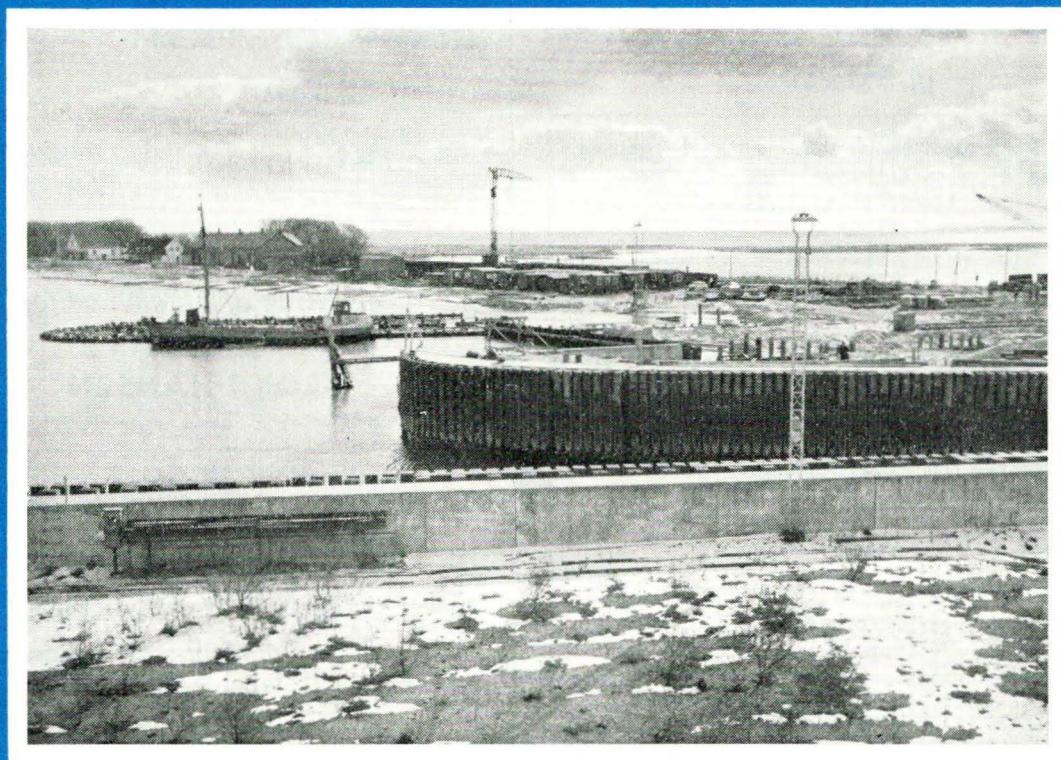


# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 9 . 5. MAJ 1962 . 62. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



## SLAGELSE

### CARL ANDERSENS EFTF.

Tilbud på nybygning - Blyindfùttede 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

### REVISORKONTORET

**TAGE MØLLER**

Statsautoriseret revisor

Bredgade 5 - Slagelse - Telefon 52 10 50

### OTTO CHRISTENSEN

Tømrermester og bygningsnedker

Alt tømrerarbejde udføres - vi giver gerne tilbud  
Klosterbakken 8 - Slagelse - Telf. 52 29 79

## NÆSTVED

**PFAFF** Sydsjællands største symaskineforretning  
v/ Sv. Christensen

»Balticagarden« Axeltorv 5 - Næstved - Telf. 72 33 66

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

**Kør godt og økonomisk**

kør med UNO-X benzin og olie

**UNO-X** v/ Tage Saxe Svendsen  
Ringstedgade 225 - Næstved - Telf. 72 44 55

**HARRY HOLCK** MALERMESTER

Kildebakken 7 - Næstved - Telf. 72 05 02

**Kvalitetsmalerarbejde udføres**

Salon »BIRGITTE«

Moderne salon for moderne damer

**ALT I HÅRPLEJE - FORMSKÆRING - PERMANENT**

Karrebækvej 30 - Næstved - Telf. 72 34 15



## ODENSE

**BANZON**

Maskinentreprice - Odense - Tlf. 12 88 77

Alle jord- og planeringsarbejder

**Chr. Andersen & Søn**

*Ure & Optik*

Kongensgade 6 - Odense - Telefon 12 50 70



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*

*Opstilling af automater for  
varme drikke*

**GEORG HANSEN**

Kongshvilebakken 49 - Kgs. Lyngby - Telefon 87 26 40

## NYKØBING F.

»Valdemar«s Cafeteria

Jernbanegade 34 - Nykøbing F. - Telf. 85 34 46

Serverer gode varme retter - rigtig kaffe - lækkert brød  
Hyggelige lokaler - altid et besøg værd -

**Hr. Cykelhandler OTTO PETERSEN**

*Cykelforretningen »Vulkan«*

Nygade 9 - Nykøbing

»Bøgeskoven«s Cafeteria og Campingplads

Gaabensevej 155 - Nykøbing F. - Telf. 85 10 95

- vi serverer ekstrafin kaffe og brød - varme pølser og kartoffelsalat  
ALT TIL RIMELIGE PRISER  
V. E. & H. Petersen

**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 malerere og tapeter hos os



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 9 - 62. ÅRGANG

5. MAJ 1962



### Indhold:

Velkommen til kongres . . . . .	131
Schweizisk vidunder-tog i tek- nisk henseende . . . . .	132
Af beretningen fra DSB . . . . .	133
Grønland et veludviklet u-lands- område . . . . .	135
To-etagers ekspresgodsvogn . . . . .	139
Under DLF . . . . .	140
Personalialia . . . . .	140
Kongressen . . . . .	141
Adressefortegnelse . . . . .	141

### Forsidebillede:

*Fra udvidelsen af Knudshoved  
færgehavn.*



### 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:

Stuustræde 49, København K.

Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

## Velkommen til kongres

På grundlag af den opstillede dagsorden med fremsendte forslag og udarbejdede forretningsorden vil der i de kommende dage blive afholdt medlemsmøder i foreningens afdelinger. Det foreliggende materiale skal gennemgås og vurderes, ligesom kongresrepræsentanter skal vælges til at repræsentere kollegerne på foreningens ordinære kongres den 22., 23. og 24. maj.

Efter den bemyndigelse hovedbestyrelsen har, er det besluttet igen i år at lade hovedstaden være centrum for kongressen. En beslutning der måske ikke fuldt akcepteres af alle, men under hensyn til de særlige krav om indkvartering af såvel kongresdelegerede som af gæster og samtidig af praktiske hensyn anser vi fortsat København som det bedst egnede sted. Vi erkender fuldt ud de venlige tilbud, vi har modtaget fra vore tillidsmænd om at være os behjælpelige med tilrettelægning og organisering af en kongres i en anden by, og har været meget taknemmelige for den interesse, der har været lagt for dagen for at finde en variation i det gennem de senere år anvendte mødested. Selvom den senere tid kan præsentere mere moderne bygninger, der naturligvis er tidssvarende og byder på større komfort end den gamle forsamlingsbygning i Rømersgade, er lokaliteternes størrelsesforhold i den gamle bygning velegnet for en organisation med det antal repræsentanter og gæster, Dansk Lokomotivmands Forening skal huse.

Vi skal derfor påny samles under vore faner i Rømersgade 22, og vi har allerede for lang tid tilbage modtaget tilsagn om deltagelse for vore æresmedlemmer, samarbejdende organisationer indenfor tjenestemændenes rækker i inddlandet, ligesom Landsorganisationen vil være repræsenteret, selvom det uheldigvis har formet sig således, at LO afholder ordinært repræsentantskabsmøde den 22. maj. Samme dag, som vi åbner kongressen. Fra udlandet vil vi også denne gang kunne glæde os over repræsentation fra lokomotivmændene i de tre nordiske lande og andre jernbanemænd fra det norske og svenske jernbaneforbund samt fra Nordisk Jernbanemand Union. International Transportarbejderforbund vil blive repræsenteret ved præsidenten de Vries, der ganske vist kun vil kunne være vor gæst de to første dage, da han nødvendigvis skal deltage i et møde umiddelbart efter vedrørende u-landene. Fra det sydlige udland har Holland, Belgien, Østrig, Schweiz og Tyskland anmeldt deltagere, således at vi også på denne kongres får lejlighed til at hilse på repræsentanter fra alle de organisationer, vi årene igennem har haft kontakt med.

