

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 16 - 20. AUGUST - 63. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

ODENSE



Salon DALAGER v/ Ove F. Dalager
Moderne salon for moderne damer
Alt i hårpleje - formskæring - permanent
Påskeløkkevej 9, Odense - Tlf. 112090

Kaj Bent Nielsen . Bageri og Konditori

Tolderlundsvej 46, Odense . Telf. 12 46 96

Alt i brød og kager . Bestillinger modtages

F. A. Larsen . Herrefrisørsalon

Sdr. Boulevard 112, Odense . Telf. 11 22 86

anbefales d'hr. lokomotivførere!

MOBIL - SERVICE STATION

ved Niels J. Rasmussen

Nyborgvej 1, Odense . Telefon 11 72 90

Benzin . Olie . Vask . Smøring . Hjulafbalancering

Keld Kirkebæk - den moderne herresalon

Albanigade 47, Odense . Telf. 11 45 58

Vi anbefaler os med al herrefrisering

"KLAREBOD" v/ Knud Maishauge

Klaregade 7, Odense . Telf. 12 32 02

Spec. kolde anretninger . Lækkert smørrebrød

S. H. JØRGENSEN

Skibhusvej 9, Odense . Telf. 12 04 46

Alt i kolonial, konserver, vine, tobak
Husk vor fine kaffe



„SALON JUNE“

ved June Guldbrånden

Nørrebro 5, Odense . Telf. 11 82 75

Den moderne salon for den moderne dame

VIBORG

Bolette

Bolettes familiekonto
er mere værd end rede penge

Axeltorv — Fredericia — Telefon 2238

CONSUL
Symaskiner

*Syning er ikke alene en nytteting -
men også en dejlig hobby*

E. K. HUSHOLDNINGSMASKINER
Sct. Mogensgade 54 - Viborg - Telf. 404

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

GRAASTEN

ERVIN SIEVERTSEN

Havnegade . Graasten . Telf. 51455

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

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

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

Maleren kommer - Vinter og sommer

Johan Chr. Jonasson

MALERMESTER

HAVNEGADE - GRÅSTEN - TELF. 51554

KRUSAA

Tag en karton mælk med på rejsen.

Bov Sogns Andelsmejeri
Krusaa

Smedeby Savværk og Trævarefabrik

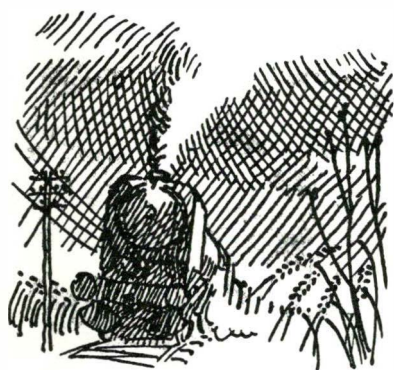
v. J. J. Sørensen

SMEDEBY . TELF. KRUSAA 71460

Køb Deres møbler, hvor udvalget er størst!

Fa. Allann Lind's Møbelforretning

Bov, Sønderjylland . Telf. Krusaa 71336



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 16 - 63. ÅRGANG

20. AUGUST 1963



Inndhold:

Smedekongres	243
Tilbageblik	246
Et hundrede års jubilæum	248
Japans Statsbaner	251
Under DLF	252
Personalia	252
Medlemslisten	252
Nye adresser	252

Forsidebillede:

Et Baldwin-Westinghouse fragt
diesellok på 3200 HK.



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon: Hell. 7269.
Kontortid 10-16.
Lørdag 9-12.

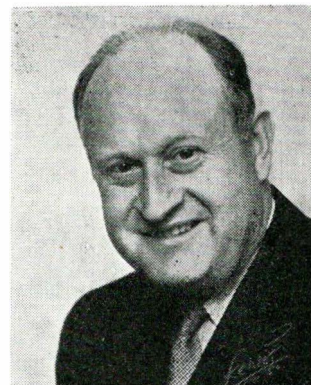
Annonce-ekspedition:

Studivestergade 49, København K.
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.
Giro 22289.
Kontortid kl. 8.30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Smedekongres

