på Svengalid og på os andre. En af fyrbøderne siger med et sodet grin i det sorte ansigt: »Giv Sam et hyggeligt tips for næste uge, han skal have nattjeneste og kullene er dårlige«. Sam, som er en genert og tavs fyrbøder i 30 årsalderen, ser lidt forlegen ud, da han får sit horoskop, men han virkede mærkbart fornøjet og lettet, da han gik ud til sit arbejde og sine sure kul.

Ingen skal tro, at disse mennesker er overtroiske på nogen vis, men man kan jo aldrig vide ...

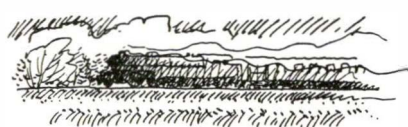
Mønten fortsatte sin dans på disken. Bunken af pennylanter, som udgjorde dagens høst ved salg af horoskoper voksede, og vi skålede på en lykkelig fremtid.

Svengalid påstod, at jeg var født under en lykkelig stjerne, men naturligvis ingen ved, forstår sig, hvad der hænder i morgen ...

Min mørke ven Mahmoud som aldrig så morgendagens sol gå ned og Bob ...

Jeg ser dem begge for mig og kommer til at tænke på, at Bob var født under samme stjerne som jeg ...

... Ingen ved, hvad morgendagen bringer i sit skød ...



## AOF kursus 1960

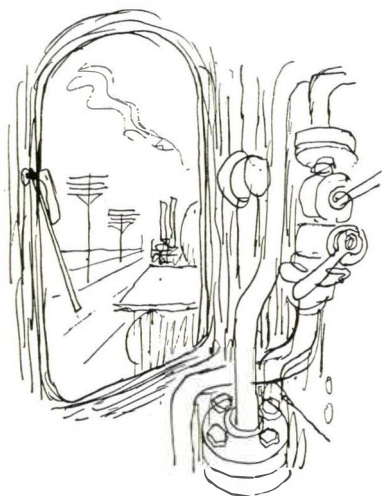
En af de sikre bebudere om, at det nu skal til at være slut med vinteren for denne gang, er lige dumpet ind gennem brevkassen. I en festlig og glad brochure bringer AOF meddelelse om årets kursus, der vil blive bragt til udførelse på henholdsvis Roskilde og Esbjerg højskoler, ligesom der fortælles om, hvorledes organisationerne vil kunne arrangere mindre kursus, på LO's Højstrupgård. Hvad sidstnævnte angår, er der her tale om en fin nygevinst for kursusarbejdet, der navnlig vil henvende sig til organisationer, der ikke er så heldige som vi lokomotivmænd, at have eget feriehus til at danne rammen om de nødvendige kurser.

Når man blader den tiltalende brochure igennem, glædes man over de mange tilbud, der bydes på. Der er kursus for såvel tillidsmanden, der ønsker at dygtiggøre sig til sit job, som for den enkelte, der gerne vil vide lidt mere om det samfund og den verden, han lever i, ligesom tidligere års succes med familiekurserne, også findes i dette års program.

Der er sikkert også mange indenfor vor organisation, der vil være interesserede i en uges højskoleophold, og det kunne derfor være fristende, at bringe en nærmere omtale af de enkelte kurser her. En sådanne omtale vil imidlertid føre for vidt, og udvalget må derfor henvise eventuelle interesserede til at søge nærmere oplysninger hos den stedlige AOF afdeling, eller ved henvendelse til landsoplysningsudvalget. Vi skal derfor her nøjes med at oplyse, at sommerens kursus som sædvanlig vil blive afholdt på henholdsvis Roskilde og Esbjerg højskoler, og at der til højskolerne kan søges om halve- eller hele fripladser, ligesom også landsoplysningsudvalget yder tilskud.

Ansøgning om friplads skal være ledsaget af en anbefaling fra udvalget, hvorfor vi anmoder eventuelle interesserede om at melde sig snarest belejligt. Den, der tidligere har deltaget i et højskoleophold, vil med begejstring kunne fortælle om det udbytte, der her opnås. Det er udvalgets håb, at også vore medlemmer vil benytte den givne chance.