Fra organisationernes barndom har der med rette været lagt stor vægt på forbindelse og samarbejde med kolleger i ind- og udlandet. Der er ingen tvivl om, at nødvendigheden heraf er blevet større, efterhånden som årene er gået, og den vil blive endnu større nu, hvor landegrænserne i den vestlige verden står mere åbne end tidligere. I daglig tale og omtale af fællesmarkedsplanerne har det også ofte været pointeret fra fagbevægelsens side, hvor nødvendigt det er, at de problemer og opgaver, der ligger her inden for, tages med, når planerne skal udarbejdes. Det er derfor en styrke i det fremtidige arbejde, at de enkelte



## Schweizisk vidunder-tog i teknisk henseende

Kører 160 km/t  
på fire strømstyrker

De schweiziske forbundsbaner har som de første i verden løst et yderst vanskeligt, teknisk problem, så et el-tog kan køre både i Schweiz, Frankrig og Italien på fire forskellige strømstyrker. Man har bygget en ny TEE-ekspres, 125 meter lang, vægt 250 ton og el-motorkraft 3.400 hk. Den er indsat på strækningerne Zürich-Sct. Gotthard-Milano og Milano-Simplon-Paris. Hastigheden er på jævn strækning 160 km/t, og på de stærkt stigende baner op til Gotthard- og Simplon-tunnellerne køres med 85 km/t, selv når ekspresen er formeret til et seks vogns-tog.

Ved bygningen af toget er anvendt nye principper bl.a. ved indgangen og de sanitære forhold. Der er således et forrum med garderobe til de rejsendes overtøj og bagage, to toiletter for herrer og damer, og i den anden ende af vognen et særligt rum, hvor damerne kan gøre toilettet.

De hidtidige TEE-ekspressers dieselanlæg optog større plads end den, der er nødvendig i det schweiziske el-tog, og det indvundne pladsoverskud har man udnyttet til at få ialt 48 pladser i spisevognen. Antallet kan, om nødvendigt, udvides med endnu seks i den tilstødende bar. De fire strømstyrker, den nye schweiziske ekspres kan køre på er, 15 kw i Schweiz, 3 kw jævnstrøm i Italien, 1,5 kw på strækningen Dôle-Paris og 5 kw på Vallorbe-Dôle i Frankrig. Dette kræver, at motorvognen er forsynet med fire forskellige strømføtagere. Til gengæld tillader denne fremragende teknik, at toget også vil kunne køre på el-banerne i Holland, Belgien, Tyskland og Østrig.

Togets eget »el-værk« omformer strømmen gennem generator til 380 volt vekselstrøm, som anvendes til belysning, til køkkenets drift og til klima- og opvarmningsanlæg i personvognene. – Intet under, at de schweiziske forbundsbaner er stolte over dette tekniske vidundertog, som nu bliver efterfulgt af flere.

organisationer indenfor fagbevægelsen både blandt tjenestemændene og blandt andre lønmodtagere, har oparbejdet et samarbejde og at indhøstede erfaringer udveksles fra dag til dag til støtte og gavn for de organiserede og det samfund de lever i.

Den forløbne kongresperiode kan uden overdrivelse karakteriseres som en yderst arbejdsrig periode, der har stillet særlige krav til tillidsmændene i den øverste ledelse og til tillidsmændene ude i afdelingerne.

Den vil være skelsættende for lokomotivmandens tilværelse på mange punkter. Den i begyndelsen af 50erne påbegyndte udbygning af den dieselelektriske drift med levering af de første litra MY og senere MX, der var ensbetydende med en gradvis reducere af dampdriften, er på nuværende tidspunkt så langt fremme, at der stort set ikke forekommer dampdrift mere. Det har stillet krav til en omfattende omlægning af den daglige tjeneste med en nødvendig, men til tider også anstrengende omskoling, hvortil den egentlige tjenestetid og skoletid langt fra har været tilstrækkelig, hvorfor mange fritimer har måttet anvendes.

De nye tjenestetidsregler har skullet indpasses og selvom noget nyt nu en gang altid fremkalder visse overgangsvanskeligheder, må det vist erkendes, at det der denne gang skulle være en lempelse i den daglige tjeneste, herunder ikke mindst den nye 12-timers bestemmelse, har været altfor længe om at blive tilpasset i de faste kørselsfordelinger og i den tjeneste reservepersonalet tildeles.

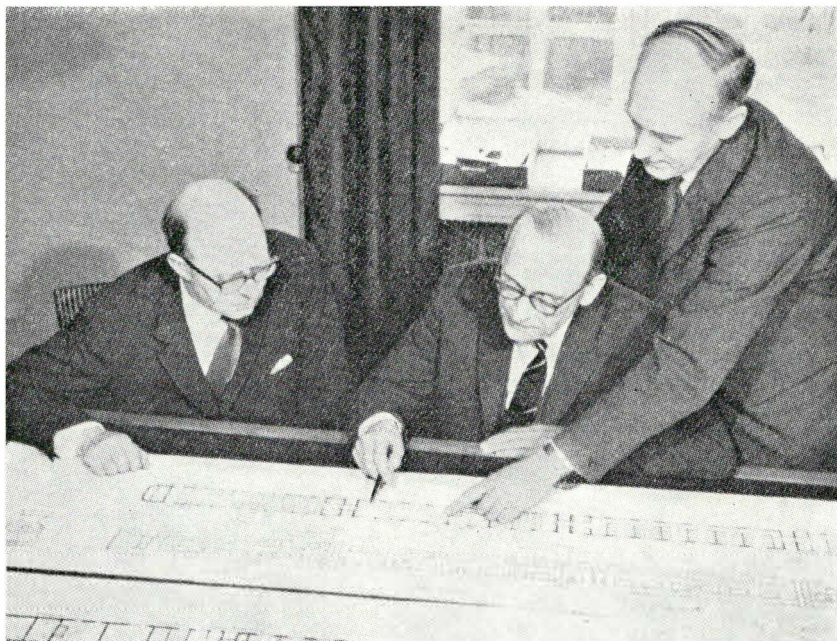
Med ny trækraft, forøget hastighed og hvad der i øvrigt er nødvendigt for at føre jernbanen frem i konkurrencen overfor andre transportselskaber er også fulgt et nyt signalsystem, hvis hovedopgave skal være en smidigere og hurtigere afvikling af toggangen. Dette system er langt fra udbygget på alle strækninger, men i det omfang det indtil nu er lykkedes, må det fra lokomotivmændenes side erkendes at have opfyldt formålet. Det har til gengæld været ensbetydende med nogle anstrengende overgangsåre, ikke mindst fordi en omskoling på dette område ikke har fundet sted efter samme princip, som for andre tekniske forandringer. Lokomotivmandens kendskab og tilpasning til de nye signaler har alene været henvist til selvstudium i fritiden.

Som vi gav udtryk for under den sidste kongres, måtte hovedbestyrelsen i denne kongresperiode søge gennemført en omlægning og modernisering af uddannelsesreglerne for den kommende lokomotivmand, ligesom antagelse af aspiranter måtte være nødvendig. Med megen bistand og forståelse fra administrationens side er vi nået igennem et udvalgsarbejde med dette emne og en betænkning herfra vil ligge på kongressens bord. De første aspiranter er antaget og en ny udvikling indenfor lokomotivmændenes rækker har taget sin begyndelse.

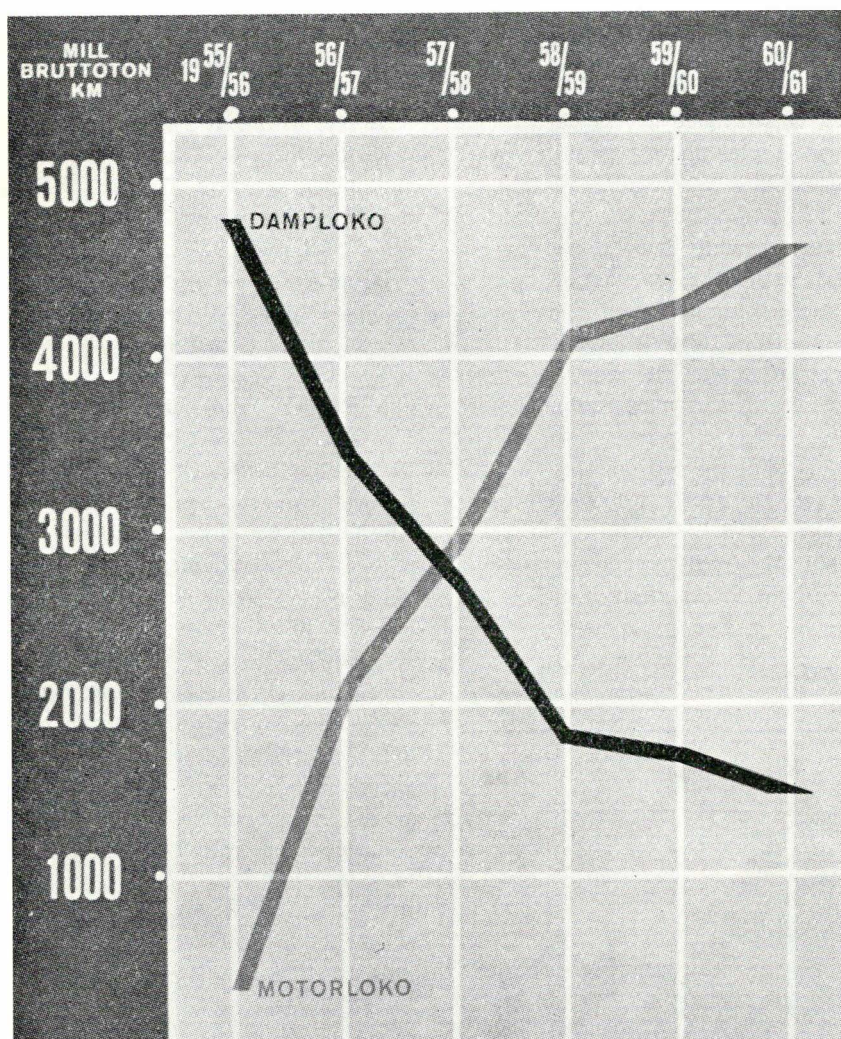
Med de her spredte tanker over foreningens opgaver gennem de forløbne tre år har vi kun berørt nogle enkelte. Flere vil fremkomme under kongressens arbejde og på baggrund heraf, vil vi ved vor statusopgørelse for 1959, 1960 og 1961 tillige med opbygning af et kommende arbejdsprogram have tilstrækkelig med emner til drøftelse mellem tillidsmændene på de tre kongresdage.