I dag er det 75 år siden, otte mænd samledes i forsamlingsbygningen, Rømersgade 22, i København. Disse otte, fire fra København og fire fra det øvrige land, ønskede at få dannet et landsomfattende forbund for smede og maskinarbejdere. De skabte dermed grundlaget for en af de største og mest betydningsfulde fagorganisationer i vort land, en organisation som i dag tæller omkring 80.000 medlemmer, og i den forløbne uge har Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund således holdt kongres i 75 året for forbundets stiftelse, og med megen interesse har vide kredse fulgt kongressens drøftelser. Forbundet har gennem sin lange eksistens på afgørende vis været med til at præge udviklingen her i landet, og det gælder såvel de faglige løn- og arbejdsmæssige områder som samfundsudviklingen i almindelighed ved politisk indflydelse. Forbundets ledende mænd har i tidens løb haft initiativ og evne til at vise vejen for en fagorganisations virke, vise veje, som indimellem har været udtryk for en uortodoks opfattelse af tingene.



Forbundsformand
Hans Rasmussen.

Jubilæumskongressen savner heller ikke islet af forslag og ideer, nye veje i bestræbelserne på økonomisk og social fremgang for forbundets medlemmer.

Den dynamiske smedeformand, Hans Rasmussen, sagde blandt andet i sin lange beretning, at fagbevægelsen ikke fortsat kan gå ad de slagte veje og stivne i gamle former.

- Som et levende fag, en levende arbejderbevægelse og i erkendelse af, at tyngdepunktet i magtkoncentrationen flytter sig, har vi faktisk ikke andet at gøre, end at vi må sætte ind for at få en afgørende indflydelse på det politiske område, uden at jeg dermed mener, vi skal svække fagbevægelsens hele stilling.

Indfrielse af kommende mål og tilrettelæggelse af hele vor fagforeningsmæssige virksomhed bliver derfor måske en kombination mellem faglig og politisk indsats.

- I den økonomiske og politiske diskussion hører man ofte fremhævet betragtninger om fagbevægelsens ansvar. Hensigten hermed er, at man fra ledernes side i dansk fagbevægelse skal søge at holde igen, da man navnlig fra de erhvervsdrivende og borgerligt indstillede har fundet, at stigninger i lønkontoen bærer skylden for de økonomiske, valutariske og handelsmæssige problemer, som vi stadig beskæftiger os med.

Det er i øvrigt karakteristisk, at hver gang der inden for vort samfund skal vises mådehold, skal det altid være lønmodtagerne og deres organisationer, der skal vise vejen, hvorimod der meget sjældent prædikes mådehold, når det drejer sig om virksomhedernes udbytte- og tantiemepolitik.

Det er vel ud fra denne regel, man mener, initiativet skal bedømmes, og det er i øvrigt besynderligt, at det private er-

Medlem i 50 år

Sammen med smedejubilæet kan en af lokomotivmændene kendt og agtet smed, den tidligere formand for Fællesorganisationen DSB, Hjalmar Jensen, notere sig 50 års medlemskab af smedeforbundet. Han har i den anledning modtaget forbundets guldnål. Den har han ærligt fortjent.

En gammel smed

Forbundets medlemsblad »Metal« bringer en samtale med Johs. Kjær-bøl, formand for D.S. & M.F. i årene 1926–1935, indtil han udnævntes til handelsminister. Til spørgsmålet: »Var det sværere at være fagfor- eningsleder i de gamle dage end nu?« svarer han:

»Skal der svares enkelt på det, må jeg sige: Det *var* svært i min tid, men det *er* sværere i dag. Det var mere ligetid dengang, mere enkelt. Nu har den vældige tekniske udvikling skabt mange problemer, verden er blevet mindre, meget mindre, na- boerne er blevet flere. Verdensøko- nomien præger i høj grad vore er- hvervsforhold. Der kræves mere af fagforeningsmanden i dag end den- gang, jeg trådte ind på arenaen.«

Noter

D.S. & M.F.'s medlemstal var ved forbundets start i

1888	1008 medlemmer	
1913	12219	»
1938	36653	»
1963	79461	»



Smedene sikrede sig ved overens- komsten i 1910 ret til 3 dages årlig ferie uden løn. I 1931 1 uges ferie med løn, i 1938 fik man fastsat 2 ugers ferie ved lov; men i 1952 for- handlede smedene sig til 3 ugers ferie.

hvervslivs førende skikkelser kun kan forbinde en udviklende virksomhed med dem, der sidder som ejere og ledere af dem, medens man sjældent kan få øje på det initiativ, der næsten dag- ligt udfoldes blandt dem, der må tage det hårde slid i vore virk- somheder.

