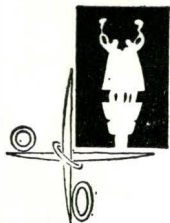


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 18 . 20. SEPT. 1961 . 61. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



Mode
og
kvalitet
i et
populært prislæg

TILSKÆRERNE

DET STORE MAGASIN FOR TØJ

Rådhuspladsen 75
Stengade 37, Helsingør
Gøernes Gård, Næstved

Nykøbing Sj. Savværk og Maskinsnedkeri

L. S. Poulsen
Savværksvej . Nykøbing Sj.
Telefon 138



Savværksprodukter
Bygningsarbejde

Heinrich Geppel

Glarmester
Algade 16 . Nykøbing Sj.
Telefon 283
Alt glarmesterarbejde udføres

Uden udbetaling



Som ansat ved
D S B
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

2 minutter fra Nørreport Station

CHINCHILLA

*Avl af verdens ædleste pelsdyr
er en hobby, der samtidig
er indbringende!*

Chinchillas kan installeres overalt, også i byen.
Chinchillas er interessante at arbejde med og
nemme at passe. Foderudgifterne ubetydelige.

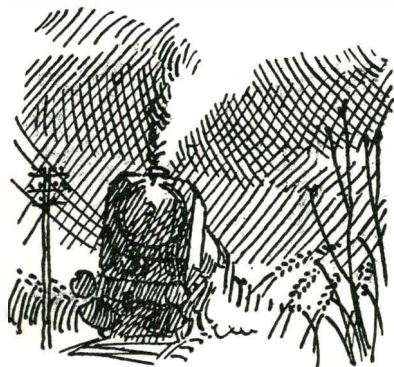
Dyrene kan passes af alle uden særligt kend-
skab. Vi er til rådighed med alle oplysninger
og her er ingen købetvang. Vore priser er for-
nuftige og vi leverer kvalitetsdyr af avledygtige
stammer og familier.

Avl af Chinchilla er noget, hele familien kan
samles om. Ring eller skriv efter oplysninger
eller kom og se verdens mest charmerende
pelsdyr, det eneste der er absolut lugtfri. Bedst
fra 10 til 12 og 18 til 19. Søndag efter aftale.

DANSK AVLS-CHINCHILLA

v/ THORKILD JENSEN

Østergade 22¹ . Store Heddinge
Telefon 105



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 18 - 61. ÅRGANG

20. SEPTEMBER 1961



Indhold:

Ferie- og Rekreativshjemmets udvikling	275
Nogle træk af jernbanens historie i Østsig	278
Algiers hårde kerne	280
Orientexpressen	282
Frontruden	283
Stort og småt i Stockholm	284
Under DLF	285
Personalial	285
Medlemslisten	285

Forsidebillede:

Badeliv ved feriehjemmet.



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.

Ferie- og rekreativshjemmets udvikling

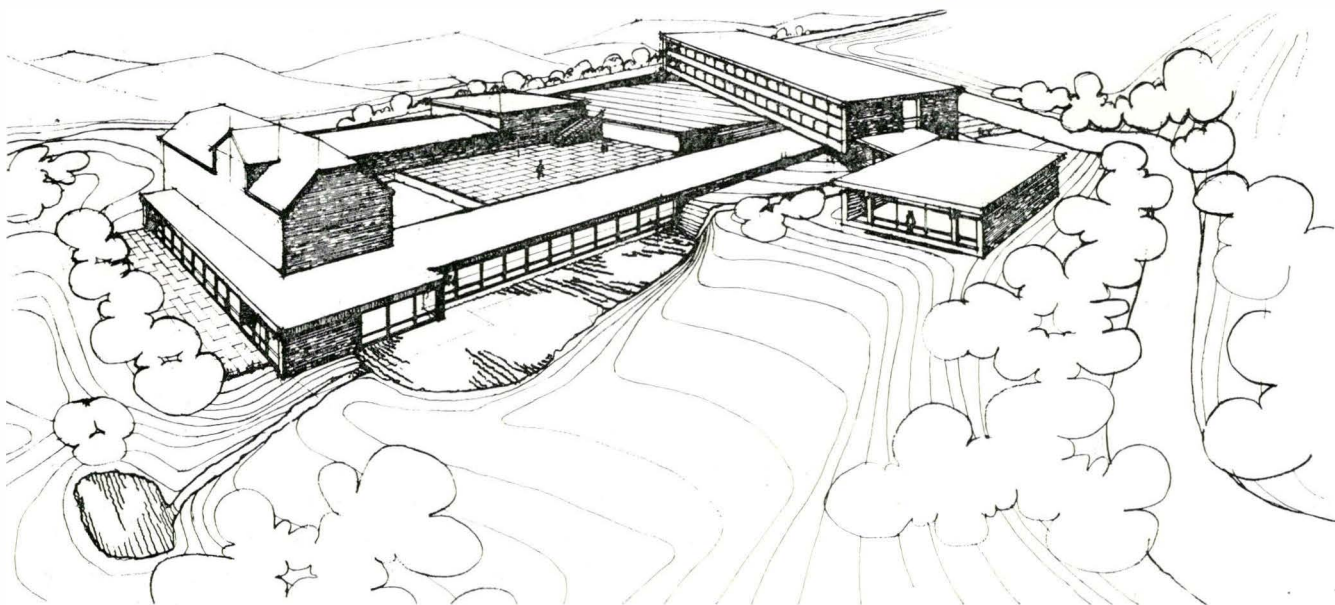
Når dette skrives er samtlige foreningens medlemmer tilsendt en lille trykt brochure, hvoraf fremgår udvidelses- og moderniseringsplanerne for foreningens ferie- og rekreativshjem. Det er hovedbestyrelsens håb, at denne henvendelse vil blive vel modtaget ude i medlemskredsen, og at der kan nås en bred tilslutning til planernes gennemførelse.

Med det foreliggende er taget det afgørende skridt til at bringe feriehjemmets drift i rentabel ramme. Ingen bør være blind for, at prisudviklingen er løbet foran rentabilitetsmulighederne med det eksisterende driftsgrundlag, og den standard, der ønskes opretholdt og videre udbygget, kan ikke vedblivende forventes med de nuværende indtjeningsmuligheder, fordi prisen for et ferieophold ikke modsvarer de omkostninger, som er forbundet for feriehjemmet hermed. Der må ydes tilskud, og det sker gennem den af kongressen fastsatte del af medlemskontingentet, som ikke rækker nær nok.

Det kan anføres, at man må fastsætte prisen for ophold, så dette dækkes. Forretningsmæssigt er synspunktet naturligvis rigtigt, men det bør ihukommes, at tanken med feriehjemmet også er andet end at drive forretning. Først og fremmest skal der skabes ferie- og rekreativsmuligheder til rimelige priser for medlemmerne, i modsat fald tjener det intet nyttigt formål stadig at opretholde denne velfærdsinstitution. Dernæst har udviklingen i organisationsarbejdet medført et stigende behov for oplysning. Dette oplysningsarbejde kan foregå under hensigtsmæssige former på feriehjemmet, og det er således naturligt at udnytte mulighederne herfor. For imidlertid at kunne imødekomme disse forudsætninger må der lægges andre end de hidtidige principper til grund for feriehjemmets drift. Rationel løsning nås nemlig ikke ved forøgede tilskud over medlemskontingentet, en så traditionel tankegang må man væk fra. Derimod er der bedre ide i at søge vort eget behov for udnyttelse af feriehjemmet kombineret med mulighederne for fremmedes brug af bygningerne eller dele deraf på tidspunkter, hvor vi ikke selv udnytter dem. Det vil betyde, at feriehjemmet fra at være åbent i de 3 sommermåneder skal lægges an på helårsdrift.

Ved hovedbestyrelsens drøftelser om et bedre rentabilitetsgrundlag for feriehjemmet er man da standset ved denne ide, der, sund og tidssvarende som den er, sikrer en stabil økonomi. Der er undervisningsinstitutioner som viser stærk positiv interesse for byggeplanernes gennemførelse, idet man er indstillet på en udstrakt anvendelse af feriehjemmet til specielle kursusformål i hele tiden uden for den sædvanlige åbningssæsson.