# Af beretningen fra DSB



Statsbanerne har i et smukt udstyret hefte sendt offentligheden en oversigt over de mangeartede forhold i virksomheden, og vi har taget en smagsprøve fra heftet.

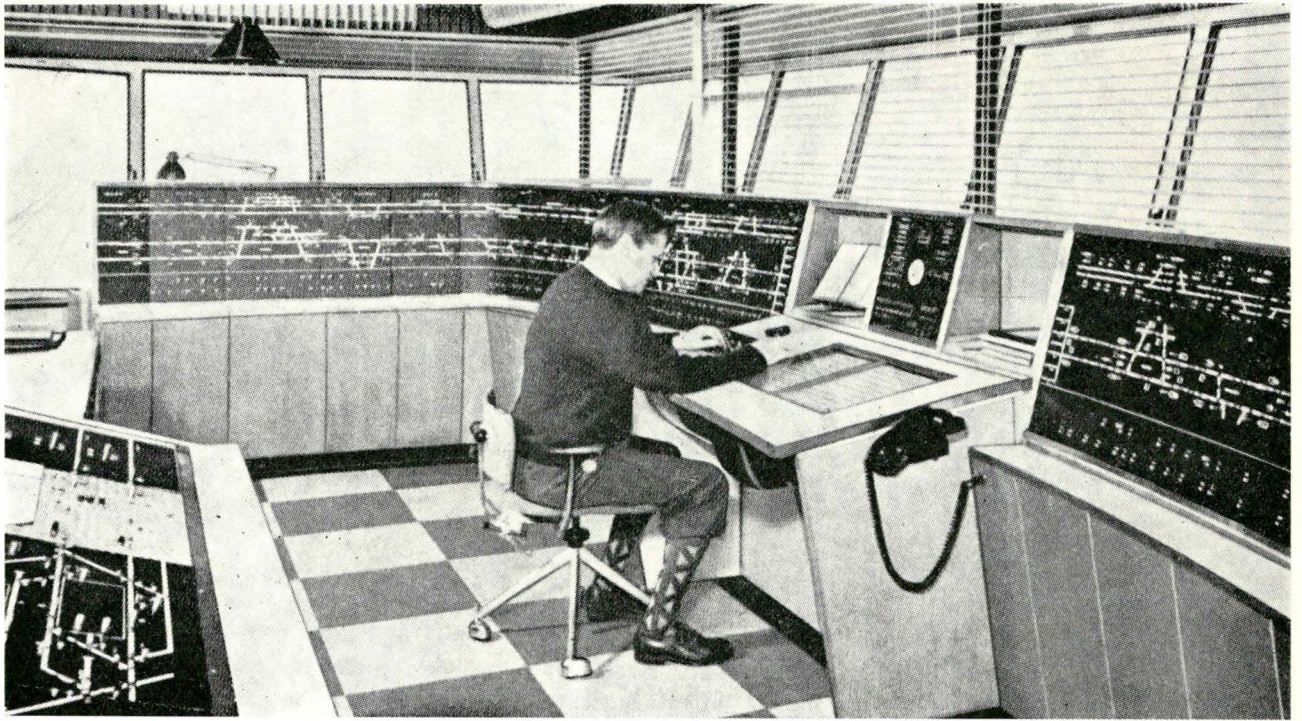


Moderniseringen af statsbanernes trækraft går i denne tid meget hurtigt frem, idet to store serier af nye diesellokomotiver er under levering i et tempo, der bringer 5 à 6 diesellokomotiver i drift pr. måned.

Disse lokomotiver er dels en serie på 80 stk. hk dieselhydrauliske rangerlokomotiver litra MH, hvis levering påbegyndtes i oktober 1960, og dels en serie på 45 stk. 1425 hk dieselelektriske toglokomotiver litra MX, der har været under levering siden september 1960. Leveringen af begge de nævnte serier vil være afsluttet i foråret 1963. Statsbanerne disponerer så over 46 MY'er, 45 MX'er, 17 MT'er og 83 MH'er.

Gennem de indhøstede erfaringer med vedligeholdelse af MY'erne er der lagt et vedligeholdelsesprogram for diesellokomotiverne, der lover godt for fremtiden. MY-lokomotivernes vedligeholdelsesprogram har lige fra de første lokomotiver kom i drift, været fastlagt således, at vedligeholdelsesarbejderne så vidt muligt foretages under de ophold ved hjemstedsdepoterne, der er indlagt i de faste maskinløb. Derved bliver der kun for helt store eftersyn tale om, at lokomotiverne må tages ud af driften under eftersyn. For bogiernes vedkom-





Fjernstyringscentral i Odense, hvorfra toggangen samt stationerne på strækningen Nyborg-Årup fjernstyres.

mende gælder, at alle større eftersyns- og vedligeholdelsesarbejder foretages i centralværkstederne på bogier, der frigives fra lokomotiverne ved udveksling med reservebogier, og da denne udskiftning kan foretages meget hurtigt, kommer lokomotiverne i virkeligheden slet ikke ud af drift for hjulafdrejning, banemotoreftersyn og andre arbejder, der vedrører dele i bogierne. Med MY- og MX-lokomotiverne er opnået en stor driftssikkerhed og en bedre udnyttelsesmulighed.

De opnåede driftsresultater udtrykt i præsterede bruttoton-km, d.v.s. et ton bevæget over 1 km, fremgår af kurverne på denne side, hvor det ses, at de præsterede bruttoton-km i pe-

rioden 1955/56 til 1960/61 viste en jævn stigning. Det ses endvidere, at motorlokomotiverne har overtaget den væsentligste del af det arbejde, som damplokomotiverne tidligere udførte.

\*

Den »gammeldags« form for sikkerhedstjeneste, hvor der selv på små stationer kunne være flere mænd beskæftiget, afløses efterhånden af fjernbetjening, fjernstyring, fjernskrivere, fjernsyn og radioforbindelser.

Her skal specielt omtales fjernstyringen. Det første anlæg blev taget i brug i 1956 (Masnedø). Der er nu i alt 17 fjernstyrede landstationer med i alt 117 sporskifter og 182 tog-

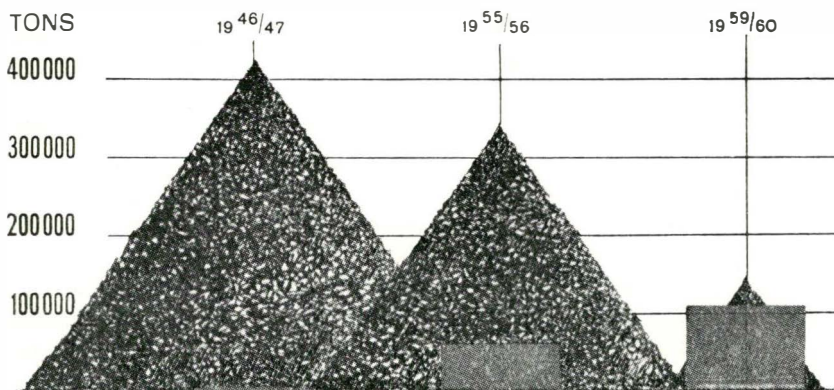
veje, d.v.s. spor på en station til eller fra hvilke, der kan stilles signal.

Der findes fjernstyringscentraler i Roskilde, Vordingborg, Nykøbing F., Odense, Struer og Tinglev, i 1962 vil stationerne Årup, Gelsted, Ejby, Sommersted, Farris og Vamdrup blive fjernstyret.