Jeg har indtrykket af, at de kredse, som snakker mest om økonomiske vanskeligheder og løninflation, og som samtidig op- fordrer fagbevægelsens medlemmer til at vise mådehold, selv har dækket sig rigelig ind – ofte mere end rigelig – og måske mere, end produktivitetsstigningen navnlig på visse områder be- rettiger til. Men det fastslår igen det gamle ord, at man har lettere ved at prædike mådehold for andre end selv at indstille sig på sparsommelighed.

Hans Rasmussen går ind for en fordeling af opgaverne ved løsning af fagbevægelsens mål således, at det økonomiske alene forhandles og afgøres mellem arbejdere og arbejdsgivere, me- dens f.eks. arbejdstid, pension og de sociale problemer bør løses ad politisk vej, fordi det tilsyneladende ikke er muligt gennem forhandlinger mellem arbejdsmarkedets parter at nå en løsning af visse dyberegående og principielle problemer.

I tilslutning til forestående forhandlinger mellem Landsorga- nisationen og Arbejdsgiverforeningen om ændringer i aftalen om samarbejdsudvalg henviste smedeformanden til det forslag, der fra metalarbejdernes centralorganisation var fremsat til ændrin- gen i aftalen, idet målsætningen for centralorganisationens hen- vendelse ligger i en udvidelse af det industrielle demokrati, hvor arbejderne kunne få medindflydelse på produktionens tilrette- læggelse og medejendomsret til de værdier, som de gennem deres arbejde er med til at skabe. Adskillige gange har jeg i udlæg- ninger over dette problem fremhævet, at af den egenkapital, som virksomhederne efterhånden oparbejder, må halvdelen være ar- bejdernes retmæssige ejendom.

Samarbejdsaftalen har nu løbet i 15–16 år, og vi har forlængst passeret stadierne med hensyn til forbedring af de sanitære for- hold, garderobeplads m.v. Derfor må det være rigtigt, at fag- bevægelsen som den ene store part på arbejdsmarkedet nu søger en løsning af problemet om det industrielle demokrati. Tiden i dag må være inde til, at arbejdskraften ikke blot anerkendes som mennesker, men også vurderes efter fortjeneste både kontant og socialt.

Det er vel rigtigt, at en sådan aftale pålægger os at medvirke til en større produktion og en øget produktivitet. Derimod har lønspørgsmål fra starten været aftalen uvedkommende. Nu er jeg ikke sikker på, at alle arbejdsgivere slavisk har fulgt dette tabu, for i det øjeblik disse ser deres fortjeneste ved en stigende produktivitet, har de også i adskillige tilfælde indrømmet løn- stigninger via samarbejdsaftalen.

Videre har vi været inde på drøftelser i afskedigelsespolitik- ken, beskæftigelsesspørgsmål og mange andre af de problemer, vi dagligt bliver stillet over for, og her kan jeg ikke sige andet, end at samarbejdsaftalen – navnlig ved ordreplaceringer – har vist sig at være meget brugbar.

Hans Rasmussen foreslog oprettelse af en produktionsfond i relation til mængden af friaktieudstedelser som er begunstiget

af afskrivningsreglerne for erhvervslivet. Hertil bemærkede han:

– Når der – navnlig fra vor side – er rejst kritik over de store friaktieudstedelser, som i høj grad frembringes på grund af de særligt gunstige afskrivningslove, der findes her i landet, var det ikke nogen urimelig tankegang at fremføre, at vi politisk lagde tingene til rette på en sådan måde, at ville virksomhederne bibeholde afskrivningslovene i den foreliggende form, måtte de også forpligtes til af deres overskudsindtjening at indbetale et beløb til den fælles produktionsfond.

Nu er jeg klar over, at man straks vil henvise til, at skal de enkelte virksomheder gennem initiativ og dygtighed oparbejde en produktion, så må resultaterne alene komme virksomheden til gode.

Det er et synspunkt, som jeg heller ikke vil forkaste, men jeg mener blot, at når virksomhederne vil benytte sig af de gode afskrivningsbestemmelser, burde de også forpligtes til at foretage indbetaling til en sådan produktionsfond. Denne kunne derved bidrage noget til en decentralisering af den selvfinansiering, som virksomhederne ofte anvender til ikke altid lige hensigtsmæssige investeringer. Pengene kunne blandt andet udlånes til virksomheder, hvis produktion særlig sigter på eksporten.

