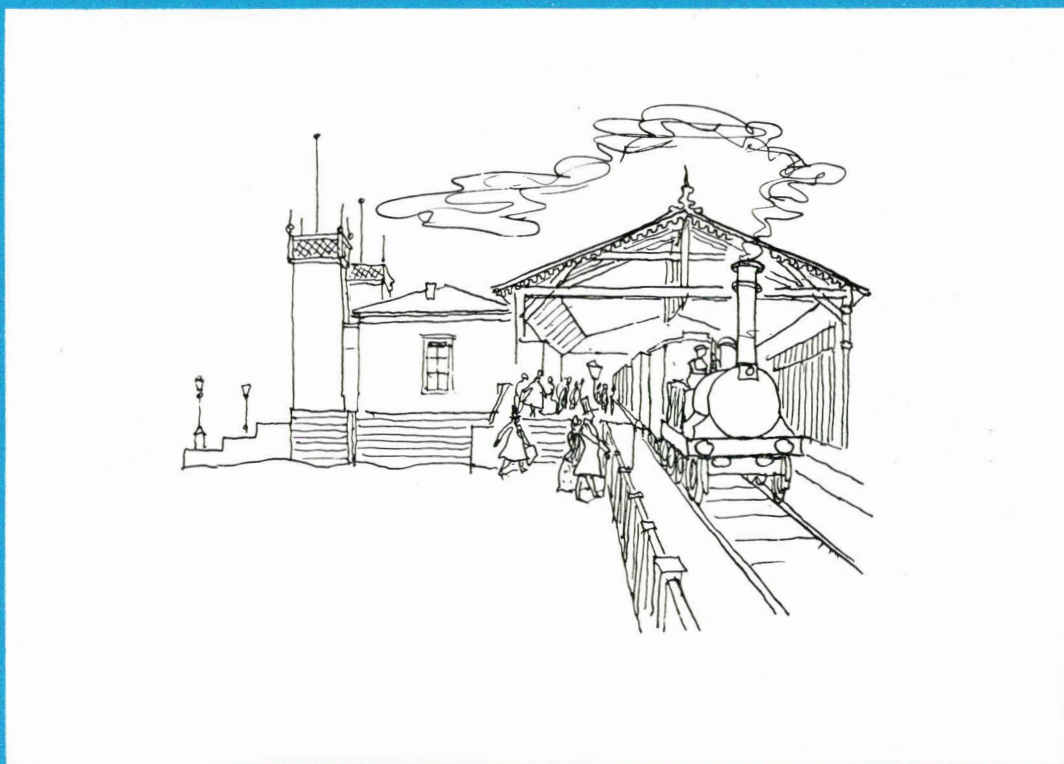
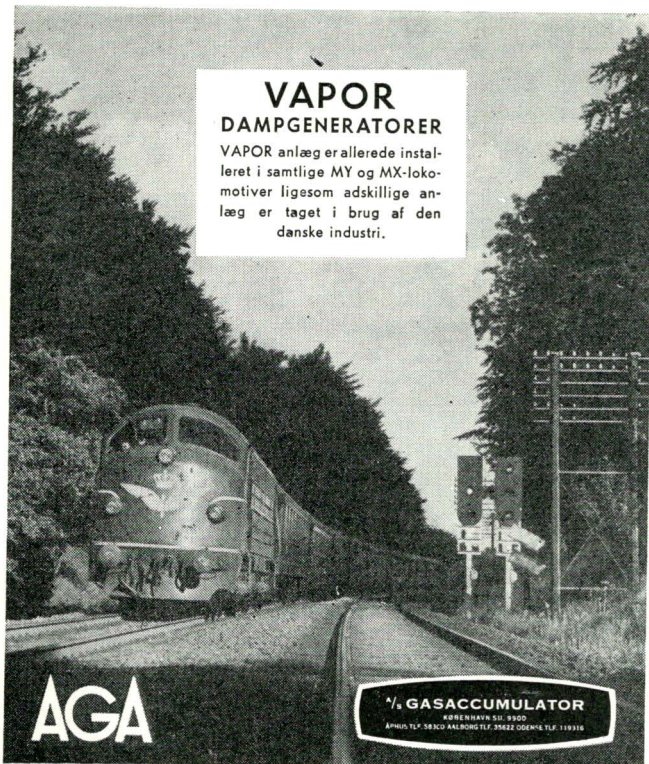


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 23 . 5. DECEMBER 1961 . 61. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



VAPOR
DAMPGENERATORER
 VAPOR anlæg er allerede installeret i samtlige MY og MX-lokomotiver ligesom adskillige anlæg er taget i brug af den danske industri.

AGA

1/2 GASACCUMULATOR
AGGREGATERNES SLE 2900
 ÅRHUS TLF. 58100 ÅLBORG TLF. 59622 ODENSE TLF. 11938



BOSCH

DIESELUDSTYR OG AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N

VARDE

Vardeegnens Ungdomsskole - Varde - Telf. 1193
 Skole for unge piger maj-okt. og unge mænd nov.-april. Almindelige skolefag.
 (Særhold for ordblinde). Plan tilsendes gerne.
Gunver og Frede Nielsen

Kul . Koks . Cinders
 Alt i Shell Brændselsolier
 Th. Christensen & Søn
 Nørrevold 16 . Varde . Tlf. 261

BRANDE

**HERREMAGASINET
TIP-TOP**
 Svend Nielsen
Brande . Telefon 159

Evalds Kolonial, Viadukten
 Altid friskbrændt kaffe og udsøgte varer
 Varer bringes overalt, også på landet
BRANDE . TELEFON 277

Viaduktens Slagterforretning
 B. Toft Kristensen
 Brande . Telf. 475



**Man lægger mærke til
det store udvalg:**

dame- og herrekonfektion,
 kjoler,
 teenage- og juniorbeklædning
 pige- og drengetøj
 dame- og herrelingeri
til populære priser

TILSKÆRERNE

Rådhuspladsen 75
 Stengade 37, Helsingør
 Gøernes Gård, Næstved

- det store
magasin
for tøj

SLAGELSE

CARL ANDERSENS EFTF.
 Tilbud på nybygning — Blyindfattede ruder, autoruder isættes
 ring til 52 02 12 — så kommer glarmester
 Ejner Jensen & Sønner — Jernbanegade 8 — Slagelse

Ved køb og salg af ejend. eller villa ret da henvendelse til
VIGGO HANSEN Statsexm. ejendomsmægler
 Slotsvænget 20 — Slagelse — Telf. 52 42 07

HANS HANSEN & SIGURD HANSEN
Murermestre
 Slagelse — Telefon 52 09 72 og 52 22 96
Spec.: Hulrumsisolering med Rockwool

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 86 11

*Ligeså UUNDVÆRLIG
jernbanen er for trafikken er*



Statsanstalten for Livsforsikring
 Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Ydelse af funktionsvederlag

Foreningen har gennem årene behandlet en lang række sager i tilslutning til funktion i højere stilling. De har været flest, hvor uoverensstemmelser i opfattelsen gjaldt funktionsafbrydelse eller ikke. Især var de op til en funktionsperiode stødende fridage, hviledage og feriedage en konstant kilde til korrespondance mellem administration og organisation.

Ud af de mange skrivelser m.m. opstod en almindelig følelse af, at reglerne for ydelse af funktionsvederlag burde tages op til revision, søges forenklet og utvetydig affattet.

Det skete – troede vi da. Betragtes skemaet side 62 b-VII i ordreserie A, ser det hele tilsyneladende temmelig enkelt ud, men det skal ikke være så enkelt endda, thi vi har nu en hel del henvendelser, hvor funktionsafbrydelse efter administrativ opfattelse har fundet sted.

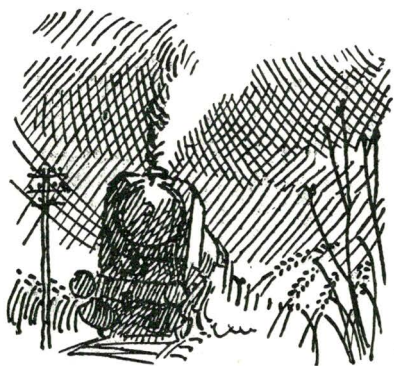
Motivet til afbrydelsen er forskelligt, til eksempel kan nævnes: Indlagte dage med MO-kørsel i MY- og MX-turene, tur-dage som ændres til damptjeneste, enkeltstående rådighedsdage inden for de første 29 dage af funktionsperioden.

Da tanken i sin tid fremsattes fra administrativ side, om at få indlagt MO-kørsel i MY- og MX-ture, var det i ønsket om på denne måde at vedligeholde de pågældende tures personales kendskab til og øvelse i at betjene MO-vognen. Et rimeligt og selvfølgelig ønske. At det samtidig skulle medføre funktionsafbrydelse for afløserne i disse ture, forekommer måske nogle selvfølgelig, os er det ikke selvfølgelig og slet ikke rimeligt. Motivet for nævnte kørsel er formodentlig stadig det samme. Skulle det ikke være tilfældet og i stedet et redskab til afskaffelse af funktion, da turde det være rigtigst, om der blev snakket i den sag.

