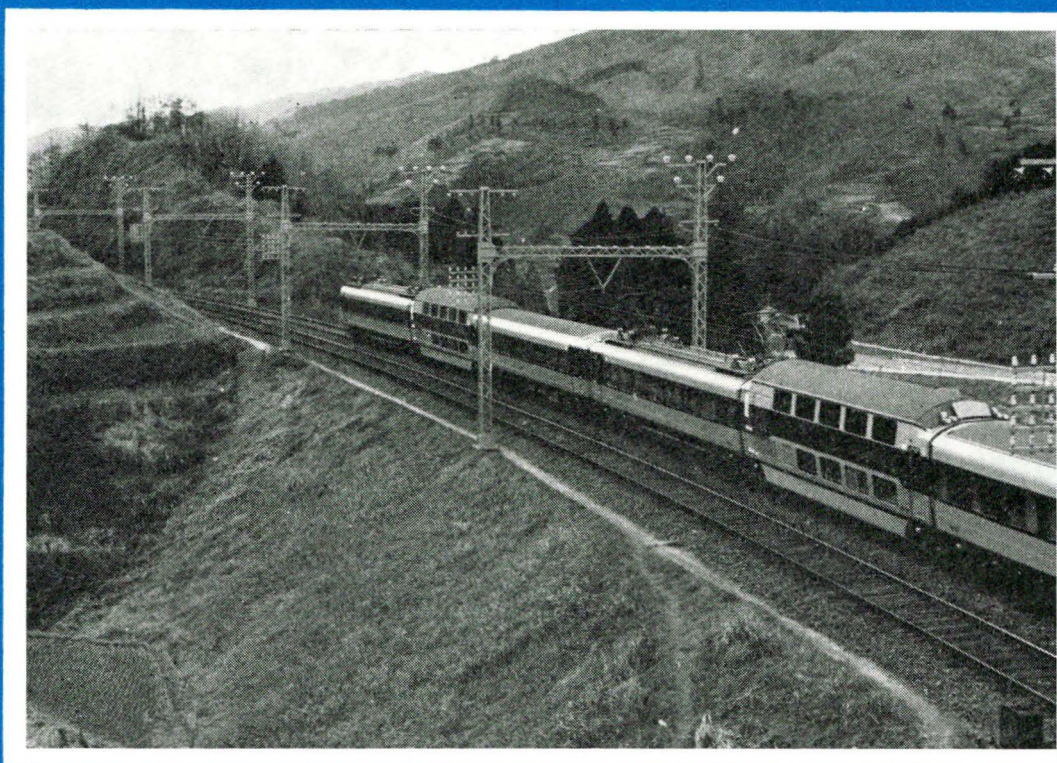


# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 22 - 20. NOVEMBER 1962 - 62. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

## FREDERICIA

### MØBELMAGASINET

v/ Hermann Hansen & Søn

– det moderne magasin for møbler – vi ompolstrer Deres møbler  
Gothersgade 32 – Fredericia – Tlf. 822

### AASE NEERGAARD

statsexam. ejendomsmægler

Prinsensgade 60 – Fredericia – Tlf. 1554

### Calvi Bageri og Konditori

v/ H. Møller Nielsen

Vestebrogade 34 – Fredericia – Telf. 1006  
– vi leverer det bedste brød  
– vi anvender kun de bedste råvarer

### FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL 1/2

KUL- OG KOKS-IMPORT

IMPORT A-



BRÆNDELSOLIER

Forhandler af Fredericia Gaskoks

KULPLADS OG KONTOR:  
VESTHAVNEN  
TELEF. 955

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

For synet en vinding,  
køb brillen hos Sinding!  
★  
STRUER . Tlf. 50119

**Fredericia Mejeri**  
Gothersgade 14

Anbefaler sig med  
1. kl.s mejeriprodukter

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

## RANDERS

E. D. Christensens Eftf.

### MOGENS HJORTH LARSEN

aut. el-installatør

Lille Voldgade 12-14 – Randers – Telf. 2579  
En sikker forbindelse til alt elektrisk

## GRAASTEN

Gå først til „**IMPORTØREN**”

Nygade 9 . Graasten . Telf. 51434

... et godt sted at handle!

### ERVIN SIEVERTSEN

Havnegade . Graasten . Telf. 51455

ALT I KOLONIAL - KONSERVES - VINE - TOBAK  
Husk vor ekstrafine Tingleff kaffe

Hos vor BAGER finder De et rigt udvalg i lækre kager  
Specialitet: Fødselsdagskringler og kranskager

**J.P. Hansen, Nygade 20, Graasten . Telf. 51420**

MALEREN KOMMER –  
VINTER OG SOMMER

**J. JONASSON**  
Havnegade 11, Graasten . Tlf. 51554

### Sønderjydske Lampeforsyning

v. Fr. Christensen

STATIONSVEJ 2 . GRAASTEN

Telefon 51440

Cykler . Knallerter . El-artikler  
Radio en gros

## 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

## ESBJERG

### I. MØLLER THORGAARD

GULD - SØLV - URE - OPTIK

Kongensgade 75, Esbjerg . Telf. 29477



Det førende Schweitzerprodukt

**Symaskiner**

Strandbyplads 3, Esbjerg. Telf. 24485

## STRUER

### HENRIKSEN SKO

— et skridt foran

Vestergade 6, Struer. Telf. 50247

### STRUER BRÆNDELSFORRETNING

v/ Henry Christiansen

Søndergade 17 – Struer – Telf. 5 00 33

Alt i brændsel og fyringsolier – SHELL og CALTEX brændselsolier



**J. Foged's Kulimport**

Torvet 9 . Haderslev . Telf. 23431

Eneforhandling af  
VEEDOL's brændselsolier

## HADERSLEV

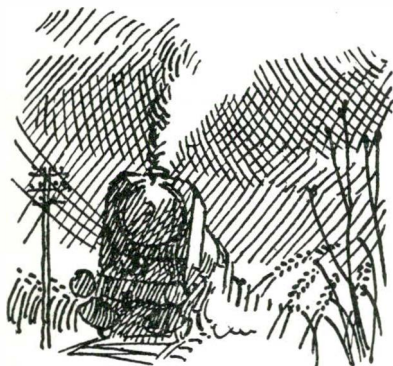
### Ny Tandlægeklínik

Nørregade 52 (Rutebilstationen)

Kons. kl. 10-12 og 14-17

Tandlæge Henrik Østerby

Haderslev – Telf. 2 5000



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 22 - 62. ÅRGANG

20. NOVEMBER 1962



### Indhold:

Centralorganisation I .....	351
Køreskole for tyske lokomotivførere .....	353
Takstforhøjelser .....	354
Lidt om japanske statsbaner ....	356
Landsoplysningsudvalget - Studiearrangement i København..	358
Under DLF .....	359
Personalia .....	359
Medlemslisten .....	360

### Forsidebillede:

Japanske luxustog.



### Redaktører:

E. Greve Petersen  
(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

### Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Telefon: Hell. 7269.

Kontortid 10-16.

Lørdag 9-12.

### Annonce-ekspedition:

Stu-di-stræ-de 49, Kø-ben-havn K.

Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

## Centralorganisation I

*Repræsentantskabsmøde foran vanskelig forhandlingsdisposition om fornyelse af tjenestemændenes lønoverenskomst til foråret*

Det er snart længe siden, at den samfundsøkonomiske situation har været en så truende forhindring for lønmæssige forbedringer, som i tiden vi lever i. Fra møder og meddelelser gennem pressen får vi en stærkere og stærkere fornemmelse af de vanskeligheder, som organisationernes lønforhandlere vil komme til at stå overfor.

Med denne baggrund har Centralorganisation I holdt repræsentantskabsmøde i København. Dens formand, P. Madsen, aflagde beretning for den forløbne to-årsperiode, en periode, som i hvert fald på det lønmæssige område har været kendetegnet ved besværlige forhandlinger. Lønforbedringer er imidlertid hentet hjem ved regulering med overenskomsttillægsportioner i 1961 og revision af stedtillægssatser, indførelse af feriegodtgørelse samt forhøjelse af honorarer i 1962, således at tjenestemændene i nogen grad har kunnet følge med lønglidningen på det private arbejdsmarked. De bearbejdede statistiske oplysninger pegede på større lønglidning end de opnåede forbedringer gav dækning for, men der var ingen mulighed for at komme igennem med mere. Og før april 1963 er det i hvert fald udelukket, idet den gældende overenskomstperiode først udløber 31. marts 1963.

Der er imidlertid en alvorlig udvikling i gang, idet der pilles ved pristalsreguleringen. Til trods for at tjenestemændene har indgået en overenskomst gennem lønningsloven 1958 har man fra politikernes side sat sig ud over den. Ved det store forlig i juni 1962, som medførte omsætningsafgift, enedes man om, at alle direkte og indirekte skatter skulle tages ud af pristalsberegningerne fra april 1963. Dette er et alvorligt anslag mod en indgået aftale. Er ændringer påkrævede, bør rimeligvis parterne optage forhandlinger. Den foreliggende ensidighed er utilfredsstillende.