Produktionsfonden burde tage sigte på følgende opgaver:

- at fremme landets industrialisering;
- at fremme og opretholde den fulde beskæftigelse, herunder yde billige lån til eksportfremmende foranstaltninger;
- at hjælpe levedygtige virksomheder til låntagning;
- at yde hjælp til sociale formål, herunder sikre fuld løn til arbejderne ved tilskadekomst og sygdom.

Hensigten med en fælles produktionsfond skulle være, at vi herigennem kunne tilgodese navnlig de virksomheder, der viste sig produktions- og låneværdige, og samtidig løse nogle af de meget nærliggende af produktionsprocessens sociale problemer.

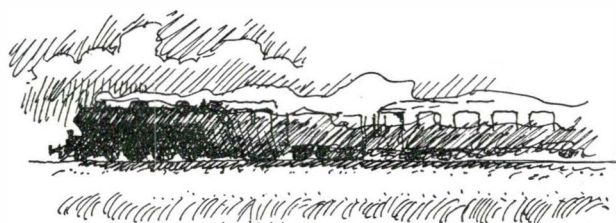
Af disse meget korte uddrag fra Hans Rasmussens beretning får man et klart indtryk af forbundets fortsatte evne til fornyelse af tingenes tilstand, man vil ikke fortabe sig i dogmatikken, men søger nye veje for medlemmernes økonomiske og sociale fremgang.

Smeden har atter understreget sin medindflydelse på udviklingen udover egne organisationsmæssige afgrænsede områder.

»Smeden før og nu«

Det er god tradition, at organisationerne lader udgive et festskrift i forbindelse med jubilæer. Til smedenes 75 års jubilæum har redaktør Ernst Christiansen udarbejdet et festskrift »Smeden før og nu«. Det er blevet til en bog på henved 200 sider med et væld af illustrationer. Den er meget fængslende at læse, og forfatteren har trods det store forbunds begivenhedsrige historie alligevel haft held til i henseende til dette på et relativt lille antal sider at give et indgående og stærkt indtryk af smedeforbundets 75 årige historie. Navne som I. A. Hansen, Johs. Kjærboel og Hans Rasmussen er generalnævnerne for smedenes økonomiske placering, og den indflydelse forbundet gennem tiden har øvet på det danske samfunds udvikling. Ministre er udgået fra forbundets rækker: Johs. Kjærboel, Chr. Christiansen, Kaj Lindberg og Kaj Bundvad.

Den forståelse, som mødtes fra arbejdsgiverens side i forbundets tidligste år var, selv om den også kan være svær at finde i dag, lig nul. Sammen med arbejdsmændenes formand, Lyngsje, gik I. A. Hansen i år 1900 til den daværende trafikminister, lensbaron Juul-Rysensten, fordi man gerne ville have en overenskomst med statsbanernes værksteder. Lensbaronen afviste pure en sådan tanke. Han sagde, at når han på sit gods fæstede en malkeøgte, så skete det på de betingelser, han aftalte med vedkommende øgte. Det hjalp ikke, at nogen uvedkommende ville blande sig i det forhold, og sådan syntes han også, at det måtte være med de timelønnede arbejdere ved banerne.



Tilbageblik

I et bogværk er den norske jernbanemand gennem tiderne beskrevet, og vi har derfra ladet en lokomotivfører fortælle.

Jeg var i Rombaksbotn fra midsommer til hen imod juletid i 1899. Da begyndte jeg i stedet i lære hos en smed her i Narvik. Jeg skulle have 30 kr. for det første år, plus fri kost og logi. Læretiden var 4 år, og aftalen var, at jeg skulle have 10 kr. i pålæg for hvert år som gik. Desuden kunne jeg arbejde over for mesteren om aftenen og tjene lidt ekstra på det. Da beskæftigede vi os for det meste med at file nøgler og låse.

15. januar 1900 skrev jeg under på lærekontrakten, og jeg tror, jeg var den første her i byen som gjorde det i den gruppe, man kalder for »Jern og Metal«.

Min arbejdsdag begyndte klokken 6, og inden 6.30 måtte jeg have essen fyret op og tændt alle lamperne, for da kom svendene, og alt måtte være i orden til den tid. Foruden mesteren var der ialt 6 mand på værkstedet, og af dem var de 2 læredrengene.