De anvendte apparaturer for fjernstyring af hovedbaner er nu standardiseret, hvilket medfører den fordel, at man uden væsentlige omkostninger kan etablere midlertidige centraler for senere at overflytte materiellet til endelige centraler.

For teknikerne har disse fjernstyringsanlæg været problembørn med mange »børnesygdomme«, som alle er vel overstået. Langt de fleste mangler har dog hidtil været uden virkning for den daglige drift, og det samlede resultat af de nye anlæg har derfor været meget tilfredsstillende: forventede besparelser og smidigere toggang er opnået.

*Gennem mange år har statsbanerne haft egne kulgårde forskellige steder, til hvilke kul kan losses direkte fra oceangående både. Overgangen fra damp- til dieseldrift har nu også gjort spørgsmålet om egne ocean-tankanlæg aktuelt.*





Betragtet som u-land er Grønland ret forskellig fra, hvad vi i almindelighed forbinder med denne benævnelse. Det er ikke nogen nation, men en administrativ og national del af det danske rige og har haft dette tilhørsforhold i et langt åremål. Det danske samfund har derfor samme forpligtelse over for det grønlandske område som for enhver anden egn af landet og samme sociale og samfundsmæssige ansvar over for befolkningen som for andre danske statsborgere. Hele denne status er væsentlig forskellig fra ethvert andet u-landsområde, der ikke kan henvise til nogen enkelt ansvarlig nation.

Men set med danske øjne kan vi godt benytte billedet, da den grønlandske landsdel ikke har været med i det øvrige lands udvikling og på alle måder er så vidt forskellig fra alle andre dele af riget og byder på vanskeligheder, vi ikke har tilsvarende andre steder.

*Den geografisk-klimatiske kendsgerning.*

En væsentlig del af de vanskeligheder, der er for en absolut ligestilling og -behandling af den på Grønland beliggende del af samfundet, er forårsaget af den uforanderlige kendsgerning, den geografiske beliggenhed medfører. Afstanden fra det øvrige rige vil altid bevirke, at tilhørsforholdet føles løsere eller i hvert fald mindre selvfølgeligt. Vi behøver ikke at gå til Grønland for at høre om »fjernstyring«, hvordan må det så ikke føles her, hvor det vitterligt er det! Også klimaet skaber problemer. Grønlands natur er fantastisk i sin storhed og voldsomhed. Hverken ord eller film kan gengive, hvad denne natur rummer af skønhed eller dramatik; kun den hjemvendtes mållose betagelse og den moderne tekniks magtesløshed kan antyde de modsætningsrige naturkræfter, den flere tusinde kilometer lange kyststrækning byder på. Samtidig er enhver forbindelse fra sted til sted praktisk taget udelukket i de fleste af årets måneder. Den klimatiske kendsgerning skaber en række problemer for at opnå lige kår for sam-



# GRØNLAND

## *et veludviklet u-landsområde*

Den kooperative tanke  
som samfundsopdragende faktor



*En af de mest moderne grønlandske butikker.*



fundsliv i denne ved Nordpolen be-  
liggende del af det danske rige.

Det er blevet sagt, at det aldrig har  
været Vorherres mening, at der  
skulle bo mennesker i Grønland, og  
i alle tilfælde er det rigtigt, at der  
ikke findes noget som helst, der giver  
mulighed for udvikling. Alt udvik-  
lingsfremmende skal på trods af af-  
stand og klima sejles til de forskel-  
lige beboede pladser. Ikke engang  
beboernes oprindelige erhverv – sæl-  
fangsten – eksisterer som mulighed i  
dag, hvor sælforekomsterne er alt for  
sparsomme til at forsyne en befolk-  
ning med de nødtørftigste livsfornø-  
denheder. Eksistensen er ene og alene  
baseret på forsyninger fra andre,  
fjerntliggende egne.

#### *Teknisk udbygning.*

På trods af disse kendsgerninger  
møder vi moderne små-samfund i  
form af spredt beliggende byer med  
et indbyggerantal fra omkring 500 til  
en enkelt op mod 3000. Den største  
part af befolkningen bor i velbyg-  
gede huse. Selv i det lille, isolerede  
og på sin vis primitive udsted er de  
fleste boliger gode. Såvel højhuse –  
5 etager – som rækkehuse er skudt  
op i stort tal.

På alle større pladser er også tek-  
niske hjælpemidler til de manges rå-  
dighed: elektriciteten giver lys i den  
mørke årstid og skaber mulighed for  
anvendelse af tekniske apparater. På  
så godt som alle pladser kan radioen  
aflyttes, og det er de færreste steder,  
den ikke findes. Ved havnene ligger  
fuldt udbyggede moderne fabriksan-  
læg, en helt lille flåde af motor-  
drevne både er forankrede ved byens  
indsejling. I sommerhalvåret kan  
vandet tappes over køkkenvasken, og  
centralvarme er ingen ualmindelig  
ting.

I forbindelse med byggearbejdet  
benyttes alle former for moderne tek-  
niske hjælpemidler – fra blandema-  
skiner til lastvogne og gravemaski-  
ner – alt hvad vi ser på vore hjemlige  
byggepladser.

Det kan siges generelt, at landet  
ikke er teknisk underforsynet eller  
u-udviklet. Alle vegne udfoldes fan-

tastiske bestræbelser for på trods af  
de store vanskeligheder at nærme de  
ydre kår til vort hjemlige plan.

#### *Skolegang og sociale goder for de fleste.*

Alle grønlandske børn – ca. 40 pct.  
af en befolkning på ca. 32.000 indb.  
kan i dag få opfyldt samfundets krav  
om undervisning, selvfølgelig fuldt  
udbygget på det lidt større pladser og  
under simple former på de helt små.  
Det er ikke mindst med henblik på  
skolevæsen og socialforsorg, at man  
udfolder anstrengelser for at få de  
mest isolerede bosteder nedlagt, og  
beboerne flyttet til byerne. En sådan  
samfundscentralisering møder fra  
den ældre grønlænder forståelig  
modstand. – Skolevæsenet er til trods  
for stadigt behov for fornyelse og  
udbygning i en god og sund gænge.  
Foruden at løse samme opgaver som  
dansk skolevæsen, er det en primær  
opgave at lære børnene dansk, så de  
sprogligt kan komme i forbindelse  
med den vesterlandske tekniske kul-  
tur, der vil omgive dem i højere og  
højere grad. Det er for den, der før-  
ste gang kommer til Grønland, over-  
raskende få, der virkelig behersker  
og forstår dansk, og der ligger i den  
kendsgerning et udtryk for både en  
dansk og en grønlandsk frygt for at  
gøre vold mod en kultur. Sprog er en  
kulturs frembærer, og uden det vil  
alt andet falde bort, og hvor en be-  
folkning har to sprog, vil det i dag-  
ligdagen anvendte altid blive det sej-  
rende.

Hver by har sit hospital, og hvert  
distrikt sin læge. Det er naturen og  
klimaet, der kan stå hindrende i  
vejen for en fuldt tilfredsstillende  
sygehjælp til alle, i så fald skulle  
hver lille boplads have samme ud-  
bygning som de større pladser, men  
opbygningen af et sundhedsvæsen er  
langt fremme, og de nåede resultater  
er forbløffende. Bortset fra en stadig  
følgen med, er det ikke udbygningen,  
der er svagheden, men det er mere  
et spørgsmål om opdragelse til at  
leve hygiejnisk og sundt under de  
nye vilkår.

Der er en så udviklet social hjælp  
og forsorg, at man der, hvor nøden  
truer enkeltpersoner eller familier, så

det er synligt, både har midler og  
mulighed for at give hjælp og støtte.

I næsten alle egne af landet er der  
tålelige aflytningsforhold af Grøn-  
lands radio; bedst i vinterhalvåret.  
Fra studiet i Godthåb sendes regel-  
mæssigt nyhedsstof, lokalt og inter-  
nationalt, mange gode, kulturelle  
programmer, der bevidst sigter mod  
at fremme tilpasningsprocessen, samt  
underholdning af enhver art. Modta-  
gerapparaterne findes i så stort tal,  
at praktisk taget alle, der ønsker det,  
kan få lejlighed til aflytning, og der  
er stor interesse for radioens udse-  
delser.

Forsamlingshuset er samlingssted  
for pladsens foreningsliv og ungdom-  
mens sammenkomster. Bygningen er  
ikke alle vegne så imponerende som  
det store, flotte forsamlingshus i  
Godthåb, men søgningen til »mik«,  
danseaftener, filmsforevisninger og  
enkelte møder er ikke bestemt af hu-  
sets komfort. Oftest er det forsam-  
lingshusforeningen, der ejer og dri-  
ver huset, og andre foreninger kan  
så leje sig ind. I det hele taget er  
der mange foreninger, men ikke alle  
lige virksomme. Ved mange byer er  
der afsat en del af det ellers sjældent  
forekommende plane areal til sports-  
plads. Der er i høj grad betingelser  
for et fritidsarbejde, måske for stort  
et udbud i forhold til det lille be-  
folkningstal.