Det oplæg, der i privaterhvervet er til overenskomstforhandlinger, peger på særdeles vanskelige forhold for større lønforbedringer. De resultater, som nås, vil være retningsgivende for tjenestemændenes muligheder for at nå et heldigt resultat. Der vil næppe være anledning til at spænde forventningerne alt for højt, selv om der med god grund kan henvises til vor sakkens agter ud gennem den stedfindende lønglidning, men uden sværdslag kan situationen ikke afklares.

Centralorganisationens formand gjorde opmærksom på, at der blandt pensionisterne formentlig er nogle som ikke er klar over, at de har adgang til indtægtsbestemt folkepension i stedet for folkepensionens mindstebeløb. For dem, som er fyldt 67 år og oppebærer et pensionsbeløb omkring 9-10.000 kr., er der anledning til at rette henvendelse til kommunal myndighed for at få fastslået, om de har adgang til indtægtsbestemt folkepension.

Ved de afholdte valg genvalgte formanden P. Madsen og sekretæren, E. Rasmussen. Vore styrelsesmedlemmer E. Greve Petersen og S. Suneson genvalgte også.

Repræsentantskabsmødet vedtog enstemmigt sammen med formandens beretning en udtalelse som en bred tilkendegivelse af Centralorganisationens stilling til dagens problemer.

---

## Udtalelse fra Statstjenestemændenes Centralorganisation I's repræsentantskabsmøde den 7. november 1962

Idet repræsentantskabet godkender den om virksomheden aflagte beretning, udtaler det sin tilfredshed med resultatet af de i foråret førte forhandlinger vedrørende den forbedrede ferieordning samt ajourføringen af stedtillægssatserne.

På baggrund af den siden 1958 stedfundne løn­glidning, som tjenestemændene kun har fået delvis dækning for gennem løndiktatet i foråret 1961 udtaler repræsentantskabet nødvendigheden af, at vore lønninger ved de kommende lønforhandlinger i foråret 1963 ajourføres med lønningerne på det private arbejdsmarked uden skelen til de så ofte fremhævede tjenestemandsgoder, som efterhånden er indhentet af tilsvarende goder for privatarbejderne.

Repræsentantskabet kan iøvrigt tilslutte sig det fra alle sider så stærkt fremhævede påbud om at vise mådehold for at skabe et stabilt løn- og prisniveau, dersom dette bliver fulgt op af samtlige kategorier indenfor vort samfund. Det må i denne forbindelse beklages, at man ved det indgåede økonomiske forlig valgte at lægge omsætningsskatten i engros-ledet, da dette har medført yderligere forhøjelser i varepriserne. Der burde have været gennemført en lov om forbud mod avance af omsætningsafgiften samtidig med dennes indførelse.

Repræsentantskabet protesterer imod, at der i det økonomiske forlig i folketinget indgår aftale om, at såvel direkte som indirekte skatter efter 1. april 1963 ikke skal indgå i pristalsberegningen som forudsat i tjenestemandsløvens bestemmelser om regulering af tjenestemændenes lønninger. Man må betragte dette som et brud på vore overenskomster og forventer, at der snarest optages forhandling om spørgsmålet mellem regering og tjenestemændenes centralorganisationer.

Repræsentantskabet forventer, at de bebudede ændringer i skattelovgivningen bliver ensbetydende med en gennemgribende skattereform, således at der bliver en øget social retfærdighed i beskatningen. Det understreges, at der snarest bør gennemføres ændringer i beskatningen, således at udbytte ved udstedelse af friaktier bliver skattepligtigt.

Repræsentantskabet konstaterer, at stærke kræfter vil søge at hindre en forbedring og ajourføring af tjenestemændenes lønninger. Resultatet er en svigtende tilgang til etaterne, hvoraf følger, at personalet må udføre overarbejde i et omfang, som ikke i længden er holdbart. Man peger på, at disse alvorlige forhold snarest må søges afhjulpet på regeringens initiativ og tilsiger vor støtte til fornuftige og rationelle reformer i denne forbindelse.



# Køreskole for tyske lokomotivførere

De tyske Forbundsbaners omstilling fra damplokomotiver til diesel- og elektriske lokomotiver giver ikke kun tekniske og bygningsmæssige problemer. Det er naturligvis lige så vigtigt at sørge for personalets omhyggelige uddannelse til de nye tekniske forhold, således at sikkerhed og præcision i driften ikke lider det ringeste skår. Denne opgave tager DB (Deutsche Bundesbahn) maskintekniske skole sig af.

Et besøg på en af disse skoler, i Wuppertal-Barmen, gør det hurtigt klart, hvilken alsidig viden det er nødvendigt at formidle i takt med udviklingen.

I klasseværelserne sidder de voksne elever, der i fremtiden skal have ansvaret for de mange rejsende og store værdier i deres egenskab af lokomotivførere. »Klasselæreren« er en jernbaneingeniør, der har gennemgået et specielt teknisk kursus med henblik på at undervise. Rundt i lokalet findes en mangfoldighed af kort, planer og tegninger, der dog for en fagmand føjer sig sammen til en overskuelig helhed med interessante tekniske detaljer indenfor de forskellige moderne lokomotivtyper. Lærebøgerne, der undervises efter, er hovedsageligt skrevet af lærere fra Forbundsbanernes skoler, og selve den tekniske og teoretiske undervisning afrundes med film og diapositiver.

Efter teori kommer praksis – fra klasseværelset går eleverne til modelafdelingerne. Her findes et chassis til en skinnebus i fuld størrelse, og dens motor – VT 95 – har man anskueliggjort ved at lægge forskellige snit gennem den, således at både motordelene, kobling og gear samt førerhuset med halvautomatisk styring er let tilgængelige for eleverne.

Modellens forskellige dele er belyst indvendigt fra og alle er bevægelige som under normale arbejdsforhold ved hjælp af en elektromotor. På en sådan model kan læreren forklare alle den arbejdende motors enkeltheder, og de mange indbyggede lamper viser tydeligt alle de funktioner, der ellers er skjulte. Eleverne kan også følge, hvordan de enkelte gear arbejder og hvordan kørselsretningen vælges fra førerhuset – i nødstilfælde med håndkraft og normalt pneumatisk. Desuden kan læreren ubemærket lave forstyrrelser i mekanismen, som eleverne så selv må finde frem til at bringe i orden igen.

På grundlag af gennemgangen af denne VT 95 model kan man systematisk bygge undervisningen op til også at omfatte selv de kraftigste diesellokomotiver.

Sideløbende med denne omstillings-undervisning, underviser man – også ved hjælp af modeller – personale til betjening af de almindelige damplokomotiver. Det varer nemlig endnu 12–15 år, før man helt siger farvel til dampdriften indenfor DB.

Iøvrigt er modelafdelingerne udrustet med utallige modeller af motordele, pumper, smøreanordninger, bremsere m.m. – dels i original størrelse og

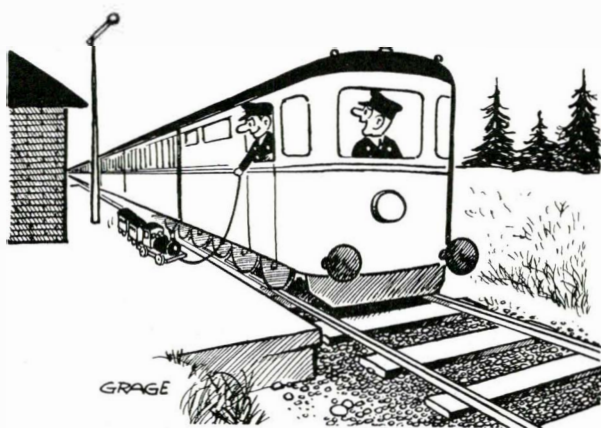
dels formindsket af hensyn til en bedre anskuelighed.

Et andet undervisningslokale er helliget driftssikkerheden – herunder hvordan man skal forholde sig, hvis en lokomotivfører pludselig bliver ude af stand til at betjene sine instrumenter. Desuden findes der forskellige indretninger i form af spormagneter til såkaldt induktiv togsikring (Indusi), der reagerer på bestemte strømfrekvenser og automatisk bringer toget til standsning, hvis personalet overser signaler eller disse ikke virker som de skal. Eleverne kan gennem modeller nøje følge, hvordan disse ting virker og kan få fornemmelsen af at befinde sig i førerhuset på et lokomotiv i fuld fart.

Skolen har også en bremseundervisningsvogn. I en ældre hurtigtogsvogn er indbygget alle slags vogn- og lokomotivbremser, og den er forsynet med et kraftanlæg til belysning og opvarmning – og frem for alt med bremseanordninger til det nødvendige lufttryk. Selv om modelvognens mangfoldige armaturer, måleinstrumenter og detaljer synes én stor forvirring, varer det dog ikke længe, før eleverne efter en opmærksom gennemgang er dus med funktionerne. Man lærer alle detaljerne at kende, og eleverne kan følge bremseforløbet – lige fra lokomotivets skivebremssystem til hurtigtogsvognens lufttrykbremse – som det foregår i virkeligheden. Tavler, film og diapositiver letter også her forståelsen.