Af flere årsager sker det, at MY- eller MX-lokomotiver bliver erstattet af damplokomotiver, og det betyder for afløserne i turen det samme som før. I realiteten lægger man maskinkraften til grund for funktionen, men der kan næppe være mening i, at anfægte en opfattelse som støtter sig på den kendsgerning, at MY- og MX-ture er opstillet til personale i 15. lønningsklasse. Det bør derfor også være rigtigst, at afløserne i disse ture betragter sig i funktion så længe de kører i turen, og uden hensyn til hvilken maskinkraft man på enkelte dage af funktionen uvedkommende årsager måtte finde nødvendig at indsætte.

Rådighedsdage skal inden for de første 29 dage af en påbegyndt funktionsperiode være sammenhængende, mindst to og to for at virke afbrydende, men her har vi været præsenteret for den opfattelse, at blot der falder 2 uden at være sammenhængende inden for disse dage, da er funktionen afbrudt. Spørgsmålet har været rejst i generaldirektoratet, som har bekræftet rigtigheden i at enkeltstående rådighedsdage ikke kan virke afbrydende i nævnte forbindelse.

Det er forøvrigt ejendommeligt, at dette problem kan opstå, eftersom det ret godt fremgår af reglerne, hvordan det skal forstås netop for dette punkt.



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 23 - 61. ÅRGANG

5. DECEMBER 1961



Ydelse af funktionsvederlag	355
Lokomotivfører restaurerer skibsmodel til kirke i Randers	356
Økonomisk demokrati 10 års er- faringer indenfor kul- og stål- unionen	357
Kan Algier-knuden løses?	358
Damen der sparkede	358
Lommebogen 1962	358
Københavns Hovedbanegårds 50 års jubilæum	359
Tilfældighedernes spil	362
Svagførearrangementet 1961 . . .	363
6. internationale kunststilling for jernbanepersonale	363
Prøv en vinterferie	363
Under DLF	365
Personalia	365
Farvet og mønstret stål	365
Jernbanehilsen	365
Fremads Rejsebøger	366

Forsidebilledet:

Københavns første hovedbanegård.



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.

Lokomotivfører restaurerer skibsmodel til kirke i Randers

Ifølge Randersdagbladene er en 157 årig gammel skibsmodel, som på grund af forfald har ligget i kirkens præsteværelse, blevet genopbygget i Skt. Mortens kirke i Randers efter at være blevet smukt restaureret.

Restaureringen er foretaget af lokomotivfører E. Møller Petersen, Randers, idet menighedsrådet var blevet henvist til ham af eksperter på søfartsmuseet i Helsingør, der mente, han var kvalificeret til dette store og vanskelige stykke arbejde, der har varet i to år, og resultatet viser, at museet havde valgt rigtigt, og menighedsrådets formand, overpostpakkemester F. G. Clemmensen, takkede ved ophængningen for udført arbejde.

Det gamle skib, der i 1804 blev skænket kirken af skibstømrer Niels Schmidt, skal imidlertid snart tages ned igen, da det kun var en prøveophængning, idet skibet skal forsynes med rigning og tovværk.

Dette viser atter, at vore lokomotivførere ikke alene i det daglige er dygtige til at fremføre tog, men også til i deres fritid som hobby at udføre præcisionsarbejde, som man må tage hatten af for.

O. Bøye.

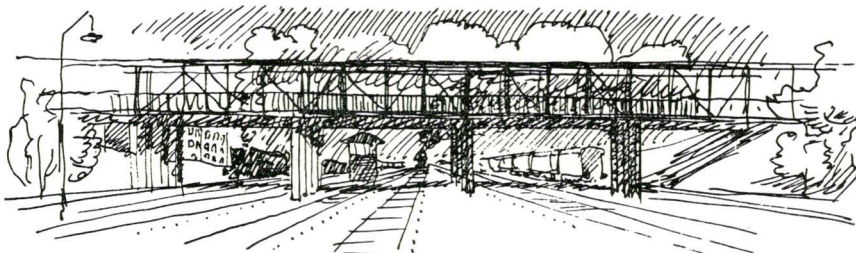
Det er i sig selv meget utilfredsstillende, at der efter en grundig revision af reglerne for ydelse af funktionsvederlag skal kunne fremkomme så mange problemer med forståelsen af reglerne, men det er tillige meget utilfredsstillende for personalet at skulle have det indtryk, at der i administrationskontorerne er enkelte, som med stor nidkærhed søger fortolkninger, der kan medføre begrænsning i ydelserne af funktionsvederlag.

Vi er blevet gjort opmærksom på, at der hos nogle hersker den opfattelse, at tjenestefordelerne ved tjenestetildeling ikke skal tage hensyn til, om det nu også bliver den »ældste«, der får funktionstjeneste. Det er os ufatteligt, hvad man vil nå med dette, det kan ikke alene være ønsket om at hindre udbetaling af funktionsvederlag, man må ligefrem tilstræbe det dårligst mulige forhold til personalet. Man sætter sig udover ånd og ord i bestemmelserne, thi det gælder således: »Ved afgørelsen af, hvilken tjenestemand på et tjenestested der i givet tilfælde skal fungere i en højere stilling, gælder som almindelig regel, at den i klassen ældste tjenestemand skal gå forud for andre tjenestemænd i samme klasse, uanset om disse sidste har længere samlet anciennitet eller højere levealder«; men det skal tjenestefordeleren altså ikke tage hensyn til. Ak, ja! Der står også i reglerne: »Afbrydelsen af en funktion alene for derved at undgå at yde funktionsvederlag må ikke finde sted«. Det skal klart anføres her, at der er mange indicier som peger i retning af, at ydelse af funktionsvederlag til lokomotivpersonale skal undgås.

Et middel hertil er blandt andet forholdet med den tidligere nævnte MO-kørsel på en lidt anden måde, men principielt det samme, idet man oplyser, at der på et vist tidspunkt vil være så mange afløserere uddannede til MY og MX, at disse for at holde øvelsen vedlige i betjening af disse lokomotiver så vidt muligt gentagne gange i løbet af måneden skal køre med dem, og resultatet bliver ingen funktion. Her kan man ganske behageligt dække sig under rutineførelsen. To fluer med et smæk. Tidligere faldt det ingen ind, at der også burde have fundet vedligeholdelse af kendskabet til MO-vognen sted. Meget mærkeligt at tænke på.

Det er mildt sagt, at der hos lokomotivpersonalet er en surhed uden lige over den behandling, der bliver det til del. Mange har konstitution eller på vej dertil. De kan nu se enden på det. De må nok gøre arbejdet, men ikke få betalingen for det.

Der må klarhed til i dette spørgsmål. Det vil være ganske urimeligt, om vi skal til at have fortidens tovtrækkerier tilbage. Der må en klarhed til som besværges de kræfter, som af mere og mindre uransagelige grunde forstyrrer arbejdsglæden for os og dermed hæmmer samarbejdsvilje og omgængelighed i det hele taget.



Økonomisk demokrati

10 års erfaringer indenfor kul- og stål-unionen

Da den mellemeuropæiske kul- og stål-union oprettedes for 10 år siden (21.5.1951), blev der for første gang indrømmet alle Unionens 700.000 arbejdere medbestemmelsesret med hensyn til Unionens forhold og ledelse. I den tyske faglige Landsorganisations månedsskrift »Gewerkschaftliche Monatshefte« (nr. 5.61) gives der en oversigt over de erfaringer, der er indhøstet i de forløbne 10 år. Konklusionen er, at der er gjort en god begyndelse, når man tager opgavens omfang og vanskelighederne ved dens løsning i betragtning.

Først fastslås i artiklen, at man fra fagbevægelsens side havde forladt det mål, som efter den 1. verdenskrig var opstillet, nemlig »gennem økonomisk demokrati at nå frem til socialisme«. Nu var man mere virkelighedsnær. Man regnede ikke længere med, at økonomisk demokrati kunne omforme samfundet. Det skulle blot være et middel – et redskab til at løse ganske bestemte opgaver. Disse var følgende: Sikring af det politiske demokrati gennem økonomisk demokrati, – en forhindring af koncentration af den økonomiske magt, – sikring af ligeberettigelse af kapital og arbejde samt et bedre samarbejds-klima på arbejdspladsen. – Selv en overfladisk betragtning af disse fire opgaver viser imidlertid, at de ikke er absolut knyttet til økonomisk demokrati. Når man alligevel fastholdt det økonomiske demokrati, skyldes det erkendelsen af, at statens politiske instanser ikke altid var effektive nok til at løse opgaverne. Hertil kommer, at det økonomiske demokrati i alle de af fagbevægelsens foreslåede former forudsatte det politiske demokrati.

Storkoncernernes magt.