På basis af den forventede benyttelsesgrad har man kunnet opstille en økonomisk beregning for driftsrentabiliteten og uden at være overoptimistisk har denne beregning vist, at feriehjemmet efter ombygningen i modsætning til nu kan hvile i sig selv og endog påregne et overskud. Det er næppe at fortænke hovedbestyrelsen i, at denne efter grundige overvejelser i en



Som tegningen viser har arkitekten formået at få nyt og gammelt indpasset således i hinanden, at helhedsindtrykket er af stor skønhedsmæssig virkning. Til højre er skitseret den nye vej forbi hovedindgangen, som er placeret mellem en foredragsbygning og den store værelsesfløj. Inde mellem feriehjemsbygningerne er placeret en stor grønnegård, hvor der kan skabes de herligste siddepladser i læ for vinden og med fri adgang for solen. Dammen og vandfaldet bevares og vi være med til at sætte sit præg på omgivelserne.

række møder har fundet det rigtigt at bedre feriehjemmets økonomi gennem den rentabilitetsgivende investering, som udvidelsen og moderniseringen således bliver, når feriehjemmet benyttes hele året.

Enhver vil endvidere kunne forstå, at generalomkostningerne er forholdsvis høje med en sæson på 3 måneder, og at disse nedbringes forholdsvis med åbning over 12 måneder.

Der er megen interesse for planerne ude fra og ikke mindst Kalundborg og Raklev kommune har vist planerne interesse og yder deres fulde støtte til gennemførelsen heraf, især Kalundborgs borgmester er meget aktiv deltager med en klippefast tro på rigtigheden af planerne.

Byggeomkostningerne er anslået til 2,5 millioner kr. For nogen måske et afskrækkende beløb, men beløbsstørrelsen skal man mindre hefte sig ved end den kendsgerning, at det er selve forudsætningen for at nå til den ønskede rentabilitet. Pengenes tilvejebringelse tænkes at ske ved lån ude fra og ved frivillig andelstegning blandt medlemmerne. På hvilken måde det sker fremgår af den udsendte brochure.

Bortset fra et værdifast aktiv er udbygningen en smuk videreførelse af det værk, fremsynede

kolleger begyndte for cirka 40 år siden og som i årene siden har betinget helse og glæde til mange lokomotivmænd og deres familie. Vi har pligt til at følge disse kollegers vidsyn op, vi må bygge videre på deres værk til gavn for standen som helhed. Vi har moralsk forpligtelse dertil, og vi kan hver især give et håndfast udtryk herfor ved at bidrage med en andel.

Grundridset på modsatte side:

Hovedfløjens spisesal og opholdsstue får en påkrævet udvidelse, fra denne fløj kommer man gennem en mellemfløj med vandregang forbi køkkenregionen og studiekredslokalerne til værelsesfløjen. Denne er ved en vestibule (her er hovedindgangen) forbundet med foredragssalen. Værelsesfløjen rummer i kælderetagen fritids- og hobbyrum, samt sikringsrum. De to følgende etager er indrettet med enkelt- og dobbeltværelser. Den nye værelsesfløj betinger, at feriehjemmets totale antal sengepladser udvides fra 67 til 107 fordelt på 41 enkeltværelser og 33 dobbeltværelser. I det store anneks indrettes opholdslokalerne for personalet i denne bygnings bageste del. Både i hoved- og værelsesfløjens etager samt anneks indrettes badeværelser. I alle bygninger installeres centralvarme.

Nogle træk af jernbanens historie i Østrig

Den 23. november 1837 blev den første østrigske jernbane åbnet på strækningen Floridsdorf til Tysk-Wagram efter en plan, som var udarbejdet af Riepl i 1829. Tusinder af wienere havde samlet sig denne dejlige efterårmorgen for at opleve den første tur i Østrig med en lokomotivbane drevet med dampkraft. Fra liniens udgangspunkt var den delstrækning, som blev åbnet, til at begynde med adskilt af Donau. Men nogle uger senere var der rejst en bro af træ over floden. Arbejdet med strækningen til Brünn blev fremskyndet i sommeren 1839, og den 7. juli 1839 rullede det første persontog på den 144 km lange strækning Wien-Brünn, og den 2. marts 1840 det første godstog.

Den første banestrækning, Nordbanen, blev bygget som privatbane af en gruppe af finansmænd – offentlige midler stod foreløbig ikke til disposition for jernbanebygning. Den videre udbygning blev standset i nogle år på grund af en finansiel krise, som bl.a. skyldtes betydelige overskridelser af anlægsbudgettet, og som havde til følge at den byggekaptal, der var tegnet, blev opbrugt længe før tiden.

Først den 1. maj 1847 nåede Nordbanen Oderberg, og dermed det punkt, hvor statens egen byggevirk-somhed havde sin tilknytning for at opnå forbindelse med nabostatens jernbaner. Den 1. september 1848 var man nået så langt, at man havde forbindelse med de preussiske jernbaner.

På grund af politiske begivenheder som indtrådte, såvel i Ungarn som i visse dele af Tyskland, hvor der udbrød revolutionære kampe lykkedes det først i 1849 at etablere en direkte trafikforbindelse fra Wien til Breslau, Berlin og Warsjava.

Erfaringerne kom meget snart til at demonstrere jernbanens betydning såvel for fredelige som militære formål. I en beretning om den første større militærtransport, som Nordbanen gennemførte den 31. august

1841 fra Ungarsk-Hradisch til Brünn, hedder det blandt andet: »Skinnevejene, lokomotivet er blevet krigens forbundsfælle. Jernbanen som i fredstid udfører sin velsignelsesrige gerning, vil i krig blive et meget mægtigt våben, og ligesom krudtet kommer dampen og elektromagnetismen til at omforme krigsførelsen«.

Allerede i denne beretning bliver der henvist til elektriciteten som drivkraft, noget som først blev aktuelt årtier senere, og som blev taget i brug under modstand netop fra militært hold. Omkring 1840 blev der eksperimenteret med et magnet-elektrisk forsøgslokomotiv på strækningen Edinburg-Glasgow, i 1840 har man det første patent for en elektrisk jernbane i USA, den 29. april 1851 åbnede professor Page driften af sin elektriske forsøgsbane Washington-Bladensburg, men først i året 1879 åbnes den første brugbare elektriske jernbane i verden: udstillingsbanen i Berlin, bygget af W. v. Siemen, og året efter demonstreredes i Wien den første østrigske elektriske jernbane, bygget af B. Egger.

De østrigske jernbaner blev i perioden 1837-1875 i stor udstrækning bygget som privatbaner af private finansselskaber. Det skete imidlertid i en række tilfælde med statsgaranti. Den 16. august 1875 starter direktionen for statens jernbanebygning sin virksomhed, og dens første opgave var bygningen af jernbanen ved Donaus bred, som blev fuldført i 1880. Også anlægget af Arlbergbanen hørte til byggeprogrammet af 1875, men arbejdet på denne bane blev først påbegyndt nogle år senere, efter at en række vigtige tekniske problemer havde fundet sin løsning. Det var den 14. juni 1880, dette byggearbejde begyndte, og der måtte graves en tunnel, som er 10 km lang og som det tog 3 år at fuldføre. Den udbygning af Arlbergbanen, som foregik i de følgende år, skabte grundlaget for tilførsel såvel af korn som af råstoffer til de opløstrende industri-distrikter. Den samlede østrigske

økonomi, hele erhvervslivet, har kunnet nyttiggøre sig den næsten 800 km lange forbindelseslinie mellem Innsbruck og Bluding, som også har skaffet Østrig en betydelig andel i den europæiske øst-vest-trafik og et stærkt opsving i turistnæringen gennem Arlbergbanens forbindelse med Brennerbanen har der i Innsbruck dannet sig et vest-østrisk trafikcentrum af meget stor betydning, som led i hele det østrigske kommunikationssystem.

Linien Wien-Innsbruck-Bregenz med tilknytning til jernbanerne i Bayern og Schweiz var ved fuldførelsen af Arlbergbanen fuldstændig udbygget. Men den befandt sig endnu ikke i sin fulde udstrækning i statens besiddelse. Strækningen Wörgl-Innsbruck var i den private sydbanes besiddelse og blev drevet af denne. Men ved en overenskomst af 7. juni 1883 med dette selskab sikrede staten sig adgang til at gøre brug af denne bane. Statsbanerne fik også igangsat et dampskibsselskab for trafik på Bodensøen og fik derigennem forbindelse med jernbanerne i Württemberg og Baden. Toptrafikken på Bodensøen med østrigske skibe opnåedes i 1929 med transport af i alt 575 000 personer. Efter krigsårene, som fulgte, er der først i de senere år påny opnået en omfattende trafik, som blandt andet har udløst stærke bestræbelser for fornyelse og modernisering af skibene en ekspansion, som bygningen af det hypermoderne motorskib »österreich« gav stødet til.