Skolens indretning byder på denne måde eleverne en nøjagtig oversigt over deres omfangsrige arbejdsfelt, og kan opfylde behovet for undervisning af alt teknisk personel. I Wuppertal findes desuden en anden DB skole – den eneste af sin art i Vesttyskland. Her undervises i signaltjeneste og ikke blot tyske jernbanefolk, men deres kolleger fra mange lande er velkomne her. Denne skoles hovedformål er ligeledes at udbygge jernbanedriftens sikkerhed og finde frem til de mest effektive foranstaltninger i forbindelse hermed.

Jørgen Petersen.



# Takstforhøjelser

Se luften er svanger med suk og savn,  
vort prystal leger påny fastelavn,  
den påbudte sparegris stadig er underernæret.  
En endeløs skrue går rundt i galop,  
og nu skal billetter og gods sættes op.  
Der er intet valg, og man har ingen vilje,  
tålmodig må hele den danske familie  
slås med skat, inflation, med »oms« samt valutabesværet.

Finansen kniber blot øjet til  
og vejrer, at i det politiske spil  
er tjans for at styrke den tyndslidte statusbalance.  
Man ved, hvad man har, men skab ej hvad man får,  
og staten har brug for moneter i år.  
Hvis vælgerne blot går lidt mindre i biffen,  
så kan der godt pilles en del ved tariffen,  
og iøvrigt er jernbanetaksterne svært i restance.

Af underskud nok man omsider bli'r træt,  
og økonomien til sidst er skelet  
når penge og priser har leget tagfat med hinanden,  
så er det vist klogt, at man tænker sig om  
og finder en udvej, før kassen er tom.  
Det er dårlig forretning, er prisen for lille  
det må rettes op, førend det er for silde,  
for ellers så kommer man ganske håbløs på spanden.

Det er ikke helt ud i det blå, at serenaden til  
eventyrkomedien: »Der var engang« – ganske vist  
med en omredigering af Drachmanns originaltekst –  
er valgt som ouverture til prisstigningernes sørge-  
kantate.

Senere er foretaget visse tarifmæssige stimulan-  
ser af det betrængte driftsbudget med en generel  
takstforhøjelse som forestående resultat.

Da vort takstniveau har været billigere end de  
fleste andre landes, trods pristallets foruroligende  
flugt over feltet, har man jo nok skumlet i krogene  
over forhøjede fragt- og rejseudgifter, men hæn-  
derne er nærmest blevet knyttet i bukselommerne  
som protest, fordi den mere fornuftige eller besin-  
dige del af borgerskabet fandt det rimeligt, at mod-  
arbejde regnskabsunderskuddet ved pekuniære ind-  
greb, og den hensynsfulde måde, det blev iværksat,  
respekterede man.

Med mådehold har takstreguleringerne fundet  
sted, således at de forretningsmæssige krav er til-  
passet de samfundsmæssige kår.

Ikke som tyven om natten har man overrumplet  
kundekredsen, men sagen har været forberedt gen-  
nem grundige overvejelser og forhandlinger, og of-  
fentligheden er i god tid blevet orienteret om situa-  
tionen af de bestemmende myndigheder.

De mest nærgående kritikere er naturligvis auto-  
mobilisterne, og det sidst udkommende nummer af

»MOTOR« – fagorganet for forenede danske motor-  
ejere – spytter bl.a. følgende mundfuld galde ud:

DSB har to vidt forskellige virksomheder. Den  
ene virksomhed består i at transportere personer  
og gods med baner og busser. Den anden er en  
rederiforretning, der har til opgave at færge biler  
over sunde og bælt – først og fremmest over  
Storebælt.

Banedriften giver, som alle ved, et betydeligt  
underskud, som staten må betale. Færgerne giver  
til gengæld overskud.

Storebæltsoverfarten er den vigtigste strækning  
af hovedvej nr. 1, og et afgørende bindeled i hele  
landets vejnet. Når administrationen af denne  
overfart er betroet DSB, må det være et uom-  
gængeligt krav, at taksterne fastsættes under  
hensyn til den vejtrafik, der skal betjenes, og  
ikke bestemmes af det i denne sammenhæng helt  
uvedkommende spørgsmål, om DSB's anden for-  
retning, jernbanetrafikken, giver et større eller  
mindre underskud.

Erfaringen har imidlertid vist, at DSB, trafik-  
ministeren og folketinget lukker øjnene for dette  
åbenlyst rimelige krav, hver gang der er tale om  
takstforhøjelser.

Den tilfældighed, at automobiloverfarten på  
Storebælt er lagt i hænderne på DSB, kan ikke  
blive ved at være afgørende for omkostningerne  
ved vejtransporten mellem landets hoveddele. Det  
er klart dokumenteret, at DSB i en årrække har  
misbrugt sin magtstilling og udnyttet sit monopol  
på Storebælt i den grad, at denne overfart ikke  
længere bør betros banerne.

Det må nu være på tide, at Halsskov-Knuds-  
hoved-overfarten udskilles fra DSB's øvrige virk-  
somhed og overlades til en særlig administration,  
der får den forpligtelse at opretholde takster, der  
svarer til de faktiske omkostninger.

Når dette spørgsmål før har været rejst, har  
DSB anført, at samarbejdet mellem jernbane-  
overfarten og biloverfarten var driftsmæssig nød-  
vendig – idet visse færger anvendtes begge steder.  
Når den nye tredækkerfærge sættes ind, vil det,  
efter hvad DSB selv oplyser, blive unødvendigt  
at udlåne jernbanefærger til biloverførslen på  
Halsskov-Knudshoved-ruten. Der skulle herefter  
intet være til hinder for, at denne overfart nu  
udskilles som et selvstændigt selskab.

I de gode gamle dage fik man mindre for sit ar-  
bejde, men mere i spisekamret, fordi der var et uof-  
ficielt tillidsforhold mellem penge og priser. Nu går  
man derimod daglig og ængstes for, at den onde  
cirkel skal finde på nye underfundigheder, så man  
med vemod må mindes, at der var engang en nogen-  
lunde normal tilstand, hvor der var et vist forslag  
i indtægterne.

Hver eneste prisstigning piller generende ved sindsligevægten, fordi inflationen får lejlighed til at vise sit grimme grådige fjæs, og der er nerver på, når en pristalsregulering er i anmarch, fordi en varefordyrelse omgående følger i kølvandet.

Nu er statsbanetaksterne det aktuelle fordyrelsesproblem, og det har unægtelig distraheret begreberne, at en svensk færgerute på dansk terræn i samme moment sætter fragttaksterne 30 pct. ned. Ville det ikke være ret naturligt om Nordisk Råd i sådanne tilfælde gav sit besyv med i laget.

En takstforhøjelse på transportområdet styrker ikke populariteten, og man forudsætter nok, at staten, som formidler sparsommeligheden blandt befolkningen, burde være toneangivende, når prispolitikken bliver aktuel.

Men er det ikke inkonsekvent at kritisere statsbaneunderskuddet og samtidig forlange status quo opretholdt på takstområdet. Betalingen for transporterne har ikke fulgt pristallet, og det er ret indlysende, at man søger det tabte terræn indvundet i forbindelse med den almindelige indtægtsstigning.

Vil man ikke godkende statsbanerne som et samfundsgode uden smålig kværurlerling, må man bøje sig for de forretningsmæssige synspunkter.

Periodisk har statsbanerne søgt at stabilisere sin økonomi. Det første skud for boven var fragthøjelserne på gods- og kreaturforsendelser i foråret 1955.

15. april 1959 forelagde trafikministeren forslag i folketinget til en afløser af statsbaneloven af 27. juni 1946. Fra 1. juli d.å. blev stykgodstaksten forhøjet med 20 pct., vognladningsfragten med 10 pct., tarifklasserne blev reduceret fra 7 til 4, og for bane-pakker blev nærzonen ophævet. Rejsegodsfragten blev uforandret. Overførsel af motorkøretøjer steg med 10 pct.

Siden 1955 havde der ikke været rørt ved personbefordringen, men i august 1959 kom turen til kort og billetter. Enkeltbilletprisen steg gennemsnitlig 20 pct., dobbeltbilletterne kun 8 pct., men betalingen for hurtigtog blev afskaffet, hvorved forhøjelsen var mindre følelig. Abonnementskortene blev 10-15 pct. dyrere.

Strengt taget er der intet i vejen for, at konkurrenter kan kæmpe med blanke våben, så bilfolkets proselytter trænger unægtelig til at få deres pudset. Når man farer i blækhuset og fornærmer trafikminister, folketing og en statsinstitution, så er det håbløst at prøve på en tilrettevisning, og de uhyrlige påstande med de meget ulogiske konsekvenser kan man kun trække på smilebåndet ad.

Blandt de udendørs kunder er det turisterne man må have opmærksomheden med. I fjor omsatte de besøgende udlændinge 822 millioner. (Værdien af smørkeksporten er 635 mill.). Det er dog ikke nogen nettofortjeneste, idet vi i stigende omfang rejser til udlandet og brugte her 615 millioner. Danmarks turistkonto er således kun på et par hundrede millioners gevinst.