De store koncerner – især indenfor kul- og stål-industrien – besidder stadig en så stor koncentreret magtposition, at de kan være afgørende for krig og fred. Her henvises til Krupp-koncernens støtte til Hitler. Det gjaldt om at bryde denne magt, og hertil skulle medbestemmelsesretten bidrage, dels gennem decentralisation af magten, dels gennem kendskab til koncernens regnskaber. Forfatterne sætter et spørgsmålstejn ved disse muligheder, men bemærker, at der endnu ikke har været lejlighed til at prøve dem i praksis. Man kunne dog henvise til, at når Kapp-kuppet i marts 1920 mislykkedes, skyldes det de faglige organisationers indsats.

Den næste opgave for arbejdernes medindflydelse bestod i at forhindre en koncentration af den økonomiske magt eller, hvis denne af saglige grunde var uundgåelig, at føre kontrol med denne. Udviklingen gennem de sidste ti år har imidlertid vist, at arbejdernes repræsentation i ledelsen af de store koncerner, der henhører under Kul- og Stål-unionen, ikke har kunnet forhindre en i mange henseender unødvendig og økonomisk ikke forsvarlig rekonzentration, således at de otte store montan-

koncerner i mellemtiden har kunnet nå op på deres tidligere omfang, ja, endog overtruffet dette. Årsagen til, at rekonzentrationen kunne gennemføres, ligger dog ikke i, at virksomhedernes arbejderrepræsentanter har svigtet, men i, at de ikke havde fornøden kompetence til at gribe hindrende ind i processen, der gik ud på at overføre datterselskabernes formuer til moderselskaberne. På lignende måde forholder det sig med de koncentrationsbestræbelser, der siges at være nødvendige af samfunds- eller driftsøkonomiske grunde. Hertil kommer, at arbejderrepræsentanterne i tvivlstilfælde vil være tilbøjelige til at se mere på virksomhedens tarv end på samfundets. Der anføres et eksempel på, at dette har ført til overkapacitet i forskellige vesttyske stålværker.

Spørgsmålet om kontrol med den økonomiske koncentration frembyder også forskellige problemer, der også kun i begrænset omfang kan løses gennem medindflydelsen i ledelsen. Det hævdes, at regeringens finanspolitik ofte vil være mere effektiv end arbejderrepræsentanters indsats.

Den tredje opgave, der blev stillet arbejderrepræsentanterne, var realiseringen af princippet om kapitalens og arbejdets ligeret. Dette princip anerkendes ganske vist som regel i teorien, men det kniber med gennemførelsen i praksis. Arbejdsgiverne henviser som regel til de i grundloven garanterede ejendomsrettigheder. Derfor har denne opgave kun kunnet løses på ret ufuldkommen måde.

Klimaet på arbejdspladsen.

På dette område er åbenbart nået de bedste resultater, idet den passivitet, der ses i andre foretagender, her er afløst af aktivitet. Der ligger her en afgørende forskel overfor de hidtil kendte former for social indsats i virksomhederne.

Konklusion.

Som nævnt i indledningen, anser man begyndelsen til en yderligere indsats på dette område for ret god. Erfaringerne åbner vigtige perspektiver på forskellige felter. Først og fremmest er man blevet mere klar over medbestemmelsesrettens mål og væsen. Dette er sket bl.a. i form af en sociologisk undersøgelse, hvorom der er udgivet en brochure. Dernæst oplyses, at Montan-unionen har udsendt en oplysende brochure i et oplag af 700.000 eksemplarer med titlen: »Medbestemmelse – vor fælles sag«, så alle arbejdere kan få et eksemplar. Af betydning er det også, at en meget stor kreds er blevet »oplært« til deres hverv som medlemmer af tilsynsråd og ledelse. Her skal fagbevægelsen bistå i form af et forsknings- og informationscentrum, hvor også de unge fagforeningsfolk kan skoles og trænes til deres fremtidige opgaver, ikke mindst hvad indsigt i regnskabsvæsen angår. Hertil kunne man måske føje, at alene arbejdernes repræsentation i de store koncerners øverste ledelse kan have en kontrollerende værdi.

Som man ser af ovenstående, er der et langt spring fra samarbejdsudvalg og lign. til virkelig medbestemmelsesret. Arbejdsområdet og opgaverne er langt større.

CLS.

Kan Alger-knuden løses?

400.000 agierere i Frankrig.

Blandt de mange radikale forslag til en løsning af Alger-knuden må også nævnes tanken om at sende alle algererne »hjem« til Alger, bl.a. for at genskabe retssikkerheden i Frankrig. De algerske terrorister afpresser ikke alene de store franske firmaer høje summer under trussel om bombing af deres virksomheder, nej, også deres landsmænd i Frankrig må betale »kontingent« til de hemmelige sammenslutninger. De, der undtager sig denne »nationale pligt« bliver offer for svære repressalier. Politiet står magtesløst overfor alle disse brud på retssikkerheden, der er en af de uhyggeligste sidevirkninger af hele Algerkrisen.

Den franske faglige Landsorganisation regner med, at 230.000 af Algererne i Frankrig er almindelige arbejdere, næsten alle ufaglærte. De anvendes til det hårdeste og groveste arbejde, især vej-arbejde og byggeri. De frembyder ingen trusel for de franske arbejdere. Man anser det ikke for udelukket, at der kunne beskæftiges 500.000 algerske arbejdere i Frankrig, men det kan naturligvis kun komme på tale, når der engang bliver fred mellem Alger og Frankrig.

De algerske arbejdere sender halvdelen af deres lønninger til familierne i Alger (550 mill. franc. årlig). Resultatet er, at de lever under ubeskrivelig elendige forhold i Frankrig. De halvsulter, og de bor i skrækkelige slumkvarterer og barakker. De algerere, der bor i selve Paris, er genstand for udplyndring fra samvittighedsløse »hotelværters« side. De bebor »møblerede værelser«, der består af 4-5 stråsekkede, som sengeleje for de 4-5 personer, der er presset sammen i de små rum. Herfor betaler de 50-60 franc. mdl., og da disse værelser ofte udlejes til 3 hold lejere pr. døgn (à 8 timer), forstår man, at bolighajerne tjener ublu summer på bolig-nøden. Hverken de franske fagforeninger eller socialforsorgen har hidtil kunnet udrette noget mod disse triste tilstande. Der er dog startet et »social-fond«, som i løbet af tre år skal skaffe 25.000 algerske arbejdere bolig. Men det er nærmest en dråbe i havet.

Under disse omstændigheder har en algersk arbejder i Frankrig kun ca. 200 franc. til rådighed hver måned til at leve for, medens franske arbejdere gennemsnitlig har 500 franc. Det betyder bl.a. at algererne kun kan få råd til kød een gang om ugen. Alligevel er deres arbejdsydelse på højde med de franske kollegers. Når mange af dem kommer ud i kriminalitet, og når de franske fængsler er overfyldt med algerske forbrydere, skyldes det især det psykiske og moralske tryk, algererne må leve under. Mange franskmænd er fyldt med racefordomme overfor de farvede arbejdere.

380.000 franske arbejdere i Alger.

For at kunne danne sig et korrekt billede af forholdene i Alger, må man kende den sociale struktur. Ifølge officielle kilder lever der for tiden ca.

1 million franskmænd i Alger, heraf er ca. 80 pct. født i Alger gennem tre-fire generationer.

Af det samlede antal franskmænd i Alger er ca. 380.000 arbejdere, håndværkere, kontorfolk, tjene-stemænd, husmedhjælpere og landarbejdere. Kun ca. 50.000 tilhører den besiddende eller velstående klasse, deraf 17.200 grundejere, 5.600 industri-drivende, 4.500 større forretningsdrivende, 18.000 ingeniører og teknikere, 13.000 tilhører de libe-rale erhverv. Det er altså helt forkert at tro, at alle franskmænd i Alger er storgrundejere eller embedsmænd. Der er i Alger europæiske forstæder med overvejende arbejderboliger. De 4/5 af alle franske i Alger bor i byerne. Overfor 1 million franskmænd står den store masse arabere (ca. 10 millioner). Det er som bekendt årsagen til de store stridigheder om forfatningen. Ved en ægte demo-kratisk styreform vil de 9 millioner arabere fuld-kommen kunne dominere den ene million fransk-mænd, og så er det slut med disses privilegerede stilling i Alger.

– Derfor kan man med rette spørge: Kan Alger-knuden løses – eller skal den (ligesom den gordiske knude) hugges over. – og af hvem?

Damen, der sparkede

Et midaldrende ægtepar af mine bekendte, som nu begge er døde, var for mange år siden ude på en længere rejse med jernbanen. Konen var den dominerende helt igennem og havde mange sjove påfund.

Undervejs fik konen lyst til et lille blund og lagde sig på den hårde træbænk, da der var god plads i kupéen. Efter nogen tids forløb vågnede hun atter op til dåd, og det skete på den usædvanlige måde, at hun gav manden, der stod ved vinduet og nød udsigten, et mægtigt spark bagi, idet hun sagde: »Hvad står du der og glor efter, din gamle ged?« Manden, som viste sig ikke at være hendes mand, vendte sig forbavset om, og damen blev meget flov og undskyldte og forklarede det bedste, hun havde lært.