Mesteren brugte ægte bergendisziplin og holdt os godt i ørene. Lidt mad blev der også. Til det første måltid kl. 7 fik vi kun to skiver brød og ligeledes to til frokost kl. 9.30. Middagen var kl. 13, og så havde vi hvil til kl. 14. Så var der aftensmad, når vi sluttede kl. 19, og rationen var da sædvanligvis 4 skiver brød til hver. Tre gange om ugen fik vi serveret grød i stedet for brød til aften, og det var altid havregrød kogt i vand med lidt mælk til. Desuden fik vi smør og sukker på.

Der blev ingen overvægt af den kost, og det var ikke noget problem for os at holde linjen. Til sidst syntes alligevel de andre læredrengene og jeg, at det blev for sløjt, og vi blev enige om at strejke, hvis ikke rationen blev sat op.

En dag mesteren var rejst bort, lagde vi os derfor godt til rette og ville ikke stå op om morgenen. Til sidst kom mesterens kone op og spurgte om vi ikke ville bestille noget. Da stod vi op og klædte os på, men begyndte alligevel ikke at arbejde. I stedet tog vi en tur ned på kajen og gik og slentrede rundt i byen til vi vidste mesteren var kommet tilbage. Da tog vi op til ham og fortalte, hvorfor vi ikke var begyndt på arbejdet om morgenen, men han var gal og truede med at melde os til politiet. Vi gav os alligevel ikke, og da politiet kom og havde hørt på begge parter, sagde han: der var ikke noget at sige til, at vi som var unge og skulle vokse, ville have mere mad. Efter den tid blev rationen større.

Da jeg havde været 3 år i lære, tog jeg en tur op til værkfører Thorsen ved jernbanen og spurgte efter arbejde. En jeg kendte, var lige kommet derop, så jeg havde lyst at prøve også. Jeg kom forresten senere til at lide Thorsen vældig godt.

»Hvor er De nu?« spurgte han. »Jeg er i smedelære« svarede jeg. »Ja, De kan godt gå, for vi tager ikke imod rømlinger her«, sagde han. »Jeg har ikke tænkt på at rømme«, sagde jeg. »Jeg ville bare have arbejde, når jeg var færdig«. Så tog han skuffen

ud og noterede mit navn op, og bad mig komme igen, når læretiden var forbi.

Det gjorde jeg, men det gik ikke så godt, som jeg havde håbet. »Ja, nu har jeg ikke noget arbejde til Dem«, sagde han, »og flere har måttet holde op. De må derfor ikke komme og spørge flere gange, men De skal få besked, når vi mangler nogen«. Han holdt også ord, og to måneder efter fik jeg underretning gennem en konduktør om, at han ville snakke med mig.

Denne gang blev jeg taget ind og fik arbejde som pudser i remisen. Det var efter en, som var blevet indkaldt som soldat, men jeg tænkte, at var jeg først kommet ind, skulle jeg nok nå videre.

Der var 10–12 mand ialt. Der fandtes ikke noget spiserum, så vi måtte allesammen sidde inde i værkstedet og spise. Jeg begyndte i juni måned og havde kun nattjeneste næsten helt til jul uden at have fri en eneste nat. De ansatte havde derimod fri hver tredje søndag.

Lønningen som pudser var temmelig lav, kun 2,80 om dagen, trods flere af os var gift. Til sidst gik tre mand op til værkfører Thorsen og bad om et tillæg. »Ja, det er godt«, sagde han, da vi havde forklaret ham hvad det gjaldt, »men jeg har en skrivelse fra hovedstyret, at der ikke må gives højere dagløn«. Han havde imidlertid også et brev fra lokopersonalet, som han viste os, og som indeholdt en klage over renholdelsen af lokomotiverne.

»Kan I da ikke tage akkord?« spurgte han til sidst. »I skal få samme løn for alt det I laver«.

Vi slog til, og senere på dagen kom han ned i remisen og satte en pris for vort arbejde. Til at begynde med tjente vi 5 kroner om dagen, men vi kunne jo godt se, at vi i længden ikke kunne fortsætte med den fortjeneste. Desuden kunne førerne og fyrbøderne ikke lide, at vi tjente lige så meget som dem. Det er også muligt, at de klagede over forholdet, for Thorsen reducerede i hvert fald efter nogen tid lønnen, sådan at daglønnen blev mellem 3 og 4 kroner, og den beholdt vi, til der blev lagt på den oprindelige løn. Da var imidlertid de fleste af os blevet fyrbødere, så den fik ingen betydning for os.