# Frontruden



## En henstilling til præsidenten

På en pressekonference den 22. oktober 1959 i det hvide hus i Washington blev Eisenhower af en journalist spurgt, om han ikke fandt det rigtigt, at regeringen greb ind i stålstrejken, der efter journalistens opfattelse var til stor skade for erhvervslivet og dermed også til skade for hele nationen. Præsidenten svarede hertil, at hans hjerte ikke var med i en lovgivning, der dikterede betingelser, de ikke selv var blevet enige om. Vore industriledere og arbejdere må forstå at bøje sig for hinanden; det må være den bedste løsning i det lange løb, ikke alene til gavn for dem selv, men for hele det amerikanske folk.

Dette svar blev citeret i et brev, som formanden for de amerikanske samvirkende fagforbund (AFL-CJO) sendte til præsidenten kort efter pressekonferencen, og under henvisning til citatet blev henstillet til Eisenhower, at han tog initiativet til indkaldelse af et topmøde, hvor repræsentanter for arbejdsgivere og arbejdere kunne diskutere om en anden form end strejke til løsning af interessemodsætninger. I brevet peges endvidere på, at fremtiden stiller nationen over for store opgaver med hensyn til at skaffe arbejde til den stadig stigende befolkning, og disse problemer kan kun løses ved et fornuftigt samarbejde, parterne imellem.

Præsident Eisenhower har stillet sig positivt over for dette forslag, og i sit svar siger han, at forslaget skal blive behandlet snarest belejligt. Endvidere nævnes i svaret, at regeringen ganske naturligt er interesseret i et godt og fordrageligt forhold mellem arbejdsgivere og arbejdere.

*Free Trade Union News.*

Det kan nævnes, at strejken i stålindustrien sluttede med et relativt godt resultat for arbejderne. Lønningen blev hævet med 22 cent i timen, og desuden blev de sociale ydelser, som løn under sygdom, pension og deslige, forbedret.

*Red.*

## Diesel-hydrauliske maskiner i Italien

Italiens statsbaner tager nu for første gang diesel-hydrauliske lokomotiver i brug. Der er bestilt en serie på tyve hos maskinfabrikkerne i Ansaldo, og de første lokomotiver er nu indsat i driften. Hver maskine koster 120 mill. lire og kører maksimalt 120 km/t. De indsættes på strækninger med lettere trafik, og hvor der ikke er el-drift.

De italienske statsbaner håber ved i større grad at gå over til dieseldrift at kunne nedsætte udgifterne på samme måde, som det har vist sig i en række andre lande, bl.a. i betydelig grad hos DSB.

## Buschaufførernes genvordigheder

»Vær venlig og gå tilbage i vognen, vær venlig og gå tilbage i vognen.« Således blev chaufføren på en af New York Citys busser ved med at gentage for at give plads for det stadig voksende antal passagerer, men tilsyneladende uden resultat. På sin rute passerer bussen FN-bygningen, og lige idet bussen var ud herfor, mistede chaufføren tålmodigheden; standsede brat op, rejste sig op fra sædet, slog ud med hånden mod bygningen og holdt følgende lille improviserede tale til passagererne. »Hør kære venner, hvordan kan I egentlig forlange, at de mennesker der sidder i det hus, skal blive enige

om at skabe fred og fordragelighed mellem alle menneskene i verden, når de par stykker i denne bus ikke kan tage det hensyn bare at flytte sig lidt for at give plads for andre, der også gerne vil hjem til kone og børn.« Det hjalp. Der kom bevægelse i rækkerne, og det siges, at chaufførens udmærkede påhit er blevet kendt af mange buspassagerer, således at det i hvert fald et stykke tid fremover ikke skal være nødvendig at den i forvejen hårdt belastede chauffør skal sidde og gentage »Vær venlig og gå tilbage i vognen.«

*ITF journal.*

## Radio i kupeens hovedlæn

Allerede i 1956 indførtes forsøgsvis radio i det elektriske tog ETR 200 på strækningen Milano-Rom og senere på Rom-Genova. Seks el-tog fik radio til underholdning for de rejsende, og resultatet oversteg alle forventninger. Banerne modtog kun tilfredse og anerkendende udtalelser. Det medførte, at man i 1958 udbyggede radioanlægget til at omfatte alle tog i serien ETR.