Lidt efter kom hendes mand tilbage fra en tur hen ad sidegangen, og han blev nu sat ind i sagen af den fremmede mand, som fornuftigt nok tog det hele fra den gemytlige side.

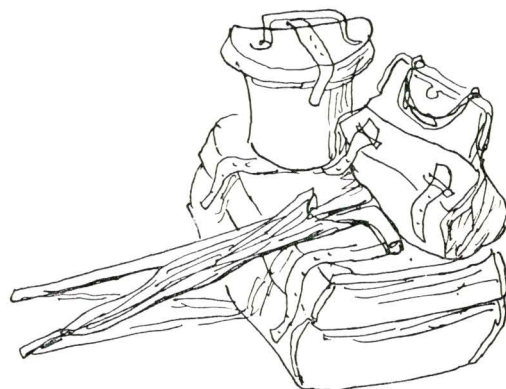
Det siger sig selv, at konen ofte senere blev drillet af sin mand derved, at han omtalte denne episode.

Lommebogen 1962

I løbet af december måned er foreningens lomme-bog 1962 klar til afsendelse, og i den anledning gøres opmærksom på, at interesserede som tidligere kan erhverve den til fremstillingsprisen + forsen-delse, ialt kr. 6,50.

Bestillinger indsendes til foreningens kontor, Hel-lerupvej 44, Hellerup. Betaling for bestilte lom-mebøger bedes sendt over foreningens postkonto 245 42.

Københavns Hovedbanegårds 50 års jubilæum



I 1847 fik Danmark sin første jernbane mellem København og Roskilde, siden da har København haft 3 hovedbanegårde, og den 1. december i år fylder Københavns hovedbanegård i sin nuværende skikkelse 50 år. Fra den første hovedbanegård i 1847 førte sporanlægget i retning af den nuværende Sønder Boulevard, medens adgangen til banegården fandt sted ad Reventlowsgade. Det var en træbygning med 2 tårne, hele banegårdens levetid blev 17 år. Den blev afløst af en ny banegård, da der blev skabt forbindelse mellem de Nordsjællandske baner og Vestbanen, og den placeredes nord for Vesterbrogade. Efter ophør som banegård blev den anvendt til biografteater, indtil den endeligt blev nedrevet og f.eks. hallens buer blev senere anvendt til stadion i Århus. I modsætning til den første hovedbygning på 500 kvadratmeter var denne stor, nemlig 5.600 kvadratmeter.

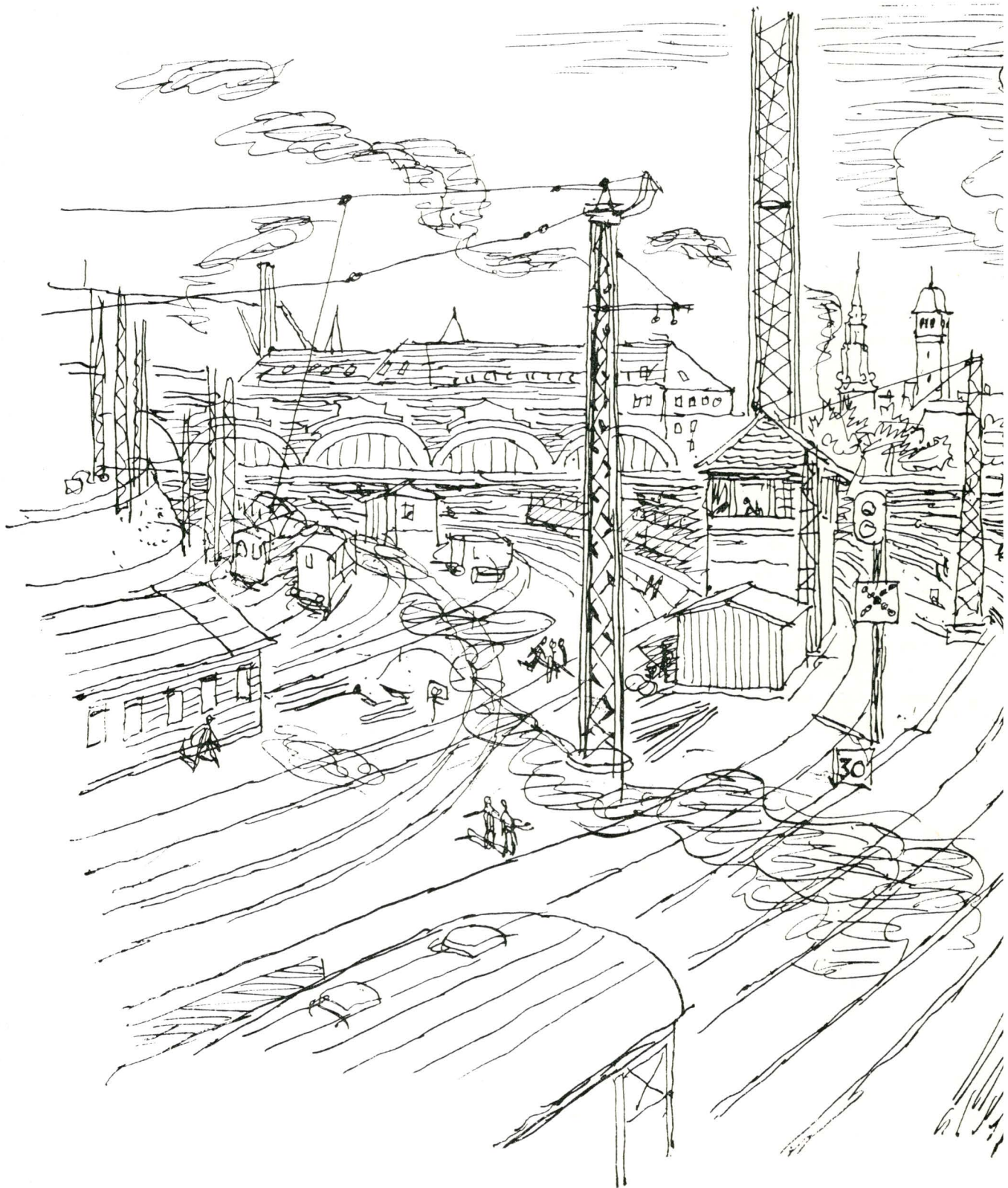
Imidlertid var den nye banegård for lille, og

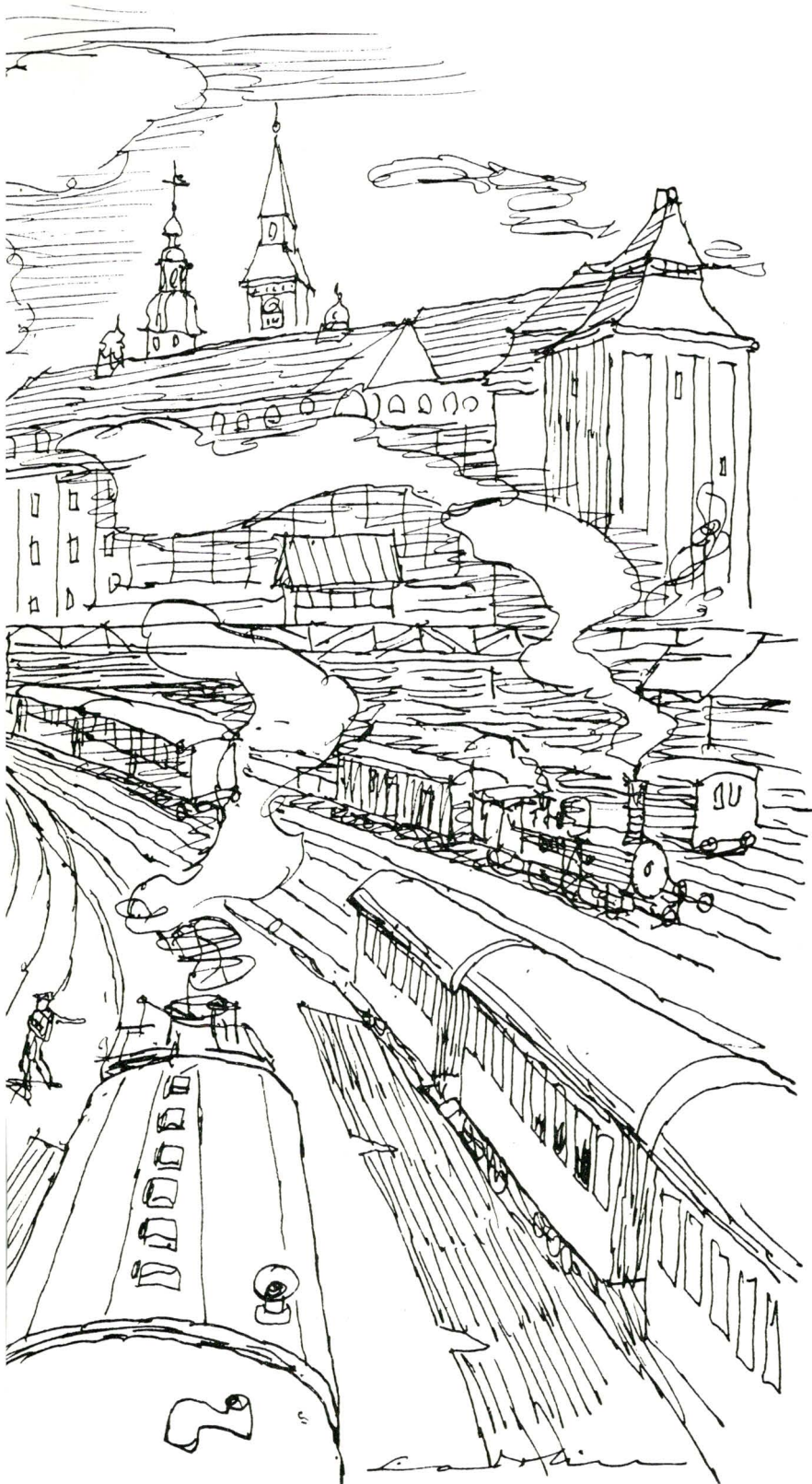
kunne derfor ikke følge med den voksende trafik, hvorfor der blev nedsat en kommission, som skulle komme med forslag til enten en ombygning eller en ny banegård. Først i 1904 var man så langt, at der blev vedtaget en lov om bygning af en ny centralbanegård. Den blev bygget i den nukendte skikkelse, men var oprindeligt tænkt som en bygning med to etager ud mod Vesterbrogade, dette blev imidlertid ændret af rigsdagen, som mente projektet var en unødvendig flothed, hvorfor den svang sparekniven.