I nedenstående tabel kan man se det økonomiske balanceforhold mellem de respektive landes turistbesøg:

LAND	Antal turister hertil	Forbrug i danske penge mill.	Gennem- snitlig forbrug pr. turist kr.	Overskud (+) Underskud (-) mill.
USA - Canada . . . . .	174.600	192	1100	+128
England . . . . .	99.900	62	625	+26
Belgien . . . . .	16.200	28	1730	+14
Holland . . . . .	57.900	14	240	+ 2
Frankrig . . . . .	39.100	18	460	+10
Italien . . . . .	27.800	11	396	+45
Spanien . . . . .	5.800	4,5	775	+27
Schweiz . . . . .	25.700	17	662	+16
Vesttyskland . . . . .	5.371.000	161	31	+22
Østrig . . . . .	24.200	4,7	134	+16

De øvrige lande, der ikke er med i tabellen, omfatter tilsammen 310 mill., men vi kun 108 mill. hos dem. Som følge af pasfriheden kan vi ikke nøjagtig følge turistforbruget fra vore nordiske lande, men svenskerne bruger ca. 3 gange så meget hos os, som vi hos naboen.

Fra turisterne ventes ikke større reaktion mod takstforhøjelsen.

Da vi i forvejen er velforsynet med biler, og før omsætningsafgiften trådte i kraft havde en unormal efterspørgsel af motorkøretøjer, er gågængerpublikummet, der er henvist til togbefordring, næppe så harm i hu, som motorsagkunds-kaben forudsætter, og adskillige bilister foretrækker i mange tilfælde også den bekvemmere og billigere jernbanetransport fremfor besværet med selvejeeren og parkeringspladser.

Det åbne spørgsmål er derfor nærmest om, hvorledes godsforsenderne vil reagere, men de stigende olie- og benzinpriser vil naturligvis også influere på landevejstransporten.

En takstændring kræver et meget stort forarbejde, og da man af erfaring ved, at den endelige bestemmelse som regel først træffes med kort frist, bliver der travlt med ajourføring af tariffer og reglementer.

For udenforstående tager det sig så let ud, at et stempel om forhøjelsen med henvisning til opslagspriskuranten er de interimistiske foranstaltninger, men at bringe hele systemet i brugbar stand på klokkeslet, er mange dages og nætters enerverende beregning og bogføring.

Priserne skal efter et ændret princip indordnes en korrekt og hurtig publikumsbetjening, og da alle mennesker har så forfærdelig travlt, og adskillige jo nok ærgrer sig over at skulle betale mere for samme befordring, vil personalet vel nok blive pryglknabe for en vis misfornøjelse.

Men ekspeditionspersonalet er med erfaringen i behold forberedt på den mistillid og misforståelse, som en takstforhøjelse kan give anledning til, og er derfor indstillet på, at der skydes på pianisten, som imidlertid kun spiller på det instrument, han efter højere befaling har fået ordre til at betjene, så det er i begge parter interesse hurtigst mulig at finde melodien, der er blevet væk.

Mr. Skeptik.

# Lidt om japanske statsbaner

Af Jørgen Petersen

Den første jernbane i Japan blev bygget i 1872. Den var 29 km lang og forbandt Tokio med Yokohama – det var et engelsk ingeniørfirma, der byggede den med engelsk kapital. Foruden engelske ingeniører deltog også tyske og amerikanske jernbaneingeniører i projektets fuldførelse. Til minde om begivenheden findes i Yokohama et relief af englænderen Edmund Morell og i Hokkaido en statue af amerikaneren J. V. Crowford. Sidste år blev yderligere et relief af tyskeren Herman Rumshottel afsløret i Kyushu. Disse tre mindesmærker er bekostet af de japanske jernbaner i samarbejde med jernbanevenner i Japan.

Det varede dog ikke ret længe, før japanerne kunne undvære fremmed hjælp og selv overtog jernbanebyggeriet. I 1873 var der i Japan 101 ingeniører fra England, Amerika, Tyskland, Italien, Portugal og Østrig, men ikke en af dem var der i 1898.

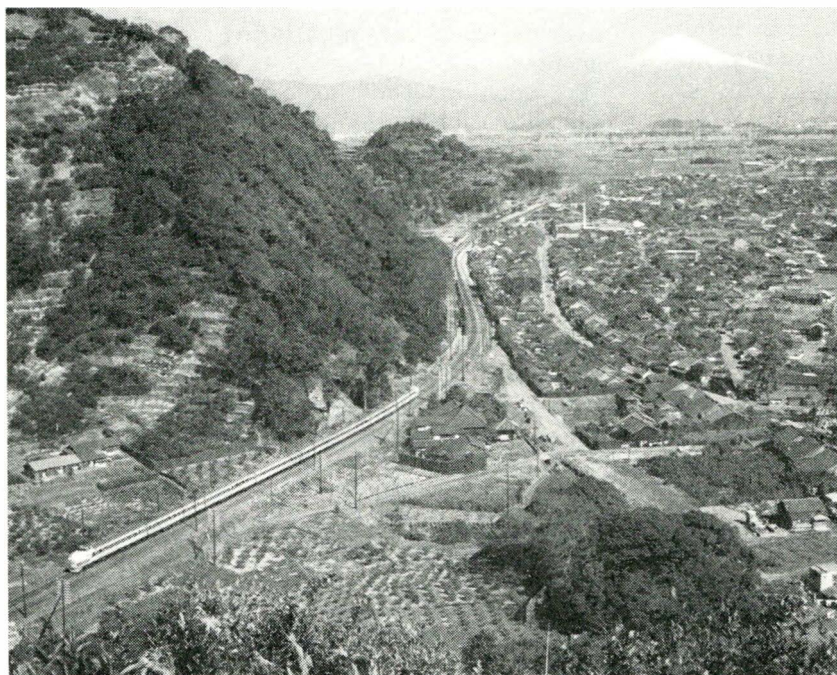
De japanske assistenter, der havde opsynet med de lokale arbejdere i jernbanebyggeriets første dage, var udrustet som Samurai'erne i krigstid med to sværd – et kort og et langt – men på grund af disses indflydelse på de benyttede kompasser, måtte de nøjes med at bære det korte.

Siden dengang er det japanske jernbanenet vokset til 20.300 km, og hertil kommer yderligere 7.500 km privatbane. Jernbanebyggeriet begyndte i Japan 47 år senere end i England og 42 år senere end i Amerika, men i dag kan det alligevel tåle sammenligning med verdens bedste.

I 1889 blev den såkaldte TOKAIDO linie indviet mellem Tokio og Kobe over 580 km. Japan er som bekendt langt og smalt, og denne linie er hovedforbindelsen gennem landet og betød en epokegørende

forbedring af de økonomiske forhold. Siden fik denne hovedlinie forgreninger til begge sider. De tidspunkter hvor de japanske jernbaner fik deres hurtigste udvikling, var under de forskellige krige. Under den Sino-japanske krig i 1894 og den russisk-japanske krig i 1905 bestemte de militære myndigheder, at jernbanebyggeriet skulle forceres så meget som muligt af hensyn til troppe- og forsyningsmaterialetransporter og forsyningsmaterialetransporter – selv gennem uvejsomt og bjergrigt terræn. Da Japan er underforsynet med veje og floder, var det jernbanen, der spillede den største rolle ved industriens modernisering. Alle dele af landet var udelukkende afhængige af jernbanerne til transport af råmaterialer og færdigvarer. Det betød et voldsomt opsving for jernbanebyggeriet, og i løbet af kort tid blev statsbanebyggeriet overgået af private jernbanebyggere. Men i 1906 købte staten alle de private linier, og man dannede sammenslutningen af japanske statsbaner. Dengang var linienettet 6.400 km. Så fik politikerne øjnene op for jernbanerne som »valgflæsk« rundt om i provinserne, og i de første tre årtier af dette århundrede oplevede Japan endnu et kolossalt opsving i jernbanernes udvikling – med dertil hørende politiske skandaler. Samtidig var der i Japan vekslende opgangs- og nedgangstider på grund af den første verdenskrig og det økonomiske sammenbrud i 1920, men uanset alt dette – og på grund af store statsinvesteringer – fortsatte jernbanerne deres vækst. Efter den første krigs slutning var der et stort transportbehov indenfor sværindustrien og den kemiske industri. Fra omkring 1914 til 1927 fordobledes godstrafikken, og maskinkapaciteten – og vognenes antal – femdobledes.

Den første begyndelse til denne udvikling var



På hovedstrækningen kører dagligt 16 eksprestog med maksimalt 110 km i timen.



indvielsen af eksprestog i 1912 – en forløber for det verdensberømte luksustog Kodama – på hovedlinien gennem landet.

Denne tidsperiode var de japanske jernbaners guldalder. De japanske jernbaner var kendt for deres store præcision – og ikke mindst for den utrolige hurtighed man kunne klare næsten enhver lokomotivrepARATION med. En uge var absolut maksimum på værkstederne. Disse kendsgerninger var så kendte uden for Japan, at 12 japanske ingeniører i 1930 blev inviteret til Moskva for at give deres viden videre til deres russiske kolleger – og de gælder den dag i dag.