Det program, der udsendes i togene, er musik, sketches og revyer med korte handelsmæssige nyheder ind imellem, og oplysninger særligt beregnet for turister. Desuden transmitterer man i el-togene den italienske radios nyhedsoversigt og sportsresultater. Højttaleren er indbygget i kupeernes hovedlæn, og hvis man vil lytte, læner man blot hovedet til og drejer på en knap ved siden af hovedlænet. Derved undgår man at forstyrre medpassagerer, som »vil hvile ørerne«.

Disse radioanlæg er nu installeret i tog på linierne Milano-Napoli, Rom-Genova, Rom-Venezia og Milano-Venezia.





### Tak

For udvist opmærksomhed med gaver og deltagelse ved min 70 års fødselsdag overbringes herved sektioningeniør Jens Hansen, Fa., lokomotivfører J. H. Gyllun, remisearbejder H. P. Andersen og kontorist frk. Kirsten Jensen, min bedste og hjerteligste tak.

J. Birkbo, lokomotivfører, Assens.

### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit 50 års jubilæum 1. april frabedes venligst.

P. M. Hansen, lokomotivfører, Sønderborg.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

G. H. Olsson, lokomotivfører, Helsingør.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

O. Koldt, lokomotivfører, Helgoland.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

J. A. S. Lykner, lokomotivfører, Roskilde.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

A. Thorsen, lokomotivfører, Gb.

### Lokomotivførernes Sangforening

afholder generalforsamling i Vartov Selskabslokaler, Farvergade 27, fredag den 1. april 1960 kl. 16,00. Efter generalforsamlingen mødes vi med vore damer kl. 18,00 til middag, som består af

- klar suppe,
- oksestegsfilet med gemyse,
- frugtanretning og dertil vine.
- Kaffe, Cognac, likør, cigarer og cigaretter.

Pris pr. deltager 30 kr., og efter middagen svinger vi damerne til midnat.

Indtegning kan finde sted på telefon Birkerød 1051 og Sundby 9321 x.



Navneændring pr. 1/3-60.

Lokomotivfører Kaj Petersen (Singer), København, Gb., hedder nu Kaj Hedmark.

Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. (kørelærer i motordriften) efter ansøgning pr. 1/3-60

Lokomotivfører (12. lkl.):

E. E. Sørensen, Helgoland, i Helgoland.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/3-60.

Lokomotivfører (15. lkl.):

V. H. Andersen, Fredericia, til Ålborg.

Overgået til stilling som håndværker efter ansøgning pr. 1/2-60.

Lokomotivfyrbøderne:

G. N. Marcussen, Esbjerg, ved værkstedet Nyborg.  
A. I. Christensen, Slagelse, ved værkstedet Nyborg.

Forfremmelse til elektrofører i 12. lkl. pr. 1-4-60.

Elektroførerne 10. lkl.:

H. H. Johansen, Enghave.  
V. Egaa Andersen, Enghave.  
N. O. A. Dinesen, Enghave.  
K. E. Kristensen, Enghave.  
P. Nielsen (Kohberg), Enghave.  
N. E. E. Rasmussen, Enghave.  
T. E. Raff, Enghave.  
V. E. F. Horn, Enghave.  
T. C. Rehder, Enghave.  
B. Rasmussen, Enghave.  
C. C. I. Nielsen, Enghave.

Afsked.

Lokomotivfører (15. lkl.):

A. E. Martinsen, Kalundborg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-5-60).

## Feriehjemmet Knudshoved

Statsbanernes feriehus på Knudshoved modtager i sommersæsonen 1960 gæster fra søndag den 5. juni til lørdag den 27. august.

Samtlige statsbanernes tjenestemænd og timelønnede fast ansatte med familie (hustru og hjemmenværende børn) har adgang til ophold på hjemmet. Endvidere vil der, i det omfang pladsforholdene tillader det og fortrinsvis uden for skoleferien, blive givet adgang også for pensionister og enker.