Det var et arkitektmæssigt og ingeniørmæssigt meget stort projekt, man gik i gang med efter datidens forhold. Den nye hovedbanegård blev indviet den 30. november 1911 i overværelse af en stor repræsentativ forsamling med kongehuset i spidsen. Den daværende kronprins (den senere kong Christian den X) gav afgang for det første tog. De første to dage besøgte hovedbanegården af 50.000 gæster.



Den nuværende hovedbanegård.





Vedstående tegning af *Ebbe Sadolin* giver et udmærket indtryk af indkørselsforholdene til Københavns hovedbanegård, hvorom følgende data iøvrigt kan nævnes:

Det første banegårdsanlæg havde et areal på 7 hektar, det følgende 27 hektar og endelig har det nuværende et areal, der dækker 120 hektar.

Der er 4 hovedspor.

Den samlede sporlængde er 100 km.

Der findes ca. 50 større og mindre bygninger på området.

Hovedbygningens areal er 15.000 kvadratmeter.

Bygningens store tårnparti med spir har en højde på 45 meter over forpladsen.

Forhallen er 330 kvadratmeter, dens hvælvning er 18 meter over gulvet.

Hovedhallen har en længde på 138 meter, en bredde på 56 meter og gulvfladen er 7.730 kvadratmeter.

Tilfældighedernes spil

Gennem et langt liv kommer man ud for mange mærkelige ting, og jeg vil her fortælle læserne lidt om nogle usædvanlige oplevelser.

Den gæstfrie sognefoged.

I sommeren 1927, altså for godt 34 år siden, kom jeg en meget smuk lørdag aften pr. cykle til en by i Randers opland, og som så ofte før tog jeg ind på en tilfældig gård og bad om lov til at overnatte i laden i halmen, idet det var før vandrerhjemmenes tid.

Jeg blev budt indenfor, og fruente stillede et meget fint kaffebord an til familien og mig, og da det blev sengetid, var der ikke tale om, at jeg kunne få lov til at sove i laden; der blev redt op til mig på en sofa i den fine stue, og morgenen derpå blev der på det nærmeste serveret en kroanretning for mig.

Ved afskeden med den flinke familie bad jeg om mandens navn, idet jeg gerne ville sende en hilsen, når jeg var kommet hjem, og mærkelig nok hed manden Boye ligesom jeg, selv om det staves på en lidt anden måde, og han var sognefoged. Jeg synes, det var meget pudsigt, eftersom det jo er et ret sjældent navn i forhold til Hansen, Jensen og Petersen o.s.v.

Se, det kalder jeg en rigtig sognefoged, som i stedet for at afvise »vagabonden« tog imod ham med åbne arme og behandlede ham som en prins, der kom for at fri til en af hans to yndige døtre, der var jævnaldrende med mig.

Danmark er så smukt, og verden er så lille.

En sommeraften for nogle år siden kom jeg pr. cykle til byen Aarup på Fyn, hvor jeg som barn havde gået i realskolen, og jeg tog ind på vandrerhjemmet for at overnatte. Byen ligger ved den fynske hovedbane midtvejs mellem Middelfart og Odense.

Foruden mig var der kun en mandlig vandrer, så vi skulle sove i samme værelse, og vi kom hurtigt i snak sammen og blev dus med det samme, hvad der er meget almindeligt på vandrerhjem.

Manden var sømand og havde 3 måneders ferie, dels rigtig ferie og dels »ferie« som følge af, at det skib, han sejlede med, skulle have hovedeftersyn, og han benyttede lejligheden til at cykle lidt rundt for at lære sit eget land lidt nærmere at kende.

Han havde sejlet i flere år og havde været over det meste af kloden, bl.a. i Østen – Kina og Japan – flere gange, og han var forlovet med en japanerinde. Han havde set meget smukt rundt omkring i verden, og på en forespørgsel om, hvad der var det smukkeste, han havde set, svarede han uden tøven: »Det skal jeg såmænd sige dig. Jeg har både set olivenlunde, appelsinskov og palmelunde, og jeg ved ikke hvad, men det smukkeste, jeg nogensinde har set, er absolut og uden sammenligning en nyudsprungne dansk bøgeskov, idet der efter min mening ikke kan findes noget smukkere«.

Det var en fin kompliment til vor dejlige bøgeskov, selvom manden var dansker, – det var jo ikke

givet, at en person af anden nationalitet vil synes det samme.

Under vor videre samtale kunne manden forstå på mig, at jeg vandrede meget, og han sagde bl.a.: »Det skulle da vel ikke være dig, jeg læste en artikel om i »Jyllandsposten« for et års tid siden, da jeg lå på rheden i Singapore. Vi får nemlig aviser sendt ud fra de forskellige pladser, vi anløber«. Dertil kunne jeg svare, at det netop var mig, idet dette blad havde bragt en artikel om mig i anledning af, at jeg havde været vandrer i 25 år og samtidig havde foretaget nøjagtig 1000 vandre- og cykelture, altså en slags dobbeltjubilæum.

Jeg synes, det var i høj grad pudsigt, at vi netop skulle træffe sammen tilfældigt denne aften, og jeg synes, det er mindst ligeså mærkeligt, at manden kunne huske, han på den anden side af jordkloden havde læst en artikel om mig, men det skyldtes sikkert, at vandring også havde hans store interesse.

Foranstående viser for det første, at vi bor i et meget smukt land, og for det andet, at verden ikke er ret stor.

Loko MY 1118.

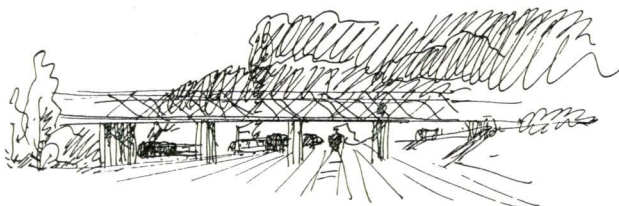
Som jernbaneven havde jeg undtagelsesvis villigst fået 2. distrikts tilladelse til at foretage en rejse i førerrummet på et MY-loko. Rejsen foregik lørdag, den 22. februar 1958, med tog 960, »Nordpilen«, fra Aarhus til Fredericia med Harry Ovesen, Fredericia, som fører, og jeg skrev en beretning om den for mig storslåede oplevelse, som var at læse i »Aarhus Stiftstidende« for den 10. marts 1958, og endvidere fik jeg beretningen anbragt i »Jernbanebladet« for maj 1958. Det kan i samme forbindelse nævnes, at jeg foretog den 92 kilometer lange tur tilbage til Aarhus til fods ad landevejen i løbet af weekend-en på is- og sneglatte veje og med overnatning i Hedensted, og en beretning herom er at læse i »Aarhus Stiftstidende« for den 9. april 1958.

Forleden søndag var jeg en tur i Randers sammen med min kone, og vi rejste derop med tog 5 og havde ligesom på turen med »Nordpilen« MY 1118 som forspand, men ikke nok med det, for om aftenen, da vi skulle hjem med tog 1978, var det igen MY 1118, der hurtigt og sikkert førte os tilbage til Aarhus.