Perioden 1900-1913 er fremfor alt præget af en jernbanepolitik, der havde som ledende princip, at privatbanen skulle forvandles til statsbaner. Omkring århundredeskiftet havde rent privatkapitalistiske jernbaneselskaber over en trediedel af hele det østrigske jernbanenet i sin besiddelse, et forhold som stod i strid med statsdriftens almenyttige tendenser. Hertil kom, at privatbanernes store trafikområde lå som et skel mellem statsbanerne. Det gjaldt om at skabe enhed og en samlet plan i trafikken,

som led i hele den statslige, økonomiske politik, blandt andet måtte der skabes ensartethed i trafikaktsterne som grundlag for en ensartet udvikling af samfærdselen og af landets produktionsliv på forskellige områder. Statsdriftens jernbanenet blev gennem de nationaliseringsforanstaltninger, som blev gennemført, frem til 1913 forøget med ikke mindre end 6 000 km. Den største andel i denne tilvækst havde linierne på Nordbanen, som fra 1. januar 1907 gik over i offentlig eje.

Det jernbanenet som de statslige organer forvaltede fra omkring århundredskiftet, var et konglomerat af alle mulige bestanddele, præget af de forskellige byggeperioder. Linierne havde forskelligheder, når det gjaldt ydeevne. Mange linier trængte til ombygning, fordi trafikken var steget i væsentlig grad på grund af et stigende behov, som skyldes mange forhold og omstændigheder, som vi ikke her kan komme ind på. Mange baner havde også, fordi man vidste, at en nationalisering forestod, indskrænket vedligehold og fornyelse til det mindst mulige og det samme gjaldt også lokomotivparken. Den vigtigste opgave blev derfor en vidtgående teknisk reorganisering under ledelse af den offentlige jernbaneforvaltning. Af bygge- og investeringsprogrammet af 6. juni 1901, som var på 487 millioner østrigske kroner, faldt 272 millioner kroner på dækningen af udgifter til forbedringer og fornyelser ved jernbanerne – derunder afskaffelse af nye lokomotiver – i løbet af den første femårsperiode.

Verdenskrigen 1914–18 blev en katastrofe for Østrig og også for dets jernbanevæsen. Ved krigens udbrud havde det østrigsk-ungarnske monarki et jernbanenet på ca. 46 000 km, medens de tyske jernbaner var på 65 000 km og europæiske Ruslands jernbaner på 58 000 km. Efter krigen blev 7 stater arvinger til Donaumonarkiet og dets samfærdselsmidler, det som Østrig beholdt af jernbanerne udgjorde kun ca. 5 800 km.

De første kriseår efter krigen skabte stor elendighed blandt brede lag af den østrigske befolkning. In-

flationen havde et så katastrofalt omfang, at man vinteren 1920–21 i distrikter i Steiermark kunne købe en stor bondegård med mange heste, køer, grise og fremfor alt store bygninger, for 250 danske eller norske kroner! Disse forhold førte også periodisk til et forfald i jernbanenettet, som ikke blev mindre gennem den strejkebølge, som gik over landet, og som også havde ramt jernbanedriften. Samtidig førte disse forhold sammen med landets fattigdom på kul til, at man desto raskere og mere beslutsomt slog ind på jernbanernes elektrificering.

Allerede i elektrificeringsloven af 23. juli 1920 forudsattes elektrificeringen af Arlbergstrækningen og dens sidebaner og i 1930 var allerede store dele af de østrigske jernbaner elektrificeret – heldigvis før virkningen af den økonomiske verdenskrise for alvor begyndte at gøre sig gældende. Elektriske lokomotiver havde været i drift fra 1910 og 1912, men fik først i mellemkrigstiden en stadig mere udstrakt anvendelse.

Efter den anden verdenskrig har jernbanernes elektrificering i Østrig fortsat i øget tempo. I 1945–46 indsatte man elektriske lokomotiver, som kørte med en maksimalhastighed på 110 km i timen, og hurtigtogene på vest- og sydbanen blev udstyret med 6-akslede elektrolokomotiver, som præsterede en maksimalhastighed på 130 km i timen.

I 1954 blev der vedtaget et program for elektrificeringsarbejderne, som løber frem til året 1963. De nødvendige midler for dette program blev bevilget. Allerede på 1 års tid blev strækningen Wels–Passau, Villach–Rosenbach og Vöcklabruck–Kammer elektrificeret. Inden for rammen af det vedtagede elektrificeringsprogram skal yderligere ca. 1 000 km banestrækning omstilles til elektrisk trækraft, og der er i den forbindelse anskaffet eller bestilt tilsammen ca. 300 elektriske lokomotiver.

Jernbanepersonalet blev fra 1956 reduceret med 903 personer, således at der i 1957 gennemsnitlig var et personale på 77 428 personer, hvoraf 68 647 fastansatte. Denne forminskning i personalet var væsentlig et

resultat af rationaliseringsforanstaltninger ved jernbaneværkstederne.

Foruden jernbanerne har rutebiltrafikken og vandvejene stor betydning for trafikken i Østrig. Wien er et centrum for hovedvandvejene, som er under stadig udbygning. Her må først og fremmest nævnes den stadig fremadskridende udbygning af Donau–Rhin–Mainz-kanalen som øst-vest-grenen på det kontinental-europæiske hovedvandtransportsystem, som forbinder det højtindustrielle nord-vest-Ruhr–Atlanten med Europas agrariske sydøst-Balkanlandene og Sortehavsområdet. Hertil kommer fuldførelsen af Donau–Oder-kanalen. Denne kanal har udmundning sydøst for Wien overfor Wiens havn, og herigennem forbindes de baltiske og skandinaviske områder med de polsk-slesvigske industri- og kulturstrikter og med de højindustrielle områder ved Donau og i særdeleshed områderne omkring Wien og industricentret Linz, hvor der produceres værdifuld metal ved hjælp af finsk tømmer. Endelig har vi udbygningen af Donau–Adriaterhavskanalen som den sydlige vertikal af hovedvandtransportkorset, et projekt som rigtig nok endnu lyder som »fremtidsmusik«. Når denne kanal en gang bliver bygget, vil Wien få vandforbindelse med Jugoslavien og Italien og med de østlige og nordafrikanske middelhavslande.

203000 godsvogne i samarbejde

De europæiske jernbaner har som bekendt samarbejde om udnyttelsen af godsvognsløbet i de respektive lande under betegnelsen EUROP. Den sidste opgørelse viser, at ialt 203 673 godsvogne deltager i dette samarbejde, og af dette antal er de 72 964 lukkede vogne.

Tyske forbundsbaner ligger i spidsen med ialt 74 100 godsvogne, derefter følger Frankrig med 63 098, Italien 22 249 og Belgien med 21 537 godsvogne. Sverige deltager med 8 122 og Danske Statsbaner med 1 575 godsvogne.

Algiers hårde kærne

»Demokraten«s udenrigsmedarbejder Jørgen E. Petersen
kommenterede i radioen omdannelsen af den
algierske, provisoriske regering

Vi bringer her kommentaren



Ferhat Abbas.

Den omvæltning inden for den algierske eksilregering, som blev bekendtgjort d. 28. aug., markerede afslutningen af én epoke i nordafrikansk politik og indledningen til en ny. Den algierske eksilregerings første og hidtil eneste ministerpræsident, den 61-årige, fransk gifte apoteker Ferhat Abbas gled helt ud af billedet, og i hans sted overtog den 41-årige farmaceut Youssef ben Khedda posten som ministerpræsident. Khedda er født i Blida ved Algier by. Han er gift og har en søn på et år.

Sammen med Abbas forsvandt yderligere to ministre ud af kabinettet, og den hidtidige udenrigsminister Krim Belkacem blev indenrigsminister, mens en mand fra Kheddas fraktion, Saad Dahleb overtog posten som udenrigsminister.

Regeringsomvæltningen synes resultat af et møde, som de algierske ledere holdt i juli i Tripolis umiddelbart efter, at Bizerte-krisens første fase var kulmineret.

Engang tidligere har man fra et af disse årlige, algierske ledermøder meddelt, at Abbas var blevet styrtet, hvorefter meddelelsen otte dage senere dementeredes. At venstrefractionen inden for den algierske frihedsbevægelse FLN har løbet storm på den moderate fraktion anført af Abbas er således ikke nyt.

At en omvæltning nu måtte komme, var imidlertid klart. Forhandlingens mand, Abbas havde ikke kunnet opvise resultater af sin politik, og derfor måtte han gå. De yngre og mere rabiater måtte – set fra et algiersk synspunkt – til at gøre deres indflydelse gældende, eftersom krigen i Algier nu nærmer sig sin syv-årsdag.