Betalingen for opholdet udgør pr. dag og pr. person:

	19/6-13/8	5/6-18/6 og 14/8-27/8
Voksne . . . . .	10,00 kr.	9,00 kr.
Børn 4-11 år (incl.)	6,00 kr.	5,00 kr.
Børn indtil 4 år ..	3,00 kr.	2,50 kr.

Hertil må regnes betjeningsafgift 12½ pct.

Såfremt der undtagelsesvis gives tilladelse til kortere ophold end 5 dage, vil der yderligere blive opkrævet 1 kr. pr. person for forbrug af senge-linned.

Til brug ved anmodning om ophold på feriehuset er fremstillet en særlig blanket, som vil kunne fås på stationer og ekspeditionssteder. Blanketten indsendes i udfyldt stand (alle 3 dele) direkte til generaldirektoratet.

For det tilfælde, at der skulle være optaget i det ønskede tidsrum, må det endvidere anbefales dem, der i så fald kunne ønske ophold i et andet tidsrum, at angive dette subsidiære tidsrum i ansøgningen.

## Filmsforestilling i »Det Ny Scala«

Medlemmer, pensionister, hustruer og øvrige familie-medlemmer samt venner, indbydes til filmsforestilling *torsdag den 24. marts 1960 kl. 20,00* i »Det Ny Scala«. Der vises filmen »Windjammer«, der handler om det norske sejlskoleskib »Christian Radich« færd fra Oslos inderhavn til Amerikas østkyst, filmen er i farver.

Det er lykkedes oplysningsudvalget at få billetter til meget nedsatte priser, teatrets ordinære pris er 10,85 og 12,85. Oplysningsudvalget tilbyder disse billetter til den lave pris af 4,00 kr.

Billetter kan bestilles på telefon Asta 3093 og 94 53 46. Sidste frist er tirsdag den 22. marts 1960 kl. 18,00, eller på de fremlagte lister på de københavnske maskin-depoter. Medlemmer fra hele distriktet er velkomne.

P. u. v.

Poul Busk.

## Ved ophold i Østrig

Skal De holde ferie i Østrig og vil gøre ophold i Innsbruck, tilbyder jeg et rent og pænt værelse med varmt og koldt vand for 20 schilling pr. person pr. dag. Morgen- og aftenkaffe kan fås til billig pris.

Aug. Geiger, *Innsbruck*, Karwendelstrasse 61, 2.

NB. Danske lokomotivmænd, som har logeret her-nævnte sted, kan kun anbefale det.

## Husk

at sidste frist for indlevering af stof til bladet er 15 dage før den dato, det blad udkommer, hvori stoffet ønskes optaget. For bladet, der udkommer den 5. i måneden, må vi således have manuskripterne senest den 20. i måneden før, og til bladet, der udkommer den 20., må det være redaktionen i hænde senest den 5. i måneden.

## Adressefortegnelse

Efter oprettelsen af enhedsafdelinger bringer vi i det efterfølgende en oversigt over de valgte afdelingsformænd, underafdelingsrepræsentanter og afdelingskasserere. Grundet manglende oplysninger fra afdelingerne kan vi for enkelte byers vedkommende ikke bringe de nødvendige adresseændringer.

Afdeling	Formandens og repræsentantens adresse	Kassererens adresse
Godsbanegården	Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st., København S. Telf. Asta 3093.	Lokomotivfyrbøder K. Ravn, Esthersvej 47, 3. th., Hellerup. Telf. Helrup 2073 x.
Helgoland	Lokomotivfører B. V. Olsen, Thyregodsvej 24, 3. tv., Valby. Telf. Valby 6005.	Lokomotivfører N. V. Ø. Jensen, Lundtofte-gade 86, 2. tv., København N. Telf. Taga 7122 x.
Enghave	Elektrofører N. O. A. Dinesen, Charlotte Muncksvej 30, 4. tv., København NV. Telf. Ægir 9744.	Elektrofører H. B. Henningsen, Michael Beringsvang 1, st., Hvidovre.
Roskilde	Lokomotivfører Egon D. Hansen, J. P. Hanssensvej 14.	Lokomotivfyrbøder E. W. Pedersen, Fælledvej 24 b, st. th.
Helsingør Hillerød	Lokomotivfører P. F. O. Frederiksen, Chr. Rasmussensvej 23, st. Lokomotivfører S. A. Botling, Skovgærdet 25 1.	Lokomotivfyrbøder A. B. Hansen, Sct. Annæ-gade 53 A 1.
Næstved	Lokomotivfører O. E. Søltoft, Rosenvej 3 st.	Lokomotivfyrbøder J. Voltzmann, Erantisvej 1 D 2, tv.
Gedser Nykøbing F.	Lokomotivfyrbøder K. H. J. Bergholtz, Laur. Larsensgade 11, Nykøbing F. Lokomotivfører C. B. Stub Jørgensen, Orup-gårdsvej 32, st. th.	Lokomotivfører P. W. H. Jørgensen, Lang-gade 8.
Kalundborg		
Slagelse	Lokomotivfører E. Meng, Klokketøbergade 15, 1. th.	Lokomotivfyrbøder H. Klørup Christensen, Valbyvej 40.
Korsør	Lokomotivfører E. P. R. Jensen, Lindealle 52,1.	Lokomotivfyrbøder H. E. Jørgensen, Fasan-stien 1, 1. th.