Ved at se denne maskine dukkede minderne om den dejlige tur i denne for snart 4 år siden op, hvad de forøvrigt gør, hver gang jeg ser MY 1118, og det sker ret ofte, når man rejser meget, og når man ofte har sin gang på banegården.

Der kunne nemt fortælles om andre sjove oplevelser, men lad det nu være nok for denne gang.

O. Bøye.



Svagførearrangementet 1961

Til svagførerarrangementet 1961 er følgende indgået:

Københavns Godsbanegård	1212,00
Helgoland	1003,00
Roskilde	265,00
Helsingør	262,00
Hillerød	10,00
Næstved	165,00
Gedser	145,00
Nykøbing F.	40,00
Kalundborg	175,00
Slagelse	85,00
Korsør	240,00
Nyborg	330,00
Odense	205,00
Svendborg	50,00
Fredericia	1048,00
Vejle	15,00
Kolding	30,00
Lunderskov	10,00
Padborg	235,00
Åbenrå	20,00
Tinglev	5,00
Sønderborg	75,00
Tønder	80,00
Esbjerg	365,00
Skjern	10,00
Struer	415,00
Frederikshavn	65,00
Ålborg	280,00
Randers	250,00
Langå	20,00
Århus	1610,00
Horsens	15,00
Viborg	115,00
Brande	75,00
Silkeborg	25,00
Herning	70,00
Enghave	285,00
Fra feriehjemmet	596,12
Div. bidrag	45,00
Ialt:	<u>9946,12</u>

G. A. Rasmussen.

6. internationale kunst- udstilling for jernbanepersonale

Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbunds Hobbyafdeling indbyder herved vore amatørkunstnere til at deltage i den 6. Internationale Kunststudstilling for Jernbanepersonale, der denne gang arrangeres af vore finske kolleger i samarbejde med

FISAIC i tiden 12.-22. april 1962 i Helsingfors. Derefter går hele udstillingen til München som udstilling for AICF's verdenskongres. - Der kan udstilles:

- Malerier (alle arter).
- Grafik (alle arter).
- Skulptur.
- Gravering.

Deltagerberettiget er alle amatørkunstnere, som er beskæftiget ved jernbanerne, pensionister og deres ægtefæller.

Vi håber, at vore kunstnere er villige til at deltage, så Danmark også denne gang kan blive repræsenteret.

Anmeldelse om deltagelse må ske hurtigst mulig. Regler for deltagelse bliver straks tilsendt ved henvendelse til sekretæren for hobbyafdelingen: John. Christoffersen, Rosenvangs Allé 20, Århus.

Prøv en vinterferie

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

Det tilrådes at komme i god tid med anmeldelsen, da deltagerantallet, af hensyn til vore værtsfolk, er begrænset til nedenstående højeste antal på hvert hold. *Såfremt sovevogn ønskes benyttet, bedes det anført i anmeldelsen.*

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

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

Skiture i Norge.

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

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

Afrejse fra København H således:

Lørdage fra København H kl. 21,15, hjemkomst mandage kl. 8,50 (fra Oslo 9,50, i Ål 14,08) (fra Ål 14,56, i Oslo 19,45).

Hold 1 17/2 aften-26/2 morgen (højest 15 deltagere)
Hold 2 24/2 aften- 5/3 morgen (» 15 »)
Hold 3 3/3 aften-12/3 morgen (» 15 »)

Billetpris for pårørende med rabatkort ca. 124 kr.

Pris ca. 150 kr., heri inkluderet busbefordring til og fra Al station.

Undervejs er deltagerne på egen kost. (Børn indtil 12 år halv pris).

Anmeldelse udbedes senest 15. januar 1962 for hold 1 og 2.

Anmeldelse udbedes senest 1. februar 1962 for hold 3.

Hövringen.

For at kunne byde de deltagere, som har været flere gange på Holu et nyt terræn, har vi arrangeret vintersportophold på *Laurgårsseter*, 1000 m.o.h., i et af Norges fineste højfjeldsterræner ved *Sel station* i Guldbrandsdalen.

Der arrangeres fortløbende ophold med en uges varighed i tiden fra 18/2 til 11/3 med afrejse fra København hver lørdag kl. 21,15 og hjemrejse den følgende søndag med ankomst til København mandag morgen kl. 8,50 (fra Oslo 9,10, i Sel 15,21), fra Sel 13,48, i Oslo 19,55).

Hold 4 17/2 aften-26/2 morgen (højst 10 deltagere)

Hold 5 24/2 aften- 5/3 morgen (» 20 »)

Hold 6 3/3 aften-12/3 morgen (» 30 »)

Prisen for transport til og fra hotellet samt en uges fuld pension er ansat til:

Hovedbygningen 195 kr. (tillæg for enkeltværelse 10 kr. i den udstrækning det kan leveres).

(Børn indtil 12 år halv pris).

Undervejs er deltagerne på egen kost.

Billetpris for pårørende med rabatkort ca. 134 kr.

Da prisforholdene for hotellerne for vintersportssæsonen endnu ikke er helt fastlagte, må vi evt. tage forbehold for mindre prisstigninger.

Anmeldelse for rejserne til Hövringen udbedes gerne snarest, men senest 15. januar 1962 for hold 4 og 5 og senest 1. februar for hold 6.

Hold 7. *Kampeseter Høifjellshotel pr. Vinstra station (Guldbrandsdalen).*

I tiden 18/2-11/3 er arrangeret ugentlige ophold regnet fra søndag til søndag for kolleger fra de skandinaviske lande.

Betaling for en uges ophold inklusive busbefordring til og fra hotellet er kr. 240.

Høifjellshotellet er beliggende i smukt højfjeldsterræn ca. 900 m.o.h. og er i 1. klasse. Hvis De søger et nyt terræn og ønsker at se nye steder, kan dette sted trygt anbefales.

Udrejse og hjemrejse foretages som anført under Hövringen.

I anmeldelsen bedes anført, i hvilken uge De ønsker ophold.

Anmeldelse udbedes senest en måned før afrejsen. Evt. sovevognspladser bedes bestilt samtidig.

Hold 8 30/3- 7/4 1962

Hold 9 7/4-15/4 1962

8 dages skitur med skünstruktør (hundespann) i *Hardanger vidda*.

Skiforeningen arrangerer for noget øved skiløbere tur med overnatning på de respektive sporthytter. Over-

natning på 4-sengs stuer, sengetøj forefindes. Rygsæk med udrustning må deltagerne selv medbringe. Fuld forplejning på hytterne.

Pris: ca. 300 kr.

Anmeldelse udbedes senest 30 dage før afrejse.

Skiture i Sverige.

Vi kan ligeledes tilbyde danske kolleger ophold på SJT's feriehjem i Björkliden (ved Narvik) og Fjällgården i Åre.

Feriehjemmene er meget moderne indrettet med varmt og koldt vand og dush.

De er velkendte for smuk beliggenhed med ypperligt skiterræn lige uden for døren og som regel på denne tid af året begunstiget af strålende sol. Der kan endvidere blive lejlighed til at foretage en udflugt ad den berømte malmbane til havnebyen Narvik (Norge).

Vore afrejser bliver fra *København H* således:

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

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

Søndage an. Björkliden kl. 16,48, afrejse søndage kl. 7,22 via Mjölby-Hässleholm.

Mandage *København H* an. kl. 17,48.

Hold 108 2/3 aften-12/3 aften, pris: 240 kr. (10 pladser)

Hold 109 9/3 aften-19/3 aften, pris: 240 kr. (5 pladser)

Hold 111 16/3 aften-26/3 aften, pris: 240 kr. (5 pladser)

Hold 116 4/5 aften-14/5 aften, pris: 240 kr. (5 pladser)

Billetpris med 50% rabat for pårørende ca. 145 kr.

I prisen er beregnet fuld pension fra ankomst til og afrejse fra feriehjemmene.

Undervejs og under opholdet i Stockholm er deltagerne på egen kost. Vore kolleger i SJT, Stockholm, vil være behjælpelig med at anvise billige spisesteder.

Anmeldelse udbedes senest 1 måned før de pågældende afrejsedage.

Fjällgården i Åre.

I den nyopførte Fjällgård, som tilhører Svenska Järnvägsmännens Semesterhemsförening, kan ligeledes tilbydes vintersportsophold:

Hold 103 11/2-18/2 1962, pris: . . . 180 kr. (10 pladser)

Hold 110 11/3-18/3 1962, pris: . . . 210 kr. (5 pladser)

Udrejse: Lørdage kl. 11,45 fra *København H* via Hässleholm-Örebro, Åre ank. søndag kl. 9,26.

Hjemrejse: Søndage kl. 10,17 fra Åre, *København H* an. mandag kl. 10,20.

Anmeldelse udbedes senest 5 uger før afrejsen. Evt. sovevognspladser bedes bestilt samtidig.