For Abbas må regeringsomvæltningen være lidt af en tragedie. Da den nu fransk internerede oprørsleder Benbella i november 1954 begyndte kampene mod franskmændene, blev Abbas ved med at forsøge at få forhandlinger i gang. Han, der i trediverne sagde – Algiers jord er fransk, og vi muhammedanere er franskmænd, – opgav først i 1956 at opnå resultater af sine samtaler med franskmændene og sluttede sig da til oprørsbevægelsen. Også inden for den gjorde hans besindighed sig gældende, og det var naturligt, at han blev den provisoriske regerings første ministerpræsident.

Mens kampene i Algier fortsatte, forsøgte Abbas på baggrund af den nydannede regerings muligheder at skabe kontakt til franskmændene. I 1960 kom forhandlingerne i Melun i gang. De førte ikke til det mindste resultat. I efteråret 1960 beskæftigede FN sig trods fransk protest med Algier og vedtog en svagt udformet resolution uden anden praktisk betydning, end at FN gennem at beskæftige sig med spørgsmålet anerkendte, at krigen i Algier var et problem af international betydning. Bemærkelsesværdigt ved FN's behandling af Algier-spørgsmålet var, at blandt andet den danske FN-delegation stemte for et hårdere formuleret resolutionsforslag, som dog ikke kunne opnå det nødvendige $\frac{2}{3}$ flertal.

Khedda og Dahleb, som nu har overtaget de udadtil to mest betydningsfulde poster i den algierske eksilregering, var de første algeriere, som med officielt mandat besøgte Kina og regeringen i Peking. At de algierske kontakter mod øst kom til at strække sig så langt som til Kina skyldes i første række, at Sovjet i

realiteten i Algier-spørgsmålet har ført en meget tilbageholdende politik. Denne politik kan til dels forklares gennem Khurstjovs fornemmelse af, at han i spørgsmålet om den sovjetiske delingspolitik i Tyskland har sin mest forstående modpart i Frankrigs de Gaulle.

Kineserne tog vel mod Khedda og senere også vel imod Abbas og andre medlemmer af den algierske eksilregering. Peking gav løfter om militær støtte til algerierernes frihedskamp, og unge algeriere lærer i disse dage i Kina at flyve moderne jetjagere og bombemaskiner, mens andre unge algeriere lærer at håndtere tanks og andet svært materiel.

Da forhandlingerne i Melun sidste år brød sammen, forstærkedes den diplomatiske aktivitet mellem Algiers eksilregering og den kinesiske regering. Der var imidlertid i forbindelse med spørgsmålet om kinesisk hjælp til algerierne så mange praktiske vanskeligheder, at denne hjælp endnu ikke har antaget noget betydeligt omfang. Tunis' præsident Habib Bourguiba indså imidlertid, at skulle kineserne kunne hjælpe algerierne, så ville det kun kunne ske gennem Tunis' indtræden i krigen. Derfor gav den tunesiske præsident da også et meget alvorligt interview til førsteudgaven af det tunesiske ugeblad *Afrique Action*. Han advarede vesten om, at klokken var fem

minutter i tolv, hvad det algierske spørgsmål angik. I dag er den to minutter i.

Sandsynligvis tilskyndet dertil af Abbas og med inofficielt mandat dertil fra den algierske eksilregering, overbeviste Bourguiba i februar i år de Gaulle om, at der måtte nye forhandlinger til. Dette forårs og denne sommers Evian-forhandlinger blev resultatet. De førte som bekendt ingenting til.

Da Bourguiba indledte sin aktion i Bizerte, og da man så franskmændenes reaktion og deres mageløse uforkammethed over for FN's generalsekretær Dag Hammarskjöld, som jo blev mistænkt for våbensmugling, og hvis bil blev undersøgt af franske soldater, løb ikke blot det tunesiske bæger fuldt, men også det algierske. Det blev algiererne ganske klart, at når den arabiske verdens og den afro-asiatiske bloks mest vestorienterede statsmand, Bourguiba, blev sådan behandlet, så var der ingen mulighed for algiererne ad forhandlingens vej at nå til resultater med franskmændene.

Dertil kommer, at man i algierske kredse opfatter Frankrigs uforkammetheder over for FN og Frankrigs boykot af den ekstraordinære Bizerte-generalforsamling som et tydeligt tegn på, at heller ikke FN – selv med en skarpere resolution end sidste års – vil kunne løse det algierske spørgsmål.

Den algierske eksilregerings ledere sad således med to muligheder for sig: De kunne fortsætte krigen som nu med udsigt til, at den kunne vare årtier eller de kunne intensivere deres militære operationer i en sådan grad, at det gik op for de europæiske fascister i Algier, at disses obstruktionspolitik ikke var nogen pude, de kunne lægge sig til hvile på.

Med regeringsomvæltningen har algiererne markeret, at der nu vil blive fulgt en hårdere linie. Deres standpunkt er forståeligt. Den vestlige verdens nationer har stiltiende fundet sig i, at i titusindvis af algierere er blevet dræbt, og at mere end 2.025.000 algierske mennesker er blevet indespærret i koncentrationslejre eller lejre, der minder om koncentrationslejre. Selv den franske regerings

talsmand har betegnet disse lejre som groft utilstrækkelige – uden at den vestlige verdens mennesker har gjort noget.

Nu er algiererne trætte. Hvorfor skal de tage hensyn til Frankrig eller vesten i det hele taget. De kan intet tabe ved en internationalisering af krigen i Algier. De kan højst ved hjælp af nogle enkelte bombefly flytte det storpolitiske sværpunkt fra Berlin til Atlat-bjergene.

Naturligvis ligger der i første omgang en advarsel i Kheddas magtovertagelse. Naturligvis håber man, at først og fremmest vestmagterne vil forstå, at nu er det alvor. Hvad Frankrig mener, er man ikke så interesseret i. Man tror nemlig ikke på, at den del af det franske folk, som muligvis vil fred i Algier og de Gaulle, som muligvis vil fred i Algier, står stærkt nok over for den franske hær i Algier og de europæiske fascister i Algier. Man tror rent ud sagt, at freden i Algier først vil være inden for rækkevidde, hvis USA begriber, at bombningen af franske militære mål fra kinesisk leverede jetbomber kan betyde en uhyggelig aktivisering af NATO.

Det franske ugeblad L'Express mandede en gang et spøgelse på væggen. Bladet forestillede sig fred i Algier fremtvunget af en forenet sovjetisk-amerikansk flåde- og militæraktion. Trods Sovjets hidtidige tilbageholdenhed i Algier, kan den sovjetiske regering ikke være interesseret i, at det bliver Kina, der kommer til at spille rollen som nordafrikansk frihedshelt. For skulle det komme dertil, er Sovjet trods alt mere interesseret i det indtryk, det gør på de afrikanske stater som helhed, end i hvad de Gaulle mener om Berlin og Tyskland. At han ikke skifter standpunkt, kan man ud fra franske interesser være sikker på. Tilsvarende sikker kan man ikke være med hensyn til de afrikanske staters reaktion, hvis en af dem skal helt til Kina for at få aktiv hjælp. Sovjet håber stadig i Afrika at kunne høste sin form for kommunisme, hvor de groveste former for kolonialisme blev sået, i Sydafrika, Angola, Syd-Rhodesia og Congo f.eks. Man skal dog ikke være blind for, at en helt anden mulighed

kan findes blandt de 24 neutrale stater, som holdt topkonference i Beograd.

Den algierske regeringsomvæltning er således på mange måder et spørgsmål, som mindre angår algiererne end os, idet den også er spørgsmålet om, hvem der får indflydelse i et frit Algier. Så længe Abbas var ministerpræsident, var der håb om, at algiererne ville lade et selvstændigt Algier udvikle i samarbejde med vesten. Dette er nu ikke mere så sikkert. Selvom miraklet skulle ske og en eller anden form for forhandlinger bringe en eller anden form for lysning, så må vestmagterne se i øjnene, at de skal udfolde ganske særlige bestræbelser for at holde Algier indenfor den vestlige verdens interessefære.

I et par år er der fra forskellig side råbt vagt i gevær med hensyn til det algierske spørgsmål. Det har været sagt gang på gang, at hvis ikke man forhandlede reelt med Abbas, så ville man en skønne dag have østorienterede forhandlere på den anden side af bordet.

Tilsyneladende var der ingen der troede det. Nu sidder de venstreorienterede på den anden side af forhandlingsbordet. Og man skal være sig for at tro, at en intensivisering af Algier-krigen med solid, kinesisk støtte er en illusion. Berlin har forskrækket mange. Men det, der i disse dage sker i Berlin, er for intet at regne imod, hvad der vil ske, hvis algiererne tvinger Tunis ind i en krig med Frankrig.