#### *Indtjening og forbrug.*

Indtjeningen og dermed forbruget  
er meget forskelligt fra sted til sted  
og ujævnt fordelt året rundt. Gen-  
 gennemsnitligt ligger købet i Kongelige  
grønlandske Handels (KGH's) butik-  
ker på ca. 2000 kr. pr. indbygger  
eller 9000 kr. pr. husstand. Mellem  
bedste og dårligste by er der en dif-  
ference på ca. 4500 kr. pr. husstand.  
Forbruget og dermed indtjeningen er  
størst i de byer, der har industriel  
bearbejdning af fisk og fårekød. I de  
travle sommer måneder giver det høj  
beskæftigelse til alle voksne i de en-  
kelte familier, og mange kommer til  
disse byer for at få deres del af de  
gode lønninger. Når så højsæsonen  
er ovre, tager de tilbage til deres  
hjemby.



Også alt byggeri og anlægsarbejde må foregå i sommerhalvåret. Byggepladserne er domineret af danske, faglærte håndværkere, der for en periode af 3-5 måneders varighed er ansat af de enkelte entreprenørfirmaer. Det er undtagelsen at se grønlandere på de faglærtes pladser; mest er de at finde ved transport- og jordarbejde eller på den ufaglærtes plads i byggeriet. Alle har på de aktive steder gode indtjeningsmuligheder, og en families medlemmer kan i fællesskab bringe en anelig årsløn hjem til den samlede husstand.

Da anvendelsesmuligheden er langt mindre, end vi kender den, er mængden af fri kapital til rådighed for det daglige forbrug større. Det kan for den, der kommer til en af industribyerne i sommerhalvåret, synes som umådelig pengerigelighed med stort luksusforbrug. Antallet af børn foran slikbutikken er altid til trængsel. Men utvivlsomt er forbruget på alle områder størst, mens pengene indtjenes.

Indtil 1950 var KGH ene om varefordelingen og måtte også påtage sig forsyningspligten, så befolkningen på alle pladser hele året rundt kunne få de til føde og erhverv nødvendige produkter.

Med ændringerne af 1950 blev der åbnet mulighed for oprettelse af private butikker, men forsyningspligten og de dermed følgende økonomiske byrder blev fremdeles KGH's sag. Langt den største part af de private forretninger er små såkaldte »sovekammerbutikker« med et meget blandet varesortiment - fra slik og

pudder til bluser og ure. Dog har enkelte hævet sig over dette niveau og er blevet om end »blandede« så dog ganske gode forretninger.

Men som helhed har de private handlende gennem årene været begunstiget af prisudviklingen, skattefriheden og udviklingen i vareudvalget og har på dette grundlag haft gode chancer for en slags konsolidering.

Naturligvis har de private forretninger været drevet efter forretningsmæssige principper uden hensyn til forsyningspligt eller rimelige hensyn til kundekredsens manglende forbrugserfaringer. Mange for befolkningen og pladserne overflødige behov er skabt gennem et mere eller mindre ansvarsløst vareudvalg i de private butikker. Langt de fleste handlende er danske håndværkere, arbejdere eller ved KGH tidligere ansatte, der har set en mulighed for indtjening, og med deres større varekundskab har de skabt nye behov, som den grønlandske befolkning ville have været lige så lykkelige uden.

Uden tvivl ville det have været sundere for den grønlandske befolkning og hele samfundets økonomiske udvikling, om man i endnu en årække havde bibeholdt KGH som eneste forretningsdrivende på Grønland. Det ville kræve, at man - som det også gøres i dag - bevidst førte en forretningspolitik, der kunne virke økonomisk opdragende og forbrugermodnende, og som stiledede mod en så rimelig ligestilling med danske forretningsforhold som passende for forholdene. Befolkningen kunne da

i langt højere grad have været økonomisk modne til at tage det blandede og spekulationsprægede udbud, som nødvendigvis vil følge med fri næring på forretningsområdet. Denne opdragende tilpasningsperiode kunne samtidig have været udnyttet til at give uddannelse til unge grønlandere, der så med forståelse af befolkningens naturlige tarv og behov, kunne hjælpes i gang med selvstændige privatbutikker.

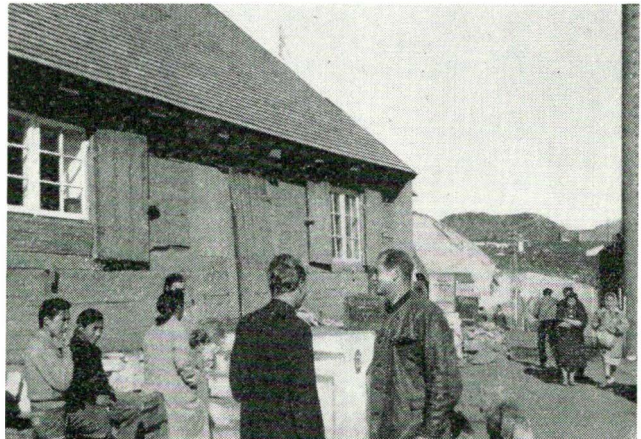
Som helhed kan det siges, at alt det, der almindeligvis afhjælper, hvad vi forstår ved u-landsforhold, har fået indpas og ret stor udbredelse i Grønland. Det er ikke mangel på teknik, tilbud om undervisning, sociale og kulturelle foranstaltninger eller udbud af nødvendige og luksusbetonede forbrugsgoder, der kan berettiggende udtrykket u-land.

#### To verdener.

Omlægningen og den moderne opbygning i Grønland er gået frem i hurtigt tempo. »Det gamle Grønland« er ikke fjernere end at mange af dem, der er placeret på centrale poster, og størstparten af den voksne befolkning har levet udviklingen med. Større er samfundet ikke, end at det er gørligt på forholdsvis få år helt at ændre dets udformning, når først beslutningen er taget, og midlerne stillet til rådighed. Måske finder nogen, at det er for få skatte kroner, der går til Grønland, men i alt fald er det store beløb, der årligt anvendes til denne del af sam-



Interiør fra en moderne hermetikfabrik.



En gammel fredet butiksbygning som stadig anvendes.



fundet, for alt bygge- og anlægsarbejde er meget kostbart.

Måske kan det med rette bebrejdes de danske myndigheder, at tempoet har været så hårdt. Det er såre naturligt, at en befolkning, som har udviklet sig i isolation, som det har været tilfældet for grønlænderne, ikke i løbet af et kort åremål kan løsrive sig fra en livsform eller tilpasse den til helt andre samfundskrav og en anden livsopfattelse. Det er en form for chockbehandling at skulle forlade en af elementerne bestemt rytme for at finde ind i det tekniske samfunds forcerede pres. Der skal tid til. Man kan få den følelse, at den jævne grønlandske befolkning er udenfor – tilskuere til noget, andre påtvinger dem og deres verden. Det er ikke manglende evner, lathed eller lignende, men simpelt hen for fremmedartet til, at de med ét kan gå aktivt med. De har ikke af deres egne et tilstrækkeligt antal af faglærte og uddannede folk, der kan forbinde den gamle tid med den nye. Også set fra dansk side ville det være ønskeligt, om vi i højere grad, end det er tilfældet, kunne give dansk kunnen et præg af grønlandsk kultur og særpræg. I dag er det to verdener, to tankegange eller livsmønstre, der står over for hinanden med alt for få bindeled og derfor heller ikke fuld forståelse og respekt for hinanden. Reaktionen kan give meget varierende udslag.

#### *At gøre den nye tids Grønland grønlandsk.*

Det er den vigtigste, men vel også vanskeligste opgave, at smelte det gamle af forholdene – klima, natur og oprindelse – skabte sammen med tidens krav. Der skal skabes harmoni og ikke splittelse. Klædedragten kan være belysende for noget, der gør sig gældende på mange områder. Det er indlysende, at den europæiske klædedragt ikke er velegnet til et polar samfund. De højhælede sko, de tynde klæder, kravet om presselæg og gennemførthed er uforeneligt med dagligdagens kendsgerninger. Trods denne erkendelse er det ikke nødvendigt at bibeholde den gamle klædedragt uforandret, men bibeholde dens fuldkommenhed, udført af materialer og med hjælpemidler, der nu står til rådighed. Det ville være både sundere, smukkere og med til at give selvspekt. Men det kan kun ske ved at tage grønlænderen med i udviklingen og udformningen. Det samme må ske i hele samfundsopbygningen, ikke alene som en høflighed fra dansk side, men som en menneskelig nødvendighed.

#### *Kooperationens opgave og mulighed i Grønland.*

Det er i denne sammenhæng, den kooperative tanke, eller andelsbevægelsen – to navne for samme begreb – kan få betydning for udviklingen i Grønland.