Man så nøje på, at arbejdstiden blev overholdt den gang. En dag jeg skulle på nattjeneste klokken 9.30, gik jeg til værkfører Thorsen og spurgte, om jeg kunne gå til Frelsens Hærs møde om aftenen og lovede så at være tilbage inden klokken 12. Ja, svarede han, men der bliver trukket 2½ time for den tid, de har været borte.

Da jeg havde været i remisen i nogle måneder, kom værkstedsformanden hen til mig en dag og fortalte, at jeg ugen efter skulle begynde på vognværkstedet. Jeg havde tænkt at gøre som han sagde, men så tog en gut fra Hamar, Jens Hummelnæse, som var med i organisationsarbejdet, fat i mig. »Du skulle hellere prøve at blive lokomotivfører«, sagde han. »Men jeg er jo udlært smed«, svarede jeg og tænkte, at jeg ville passe bedst på værkstedet. »Ja, men gå hen til værkfører Thorsen, og spørg om du ikke kan blive fyrbøder i stedet for, da du får det bedre, når du bliver pensionist«.

Jeg gjorde som han sagde og spurgte, om jeg ikke

kunne blive fyrbøder i stedet for. Thorsen trak lidt på det, men til sidst sagde han, at han skulle give mig besked i løbet af nogle dage.

Kort tid efter kom han en morgen hen til mig: »Har De nattjeneste?« spurgte han, da han så mig. Det svarede jeg ja til. »Ja, nu kan De blive hjemme i to dage, og så gå til doktoren, og hvis Deres erklæring er i orden, kan De blive fyrbøder«.

Det var jeg glad for, for det ansås som rigtig godt at være fyrbøder, og derfor tog jeg det afgørende skridt, som jeg ikke har fortrudt siden.

»Jaså, du skal være lokomotivfører« sagde doktoren, da jeg kom ind til ham. »Ja, hvis jeg er sund«, svarede jeg. »Hørelse og syn er i hvert fald godt«, sagde han, da han havde undersøgt mig. »Foreløbig har du for lidt kød på benene, men når du bliver fører, bliver du nok tyk«, sagde han. Det passer også, for før krigen var jeg oppe på over hundrede kilo.

Jeg blev fast ansat som lokomotivfyrbøder i august 1909, efter at jeg var blevet ansat som pudser i maj året før. I 1907 begyndte jeg imidlertid at køre under sygdom og ferie. I 1912 blev jeg godkendt til førertjenesten, og i 1920 blev jeg fast ansat. I de sidste 7–8 år havde jeg stadig gjort tjeneste i denne stilling.

De første lokoførere her var relativt unge, kun 28–29 år, og var kommet fra Trondheim, Hamar og Oslo. Fyrbøderne var endda yngre, vistnok omkring 20 år, og de var blevet ansat, da banen blev åbnet i 1902.

I den første tid kørte vi til rigsgrænsen. Der var remisen den gang, og ruinerne efter den er synlige den dag i dag. Den havde plads til to maskiner, og mens jeg var pudser, havde vi efter tur en uges tjeneste der ad gangen. Stationen og remisen var i brug lige indtil man fik elektrisk drift i 1923. Da blev det nedlagt, og det blev samtidig bestemt, at personalet skulle køre helt til Abisko i stedet for.

De første lokomotiver var åbne på siderne, og vi havde ikke andet end sejldug at skærme os bagved. Sneen føg helt ind i hytten til os, og det hændte, at det lagde sig i driveren som nåede helt op til midt på læggene på os. Særlig når der var østenvind, havde den let ved at fyge ind, så vi måtte skovle den ud.

Heldigvis sørgede jernbanen for, at vi fik billige skindpelse, som blev sendt ud sammen med uniformen. Dem plejede vi at tage på under nedturen, for når vi tog derop, var det som regel varmt nok. Der var forresten mange der undrede sig over, hvorfor fyrbøderne også skulle have pelse. De var jo unge fyre og havde et arbejde, som holdt dem varme, men da svarede distriktschef Johannsen, at det var bedre at bevare en ung ryg end en gammel, så selv om Johannsen var stor, var han en forstandig mand.