Algier er omfattet af NATO. Det vil sige, at det også på den måde angår os. En international krig om Algier kan blive katastrofal også for os. De algierske, netop kårede ledere, skal overfor deres egne fremvise resultater – og de har viljen til det. De er hærdet gennem syv års krig, som har påført deres folk så uendelig mange lidelser, at de næppe ser nogen grund til at skåne andre længere. Vi har ved vor passivitet overfor det algierske menneskes lidelser været med til at skabe den situation, som indebærer, at vesten nu ikke længere skal vente tilbageholdenhed fra algiersk side. Algiererne vil nu benytte alle midler inden for rækkevidde.

Orientexpressen

en »saga blott«

Der står stadig en duft af jernbaneromantik og af den store verden om navnet Orientexpressen, som i dag er en »saga blott«. Den 27. maj forlod det berømte tog for sidste gang Paris på sin vej til Bukarest, og det betød afslutning på en tidsepoke, der begyndte den 5. juni 1883. I næste måned bliver en del af materiellet sendt på sin sidste rejse til op-hugning.

Den berømte Orientexpres, der var roman- og filmforfatterens kæreste emne gennem mere end en generation, findes ikke længere. Omgrupperinger på verdenskortet, krige og kortsynet politik har sat punktum for et afsnit i jernbanens historie.

På formfuldendt fransk meddelte *Chemins De Fer de L'est* i begyndelsen af juni 1883, at man nu havde oprettet to ugentlige togforbindelser mellem Paris og Giurgia i Rumænien – Konstantinopel og retur.

I den officielle meddelelse stod også, at Orientexpressen er et specielt tog, der er sammensat af sovevogne med en vidtgående luksus, som kun de store internationale sovevognsselskaber kan præstere. Det var da også på et sådant selskabs foranledning, at toget blev sat i drift med den opgave at transportere rejsende, som selskabet havde samlet og af det blev forsynet med almindelige I. klasses billetter gyldige til de anførte strækninger. De rejsendes bagage skulle indskrives enten direkte af selskabet eller af jernbaneselskabernes ekspeditioner på afgangstationerne.

Den 5. juni 1883 forlod det første af disse senere så berømte tog Paris, hvortil det vendte tilbage den 10. juni – og hermed begyndte en ny epoke i jernbanens historie. I 78 år har Orientexpressen været ensbetydende med den direkte jernbaneforbindelse mellem Paris og Europas sydøstlige hjørne – og ikke mindst med Rumæniens hovedstad Bukarest.

I 1919 startede en *Simplon-Orientexpres* på ruten Paris–Milano–Beograd, og herfra gik to grene til henholdsvis Athen og Saloniki–Istanbul eller Sofia–Istanbul.

Orientexpressen blev hurtigt en succes – ikke bare blandt de rejsende, men også hos offentligheden på grund af avisernes interesse for toget. Alle europæiske aviser søgte at overgå hinanden i beskrivelser af dette vidunderlige luksustog, som helt stod mål med de berømte Pullman-Cars i Amerika – det eksklusive publikums transportmiddel mellem New York og San Francisco – der klarede denne krævende strækning på kun fem dage.

Som nævnt i begyndelsen, satte Orientexpressen også fantasien i gang hos forfatterne. Det elegante miljø – de store gennemgangsvogne med plyds og mahogni og de imponerende lokomotiver, der bruser afsted nat og dag gennem en strækning på næsten 5000 km gennem mange lande – blev udnyttet flittigt. I disse omgivelser finder vi naturlig-

vis kronede hoveder, smuglere, rigmænd, spioner, berømte kunstnere og mondæne og demimondæne damer fra den store verden. Mange kan sikkert huske filmen *En kvinde forsvinder*, hvortil netop Orientexpressen dannede kulisser. Ganske vist var filmen lidt forud for sin tid – toget blev beskudt, og man fik en lille forsmag på de uroligheder i Mellemeuropa, som senere blev så skæbnsvangre for togets eksistens.

Orientexpressens store tid var inden 1914, da det østrig-ungarnske monarki endnu eksisterede med Wien som hovedstad og med omfattende kulturelle og politiske forbindelser til hele Europa. Da krigen sluttede i 1918 med både politisk og økonomisk kaos, fik dette også alvorlige følger for Orientexpressen. Linien spillede fortsat en stor rolle, da Frankrigs og Rumæniens samarbejde var af vital betydning for Mellemeuropa, men passagerantallet sank mærkbart, og Orientexpressens betydning var ikke mere helt den samme som tidligere.

Under den sidste krig blev Orientexpressen midlertidigt indstillet, men da de værste trafikhindringer efter ødelæggelserne var overvundet, satte den i gang igen, men kun som en skygge af fordums storhed. Jerntæppet og Orientexpressen passede ikke godt sammen. Det kommunistiske regime i Øststaterne med rejseforbud, restriktioner og endeløse kontrol gjorde, at turiststrømmen fuldstændigt standsede. Flyvemaskinerne havde helt overtaget Orientexpressens rolle. Desuden var toget blevet et særdeles langsomt transportmiddel på disse strækninger. Strækningen Paris–Bukarest kørtes i 1939 ca. 6 timer hurtigere end i 1961, og disse 6 timer mistede man på strækningen mellem Wien og Budapest på grund af kontrol og ventetid ved jern-tæppet. I de kommunistiske lande er man meget nøjeregnende med rejsekontrollen.

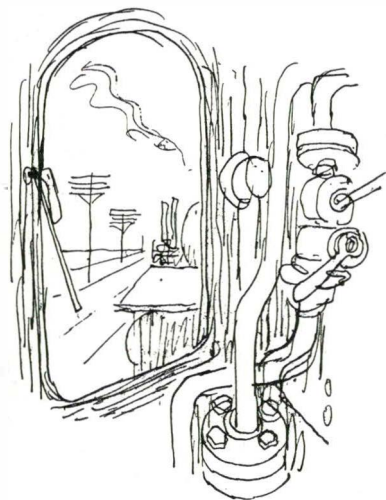
Det ville være synd at sige, at de sidste års Orientexpres havde samme luksuskarakter som tidligere. De tog, der forlod Wiens Westbahnhof, bestod i almindelighed af et damplokomotiv, en vogn fra Paris og en vogn fra Wien til Budapest. På strækningen fra Budapest til Bukarest blev Pariservognen koblet ind i et hurtigtog med flere vogne – så var æren da reddet ved ankomsten til endestationen.

Selv om både Ungarn og Rumænien i de senere år har åbnet grænserne for turister fra Vestlandene, har det dog ikke kunnet redde den gode gamle Orientexpres fra forlis. Turisterne rejser hovedsagelig med flyvemaskine eller bus, og det er især synd for flyvepassagererne, som går glip af den vidunderlige rejse gennem den smukke ungarnske Pusta og gennem Rumæniens dejlige bjergverden. Men badestrandene ved Sortehavet lokker, feriedagene er korte og selskabsrejserne med fly er billigere og hurtigere end tidligere tiders Orientexpres.

Den 27. maj forlod den sidste Orientexpres Gare de l'Est i Paris, og for sidste gang tog man skiltet ind med ordene »Express Paris–Bukarest via Strassbourg, Karlsruhe, Stuttgart, München, Wien og Budapest«. Den tid er forbi.

Jørgen Petersen.

Frontruden



Plan om ny tunnel ved Jungfrau

Schweizerne er berømte for deres enestående bjergveje og tunneler og fantastiske jernbaneanlæg. Nu er der blevet fremsat en plan om endnu en tunnel, kombineret for vej- og togtrafik. Den er 25 km lang og skal gå under det 4.000 m høje Breithorn-massiv sydvest for Jungfrau. Gennemføres projektet, vil der blive direkte forbindelse mellem Brig og Interlaken og dermed mellem Nord- og Sydeuropa til aflastning og tunnelerne Gotthard og Lötschberg.

Australsk nat-tog

De australske jernbaner har efter amerikansk mønster ladet bygge to luksustog, beregnet til natkørsel mellem Sydney og Melbourne. Rejsen varer 13½ time, strækningen er 895 km, og toget trækkes af et dieselelektrisk lok med en gennemsnitsfart på 130 km i timen. Luksustoget har 34 vogne, sovevogne med en og to senge, spisevogn med bar, en selskabsvogn og en speciel vogn til forretningsfolk med sekretær, skrivemaskine, telefon o.s.v. Hver sovevogn vejer 42 ton, og sengene er anbragt langs vognens sider i kørselsretningen. Om dagen kan de forvandles til behagelige sofaer. Ved at fjerne en mellemdør kan en to-sengs kupe blive ændret til en lille salon. Alle vognene er af rustfrit stål og har luftkonditionering. Lokomotivet har 1800 hk.