I 1925 blev alt det japanske rullende materiel forsynet med automatisk kobling. Det betød mindre antal skader og ulykker og samtidig større hastighed i passager- og godstrafikken. Der er vist iøvrigt ikke engang i dag ret mange jernbaner i verden, der er 100 pct. udstyret med automatiske koblinger.

Fra 1926 begyndte de japanske statsbaner elektrificering af hovedlinierne, og det er planen, at disse skal være fuldt elektrificerede i 1975 samtidig med at alle sidelinierne skal betjenes med dieselvogne. Over 12 pct. af det samlede net er allerede elektrificeret – det stiller Japan som nummer ni af verdens lande med elektrisk jernbanedrift. Oprindeligt var det kun meningen at elektrificere ca. 3000 km, men dette tal er senere blevet forhøjet til 5000 km.

Det er store tal, man arbejder med, når det gælder jernbanedrift i Japan. I 1958 befordredes 4.700 millioner passagerer over ialt 106.200 millioner passagerkilometer – og 167 millioner tons gods over sammenlagt 45.300 millioner tons kilometer.

Passagertransporten fordelte sig således på de forskellige transportmidler:

Statsbanerne . . . . .	57%
Privatbanerne . . . . .	18%
Sporvejene . . . . .	10%
Busser . . . . .	14%
Passagerskibe . . . . .	1%
(bemærk: intet om luftfarten)	

Jernbanenettet passerer 42.000 broer og 2.800 tunneler. Den længste tunnel er Hokuriko på 13.850 m – den femtelængste i verden.

De japanske statsbaner råder over:

- 5.400 damplokomotiver,
- 11.500 passagervogne,
- 4000 el-vogne,
- 1.500 dieselvogne,
- 112.000 godsvogne,
- og beskæftiger 450.000 mennesker.

Under den anden verdenskrig led de japanske jernbaner – som alle andre krigsdeltagende lande – kolossale skader, ja, de var næsten totalt ude af drift. Men alle sårene er helede, og der er intet, der minder om de uhyggelige krigsdage i jernbaneverdenen. Tokio's store banegård har 2000 ankomster

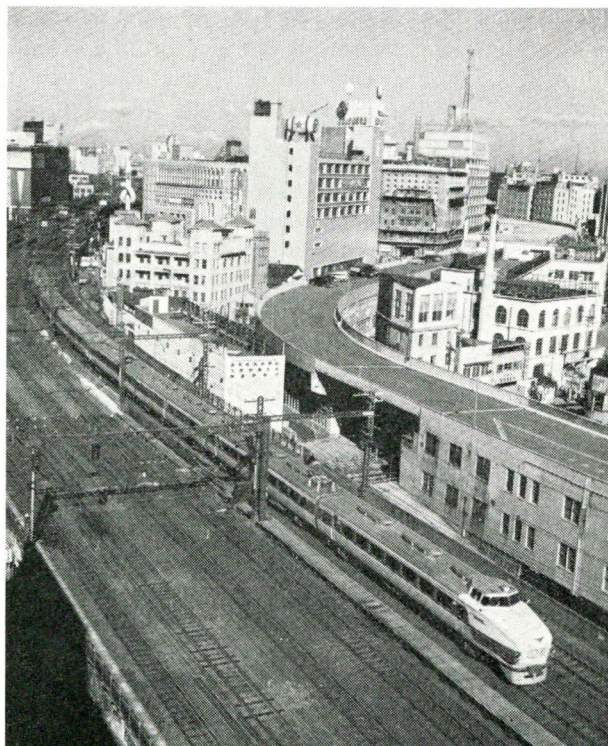
og afgang om dagen, og på hovedstrækningen – Tokaido linien – kører dagligt 16 eksprestog med max. fart 110 km/t (gennemsnit 73,4 km/t), og det er endda på smalsporet net.

I 1947 skete en kæmpekatastrofe for de japanske jernbaner – et tog blev afsporet og omkring 800 mennesker blev dræbt eller såret. I 1951 skete endnu en katastrofe – det var i Yokohama, hvor 200 mennesker blev dræbt eller såret. Det betød i en årrække, at publikum nærede mistillid til jernbanerne, men direktøren for statsbanerne – der dengang (1955) næsten 70-årige Sogo Shinji – påtog sig at rette dette forhold op. Det blev gjort ganske radikalt med en generel 25 pct. forhøjelse af billet- og fragtpriiserne i forbindelse med en effektiv 5-års plan – og det lykkedes!

Hverken landevejstrafikken eller luftfarten er særligt udviklet i Japan – så det er stadig jernbanerne, der er det centrale i landets transportpolitik og dermed i nationaløkonomien.

Men der er dog to alvorlige problemer for rentabel drift – den ene er, at visse linier giver underskud og den anden, at de såkaldte rabatbilletter er for billige i forhold til driftsomkostningerne.

Det er i virkeligheden sådan, at kun 20 pct. af driften giver overskud og skal dække driftstabene på resten af nettet, og det er selvfølgelig en håbløs situation, som man prøver at forbedre ved at indføre mere rationelle metoder og mere besparende materiel – men det er en helt anden historie. Rabatbilletterne udstedes hovedsageligt til arbejdere og skolebørn indtil en afstand på 100 km. For arbejderens vedkommende gives der en rabat på 60–80 pct. og skolebørnenes er endnu større – 77–92 pct. Det betyder ganske enkelt, at to trediedele af jernbanepassagererne kører på rabatbilletter – og det vil sikkert være en uholdbar situation for ethvert jernbaneselskab.



*Japans statsbaner tåler sammenligning med de bedste i verden.*



## Landsoplysningsudvalget

### Lidt om »General Motors«

Som det vil være almindelig kendt, er landsoplysningsudvalgets næste arrangement et besøg på General Motors samlefabrik i København, og i forbindelse hermed vil det sikkert interessere at høre lidt mere om verdensmærket »GM«.

Fra vor daglige virksomhed er dette mærke særdeles velkendt gennem MY- og MX-lokomotiverne. Men også udenfor vort virkeområde ser vi hyppigt GM's initialer, ja – vi kan vel næppe i vor bilglade tid gå en gade lang uden at møde et af denne verdensomspændende virksomheds produkter.

Når man – som den der skriver disse linier – blader lidt i historien om General Motors, er det første, der falder en i øjnene, at virksomheden betegnes som verdens største privatejede, og at dette har været tilfældet de sidste tyve år.

Det er såvist store ord, men nogle få tal vil, om ikke bevise påstanden, så dog kunne fortælle, at der her ikke er tale om nogen helt almindelig virksomhed, selv ikke set med »verdensbrillerne« på.

GM's virksomhed er fordelt over 150 fabrikker i oversøiske lande og i det amerikanske hjemland. Virksomheden beskæftiger ialt ca. 600.000 personer og har en årsomsætning på ca. 80 milliarder kroner, og aktiekapitalen, der beløber sig til ca. 40 milliarder kroner, ejes af omkring 830.000 aktionærer.

Som nævnt før – det er ikke småtterier der regnes med, når man kan smykke sig med betegnelsen: »verdens største«.

Og hvad omfatter så denne – kan man vist godt sige – kolossalomsætnings produktion? Alt – kan man næsten sige. Der er jo tale om en amerikansk storvirksomhed, og skal vi blive i den fiktion, vi har »from over there«, må fortsættelsen vel blive: alt fra knappenåle til lokomotiver. Om man fremstiller knappenåle skal ikke påstås her, men lokomotiver fremstilles i masseproduktion og gør tjeneste på snart sagt alle kendte jernbaner verden over.

Derudover skal nævnes automobiler af mærkerne Opel, Vauxhall, Bedford, Chevrolet, Pontiac, Cadillac, Oldsmobile og Buick. Af andre produktionsgrene skal nævnes køleskabe og fryseanlæg af mærket Frigidaire, ligesom hundreder af andre ting der indgår i en normal amerikansk husholdning, og vel også efterhånden vil vinde indpas herhjemme, hvor eksempelvis opvasken efter middagen endnu ikke er automatiseret fuldt ud, men vel nok de fleste steder går efter det halvautomatiske princip, hvor husfaderen udgør en såre vigtig bestanddel.

Sideløbende med hele GM's produktion foregår en stor forskningsindsats, hvor noget af det der har vakt verdensopmærksomheden mest, er de eksperimentmodeller der kører med solenergi som eneste kraftkilde. Det skal ligeledes nævnes, at GM var den første virksomhed der fremstillede fly med vertikal landing og start. Og endelig – som et vigtigt

kuriosum – skal nævnes, at GM's laboratorier har konstrueret og skænket til hospitaler kunstige hjerter og kunstige nyrer, og dermed også medvirket til landvindinger lægevidenskaben er så rig på.

Hvad angår GM's samlefabrik i København, som vort besøg den 6. december omfatter, skal nævnes, er der her tale om den første af koncernens samlefabrikker udenfor det amerikanske fastland af de ialt 22, der til dato er oprettet verden over.