Mens man i de egentlige u-lande lærer befolkningen kooperativt samarbejde for der igennem at skabe bedre økonomiske kår og konkurrence til udbytende kapitalmagter, bliver hensigten med at lære grønlænderne om andelsbevægelse af mere pædagogisk-opdragende karakter, i hvert fald så længe den danske stat finansierer og KGH driver erhvervsvirksomhederne og den væsentlige del af handelen i Grønland.

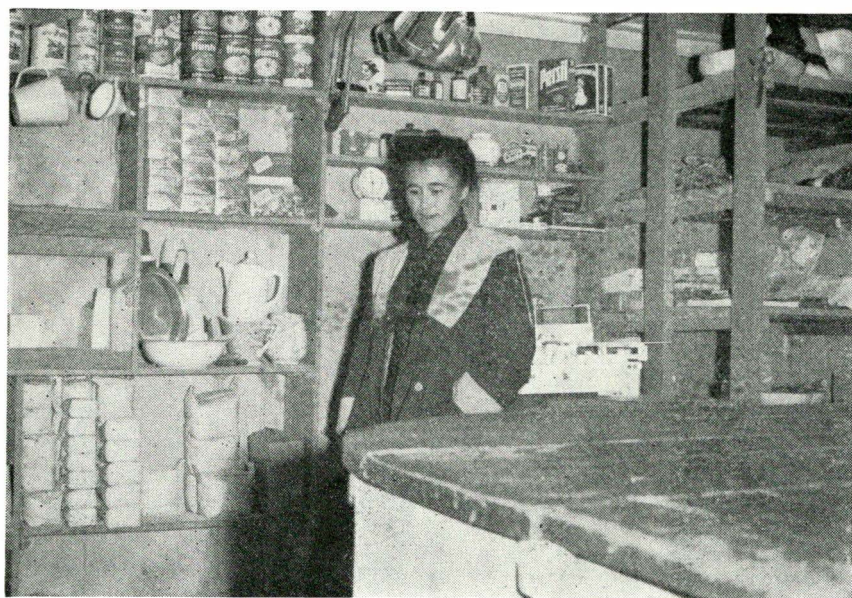
Med undtagelse af et kooperativt lignende samarbejde om nogle høflader i de sydlige fåredistrikter er den form for fællesskab ukendt i såvel teori som praksis. Forretningsmæssigt er det tvivlsomt, om det af nogen kan gøres bedre, end det i dag er tilfældet, og det falder ikke umiddelbart naturligt at gribe ind og oprette boligforeninger, frysehuse, vaskerier, nye forretninger, fællesskab om fiskerbåde eller industrier på andelsbasis, da alt på grund af finansiering og transport til landet er afhængigt af den danske stats administration. Når det alligevel har været på tale såvel herhjemme som i Grønland, skyldes det, at KGH i to byer har tilbudt befolkningen at overtage butikshandelen på andelsbasis. Man ønsker ad den vej at give befolkningen medbestemmelse i ledelsen af handelen og ansvar for forsyningerne, så de selv kan præge udformningen og udviklingen. Ingen tror, at det – i hvert fald i første omgang – vil give bedre økonomiske forhold.

Selv om eksperimentet vil rumme en risiko, så er grundtanken rigtig, da det kunne medvirke til at drage den grønlandske befolkning ind i formgivningen af landets fremtid.

Men inden det endelige skridt tages, er det nødvendigt at fortælle befolkningen, hvad andelsbevægelse er, hvordan den kan omformes til deres samfundsstruktur og hvilke muligheder, den rummer.

Hvem er nærmere til det end vi, der har erfaringerne. Om end vanskelig, så er opgaven dog overkommelig, og næppe kan Grønlands befolkning få bedre håndsrækning end den, der kan hjælpe med til at genskabe harmoni og meddelagtighed i dagens Grønland.

*Povl Brøndsted.*



*Butikkernes vareopstilling adskiller sig væsentligt fra den vi kender.*



# To-etagers ekspresgodsvogn

---

Tyske Forbundsbaner har for nylig taget en ny, interessant vogntype i anvendelse til befordring af ekspresgod: en to-etagers godsvogn, som betyder rationel ind- og udladning af ekspresgodset.

Vogntypen, som har typebetegnelsen DPw ümg 60, er en videreudvikling af de eksisterende to-etagers autotransportvogne.

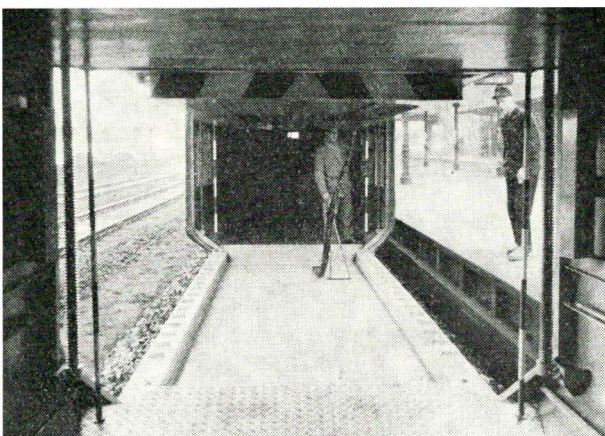
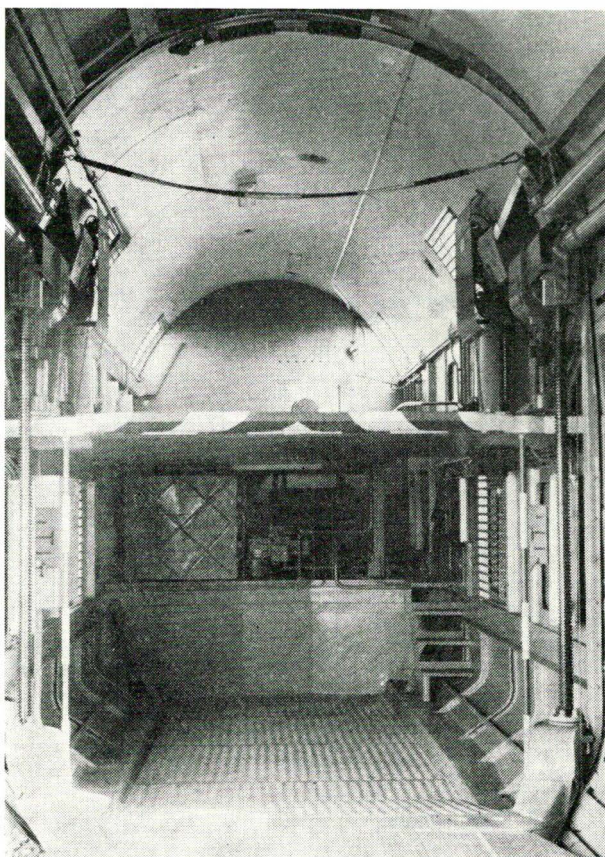
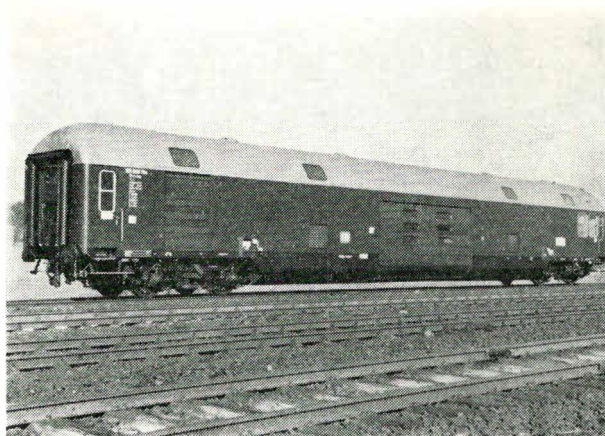
Vognen er 26,4 m lang. Bogiesystemet, Minden-Deutz, forsynet med Knorr-trykluftbremse, tillader en maksimalhastighed på 140 km/t med et akseltryk på 22 t. Det samlede ladeareal andrager 70,45 m<sup>2</sup>.

I vognens midte er der en 5,25 m bred sideport. Den er udformet som et jalousie og fremstillet af letmetalsmateriale og åbnes gennem en mekanisme anbragt i taget. En elevator i hele vognportens bredde indstilles i forhold til den eventuelle forskel i perronhøjderne.

Den nye vogntype er et led i Tyske Forbundsbaners bestræbelser på at få de daglige store mængder gods ekspederet med et minimum af tid og arbejdskraft.

I den stadig hårdere konkurrence med andre trafikmidler gælder det om at finde nye veje til fastholdelse og erhvervelse af trafik. Investeringer skal gøres for at nå dette, men det kan betale sig i det lange løb.

Det er i øvrigt kendetegnende for Tyske Forbundsbaner, at disse på alle områder sætter meget effektive foranstaltninger i værk for at tage konkurrencen op med de stærke modspillere i transporterhvervet.