Afdeling	Formandens og repræsentantens adresse	Kassererens adresse
Nyborg	Lokomotivfører A. Tarpø, Aldershvilevej 25.	Lokomotivfyrbøder P. E. Hansen, Sprotoften 38 <sup>3</sup> tv.
Odense	Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Munkerisvej 6, 1., Odense.	Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Benediktes Allé 4, Fruens Bøge.
Fåborg	Lokomotivfører H. A. B. Pedersen, Peter Hansens Vej 14.	
Svendborg	Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 62.	
Fredericia		
Vejle		
Kolding		
Lunderskov		
Padborg	Lokomotivfører H. Ørnstrøm, Haralddalsvej 2.	Lokomotivfyrbøder M. K. Nielsen, Tjørnevej 7 <sup>2</sup> .
Åbenrå	Lokomotivfører S. E. Schou, Tøndervej 123,1.	
Haderslev	Lokomotivfører E. S. L. B. Frederiksen, Moltrupvej 38.	
Tinglev	Lokomotivfører H. Jessen, Birkevej.	
Sønderborg	Lokomotivfører R. U. Andersen, Frihedsalle 31,1.	Lokomotivfører P. A. Overgård, Gartnervænget 9, st.
Tønder		
Esbjerg	Lokomotivfører C. M. Clausen, Storegade 73, telf. 4642.	Lokomotivfører A. K. Berg, Peter Gydesvej 28.
Skjern	Lokomotivfører A. C. Knudsen, Pilealle 20.	
Struer		
Ringkøbing		
Thisted		
Frederikshavn	Lokomotivfører C. B. Jensen, »Dalny«, Falkevej.	Lokomotivfører H. Lund, Lindegårdsvej 23, 2. th.
Ålborg	Lokomotivfører N. P. Røgilds, Teglværksalle 7, 2. th. Telf. 2 00 77.	Lokomotivfyrbøder B. C. V. Kruse, Vendsysselgade 24, 3.
Randers	Lokomotivfører A. H. Momme, Viborgvej 30, 2.	Lokomotivfører J. V. Jensen, Århusvej 32.
Langå	Lokomotivfører J. A. Pedersen, Vestergade 16.	
Århus	Lokomotivfører E. G. Appel, Tietgens Plads 9, 3. Telf. 2 95 46.	Lokomotivfører K. E. Friis, Bethesdavej 14, 1. Telf. 6 93 48.
Horsens	Lokomotivfører E. Jørgensen, Claus Cortsensgade 11, 4.	
Skanderborg	Lokomotivfører E. Bondrup, Skanderupgade 26.	
Viborg	Lokomotivfører E. E. Jensen, Frihedsvej 1.	Lokomotivfører O. Jensen, Mathiasgade 35.
Brande	Lokomotivfører H. H. A. Christensen, Blichersvej 31, 1.	Lokomotivfører H. C. Hansen, Ørbækvej 2.
Silkeborg	Lokomotivfører J. K. Bentzen, Rolighedsvej 3, 1.	
Herning	Lokomotivfører Aage Lauritzen, Gl. Kirkevej 19, 1. tv.	Lokomotivfører O. Bruno, Museumsgade 50.