Første tyske el-tog til dobbeltfrekvens

Tyske forbundsbaner har ladet bygge de tre første el-lokomotiver, som kan køre på to forskellige strømstyrker. De indsættes i trafikken over grænsen ved Saarbrücken. Maskinerne er udstyret med to forskellige strømaftagere. De er på 3 400 hk, kører maksimalt 120 km i timen og vejer i tjenstfærdig stand ca. 84 ton.

Engelske statsbaners modernisering

Lokomotiv-Tidende har før omtalt, at de engelske statsbaner er i gang med en modernisering, der i omfang slår alt andet inden for europæisk jernbanedrift. Den samlede udgift for det 10-årige program andrager et så svimlende beløb som en milliard og fem hundrede millioner pund sterling, og hovedparten vil blive anvendt til fornyelse af banernes trækraft, modernisering af hovedlinier, siganlanlæg og sikkerhedssystem, bygning af broer, stationer og ikke

mindst udretning af kurver på alle hovedlinier, så det bliver muligt at sætte hastigheden yderligere i vejret.

En lang række vigtige banestrækninger skal elektrificeres, og man er nu i gang med dette arbejde i flere af de britiske baners regioner.

Med hensyn til trækraften arbejder man hen til at afskaffe dampen eller i hvert fald at nedbringe denne trækraft til et minimum. Selv i kullenes eget land er dette brændsel blevet for dyrt til banernes trækraft. Efter de sidste meddelelser fra England arbejder de britiske statsbaner med et program, hvorefter der i 1964 skal være bygget ikke mindre end 2.400 diesellokomotiver til kørsel på hovedlinier, 2.000 diesel-rangermaskiner og 2.400 lettere dieselmotorvogne. De vil alle få et meget elegant udseende og bliver strømliniede.

Der foregår i øjeblikket omfattende, videnskabelige undersøgelser og analyser af de olietyper, man finder bedst egnede til driften af det store antal lokomotiver. De britiske baners maskinteknikere lægger megen vægt på disse undersøgelser, hvis resultat vil få afgørende betydning for driftens stabilitet og økonomi.



Dieselhydrauliske lokomotiver trækker mange af British Railways berømte tog. Her ser man et af dem, »Cornish Riviera«, hvis maskine er på 2.200 hk, og denne type lok bruges både til passager- og godstog.

Stort og småt i Stockholm

SCT Eriks Messe, der afholdes i Stockholm i tiden 30/8 til 10/9, er som alle andre messer et sted, hvor man først og fremmest viser brugs- genstande. For de fleste mennesker betyder det kasseroller, køleskabe, kartoffelskrællere – og så en masse gratis smagsprøver fra kaffe, ris à la mande til marineret sild og ost, altid i forkert rækkefølge. (Et lille privat råd til udstillingsarrangører: Lav en vejviser, som præsenterer smagsprø- verne gennem spisekortet i naturlig orden).

Men messer og udstillinger kan være andet og mere – og det gælder i høj grad Sct Eriks-messen. Her er der naturligvis også meget at smage på og at se demonstreret og mange dejlige ting fra de 22 lande, som ud- stiller deres produkter. Men mon ikke den særlige afdeling, der kaldes Storängsbotten, lokker de fleste udenlandske besøgende? Her møder man den »store teknik« med alt inden for trafik og transport.

Midt i det mægtige udstillingsom- råde rejser sig som et abstrakt kunst- værk et ildrødt belgisk lokomotiv- chassis til et 110 tons lokomotiv.

Her vises for første gang på mes- sen en af Belgiens største virksom- heder inden for jern- og stålfabrika-

tion – Cockerill-Ougrée i Liege – der beskæftiger ikke mindre end 40.000 mennesker. Virksomheden omfatter Belgiens største stålværk, minedrift, kemisk industri, teglværker, cement- fabrikker og fabrikation af lokomo- tiver. Firmaets svenske repræsentant mente ikke, at det var muligt at fremstille så store lokomotivchassis' er i Sverige. Men i nærheden er de *Svenske Statsbaner* repræsenteret med syv vogne til forskellige formål. Den største er en splinterny gods- vogn, som laster 260 tons. Der findes ingen mage til i hele Skandinavien. Den findes kun i dette ene eksemplar – den er 40 meter lang og ruller af sted på 18 hjulpar (billedet nederst). Og her er beholdere til vædsker og pulvere, der transporteres efter »dør til dør« princippet.

Som et kuriosum kan nævnes, at der på udstillingen findes både ver- dens største og mindste glødelampe, som begge er fremstillet af det sven- ske firma *Lumalampen*. Det var ikke muligt for fotografen at tage et tyde- ligt billede af den lille lampe, men til gengæld vises her den meget store på 10.000 watt. Den lille lampe, der er så stor som et knappenålshoved, vil få sin store betydning i frem- tidens fjernstyring af jernbanetog,

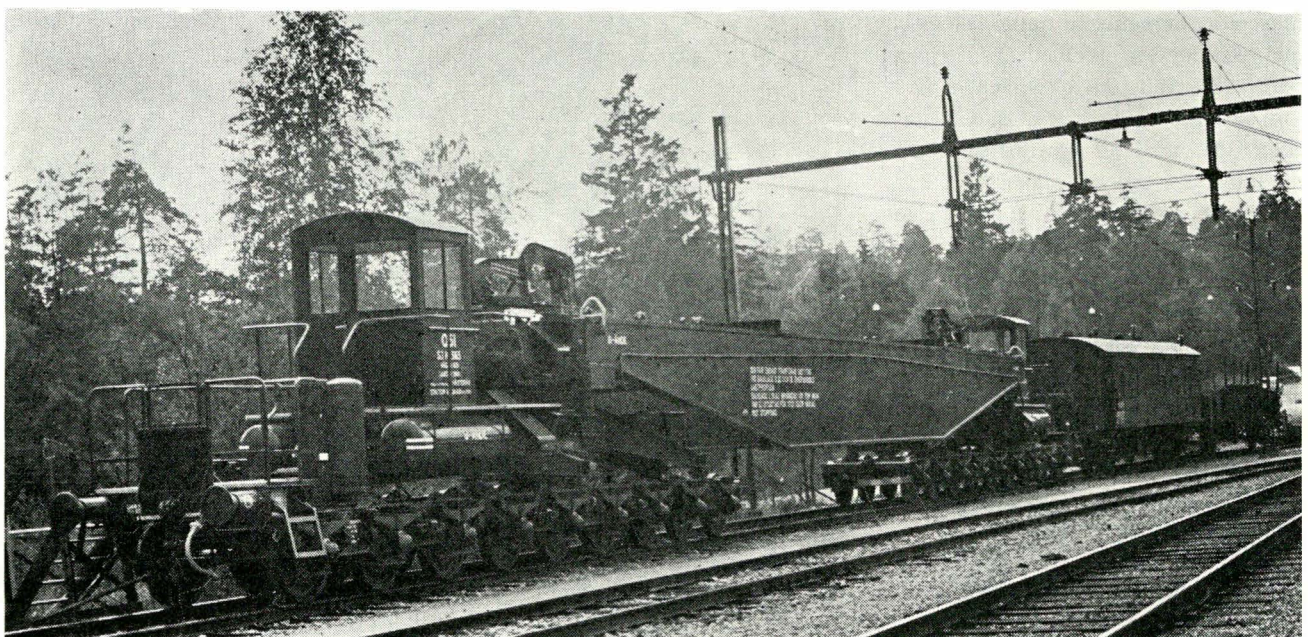


Verdens største glødelampe.

og kontrol til en sådan fjernstyring af diesel-lokomotiver viser firmaet *Grängesberg Industrivaru AB*.

Messens public relations afdeling er i øvrigt enestående med råd og vejledning, og det kan også være nødvendigt for at få et sammenhæn- gende indtryk af alt det, man pas- serer på en 15 km lang spadseretur gennem hele udstillingsområdet, hvis man da ønsker at se det hele. I flade- mål dækker udstillingen 100.000 m² – og pladsen er særdeles vel udnyt- tet.

Jørgen Petersen.





Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

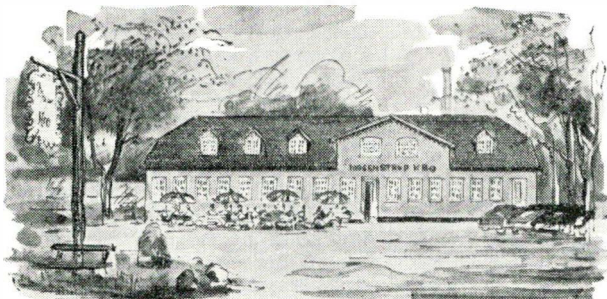
B. Villumsen, lokomotivfører, Kalundborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. M. Madsen, lokomotivfører, Århus.