---

Øverst: Den nye to-etagers godsvogn.

I midten: De to dæk for anbringelse af ekspresgodset.

Nederst: Et blik over den brede vognside.





### Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Bortrejst.

O. Kjeldahl, lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Bortrejst.

S. A. Hansen (Has), lokomotivfører, Gb.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

Poul Torbensen, lokomotivfører, Helsingør.



Udtaget til tjeneste som lyntogsafløser ved Helgoland efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-5-62.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

P. Jørgensen.  
O. N. Jensen.  
H. C. E. Wetterstein.  
R. C. Stadpris.  
A. C. Quaade.  
K. G. Eliassen.

Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant pr. 1-4-62.

J. Døj, Fredericia.  
M. Rasmussen, København Gb.

Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant pr. 15-4-62.

L. Sørensen, Århus.  
K. Henningsen, Århus.  
B. Hyllegaard, Århus.  
P. E. Nielsen, Århus.

Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant pr. 1-5-62.

J. B. Henriksen, København Gb.  
M. M. Danielsen, København Gb.

Overgået til stilling som kontorassistent efter ansøgning pr. 1-4-62.

Lokomotivfører (12. lkl.):  
E. D. Hansen, Roskilde.

### Afsked.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

H. Hansen (Vejle), København Gb. er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-6-62).

H. B. S. Beckmann, Helsingør, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-6-62).

V. P. Jensen, Svendborg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-6-62).

C. A. Rasmussen, Odense, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-6-62).

P. C. Christensen, Korsør, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-6-62).

C. Carlsen, Odense, er afskediget på grund af svagelighed med pension (30-6-62).

### Dødsfald.

Lokomotivfører (15. lkl.) P. K. Rosenkilde-Hansen, Esbjerg, er afgået ved døden den 16. april 1962.

Lokomotivfører (12. lkl.) O. Gregersen, Sct. Mortensvej 10, 1., Roskilde, er afgået ved døden den 21. april 1962.

### Dødsfald blandt pensionister.

Pensioneret lokomotivfører A. J. Nielsen, Absalons-gade 19, 1., København V., er afgået ved døden den 17. april 1962.

## MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinære medlemmer pr. 1-5-62.

Pensioneret lokomotivfører:

H. H. D. Hansen, Stadionsallé 15, 3., tv., Århus.  
Pens. lokomotivfører F. V. Olsen, Gammel Landevej 21, 1., Roskilde.  
Pens. lokomotivfører J. J. B. Birkbo, Nygaardsvej 19, 2., København Ø.

## Nyt fra AOF

Fagforeningskursus på Roskilde Højskole fra 24.-30. juni,

som specielt er tilrettelagt for faglige tillidsmænd, der ikke tidligere har deltaget i sådanne kursus. Gruppearbejdet vil omfatte: »Fagforeningskundskab«, »Teknik og arbejder«, »Fagbevævelsens økonomiske problemer« og »Trivsel på arbejdspladsen« med foredrag om aktuelle emner i tilslutning hertil.  
Pris kr. 210,-. Tilmelding senest den 24. maj.

Udvidet fagforeningskursus på Roskilde Højskole fra 9.-22. september  
på Esbjerg Højskole fra 9.-22. september

beregnet for faglige tillidsmænd og andre kvalificerede, der vil følge en videregående undervisning i faglige og samfundsmæssige spørgsmål – fordelt over tre år. Undervisningen omfatter på 1. år: »Samfundets forandring«, Fagforeningskundskab«, »Arbejdsret«, »Arbejdspladsens jura« og »Regnskabsforståelse«.

Prisen for deltagelse pr. år er kr. 355,- og fristen for tilmelding er 1. august.



# Kongressen

Som tidligere meddelt afholdes foreningens ordinære kongres i dagene 22., 23. og 24. maj i Rømersgades Forsamlingsbygning, København. I den anledning vil det nummer af Dansk Lokomotivtidende, som skal udkomme den 20. maj, blive udskudt til udsendelse den 22. maj.

## Underholdningsaften

På kongressens mellemste dag, den 23. maj, bliver der i overensstemmelse med traditionerne arrangeret underholdning med påfølgende bal for kongressens gæster og repræsentanter. Underholdningsprogrammet er ikke endeligt fastlagt, men det påbegyndes den nævnte dag kl. 19,30, og ca. kl. 22 åbnes ballet. Denne underholdningsaften inviteres medlemmerne til at deltage i. Interesserede kan henvende sig til foreningens kontor for at få udleveret adgangskort. Disse er vederlagsfri, men antallet er begrænset af festsalens pladsforhold. Henvendelse om adgangskort kan først ske efter 10. maj.



- sådan noget pjat gider jeg ikke se på --- jeg vil hellere ha' et rumpartøj !

## Adressefortegnelse

Afdeling	Formandens og repræsentantens adresse	Kassererens adresse
Københavns Godsbanegård	Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st., København S. Telf. Asta 3093.	Lokomotivfører P. K. Kristensen, Banefløjnen 6, Brh. Telf. 94 75 46.
Helgoland	Lokomotivfører H. Fønnesbæk Hansen, Kongshaven 22, Valby. Tlf. 30 37 44.	Lokomotivfører N. V. Ø. Jensen, Lundtoftegade 86, 2. tv., København N. Telf. Taga 7122 x.
Enghave	Elektrofører Ths. Foldager Pedersen, Byparksvvej 127, Glostrup. Telf. 96 44 54.	Elektrofører H. B. Henningsen, Hvidovrevej 524 <sup>2</sup> th., Hvidovre. Telf. 78 47 35.
Roskilde	Lokomotivfyrbøder Kaj Juul Rasmussen, Holbækvej 10.	Lokomotivfører E. W. Pedersen, Fælledvej 24 c <sup>2</sup> th.
Helsingør	Lokomotivfører R. G. Holm, Ydunsvej 12 D.	Lokomotivfyrbøder A. B. Hansen, Sct. Annegade 53 A <sup>1</sup> .
Hillerød	Lokomotivfører S. A. Botling, Skovgærdet 25 1.	
Næstved	Lokomotivfører O. E. Søltoft, Rosenvej 3 st. Tlf. (03) 72 09 56.	Lokomotivfyrbøder H. K. Hansen, Riddergade 1 <sup>2</sup> vær. 5.
Gedser	Lokomotivfører B. E. Rasmussen, Langgade 14.	Lokomotivfører S. G. Lund Pedersen, Langgade 8 a.
Nykøbing F.	Lokomotivfører H. J. Jørgensen, Finsensgade 48.	
Kalundborg	Lokomotivfører T. G. B. Olsen, Røsnæsvej 28.	Lokomotivfører P. A. Jensen, Stationsvej 3 B.
Slagelse	Lokomotivfører E. Meng, Klokketøbergade 15, 1. th.	Lokomotivfører H. Klørup Christensen, Valbyvej 40.
Korsør	Lokomotivfører S. Juul Madsen, Thiesensallé 29 <sup>1</sup> .	Lokomotivfører H. E. Jørgensen, Fasanstien 1, 1. th.