Regnfrakker

### Hold ferie på solskinsøen Bornholm

Pensionat på Nordbornholm  
plus gode sommerboliger. 4-7 sengepl.  
udlejes nu.

Bornholms Turistcentral, Kaashøj, Tejn,  
Telefon Allinge 53

## Jord-Entreprenørarbejde

Vejarbejde, grundudgravning,  
jordflytning m. m. udføres  
til billigste pris

**P. Andreasen . Brødmosevej . Asserbo**  
Telefon Liseleje 611

## Jernbanefærgernes Restaurant

Adr.: »Storebæltsgården« . Korsør  
Tlf. Korsør \*1100

Ren kaffe - Eget bageri - røgeri - pølsemageri  
Ronald Larsen

## FØRERBEVIS

Lad undervisningen til opnåelse af førerbevis være en  
tillidssag og en fornøjelse i min

**OPEL REKORD P 1700, model 1960.**

Teorikursus afholdes én gang ugentlig i Ulkebøl kl. 20.  
Interesserede bedes melde sig til

**Willy Petersens Køreskole, Ulkebølsten pr. Sønderborg**  
Telefon 210 29

**1/2 RONDO RADIO** Byens største udvalg  
Stengade 24 og 28  
Tlf. Helsingør 21 20 04

i **FJERNSYN**

## Banegaardsrestaurationen

Fru A. Konradsen . Ringkøbing

## Farvefjernsynsskærmen

der skåner øjnene og giver et roligt billede.  
Skærmen er indfarvet i rødlige, grønne og blå  
farver, således at f.eks. landskabsbilleder får  
deres naturlige farver, og samtidig får en for-  
nemmelse af perspektiv i billedet. 4 stk. suge-  
skiver i transparent materiale gør den let at  
montere i 4 huller i skærmen. Returret i 8 dage.

Til 21" kr. 27,50, til 17" kr. 24,00

**Antennemateriel**  
Ølbyvej 2 . Telf. Struer 976

## HORSENS

### Consul symaskiner

Henning Rasmussen

Smedegade 33 . Telefon Horsens 2 24 55

## FREDERICIA

Ekvipér Dem i

**LONDON-MAGASINET**  
FREDERICIA

Det bedste i  
**FJERNSYN OG RADIO**  
V. Petersen  
Jyllandsgade 22, Fredericia  
Tlf. 1033

**Fredericia Mejeri**  
Gothersgade 14  
Anbefaler sig med  
1. kl.s mejeriprodukter

»**LA BELLA**«  
blomster- og kranseforretning  
anbefales de ærede medlemmer  
Gothersgade 15, Fredericia 598  
v. Dorthe Sørensen

**Teater Restauranten**  
TLF. 2500 FREDERICIA TLF. 2500  
Byens nye, elegante mødested

L. A. Jørgensen, Lørgårdsvej 63

**BOGTRYK**

Telefon Asta 5002. København S

## FREDERICIA KUL-KOMPAGNI <sup>1/5</sup>

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon  
170-888  
4 linier

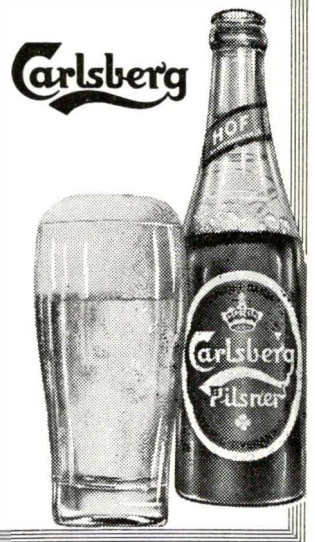
## FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL <sup>1/5</sup>

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks



KULPLADS OG KONTOR:  
VESTHAVNEN  
TELEF. 955



Ja... **HOF**  
har den rene  
friske  
pilsnersmag..!

## AARHUS

**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



NORSGADE 1  
lige over for "Biografen",  
Tlf. 2 72 12.