GM's danske afdeling har også gennemløbet en kraftig udvikling i de år der er gået, siden den første vogn løb af samlebåndet i 1924. Det skal således nævnes, at produktionen i dag, med en stab på 1600 arbejdere og funktionærer, er 125 vogne på en 9 timers arbejdsdag, eller en ny bil hver 6. minut. Til dato har GM samlet ialt 370.000 vogne i Danmark, og heraf er den største del afsat i Danmark, og resten eksporteret til Norge, Sverige og Finland.

Af hensyn til produktionsrytmen er det nødvendigt med rigelig lagerplads, hvilket er klarlagt gennem lagerplads til 800 fabriksnye vogne i selve fabrikskomplekset, medens der i en afdeling i Sydhavnen er lagerplads for 500 færdigsamlede vogne.

Også reservedelslager er af betydning. I dag kører herhjemme omkring 200.000 GM vogne, og til dækning af denne vognpark findes i Sydhavnen et reservedelslager på 35.000 forskellige dele. Reservedelene ankommer til lageret pr. jernbanevogne, og disse køres direkte ind på selve lageret.

Som det sikkert vil kunne fornemmes gennem de spredte oplysninger der her er givet, er der lagt op til et interessant arrangement den 6. december. Vi tror mange kolleger er interesserede i studiebesøget, og byder gennem disse linier alle et vel mødt i København.

j.

### Teateraften.

Som nævnt i opslagene ude i afdelingerne vedrørende studiearrangementet i København den 6. december, er også arrangeret en teateraften på Det nye Teater, hvor vi skal se stykket »Ondine«.

Vi håber dette arrangement vil animere vore damer til at tage med på turen, og medens »mændene« er ved General Motors benytte lejligheden til at se på hovedstadens juleudsmykning.

Familiefripen til rejsen holdes udenfor det ordinære tal.

Iøvrigt anmoder vi om, at alle lister indsendes til tiden, den 25. ds., i modsat fald kan vi ikke garantere for billetter til teateraftenen. Vi gør i denne forbindelse opmærksom på, at tegning til teateraftenen er absolut bindende fra det tidspunkt lister og bestilling er undertegnede i hænde.

j.

### Mødetider ved studiearrangementet.

Deltagere i besøget ved General Motors mødes ved fabrikkens hovedindgang Aldersrogade 20, København N, så betids, at rundgangen kan begynde præcis kl. 14.00.

Deltagerne i teateraftenen mødes i teatrets foyer Vesterbrogade 44–46 kl. 19.30, hvor bestilte billetter vil blive udleveret.

På gensyn den 6. december.

P. u. v.

Jørgen V. Christiansen.



### Tak

Modtag vor dybfølte tak for al venlig deltagelse ved vor kære mand og far, lokomotivfører B. T. S. Kristensens død og begravelse.

Mary Kristensen og børn, Horsens.

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min mands død, pensioneret lokomotivfører J. A. Jensen (Lys-holm), Roskilde.

Ingeborg Jensen, Kildehusvej 23, Roskilde.

### Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubelæum frabedes venligst.

A. E. Stubkjær, lokomotivfører, Struer.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubelæum frabedes venligst.

C. R. Nielsen, lokomotivfører, Frederica.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

K. A. P. Petersen, lokomotivfører, Frederica.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubelæum frabedes venligst.

E. C. Knudsen, lokomotivfører, Århus.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubelæum frabedes venligst.

Orla P. Jensen, lokomotivfører, Århus.

---

## Afskeds og velkomstfest!

Godsbanegårdens afdeling indbyder herved samtlige sine medlemmer og pensionister til at deltage i vor årlige afskeds- og velkomstfest tirsdag den 4. december 1962 kl. 12.00 i Folkets Hus, Enghavevej 40. Ved denne lejlighed tager vi afsked med kolleger, der går over i pensionisternes rækker, og byder samtidig nytilkomne velkommen til afdelingen. Vi serverer traditionen tro et stykke med sild, 2 stykker godt belagt og et stykke med ost, hertil serveres øl med og uden guldkant og naturligvis snaps. Efter spisningen er der kammeratligt samvær i lokalerne ved siden af over en kop kaffe og en cigar.

Prisen har vi fastsat til 12 kr.

Tilmelding kan ske på de fremlagte indtegningslister på Godsbanegårdens opholdsstuer samt på tlf. Asta 3093 og 94 75 46.

Indtegningen slutter lørdag den 1. december 1962 kl. 18.00. – Vel mødt!

### Ordensdekoration.

Lokomotivinstruktør (18. lkl.) M. Christensen, Fredericia, er blevet R. af D. (16/10-62).

*Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning pr. 1/11-62.*

Lokomotivfører (12. lkl.):

O. S. Carlsen, Struer, i Fredericia.

*Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning pr. 1/12-62.*

Lokomotivfører (12. lkl.):

E. Houstrup, Fredericia, i Fredericia.

*Forfremmelse til elektrofører (10. lkl.) efter ansøgning ifølge opslag pr. 1/11-62.*

Lokomotivfyrbøderne:

M. F. Nielsen, København Gb., i Enghave.

F. V. Hansen, København Gb., i Enghave.

J. Schubert-Pedersen, København Gb., i Enghave.

O. H. Andersen, København Gb., i Enghave.

*Uansøgt forflyttelse pr. 12/11-62.*

Lokomotivfører (12. lkl.):

P. E. Bækgaard, Fåborg, til Odense.

*Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant pr. 1/11-62.*

H. M. Buch, i Fredericia.

A. Asmussen, i Århus.

H. Christiansen, i Århus.

F. Leving, i Århus.

### Afsked.

Lokomotivførerne (15. lkl.):

J. K. M. Andersen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/12-62).

A. P. Jensen, Struer, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/12-62).

P. A. K. Nielsen, Korsør, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31/12-62).

H. M. Mikkelsen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31/12-62).

K. A. H. Petersen, Helgoland, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (28/2-63).

Lokomotivførerne (12. lkl.):

H. G. Larsen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/1-63).

N. V. Hansen, Odense, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/1-63).

Elektrofører (12. lkl.):

H. E. V. Larsen, Enghave, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31/12-62).

Elektrofører (10. lkl.):

A. L. Hansen, Enghave, er afskediget efter ansøgning (31/10-62).

Lokomotivmedhjælperaspirant:

J. B. Henriksen, København Gb., er afskediget efter ansøgning (31/10-62).



Lokomotivfører (12. lkl.):

Børge Troels Skriver Kristensen, Horsens, født den 7/5-1915, er afgået ved døden den 22/10-62.

Pensioneret lokomotivfører:

C. A. Eisenbichler, Vestre Ringgade 230 st. tv., Århus, født den 7/12-1892, er afgået ved døden den 29/8-62.

P. W. Jørgensen, Rasmus Raskvej 16, 2., Valby, født den 10/7-1897, er afgået ved døden den 22/9-62.

N. C. Thomsen, Hebron, Sjællandsgade 2, Randers, født den 13/9-1879, er afgået ved døden d. 22/10-62.

Søren Overgaard, Skanderborgvej 5, 4., Århus, født den 2/6-1885, er afgået ved døden den 23/10-62.

Vilhelm Brøgger, Nygade 21, 1., Slagelse, født den 3/6-1880, er afgået ved døden.

## MEDLEMSLISTEN

*Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/10-62.*

Pensioneret lokomotivfører J. K. Bentzen, Rolighedsvej 3, Silkeborg.

Pensioneret lokomotivfører P. A. Grann, St. Graa-broderstræde 13, 2., Roskilde.

Pensioneret lokomotivfører C. A. Ankerstjerne, Bernstorffsvej 3, Viby J.

Pensioneret lokomotivfører A. J. Jensen, V. Ringgade 82, 1., Århus C.

Pensioneret lokomotivfører Carl Andersen, V. Ringgade 222, Århus C.

Pensioneret lokomotivfører L. V. Christensen, »Pax«, Nørregade, Padborg.

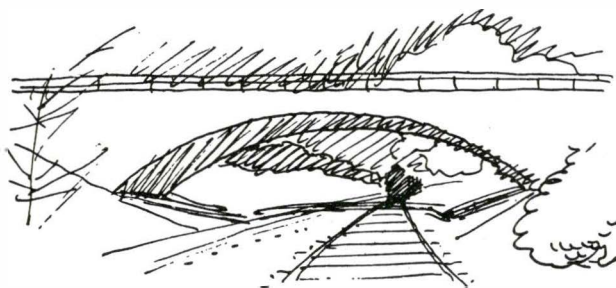
*Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/11-62.*

Pensioneret lokomotivinstruktør Niels V. Plank Petersen, Vigerslev alle 70, 2., Valby.

Pensioneret lokomotivfører K. M. Nicolaisen, Nørrebrogade 59, Esbjerg.

## Ledig villa

Rødstensvilla, 2 etager, 6 værelser, oliefyr og bad 12 km fra Rødby Havn til leje for 300 kr. pr. md. Nærmere oplysninger kan fås hos trafik ekspedient P. E. Christensen, Espergærde.