Afdeling	Formandens og repræsentantens adresse	Kassererens adresse
Nyborg	Lokomotivfører A. Tarpø, Aldershvilevej 25.	Lokomotivfører N. T. Christensen, Provst Hjorthsvej 2.
Odense	Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Munkeri- vej 6, 1., Odense. Tlf. 11 59 09.	Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Bene- diktes Allé 4, Fruens Bøge.
Fåborg	Lokomotivfører P. E. Bækgaard, Svendborg- vej 107.	
Svendborg	Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 62.	
Fredericia	Lokomotivfører S. A. Rasmussen, Indre Ring- vej 13, 4., tlf. 1536.	Lokomotivfører A. Vilhelmsen, Sjællandsgade 49, st.
Vejle	Lokomotivfører Aage Bentsen, Arvadvej 11, Brande.	
Kolding	Lokomotivfører P. F. Pedersen, DSB maskin- depot.	
Padborg	Lokomotivfører H. Ørnstrøm, Haralddals- vej 2. Tlf. 046 73 217.	Lokomotivfyrbøder M. K. Nielsen, Tjørnevej 7 <sup>2</sup> .
Abenrå	Lokomotivfører H. P. Møller, DSB maskin- depot.	
Haderslev	Lokomotivfører Ejnar Nielsen, Ribe Landevej 66. Tlf. (045) 24 266.	
Tinglev	Lokomotivfører H. Jessen, Birkevej. st. Telf. 4642.	
Sønderborg	Lokomotivfører R. U. Andersen, Frihedsalle 31,1.	Lokomotivfører P. A. Overgård, Gartnervæn- get 9, st.
Tønder	Lokomotivfører J. P. Møller Jensen, Jernbane- gade 16.	Lokomotivfører J. L. J. Christensen, Widding- herredsgade 4.
Esbjerg	Lokomotivfører C. M. Clausen, Storegade 73, telf. 4642.	Lokomotivfører H. M. Barlo, Østergade 53, II. th.
Skjern	Lokomotivfører A. C. Knudsen, Pilealle 20.	
Struer	Lokomotivfører R. Lynggaard Olesen, Rosen- vænget 50.	Lokomotivfyrbøder K. R. Christensen, Ring- gade 152.
Thisted	Lokomotivfører I. A. Asmussen, Kirkegårds- vej 4.	
Frederikshavn	Lokomotivfører L. E. Larsen, Lundevej 14.	Lokomotivfyrbøder A. T. Larsen, Vinkelvej 7 st.
Ålborg	Lokomotivfører N. P. Røggilds, Teglværksalle 7, 2. th. Telf. 2 00 77.	Lokomotivfyrbøder V. B. Møller, Vesterbro 34 <sup>4</sup> th.
Randers	Lokomotivfyrbøder N. G. P. Andersen, Valdemarsvej 11, Kristrup, Randers.	Lokomotivfører J. V. Jensen, Hans Bøjes Alle 24, st.
Langå	Lokomotivfører J. A. Pedersen, Vestergade 16.	
Århus	Lokomotivfører Erik Kristensen, Kasernebou- levarden 214. Telf. 2 95 46.	Lokomotivfører E. A. Lønnqvist, Rosenvangs Allé 20.
Horsens	Lokomotivfører E. Jørgensen, Claus Cortsens- gade 11, 4.	
Skanderborg	Lokomotivfører E. Bondrup, Skanderupgade 26.	
Viborg	Lokomotivfører E. E. Jensen, Frihedsvej 1.	Lokomotivfyrbøder Ib Jørgensen Kloster-væn- get 17.
Brande	Lokomotivfører H. H. A. Christensen, Blichers- vej 29, 2.	Lokomotivfører J. E. Pedersen, Herningvej 20 <sup>1</sup> . 20 <sup>1</sup> .
Silkeborg	Lokomotivfører J. K. Bentsen, Rolighedsvej 3, 1.	
Herning	Lokomotivfører Aage Lauridsen, Godthåbsvej 68.	Lokomotivfører O. Bruno, Museumsgade 50.



## SØNDERBORG

. . . 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

## Villy Rasmussen

MURERMESTER

Lundbygsgade 19 - Sønderborg - Telf. 24397

Vi giver gerne tilbud på alt murerarbejde - Nybygninger og ombygninger

## Salon »madame«

KAJ JØRGENSEN · Perlegade 88 · Sønderborg · Telf. 24905

- Den moderne salon for de moderne damer -

**ALSGADES**  
**24747**  
**TAXI**  
**SØNDERBORG**

## Esso Servicestation

Th. Christensen  
Vejevej

Telefon Brande 334

SLAGTERMESTER

## B. SØRENSEN

Torvet, Brande. Tlf. 167

## EMIL LORENTZENS AUTO-VÆRKSTED

Nørreg.10. Brande. Tlf. 305  
Autoriseret Domi Forhandler

## BRANDE

### Brande Listefabrik

Telf. 282

Fasterholdt & Søn · Tømrermester

Telf. 342



## BRANDE OG OMEGNS ANDELSVASKERI

Brande Telefon 373

## VEJLE

Mere fritid med PFAFF SCAN-MAID

Vaskemaskiner - Støvsuger - Køleskabe

PFAFF symaskiner

ved Johs. Lund

Vissingsgade 5. Vejle. Tlf. 3123. (Pfaff Service System)

## Bjorholm's Begravelsesforretning

v/ Torkild Bjorholm

Grejsdalsvej 3 - Vejle - Telf. 3061

Alt vedr. ligbrænding og begravelser ordnes

## ORDENSHUSET

K. C. Danielsen

Vedelsgade 36 - Vejle - Telf. 1087

## RANDERS

## Jydsk Murer- & Entreprenørforretning

a. m. b. a.

Østervold 2, Akadiahuset - Randers - Tlf. 4905

## DAVID WOHLIN

MURERMESTER

Sjællandsgade 13 - Randers

Telf. 7907

Alt murerarbejde udføres

nybygning og

reparation

## Elite-Salonen

Staldgaardsgade 14 - Randers - Telefon 4969

alt i moderne hårpleje - individuel frisure koldpermanent fra kr. 18.-

org. Wella fra kr. 26.-

E. D. Christensens Eftf.

## MOGENS HJORTH LARSEN

aut. el-installatør

Lille Voldgade 12-14 - Randers - Telf. 2579

En sikker forbindelse til alt elektrisk

## FREDERICIA

## FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL ½

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks

IMPORT A\*



KULPLAOS OG KONTOR:  
VESTMAYEN  
TELEF. 955

Besøg

## Banegaardens Restaurant i Fredericia

ERIK HAMMELBOE

Altid en god middag - Lækkert smørrebrød

TELEFON 187 - 2755

## N. G. BØGEN

JENS THUESENS EFTF.

Dronningensgade 1 - Fredericia

Telf. 871

## Nørreport Cykleforretning

Magnus Madsen

alle reparationer udføres

Fredericia - Tlf. 1456

## LANGAA

## Anker Knudsen

Malermester

Tapet- & Farvehandel

Bredgade 21. Telefon 175. Langaa

## 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

## Erik Lauridsen's Køreskole

Villavej 39

Bil, omnibus og m. c.  
samt rutinekørsel

Nye Rekorder u. fører. Tlf. 202

## N. BIRCH & SØN

VÆTHVEJ. TELEFON 48

Forhandler i Citroën

Alt i maskinreparationer  
Moderne styretøjsprøvestand  
Hjulafbalancering

BENZIN . OLIE . GUMMI

## Aage Pedersen

aut. installatør

Telf. Langaa 203

DSB's personale anbefales:

## Chr. Mouritzen

Vognmands- og Flytteforretning

Væthvej 32. Tlf. Langaa 111



**1/2 C. F. Schalburg**  
VINGAARDEN I NYBORG  
Grundlagt 7. juni 1817



- i det lange løb vil De synes bedst om  
**ALBANI PILSNER**

## AARHUS

### 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.

### »Spirella«

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

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

### 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 King*  
tandtekniker  
NØRREGADE 2 · TLF. 358 74

### DE GAAR RIGTIG, NAAR DE GAAR TIL

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

### SANGE

Forfattes og duplikeres  
Maskinskrivning udføres  
Blade . Kortevarer . Lommeromaner

**CHARLOTTEHØJ KIOSK**  
Tamperdalsvej 1 - Tlf. 6 93 53

### Anker Kristensen

Vulkanisering  
Nyt autogummi

Vester Alle 25 . Tlf. 2 73 96  
Privat » 7 11 93

## VARDE

### BALLESGAARD BLOMSTER

Varde . Tlf. 618

### Vestbyens Farvehandel

C.O. Andreassen

Thorvaldsensgade 36 . Aarhus  
Telf. 25161 . Privat 40617

Leverandør til indkøbsforeningen

## HADERSLEV

### Vestergades Damesalon

v/ M. M. Michael

Vestergade 62 . Haderslev . Telefon 25125

Moderne hårpleje - Permanent - Individuel klipning og frisering

**FIONETTE**

## KALUNDBORG

### N. JENSENS SØNNER

*Inventar og Bolig Montering*

Tlf. Kalundborg 280

VAREMESSEN  
BUUR KNUSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer  
Kalundborg - Tlf. 426

Kalundborg

Fællesbageri

### Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspøttefilet'er samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.

### Spis mere OST,

ring så kommer Føllesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

Fa. **KJÆR**

**CHRISTENSEN**

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

## NYBORG

### Nyborg Ligkistemagasin

K. Jacobsen. Snedkermester

Besørger alt vedr. Begravelse  
el. Ligbrænding. Grdl. 1897.  
v/ Slottet . Tlf. 171

### NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9. i Alfred Johansen Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

### NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning

Telefon 54

### C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

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

### N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER

Altid 1. Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

### Windsor Nørregade 20

Telf. 18 11

Herre- og Drengeskivpering

### Besøg Hotel NYBORG STRAND

Nyborg . Telefon 112

## STRUER

Aut. El-Installatør

**PeterKORSGAARD Jensen**

Struer . Telf. 50 453

### Centralværkstedernes Marketenteri

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

Driftsudvalget.

## AABYHØJ

### Plantesalg -

Stort udvalg af grønne og blomstrende planter, sammenplantninger af blomster, kranser og meget andet. NB. Bestilling på planteskoleartikler modtages.

Åben søndag formiddag.

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

L. A. Jørgensen, Lørgårdsvej 63

**BOGTRYK**

Telefon Asta 5002. København S

## ULBJERG

**ULBJERG** Andelsmejeri

Ost i fineste

kvaliteter

VIBORG

TLF. ULBJERG 60