Se og sammenlign  
vore priser og varer  
før De køber

Køb med fordel hos  
**A. Rylunds Eftf.**  
Frimærkehandel  
Klostergade 20 . Aarhus

## AARHUS CHROM TEKNIK

KNUD THIEDE

ROSENKRANTZGADE 1 . AARHUS

## Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere . Signalføjtter . Alt hornarbejde

Aarhus . Sjællandsgade 43 . Tlf. 28468

## Aarhus Galvaniserings-Anstalt

Fabrik: Nørreport 20 - Telf.: 23 222

Varm-Galvanisering og elektrisk Galvanisering

Gælder det vask, da ring

**24 382 . Ydun Vask**

Våd vask . Rullevask . Færdig vask  
Fagmæssig behandling til små priser

## Rådfør Dem med os!

Har De set, hvor slidte Deres polstermøbler egentlig er blevet?  
Indhent hos fagmanden - uden forbindende - tilbud på ombetrækning - fuld garanti!

**LIIN BRØNDUM** . Ingerslev Boulevard 20 . Telf. 2 3319  
Aarhus

## Cigar - Tobak - Vine

Bauneplads 6, Aarhus, Tlf. 25563  
**K. A. Jensen** (Ny indehaver)

Møbler - Inventar anbefales

**Laurits Thomsen**  
Ny Munkegade 40, Aarhus, Tlf. 26854

AKTIESELSKABET

**AARHUUS PRIVATBANK**

STIFTET 1871

## KALUNDBORG

Slagtermester **Børge Rasmussen**  
Kordilgade 10  
Telefon 173  
Privat 1243  
Altid første Kl. Varer

**M. H. Iversen**  
Mode- og Manufakturforretning  
Kalundborg - Tlf. 82  
Leverandør til Feriehjemmet

Fineste  
**Kød, Flæsk, Paalæg**  
Slakteriets Udsalg, Kordilgade 44  
Tlf. Kalundborg 161  
Leverandør til Feriehjemmet

**Spis mere OST,**  
ring saa kommer **Fallesen**  
Tlf. Kalundborg 1029

**OTTO NIELSEN**  
Malermeister  
o  
Tlf. Kalundborg 447

Murermester og Cementvarefabrikant  
**CHR. SCHRØDER**  
anbefaler sig med alt Murerarbejde,  
Terrasoarbejde, Hævefliser, Flag-  
stangsfædder m. m.  
Tlf. Kalundborg 360

**Kul, Koks, Briketter  
& Brændselsolier**  
**IMPORTKOMPAGNIET ½**  
KALUNDBORG  
Telf. \*33 (Flere Ledn.)

## STRUER

**Frisørsalonen**  
Jyllandsgade 9 . Struer  
anbefales  
Gustav Jensen

**P. WEILING**  
Struer . Tlf. 93  
anbefaler alt  
i moderne  
Blomsterbinderi

**H. RASMUSSEN . Gartner**  
Gisseløre  
Tlf. Kalundborg 594  
Leverandør til feriehjemmet

»Køb det hos

*Schau*

lige i nærheden

**KALUNDBORG  
KULKOMPAGNI**

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

**J. Kjær Christensen**  
aut. installatør  
Kordilgade 4 . Telefon 520  
Lev. til feriehjemmet

## Fiskehus Nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspættelefilet'er samt Fiskefars.  
Leverandør til Feriehjemmet.

Kalundborg

Fællesbageri

## A. M. JØRGENSEN

Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester  
Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg  
Sct. Jørgensbjerg 25  
Tlf. Kalundborg 71

## Centralværkstedernes Marketenderi

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

Driftsudvalget

## HERNING

**Hårpleje** **UBBE NIELSEN**  
Damefrisør . Speciel skønhedskabine  
Skolegade 49 . Herning . Telf. 1843

## Valdbjørns KØRESKOLE

Bedst . Hurtigst . Billigst

Alm. kort 15 kr. i timen  
Erhvervs kort 17 kr. i timen . Lastvognskort 24 kr. i timen  
Omnibus kort 35 kr. i timen . Teori i moderne teorihal  
1959 Folkevogn, Kaptajn, Chevrolet, Volvo

## 1914 Palæ 1914

Sidste år var 90 pct. af vore elever på anbefaling  
Kørelærerkursus såvel sommer- som vinterhold