## Statsbanepersonalets Sygekasse

Statsbanepersonalets Sygekasse har afsluttet overenskomst med »Landsforeningen af praktiserende tandteknikere i Danmark« om udførelse af tandprotesearbejde til sygekassens medlemmer.

Kun de i ovennævnte organisation stående tandteknikere, som har givet tilsagn om, at de er villige til at påtage sig sådan praksis, er forpligtet til at udføre protesearbejde i henhold til overenskomsten. Opslag om overenskomsten findes i tandteknikerens klinik.

Oplysning om, hvilke tankteknikere der praktiserer for sygekassen, vil kunne fås ved henvendelse til sygekassens kontor.

Medlemmerne har ved forevisning af gyldigt medlemskort ret til protesearbejde efter grundtakster, der vil blive anført i den nye vedtægt, der agtes udsendt til medlemmerne i den nærmeste fremtid.

*Sygekassen yder ikke tilskud til tandproteser.* Honoraret må betales af medlemmet ved behandlingens afslutning.

Overenskomsten byder medlemmerne adskillige fordele, såsom:

Adgang til tandprotesearbejde overalt i landet til ensartede og rimelige priser, behandling foretaget af faguddannede tandteknikere, anvendelse af 1. klasses materialer, samt 1 års garanti.

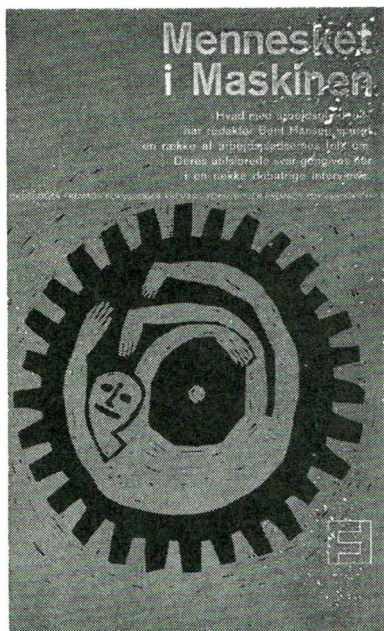
Eventuel klage over et protesearbejde vil efter skriftlig henvendelse til sygekassens bestyrelse kunne forelægges et i henhold til overenskomsten oprettet ankenævn.



- Det er osse din skyld jeg kommer for sent til toget  
- Ja, men Alfred, det bliver da kun et par minutter

# FREMADS

## Fokusbøger - bøger i brændpunktet



En ny bogserie, der tegner lidt (eller meget) ud over det sædvanlige, er FREMADS FOKUSBØGER, hvis tre første bind nu foreligger. Meningen er tydeligt nok at vække diskussion og give læserne saltvandsindsprøjtninger med en række bøger, der sætter tingene på spidsen.

TV har betydet en glædelig vækst i interessen for både populærvidenskab, samfundsproblemer og udenrigspolitik. Mere end nogensinde er den vide verden og dens problemer rykket ind i dagligstuerne, og dette må siges at være et betydeligt plus på TV-regnskabet. Fremads Fokusbøger sigter på at være bogreolens »Aktuelt«, »Horisont« og »Fokus«, for også de bringer problemerne helt ind på livet af os.

### STALIN I NÆRBILLEDE

Den jugoslaviske partisanhelt og politiker *Milovan Djilas*, der netop er vandret i fængsel på sin gamle kamerat Titos bud, har skrevet en verdensbestseller, »*Samtaler med Stalin*« om sine møder med både den russiske despot og hans fæller i Kreml. Et personligt bekendelsesdokument, der samtidig bringer læseren ind bag de tykke Kreml-mure, hvor verdens skæbne måske bliver afgjort.

BBC-reporteren *Tony Parker* traf en dag en usædvanlig mand, der netop havde forladt fængslet. Indtil sit 33. år havde han tilbragt de 12½ år bag gitret. En vaneforbryder – et afstumpet subjekt? Nej, svarer Parker, den mand er højt begavet, er belæst og et betydeligt menneske. I »*Forbryderens Frihed*« beretter manden, hvis dæknavn er *Robert Allerton*, om sit liv – hvorfor han stadig begår den



ene forbrydelse efter den anden og stoisk vandrer i fængsel gang på gang. Hans filosofi kan udtrykkes med et citat: »Jeg er villig til at tilbringe en trediedel af mit liv i fængsel, så længe jeg kan leve som det passer mig i resten af tiden«. Et usædvanligt menneskes usædvanlige livshistorie – og helt særprægede livsfilosofi.

### TRYKKER SKOEN?

Den tredje Fokus-bog henter sit emne fra mere nærliggende områder, nemlig på vore egne arbejdspladser. Redaktør *Bent Hansen*, AKTUELT, har dybdeboret i de problemer, der synes at være de vigtigste i det moderne samfund: arbejdsglæden og trivlsen på arbejdspladserne i vort højt industrialiserede samfund. Utløst svarer tillidsmanden, skifteholdsarbejderen, den sygdomsramte arbejder, lærlingen, funktionæren og arbejdsgiveren på Bent Hansens nærgående spørgsmål – og resultatet er blevet en bog »*Mennesket i Maskinen*«, der virkelig sætter problemer under debat – og lader de, der har skoen på, fortælle, hvor den trykker.

Fremads Fokusbøger er et forfriskende indslag på bogmarkedet – og tilmed er de billige. Trods det moderne udstyr – en lethåndterlig pocketbogstype – er prisen så lav som 9.75 kr. pr. bind. Ja, Bent Hansens »*Mennesket i Maskinen*« koster endda kun 7.75 kr.

Med så lave priser og så spændende og interessante emner tør man spå første runde af Fremads Fokusbøger en god modtagelse.

Bøgerne kan fås hos alle boghandlere samt desuden hos FFB's bogombud på arbejdspladserne.



## TØNDER

Fotohandel - Atetier

**BRDR. LØKKE** Tønder.

### TØNDER KIOSK

v. K. RASMUSSEN

STOREGADE 21 . TØNDER

Telf. 21204

Alle dag-  
og  
ugeblade!



### BP Tønder Depot

v/ A. Møller Jensen

Vestergade 31 - Tønder - Tlf. 2 11 80

**Deres direkte olieledning**

### Peter Jacobsen

FARVEHANDEL

Farver . Lakker . Tapet

Storegade 16, Tønder . Tlf. 22368

### ANDERSEN & NISSEN

BØGER . PAPIR . KUNST

Storegade 26, Tønder . Tlf. 21342

*Den hyggelige boglade med  
de mange bøger!*

### Tønder Tandteknik

v/ H. A. Grubich

Østergade 9, Tønder . Tlf. 21703

### Tønder Andelsslagteri's Udsalg

Vestergade 72, Tønder . Tlf. 21730

### JOHS. ANDERSEN

BLUSER . NEDERDELE  
BØRNEKONFEKTION

Vestergade 3, Tønder . Tlf. 21120

### BLENNERS DAMPVASKERI

Skibbrogade 2, Tønder . Tlf. 22268

### BRDR. HANSEN I/S

URE . OPTIK  
GULD- OG SØLVVARER

Storegade 23, Tønder . Tlf. 21232

### ARNOLD PETERSEN

BAGERI OG KONDITORI

Vestergade 38, Tønder . Tlf. 21470

*Vi anvender kun 1. kl. råvarer!*

### Svend Kirchheiner

når det gælder elektriske  
installationer!

Vestergade 7, Tønder . Tlf. 22045

### PADBORG

### Graasten Andelsslagteri's Udsalg

Vi har alt i 1. kl. Kød . Flæsk  
Pålæg . Salater

Nørregade, Padborg . Tlf. 73303

*Tøj til hele familien*

### TEXTILHUSET

Nørregade 38 . Padborg . Tlf. 73467

### P. G. PETERSEN

Alt i Kolonial - Konserves - Vine - Tobak

- og så har vi kaffe for kendere

Jernbanegade . Padborg . Tlf. 73324

### Padborg Tapet- & Farvehandel

Nørregade 14 . Padborg . Tlf. 73243

*... mal og bevar, hvad De har*

## SØNDERBORG

### Pfaff-Service System

v. V. Damkjær

St. Rådhusgade 2 - Sønderborg - Telf. 22471

Pfaff symaskiner - Vaskemaskiner - Køleskabe

### Kaj E. Sandholdt

Slagtermester

Sundmarksvej 67 - Sønderborg - Telf. 21586

*Vi har alt i*

*1. kl.s kød - flæsk - pålæg - konserves*

### Kampers Eftf.

v. HENNING JENSEN

Kolonial - Konserves - Vine - Tobakker  
og så har vi god kaffe

Jernbanegade 37 - Sønderborg - Telf. 22127

**Der er go' gang i skotøjet fra**

### ANDRESEN & CO.

Rådhusvej 2 - Sønderborg - Telf. 23059

Vi har alt i skotøj til damer - herrer - børn

### Fotograf Ingwersen

Atelier - Fotohandel

Rådhusvej 9 - Sønderborg

Telf. 23966

Lys petroleum

Gasolie

Fyrings diesel

Farvet benzin



Sønderborg depot

v. A. Ødis Schmidt, Brogade 15 - Telf. 24515

Deres direkte olieledning

*... De spiser godt og billigt på*

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

i Sønderborg, Løkken 28

Telefon 2 29 12

### VEJLE

Mere fritid med PFAFF SCAN-MAID

Vaskemaskiner - Støvsuger - Køleskabe

PFAFF symaskiner

ved Johs. Lund

Vissingsgade 5. Vejle. Tlf. 3163 . (Pfaff Service System)

### Bjørholm's Begravelsesforretning

v/ Torkild Bjørholm

Grejsdalsvej 3 - Vejle - Telf. 3061

*Alt vedr. ligbrænding og begravelser ordnes*

### A/s MARTIN BILLESCHOU

Nørrebrogade 11-13 . Vejle . Telf. 840

Gravmonumenter - Marmorvarefabrik

## NYKØBING F.

### „UNG MODE“

Raadhusstræde . Telf. 85 36 18

Modecentret  
i Nykøbing F.  
for den moderne  
moder og datter!