NB: Såfremt sovevogn ønskes på rejserne, bedes dette anført straks ved anmeldelsens indsendelse, da sovevognspladsernes antal er begrænset og må bestilles lang tid forud.

Anmeldelse bedes sendt til *Danske Jernbanemænds Turistorganisation, Bernstorffsgade 18, København V*, hvorefter nærmere om afrejse m.m. vil blive tilsendt.



Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. Søltoft, lokomotivfører, Næstved.

Juletræsfest

DLF Arhusafdeling afholder juletræsfest på Østergades Hotel søndag den 7. januar 1962 kl. 18.00

Pensionister og enker efter disse indbydes venligst.

Festudvalget.



Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-12-61.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

- S A. Madsen, Nyborg, i Fredericia.
- H. Pedersen (Elbo), Fredericia, i Fredericia.
- H. T. Rasmussen, Fredericia, i Fredericia.
- N. H. B. Madsen, Fredericia, i Fredericia.
- L. M. H. Jensen, Fredericia, i Fredericia.

Forfremmelse med tjeneste som lyntogsafløser efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-12-61.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

- O. Petersen (Bisgaard), Randers, i Arhus H.
- J. I. G. Sørensen, Arhus H, i Arhus H.
- H. A. H. Thomsen, Arhus H, i Arhus H.

Forfremmelse til elektrofører (10. lkl.) efter ansøgning pr. 1-11-61.

Lokomotivfyrbøder:

- B. K. S. Tinndahn, København Gb., i Enghave.

Forflyttelse efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-12-61.

Lokomotivfører (15. lkl.):

- K. E. Friis, Fredericia, til Århus.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-12-61.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

- O. M. Jørgensen, Helgoland, til Struer.
- J. C. K. Nielsen, Helgoland, til Struer.
- L. E. Rasmussen, København Gb., til Helgoland.
- H. F. Sørensen, København Gb., til Helgoland.

Afsked

Lokomotivførerne (12. lkl.):

- T. G. Pedersen, Randers, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-1-62).
- H. Enevoldsen, Helgoland, er afskediget på grund af svagelighed med pension (31-1-62).

Dødsfald.

Lokomotivfører A. T. Tillebæk, Helgoland, er afgået ved døden.

Farvet og mønstret stål

Det officielle organ for USA-Jern- og Stålinstitut »Steelways« meddeler i et af sine sidste numre: »Det vil nu være muligt for den amerikanske stålindustri på grundlag af nye produktionsmetoder at producere stål med talrige i overfladen indgraverede mangefarvede mønstre samt at fremstille andre, der vil føles som vævet stof. Efter fagfolks mening vil det i fremtiden være vanskeligt ved første blik eller ved en overfladisk berøring at erkende, om det er stål eller ikke, da det får helt nye egenskaber gennem de nye metoder. Til disse nye metoder hører bl.a. en valsemetode, hvorved stålpladen forsynes med et af vinyl bestående overtræk, der har mange farvede mønstre, samt en metode, gennem hvilken stålets overflade formes i tredimensionale mønstre og strukturer.

Jernbanehilsen

Undertegnede har haft den store glæde i årets løb at levere forskellige artikler, som er blevet optaget i det ærede blad, hvis redaktion altså må have fundet disse tilfredsstillende, og det bringer jeg hermed min hjerteligste tak for, ligesom jeg også takker for godt og behageligt samarbejde.

Det er mit håb, at bladets mange læsere også har fundet behag i disse artikler, ligesom jeg håber og ønsker at kunne levere nogle læseværdige artikler i tiden fremover.

Samtidig vil jeg gerne benytte lejligheden til at ønske samtlige bladets medarbejdere og dets annoncører en glædelig jul og et godt nytår, og det samme ønskes for alle loko-folk, hvoraf en væsentlig del jo desværre som sædvanlig må være fraværende fra hjem, familie og venner, idet de i samfundets tjeneste må udføre deres arbejde, nemlig at sørge for, at tusinder af rejsende kan komme til at holde jul og fejre nytår i familiekredsen samt hos venner og bekendte efter en kortere eller længere rejse ad de blanke skinner med vore gode, behagelige, hurtige, varme og sikre tog, fremført af vore solide, påpasselige og dygtige loko-folk såvel ved dag som gennem nattens mulm og mørke gennem det danske vinterlandskab under alle vejrforhold.

O. Bøye.

Efterlysning

En almindelig grå hat forbyttet i garderoben, Folkets Hus, Enghavevej, den 1. december 1961 med en grå hat (Eden-facon) størrelse 55. Mrk. »Failsworter«.

Henvendelse lokomotivfører Tage Hansen, tlf. Valby 5831.

Fremads Rejsebøger

Fremads Rejsebøgers 5. serie indledes med en veritabel sensation. *Dalai Lamas* bror, *Thubten Norbu*, beretter i et enestående dokument om sin egen og sin brors eventyrlige skæbne. Sønner af en bjergbonde udpegedes de tidligt af de øverste religiøse myndigheder i Tibet til at varetage store poster. Troen på reinkarnationen – genfødslen – bevirkede, at *Thubten Norbu* fandtes at være den afdøde abbed i klosteret *Kumbums* arvtager, mens en kommission udpegede den yngre bror, *Lhama Døndrub*, til den 14. *Dalai Lama*.

Fornemt bogværk om Tibet

I »*Tibet – mit tabte Land*« beretter *Thubten Norbu* om barndomsårene i den lille bjerglandsby, om den store omvæltning i familiens liv det betød, at han og broderen pludselig måtte underkaste sig den uddannelse som abbedpost og Lama-værdighed medførte, og siden om årene i klostrene, om karavanerejser ad 2 000 km lange uvejsomme stier over bjerge og sletter til Tibets hellige by, *Lhasa*. Læsere bringes ind i de inderste cirkler

i det politiske og religiøse liv og oplever, så at sige på første hånd, den proces, der foreløbig er endt med *Mao-Kinas* jerngreb om Tibet og *Dalai Lamas* fordrivelse. Et stolt folks hårde skæbne skildres her for første gang af en højtstående tibetaner, hvis hele livsholdning og viljestyrke må aftvinge den største respekt. »*Tibet – mit tabte Land*« er udgivet i et særligt udstyr, rigt forsynet med fornemme farvefotografier, men trods dette er prisen holdt nede på ca. en trediedel af, hvad bogen koster i vore nabolande, her kun 10,75 kr.

Brasilien og Canada — morgendagens lande?

Serien bringer desuden straks to andre rejsebøger: *Leif Borthens* sprællevende skildring af Brasilien, »*Morgendagens Land*«. *Borthen* fører sine læsere på opdagelsesfærd i både storbyer og den uigennemtrængelige jungle, »det grønne helvede«, der bl.a. kostede oberst *Fawcett* livet. *Leif Borthen* løfter en flig af sløret om den engelske opdagelsesrejsendes mystiske forsvinden – og beretter så veloplagt og spændende om det store sydamerikanske rige, at læseren gribes af udlængsel.

Helge Ingstad, der i sin tid opgav sin store sagførerpraksis for at rejse ud, skildrer i »*Pelsjægerliv i Canada*«

sine første spændende eventyr i den nord-canadiske ødemark, langt fra al civilisation. I fire år levede han blandt jægere og indianere et frisk og ubundent liv, der kulminerede med et helt års ophold på tundraen, kun i selskab med sine hunde. En skildring, der forlængst er indrulleret mellem rejsebogs-klassikerne!

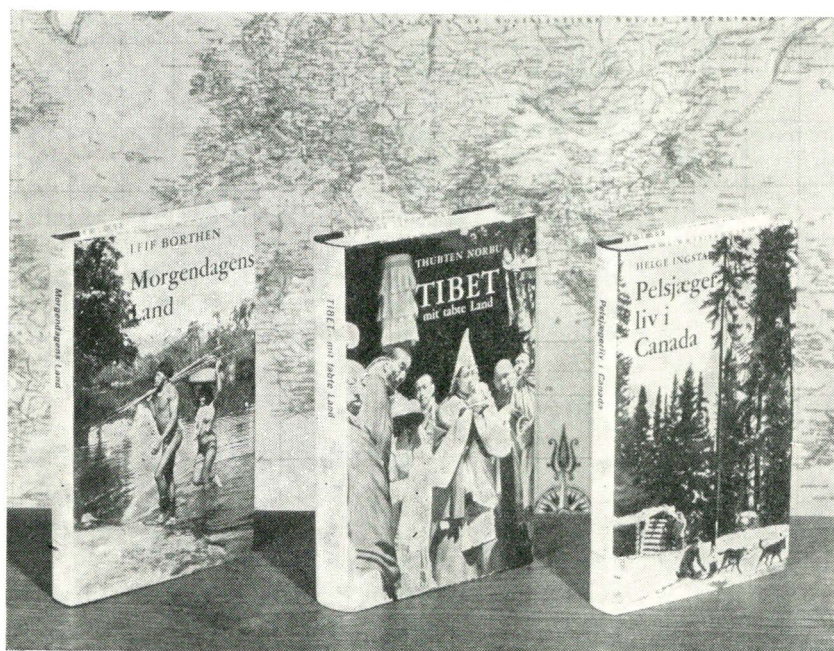
Senere vil *Fremads Rejsebøger* bringe endnu to bind, nemlig *Arne Falk-Rønnes* Indien-bog »*Hinduvejen*« og *Paul Juliens* »*Dværgfolkernes Verden*« om pygmæerne i Afrika – begge disse bind kommer i løbet af vinteren 1962.