»Lanternen«

»Lanternen« afholder sin årlige sommerudflugt torsdag den 21. september 1961.



Vi mødes under uret afg. hallen Kh. kl. 1510 præcis, hvor vi med udflugtstog tager ned gennem Sjælland til en af Danmarks mest typiske og hyggeligste kroer, nemlig Sydsjællands »Mogenstrup Kro«, i smukke omgivelser, i et stykke dansk natur, hvor vi som tidligere, igen byder på »Det store kolde usandsynlige Gys« bestående af alt hvad hjertet og maven begærer. Hertil 1 øl, 2 snaps, Moca, samt 1 likør. Pris pr. deltager 18 kr.

Indtegning sker på mdt. Gb., Hgl. og Av., eller ved telefonisk henvendelse til K. H. Pedersen Da. 4659 x eller S. O. Steen 30 21 54.

Fripas vil blive søgt holdt uden for den årlige norm, lanternen sørger for udstedelse af disse.

Indtegningen slutter fredag den 15. september kl. 12. Der forventes en ankomstid til Kh. kl. ca. 0,15.

Deltagerne bedes selv forhøre på de respektive Lkm. kontorer om evt. tjenesteændringer.

Bestyrelsen.

Jubilæumsforeningen, 1ste distrikt

Jubilæumsforeningen afholder sin årlige fest i selskabslokalerne »Folkets Hus«, Enghavevej 40, opgang A, 1. sal onsdag den 11. oktober 1961 kl. 12.00 for under vanlige former at hylde jubilarene i kammeratlig kreds.

Deltagerprisen er ansat til 35 kr.

Frokosten påbegyndes kl. 13.00 og i tiden 12.00–13.00 vil der blive afholdt en generalforsamling for behandling af nye forslag til foreningen og dets love.

Benyt venligst indtegningslisterne på stuerne, endvidere kan deltagelse i festen anmeldes til formanden Preben Wichmann, Puggaardsgade 8, tlf. Byen 3762 eller kassereren K. T. Andersen, tlf. 78 07 60.

Fristen for telefonisk anmeldelse er 7. okt. kl. 18.00.

P. B. V.

P. Wichmann.



Forfremmelse til elektrofører i 10. ukl. efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-9-61.

Lokomotivfyrbøder:

T. U. Nielsen, København Gb., i Enghave.

Overgået til stilling som tegner i 9. ukl. efter ansøgning pr. 1-9-61.

Lokomotivfyrbøder:

F. D. Hansen, Århus H.

Uansøgt forflytninger pr. 1-9-61.

Lokomotivførerne (12. ukl.):

- E. A. Furholm, Helgoland, til København Gb.
- P. W. B. Hansen, Helgoland, til København Gb.
- K. P. Frederiksen, Helgoland, til København Gb.
- R. Mortensen, Helgoland, til København Gb.
- H. S. Johansen, Helgoland, til København Gb.
- C. H. Jensen, Helgoland, til København Gb.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-9-61.

Lokomotivførerne (12. ukl.):

- A. N. Lajer, København Gb., til Helgoland.
- I. J. Christensen, København Gb., til Helgoland.
- B. Bregenhof, København Gb., til Helgoland.
- E. I. L. Nielsen, København Gb., til Helgoland.
- K. B. Harder, København Gb., til Helgoland.
- K. H. Madsen, København Gb., til Helgoland.

Genansat som lokomotivfyrbøder pr. 1-9-61.

H. C. E. Kristiansen, Roskilde, i Roskilde.

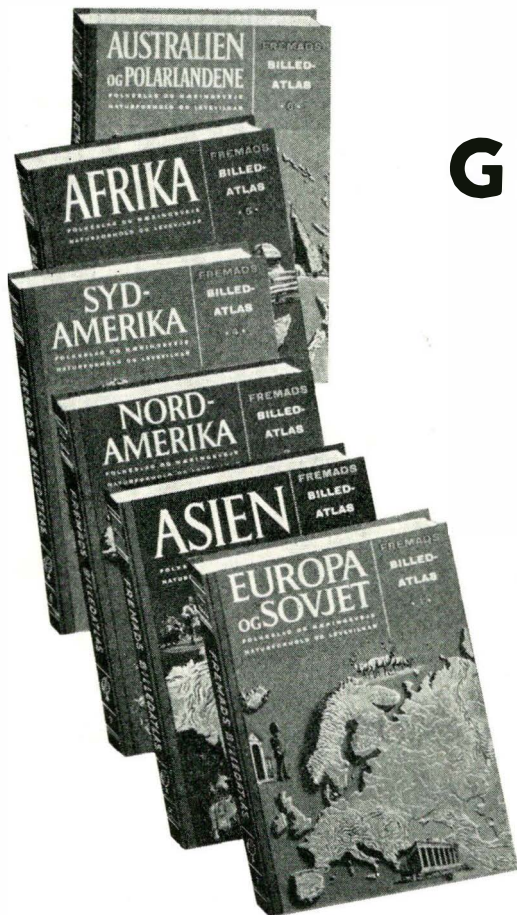
Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-10-61.

Lokomotivfyrbøder:

K. E. Jensen, Padborg, til Århus H.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-11-61.
Pensioneret lokomotivfører P. S. Petersen, Gethersvej 10 A, Randers.



GEOGRAFI UDEN TÅRER...

FORNEM
VERDENS-
GEOGRAFI
I TEKST
OG FARVER

Over tusind farvebilleder

I sin populære serie af billedværker har Fremad nu udsendt et dejligt værk, der skildrer de seks verdensdele og deres folk i seks store bind. Det er en fornøjelse at blade i disse bøger, for hvilken overdådighed af store farvelysende billeder! Fortalt på den måde bliver geografi ikke blot uden tårer, men en kilde til glæde. Billederne fortæller om de fremmede landes natur og dyreliv, byer og folkeslag så levende, at man næsten føler, man har set det hele med egne øjne. Som professor Magnus Degerbøl skriver i sit forord til bindet om Afrika: *Med det moderne farvefotografis magiske øje ser man meget, en helt ny og fremmedartet verden lukker sig op.*

Billederne er nok ved første blik det dominerende i dette værk – der er over tusind i det hele – men også teksten er fortræffelig. Det er en virkelig oplysende skildring, letløbende og beregnet på at læses i sammenhæng. Værket er skrevet af en række amerikanske geografer og bearbejdet for Danmark (det udsendes også i mange andre lande) af globetrotteren, redaktør Mogens Chr. Nørlund og geografen, cand. mag. Sofus Christiansen. De har skilt sig godt fra

deres opgave, at både voksne og børn kan læse med glæde og udbytte. Også de mange atlasblade og oversigtskort har været gennem en dansk redaktion – ved kartograferne Jack Petersen og Ove Bjørn fra Geodætisk Institut.

Teksten er ikke tynget af tørre tal, men for at billedatlasset også kan anvendes som opslagsværk er der i hvert bind indføjnet en samling tabeller med de vigtigste oplysninger om de enkelte lande, og i sjette bind findes desuden en samling statistiske kort, der i anskuelig form redegør for klima, plantebælter, råstofressourcer, næringsveje, befolkningsfordeling og lignende for hele jorden. Sjette bind indeholder også et meget udførligt stikordsregister, der viser vej til både tekst, billeder og kort.

Et værdifuldt bidrag

til mellemløbet forståelse

Fremad kunne næppe have valgt et gunstigere tidspunkt til at udsende sit billedatlas. *Jeg tror, der i vore dage mere end nogensinde er brug for et atlas som dette, der bringer os nærmere til verdens andre folk, og denne bog fortjener en plads i skolen*

og hjemmet, skriver lektor Sophie Petersen i sit forord til Sydamerika-bindet. Det er sande og rigtige ord. Siden krigen er talrige nye stater trådt frem på den verdenspolitiske scene. Vi læser om dem i avisen og hører om dem i radioen, men vi må også lære dem at kende på en anden og fortroligere måde – som samfund, som mennesker, der i det indre ikke er så meget forskellige fra os, for vi skal kunne leve sammen med dem og samarbejde med dem i den »ene verden«, der forhåbentlig bliver virkelighed endnu i vor tid. Billederne i Fremads værk bringer os lige ind på livet af de fremmede folk og deres dagligdag, og først og fremmest derfor er det så værdifuldt et oplysningsværk.