I den første tid var togstammerne kun på 20 vogne om sommeren og 18 om vinteren. Senere blev det 25 og 20, og sædvanligvis nåede vi ialt 7–8 malmtog om dagen. Kulforbruget var forskelligt. På turen op gik der i almindelighed 5½ ton, mens der på turen ned gik meget lidt. Vi havde gerne så meget fyr på, når vi kom op, at der var tilstrækkeligt også til nedturen. Turene opover kunne være

hårde for fyrbøderne. De måtte stå og smide kul på ustandselig, og ved siden af måtte de passe smøringen, så de havde nok at gøre. Maskinerne blev rensset og gjort ren for hver tur, og andre gange, når vi kom ind, blev de kørt bort og pudset.

Turen op tog gerne 2½–3 timer, og vi nåede i almindelighed to ture frem og tilbage til Rigsgrænsen station på en vagt. Vi måtte da møde kl. 4 om morgenen og kom ikke hjem før ved 10.30–11 tiden om aftenen. Normalt kørte vi to dage i træk og havde fri den tredje.

Jeg husker et år, da vi i tiden fra juni til september ikke havde under 80 timer om ugen. Det var jo heller ikke skik den gang som nu, at man fik ekstra betaling for overarbejde. De, som er på jernbanen i dag, forstår ikke, hvorledes vi havde det den gang. Men tiderne var sådan.

Da banen blev elektrificeret i 1923, sendte man de tolv ældste af os førere til et 4 måneders kursus i Kiruna. Desuden var der også 6 fyrbødere med.

Kurset omfattede både teoretisk og praktisk uddannelse, og det var meningen, at os som var blevet sendt ud, derefter skulle oplære det yngre personale. Vi havde ikke vore egne elektriske lokomotiver til at begynde med, så vi måtte drive samkørsel med svenskerne.

Overgangen til de nye lokomotiver var lidt ubehagelig, for det gav os jo et andet arbejde, end det vi havde været vant til før. Det var også lidt vanskeligt at blive fortrolig med dem, syntes vi, men det bliver vel bedre senere, og efter at jeg havde vænnet mig til at køre elektrisk, savner jeg aldrig damplokomotivet.

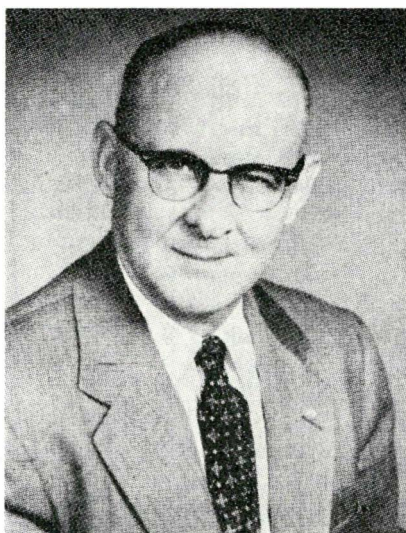
Forskellen var imidlertid stor. Når vi kørte med damp levede vi ligesom med lokomotivet hele vejen. Vi skaffede selv kraft af vand og kul, og det stod til hver af os, hvor stærkt det skulle blive. Derfor kælede vi næsten for det, som det skulle være en hest eller et levende væsen. Sådan er det ikke med et elektrisk tog. Det går så længe strømmen står på, men i det øjeblik den bliver slået fra, er det bare en død genstand.

En anden forskel som kom til at betyde en hård belastning for føreren, var at hastigheden blev øget. Man måtte jo være mere agtpågiven, så selv om lokopersonalet har fået mange lettelser, gør alligevel denne spænding og kravet om at man må holde køretiden, sit til, at det hele slider mere på sindet end det gjorde før. Personalet må jo gøre sit til at holde køretiderne, for det ved, at administrationen følger med i det, der sker. »Hvorfor var toget forsinket i dag?« vil vore overordnede spørge, hvis vi er for sent på den.

Så vil der blive sendt rapport til lokomotivkontrolløren, som måske leverer den videre til inspektøren. Han lader den igen gå til overinspektøren, og derfra vandrer den muligvis helt op til hovedstyret. Sådan sidder de og tænker under kørslen, og dette stadig pres tager på sindet i det lange løb.

Jeg havde hele tiden tænkt på at holde op, når jeg var 60 år, og det gjorde jeg også. Da havde jeg været i arbejde fra jeg blot var 8–9 år gammel, først som bydreng og smedelærling, og fra jeg var 19 år, ved jernbanen.

Et hundrede års jubilæum



»Grand Chief Engineer«
siden 1960, Roy E. Davidson.