De nævnte fire rejsebøger er alle illustrerede i fornemt dybtryk og trykt på dansk træfrit papir.

Eventyrligt billigt!

Igen – man fristes til at sige som sædvanlig – en serie bøger af høj kvalitet til overraskende lave priser. I tider som disse må en gennemillustreret rejsebog til kun 8,50 kr. vist betegnes som et enestående billigt tilbud – og så kan man endda spare en krone pr. bind ved at tegne abonnement. Bøgerne fås også smukt indbundne (til næsten chok-lavere priser).

Ligesom *Fremads Folkebibliotek* fås også denne serie både hos boghandlerne og de mange *FFB*-bogombud på virksomhederne landet over.



En bogserie
der gør os
verdenskløgere

SØNDERBORG

Chr. Hansen Damm's Eftf. A/s

Sønderborg - Telefon (044) 2 2152

Tekniske artikler en gros

KILEREMME - BRANDSLANGER

. . . De spiser godt og billigt på

K.F.U.M.s restaurant og pensionat

i Sønderborg, Løkken 28

Telefon 2 29 12

ARENDT THIESEN

Isolatør

Finsensgade 5 . Sønderborg . Telf. 24831

Alt isoleringsarbejde udføres
Tilbud gives uden forbindelse

Skandinavisk KAFFE

Sønderborg

K. P. Maletzki

Bageri - Conditori - Cafe

Bestilling modtages paa alt bagværk
Dybbølsgade 17 . Sønderborg . Tlf. 21804

Harry Hemmingsen

Tapetserer-Sadelmageri-Autopolstring
St. Raadhusgade 13, Sønderborg, tlf. 22576

ALSGADES
24747
TAXI
SØNDERBORG

LANGAA

CALTEX-service

Moderne reparationsværksted for

BILER - TRAKTORER

Speciale: DIESELVOGNE

FRITZ KNUDSEN

Telefon Langaa 222

LANGAA VASKERI

HUSK tøj hentes hver mandag og
tirsdag og bringes fredag og lørdag

Kitler og dåbskjoler udlejes
De ringer - vi henter og bringer overalt

Henny og Max Baarup

Telefon Langaa 180

CHR. NORUP MØLLER

KOLONIAL - ISENKRAM

LEGETØJ

TELEFON 42

»Kaffen der dufter over hele huset«

DSB's personale anbefales:

Aage Rasmussen

Manufaktur. Herreekviperung

Telefon 85 . Langå

AARHUS

Eksklusive kaffeblandinger
direkte fra importør

KAFFEN

- bedre end De er vant til er fra

KAFFEHUSET

v. Rutebilstationen . Hj. af Fredensg.
og Sdr. Alle . Telefon 22547

HVILEHJEM

Ældre mennesker kan få ophold
under venlige og betryggende
forhold

Det Hvide Bånd's Hvilehjem, Risskov
v/ bestyrerinde

Fru Magda Thomsen
Telefon Aarhus 7 88 97

Aarhus »ARTOL«

Renseri

Clemensstræde 7

Tlf. 3 00 30

Anker Kristensen

Vulkanisering
Nyt autogummi

Vester Alle 25 . Tlf. 2 73 96

Privat » 7 11 93

A/s COORDINA

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Telefon
Aarhus 23720

Skræderi
og
konfektion

Skræderforretning

Ryesgade 27, Aarhus

Uniformer af enhver art leveres

Leverandør
til DSB

»Spirella«

Fruerne anbefales vor individuelle måltagning
til korset, hofteholder og busteholder hos
»Spirella« korsetiere

Fru C. Frederiksen - Michalsøngade 4. 1ste
Aarhus - Telefon 2 40 16

HERNING

Pianoer . Radio . Fjernsyn . Musikinstrumenter

så

BRØDR. JØRGENSEN

Fonnesbechsgade 7 . Herning . Telefon 2808



Hammerum Herreds Spare- og Laanekasse

- gå først i

IMPORTØREN

Østergade 20 . Herning . Telf. 2555

AABYHØJ

Plantesalg -

Stort udvalg af grønne og blom-
strende planter, sammenplantning-
er af blomster, krans og meget
andet. NB. Bestilling på plante-
skoleartikler modtages.

Åben søndag formiddag.

Gartneriet „Rosenkilde“
Arnegaardsvej 54, Aabyhøj, ved
Tousparken, telf. 5 84 26

Centralværkstedernes Marketenderi

Da Marketenderierne i Cen-
tralværkstedet og Remiserne
drives af Fællesorganisation
D. S. B. og Dansk Lokomotiv-
mandsforening, anbefaler vi
Benyttelsen af disse.

Driftsudvalget.

Kjeldsens Køreskole

m/ Volvo Amazone

Tausvej 98 - Aabyhøj

Telefon 5 52 26

ULBJERG

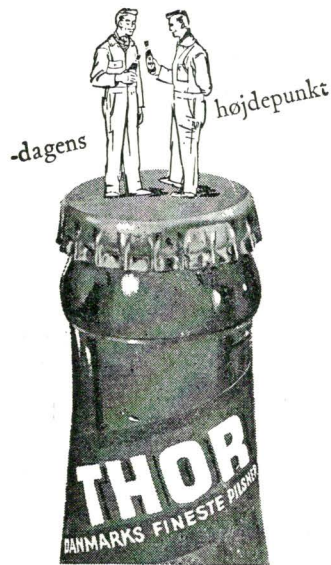
Ost i fineste
VIBORG



Andelsmejeri

kvaliteter

TLF. ULBJERG 60



N. URBAN SØRENSEN
SLAGTER
Altid 1. Kl. Varer
NYBORG - Tlf. 111, 2 LIN.



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

AARHUS



Viby Blomster

Kongevej 20
Tlf. Viby 4 39 08

Buketter
Kranse
Dekorationer
leveres
overalt



Borggade 10 - Aarhus - Telefon 211 44

Specialværksted for engelske og
tyske fjernsyn

Særlig udstyr for
hjemme service

D. S. B.

kører altid i

Haandværkerforeningens
Restaurant og Selskabslokaler

Aarhus

Tlf. 2 02 33

Aarhus inventar- & møbesnedkeri

Saltholmsgade 6 . Aarhus . Telefon 3 16 17

Inventar efter opgave



Viby Maskinstrikkeri

W. O. Ankerstjerne - Tlf. 41706

Strikkeri . Væveri

Gulvklude, karklude, håndklæder m. m.

Frugt- og Grøntforretningen

Marstrandsgade 14

Aarhus - Telefon 24773

Lær at køre hos Rye Petersen

Taunus 17 M - VW - Vauxhall Cresta

Rye Petersen, Wærumsgade 22, tlf. 3 01 92

Aftal venligst tid for prøvetur!

Timer De vil glæde Dem til!

NIMBUS BUDENE

Frode Nielsen

Såvel stort som småt - biler og motorcykler
vogne indtil 2½ tons

Samsøgade 4

Telf. 2 33 88

Møbler - Inventar anbefales

Laurits Thomsen

Ny Munkegade 40, Aarhus, Tlf. 26854

Scooter-Service

1. kl.s reparationer udføres
med specialistens garanti

Fr. Alle 50. Aarhus. Tlf. 31071

Vespa udlejning

Jeg har nedsat mig i Aarhus

Magasins hus, Aaboulevarden 70
Kons. 11-14³⁰, lørdag efter aftale

E. Frank Eisum

øjnlæge

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

VARE-MESSEN
BUUR-NUDSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvldevarer
Kalundborg - Tlf. 426

Kalundborg

Fællesbageri

Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspætte-
filet'er samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.

Fa. KJÆR

CHRISTENSEN

Rubjerg Alle 7 . Telefon 503 og 520 . Lev. til feriehjemmet

NYBORG

Forlang!

**Carlsminde
øl og vand**

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9. (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

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

Windsor Nørregade 20

Telf. 18 11

Herre- og Drengeskivpering

**NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning

Telefon 54

FREDERICIA

Tøjhuset

Herre- og kvindeskivpering

Gothersgade 2 . Fredericia

Tlf. 1095

BOGTRYKKERET

Nørrebrogade 5, Fredericia

A. Petersen . Tlf. 1014

Alle arter tryksager til små priser
Festsange - Telegrammer

Nørreport Cykleforretning

Magnus Madsen

alle reparationer udføres

Fredericia - Tlf. 1456



**GRØN
TUBORG**

-der er stemning for TUBORG-

FIONETTE