Seks kendte personligheder har sat deres blå stempel på Fremads Billedatlas ved at skrive forord til hver sit af de seks bind. Vi har allerede citeret fra professor Magnus Degerbøls og lektor Sophie Petersens forord. For fuldstændighedens skyld skal vi nævne, at museumsinspektør Werner Jacobsen har skrevet forord til Asien-bindet, ambassaderåd Kai Johansen til Nordamerika-bindet, udenrigsminister Jens Otto Krag til Europa-bindet og universitetslektor Einar Storgaard til bindet om Australien og Polarlandene.

Meget smukke bøger

til meget lav pris

Ikke mindst i betragtning af det fornemme bogudstyr er Fremads Billedatlas forbløffende billigt. Indbundet i sort fablea (et yderst slidstærkt kunststof, hvoraf 60 pct. er skind) koster værket kun 118,50 kr., hvilket er mindre end 20 kr. pr. bind. For den lidt dyrere udgave, der er indbundet i tre dobbeltbind med ryg og hjørner i rødt geddeskind, er prisen 165,00 kr. Værket fås naturligvis på de sædvanlige ratebetingelser. Vi må her nævne, at Fremads Billedatlas kun kan købes i boghandelen eller rekvireres direkte fra forlagets konto-afdeling; værket forhandles altså ikke af bogombudene.

VEJLE

BERTEL NIELSEN & HAAHR

Aktieselskab

NORDKAJEN - VEJLE - TELF. * 34 68

KUL - KOKS - BRIKETTER

Forhandling af Caltex olier

ESBJERG



Værksted: NIELS JUELSGADE 2 - TLF. 559
Privat: P. GYDESVEJ 71 - TLF. 6475
ESBJERG

HORSENS

Telefon HORSSENS 24850

Worm's
sandkage



Hatting
tøvækker

EN GROS - WILLY F. JOHANSEN - HORSSENS

HJORTSHØJ

MEJLBY TURISTBUSSE

HANS V. JENSEN

Husk vore nye luksusbusser - Selskaber fra 15 til 100 personer
befordres i egne busser i såvel ind- som udland

Postadresse: Mejlbj pr. Hjortshøj
Tlf. Todbjerg 133 kalde-nr. 9 8611

HERNING

Der er go' grund -

Herning Stor-Vaskeri
v/ K. Vestergaard

Tlf. Herning 1818 . Østergade 27 (Højmarks gaard)

Mænd beundrer Deres hår

INGRID E. LEY sætter det for Dem

Bryggergaarden - Herning - Telefon 639

NYKØBING F.

GEORG CHRISTENSEN

Smedemester

Aut. gas- og vandmester

Grøntorvet 8. Nykøbing F. Tlf. 850339

Centralvarme - Oliefy
Vand - Sanitet

Carl Møller

Smedemester

Aut. gas- og vandmester

Frisegade 39-41. Nykøb. F. Tlf. 852611

Alt bygningsarbejde
udføres

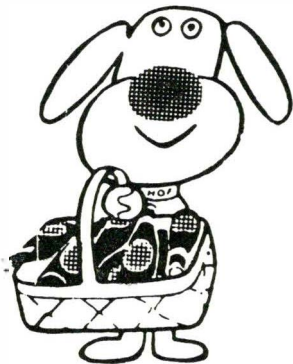
NAKSKOV

JOHN SØRENSEN

Statsaut. elektro-installatør

Reparationsværksted for
el-motorer

Nakskov - Telefon 178



Carlsberg
HOF
her den rene friske pilsnermag..!

FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL 1/2

KUL- OG KOKS-IMPORT

IMPORT A/S



Forhandler af Fredericia Gaskoks

KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 935

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI 1/2 s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

»LA BELLA«

blomster- og kransforretning
anbefales de ærede medlemmer
Gothergade 15, Fredericia 598
v. Doris Sørensen

Fredericia Mejeri

Gothergade 14

Anbefaler sig med
1. kls. mejeriprodukter

»BLICON«

Blikkenslager

Gas - Vand - Sanitet - Oliefy
og centralvarme

Fredericia - Tlf. 97

Det bedste i

FJERNSYN OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22, Fredericia
Tlf. 1033



**GRØN
TUBORG**

-der er stemning for TUBORG

STRUER

For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!

★
STRUER . Tlf. 119

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer
anbefales
Gustav Jensen

HOLSTEBRO

Det er så naturligt, at du køber dit forbrug af
dag- og ugeblade, samt dækker dit tobaksforbrug i
BANEGÅRDSKIOSKEN
Holstebro
Tage Skjød Pedersen

Ringkøbing Amts Vareindkøbsforretning

Holstebro

Kolonial - Isenkram - Manufaktur

Dalgaard

Radio . Fjernsyn

Vestegade 8 . Holstebro . Tlf. 1695
Nørregade 27 . Holstebro . Tlf. 1602
Struer afd.: Østergade 5 . Tlf. 695

1/2 **RONDO RADIO** Byens største udvalg
Stengade 24 og 28
i **FJERNSYN**
Tlf. Helsingør 212004

ULBJERG Andelsmejeri
Ost i fineste kvalitet
VIBORG TLF. ULBJERG 50

AARHUS



Borggade 10 - Aarhus - Telefon 211 44

Specialværksted for engelske og tyske fjernsyn

Særlig udstyr for hjemme service

Alf Lundeberg
tandtekniker
NØRREGADE 2 · TLF. 358 74

DE GAAR RIGTIG, NAAR DE GAAR TIL

SKOMAGERMESTER **H. LÆGS** HELGE RODESVEJ 9
Haandskomager - Sko modtages til farvning
Spee.: Dame-luxusforaaling - TLF. 6 53 67

Medlemmerne anbefales

v/ H. P. Rasmussen

BAGERFORRETNINGEN

Løssøgade 29 - Tlf. Aarhus 2 56 13

Hermann's **Budcentral**

Udfører al budtjeneste m/ varevogn samt dødsbo- og pultekammerydning hurtigt og reelt.

Skovvej 69² · Telefon 27078



SKOTØJSREPARATIONER

Godt og solidt arbejde

J. JACOBSEN, Arendalsvej 30, tlf. 6 98 53

Jernbanens fruier anbefales

Fruer Kjoler

Borggade 11 · Aarhus · Telefon 2 56 50

Dansk Stoker og Varmekedel Kompagni A/S

Ny Banegaardsgade 45 - Aarhus

Tlf. (061) 21122

Sygevogne

nye og brugte til salg eller udleje

Karl Jensen, Sygevognsfabrikant

Ndr. Strandvej 37 · Risskov
Telefon Aarhus 7 98 58

L. A. Jørgensen, Lørgrevsvej 63

BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København 5

Kom med Deres vask i morgen - eller lad os hente og bringe Deres tøj

S. B. vask

HJORTENSGADE 1 - TLF. 2 12 85

Jernbanefunktionærerne anbefales

TOBAKSHUSET

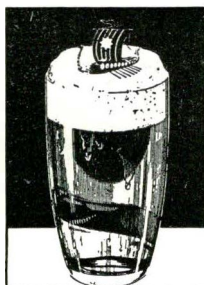
Randersvej 29, Aarhus, Tlf. 6 92 97

Alt i vin - spiritus og tobakker

BERNINA symaskine

- det fuldendte schweizer produkt

Bruunsgade 51 - Aarhus
Telefon 3 31 21



VIKING
EXPORT BEER

*belønnet med ærespris
Prix d'Honneur
Belgien 1958*

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Slagtermester **Børge Rasmussen**
Kordilgade 10
Telefon 173
Privat 1243

Altid første Kl. Varer

OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

»Køb det hos

Schon

lige i nærheden«

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

TH. TRETEN

Svenn Høj

Kystens Købmandshandel
Sdr. Nyrup pr. Kalundborg
Telf. Raklev 43

Kalundborg

Fællesbageri

Kul, Koks, Briketter & Brændselsolier

IMPORTKOMPAGNIET A/S

KALUNDBORG

Telf. *33 (Flere Ledn.)

SØNDERBORG

Blikkenslager - Centralvarme - Oliefyr - Sanitet

Aut. Gas- og Vandmester

PAUL MÜLLER

v/ Reinhard Müller

Løkken 14, Sønderborg · Telf. 22768

HADERSLEV

MØBELGÅRDEN

v/ M. Schmidt

Møbler i 4 etager

10 % kontant rabat

HUSK: Sønderbro 12 ind i gården

Haderslev - Telefon 2 41 62

RADIO - CENTRALEN

Storegade 8 - Haderslev - Telf. 2 32 55

Aut. forhandler af LL-radio og fjernsyn

ODENSE

BANZON

Maskinentreprice - Odense - Tlf. 12 88 77

Alle jord- og planeringsarbejder