★

**O. N. P. Mørch**, v/ snedkermester H. Andersen  
Østergade 14, Nykøbing F. Telf. 85 01 51

Alt vedr. begravelser og ligbrænding besørages

**Arne Aa. Ryde**, eksam. ejendomsmægler  
Tværgade 15, Nykøbing F. Telf. 85 21 72

Villaer og ejendomme anvises til køb og salg

### AAGE JOHANSEN

Matthiasens Eftf.

Østergade 23 - Nykøbing F. - Telefon (03) 85 02 14

Guld og Sølv

Eget værksted for gravering og reparationer

ARNE JØRGENSEN

### FARVE og TAPETHANDEL

Slotsgade 95 - Nykøbing F. - Telf. 85 01 01

- mal og bevar - køb Deres malervarer og tapeter hos os

## KOLDING

### Bendixen Brilller

Søndergade 16

Kolding . Telf. 2777

### JASON

Lædervarer og Rejseudstyr

vi har stort udvalg i Kuffertter - Mapper - Visit- og Dametasker

Østergade 6-10 . Kolding . Telf. 450

### KOLDING FOTO

v/ R. Hartimmer

Jernbanegade 32, Kolding Telf. 54

Vi fremkalder og kopierer Deres film . Pas- og kørekortfoto på 2 min.

### OLAF CHRISTENSEN

Tandteknik

Slotsgade 19, st. Kolding. Telf. 4216

## HOLSTEBRO

**PEDER LYNDS** *Bageri og Konditori*

Sønderlandsgade 25 . Holstebro . Tlf. 592

- vi modtager bestilling på alt bagværk -

### TÆPPEHUSET

Grænsegade 5 - Holstebro - Telf. 2825

## ODENSE

**Kaj Bent Nielsen . Bageri og Konditori**

Tolderlundsvej 46, Odense . Telf. 12 46 96

Alt i brød og kager . Bestillinger modtages



### „SALON JUNE“

ved June Guldbråndsén

Nørrebro 5, Odense . Telf. 1182 75

Den moderne salon for den moderne dame

## SLAGELSE

Ved køb og salg af ejendom eller villa  
henvend Dem da til

**Anker Jensen**, statseksam. ejendomsmægler

Valbygaardsvej 6, Slagelse . Telf. 52 29 95

**Erik Lærke . Malermester**

Kalundborgvej 39 . Slagelse . Telf. 52 22 41

Alt malerarbejde udføres - sommer og vinter

Tilbud gives gerne uden forbindende

## HERNING



Hammerum Herreds

Spare- og Laanekasse

### N. C. JENSENS EFTF.

Jes Øst-Jacobsen

URMAGER OG GULDSEDER

Telefon 507 HERNING

Stort udvalg i ure, guld og sølv . Reparationer udføres

der er - go' grund

brug **HERNING STORVASKERI**

TELEFON 1818

## NYBORG

**Bøtcher-Jensen Boghandel**

har altid en god bog

Kongegade 14, Nyborg. Telf. 33

**Perfekt Vulkanisering**

v/ S. Monberg Jensen

Vestergade 18, Nyborg. Telf. 872

Vulkanisering-nyt gummi-tekn. artikler

**Nyborg Ligkistemagasin**

K. Jacobsen. Snedkermester

Besørger alt vedr. Begravelse

el. Ligbrænding. Grdl. 1897.

v/ Slottet . Tlf. 171

**1/2 C. F. Schalburg**

VINGAARDEN I NYBORG

Grundlagt 7. juni 1817

## AABYHØJ

**Aabyhøj ny Taxa**

Tlf. 5 79 41

Holdeplads ved Torvet

VOGNMAND EGON ERNST

Bragesvej 10, Aabyhøj, tlf. 5 79 41

## HØJBJERG

**UNGE HJEMS HØJSKOLE**

Skaade pr. Højbjerg, 7 km sydf. Århus

Et vidunderligt højskoleophold på Danmarks mest moderne højskole med levende undervisning for vor tids unge. Kursus beg. novmbr. og jan. Program sendes. Understøttelse kan søges.

## KØBENHAVN

L. A. Jørgensen, Løngårdsvej 63

**BOGTRYK**

Telefon Asta 5002. København 5

## AARHUS

### Restaurant »DEN RØDE OKSE«

Nyt, moderne og hyggeligt – altid et besøg værd

Haandværkerforeningens restaurant og selskabslokaler

Aarhus, telf. 20233

### Frederiksbjerg Tæppehus

FREDERIKS ALLE 104 – AARHUS – TELF. 317 47

DERES RADIO- OG TV-SPECIAL-FORRETNING!

Faglig salg og service

### VIBY RADIO . GEORG SØRENSEN

Kongevej 19 . Viby J. . Telefon 41633

### S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderi  
og  
konfektion

**Skræderforretning**  
Ryesgade 27, Aarhus  
Uniformer af enhver art leveres

Telefon  
Aarhus 23720

Leverandør  
til DSB

*Alf Lunde*  
tandtekniker

NØRREGADE 2 · TLF.35874

### DE GAAR RIGTIG, NAAR DE GAAR TIL

SKOMAGERMESTER **H. LÆGS** HELGE RODESVEJ 9

Haandskomager - Sko modtages til farvning

Spæe.: Dame-luxusforsaalng - TLF. 653 67

De skulle også prøve, hvor skånsomt og rent, vi vasker.

### WASCATOR

Finsengade 63, Aarhus  
Telefon 67336

Fin parkering . Vi henter og bringer

### Specialforretning for gardiner og tæpper

Se vort pæne udvalg i forretningen.  
Vi kommer også ud til DEM, så De  
kan få netop de gardiner og tæpper,  
der passer til DERES hjem.

### QUALEN . DEKORATØR

Hi. af Odenseg. og Pontoppidansgade

## KRUSAA

Tag en karton mælk med på rejsen.

Bov Sogns Andelsmejeri  
Krusaa

### Smedeby Savværk og Trævarefabrik

v. J. J. Sørensen

SMEDEBY . TELF. KRUSAA 71460

Køb Deres møbler, hvor udvalget er størst!

### Fa. Allann Lind's Møbelforretning

Bov, Sønderjylland . Telf. Krusaa 71336

## NÆSTVED

### Salon »BIRGITTE«

Moderne salon for moderne damer

ALT I HÅRPLEJE – FORMSKÆRING – PERMANENT

Karrebækvej 30 – Næstved – Telf. 72 34 15



## KALUNDBORG

### N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

### Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

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

Leverandør til Feriehjemmet.

### Sven Høj

Kystens Købmandshandel

Sdr. Nyrup pr. Kalundborg

Telf. Raklev 43

Kalundborg

Fællesbageri

### Spis mere OST,

ring så kommer Fællesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

»Køb det hos

*Schau*

lige i nærheden«

### Kul, Koks, Briketter & Brændselolier

IMPORTKOMPAGNIET ½

KALUNDBORG

Telf. \*33 (Flere Ledn.)

### OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

*Fineste*

### Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10

Telefon 173

Privat 1243

Altid første Kl. Varer

## NÆSTVED

### Kør godt og økonomisk

kør med UNO-X benzin og olie

UNO-X

v/ Tage Saxe Svendsen

Ringstedgade 225 - Næstved - Telf. 724455



### Salon FEMITA

salon for den moderne dame

moderne hårpleje - formskæring - permanent

Skellet 1 - Næstved - Telf. 722781

### HARRY HOLCK MALERMESTER

Kildebakken 7 - Næstved - Telf. 72 05 02

Kvalitetsmalerarbejde udføres

### OTTO NIELSEN - TØMRERMESTER

Käiersvej 3 - Næstved - Telf. 720627

Alt tømrer- og bygningsnedkerarbejde udføres

Tilbud gives gerne

### MØBELHUSET

Riddergade 10-14 - Næstved - Telf. 720651

- moderne møbler til moderne hjem

- vi er altid til tjeneste

### PFUFF Sydsjællands største symaskineforretning

v/ Sv. Christensen

»Balticgaarden« Axeltorv 5 - Næstved - Telf. 723366

Vi forhandler også vaskemaskiner, køleskabe,  
støvsugere m. m.