I maj dette år kunne de nordamerikanske og canadiske lokomotivførers organisation fejre 100 års jubilæum og i en artikel herom i I.T.F.-journal nævnes, at organisationens historie samtidig er historien om den økonomiske opbygning af hele det amerikanske kontinent. Jernbanemænd af alle grader deltog selvfølgelig i arbejdet med at forbinde de forskellige landsdele med hinanden ad skinnevejen, men lokomotivmændene var ubestridt i første række mellem disse pionerer, og dem der havde mest risikofyldte job, når de nyanlagte baner blev taget i brug. Ofte kørte togene på skinner der var fastgjort til sveller, som hvilte på den bare jord uden ballast af nogen art, og hastigheden for togene måtte ret naturlig blive derefter. Det var fuldstændig overladt til lokomotivføreren at træffe bestemmelse om hastigheden, og da der ikke fandtes noget virkeligt signalsystem, skete der ikke sjældent ulykker med tab af menneskeliv og ødelæggelse af materialet. På trods heraf følte mange sig tiltrukket af arbejdet ved jernbanen, thi der stod lige som lidt eventyr-glans om damplokomotivernes mænd og gerning.

Vilkårene for lokomotivmændene var ellers ikke særligt gode, i henhold til hvad der skrives i et skrift, der udsendtes i anledning af jubilæet, og selv om ting og begivenheder vel nok får et romantisk præg, når ældre fortæller om hvordan det var i deres ungdom, så har det ikke været nogen

dans på roser at være lokomotivmand ved de amerikanske baner omkring århundredeskiftet.

I det følgende citerer vi, hvad forskellige bidragydere har at fortælle om deres virke i de unge år.

»Hvert damplokomotiv har sit eget personlige præg, og skal behandles derefter. Forstår en lokomotivfører ikke det, får han ikke maskinen til at yde det, den i virkeligheden kan. Jeg har ikke interesseret mig for diesel-elektriske lokomotiver, og jeg kalder dem forvoksede sporvogne, slutter en indsender sit indlæg med.

En anden skriver:

»I 1893 da jeg startede som fyrbøder, var maskinerne ofte i en meget sølle forfatning, og alle mindre reparationer måtte vi selv foretage. Man skulle derfor være altnulig-mand, hvis maskinerne overhovedet skulle

køre, hvortil kom kullenes dårlige kvalitet, der ikke gjorde arbejdet med at skaffe den fornødne damp nemt eller behageligt. Olien til opsmøring skulle hentes på magasinet, der lå 100 meter fra selve remisen, og efter opsmøringen skulle alle blanke dele i førerhuset pudses samt den store metalklokke, maskinerne på det tidspunkt var udstyret med, hvilken som regel var anbragt oven over rundkedlen lige foran førerhuset«.

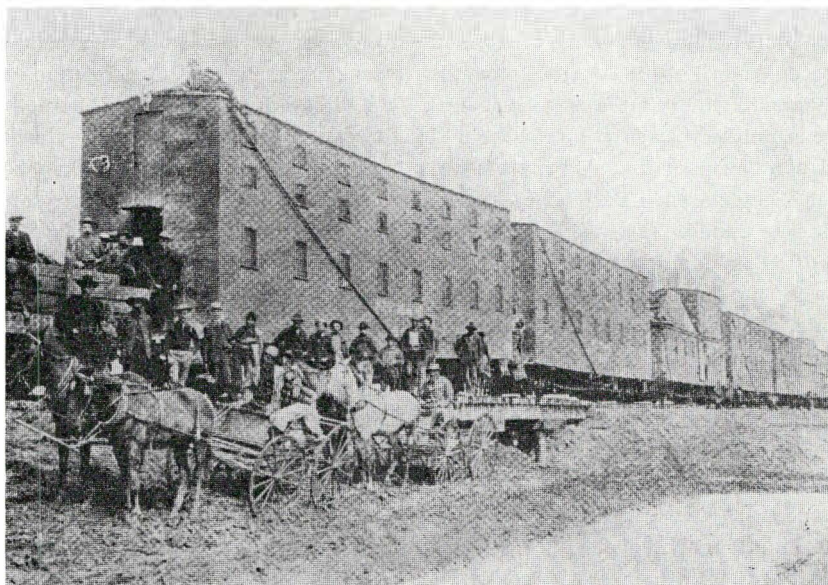
Et andet indlæg lyder således:

»Jeg begyndte ved »New-York Central« i april 1903, og daglønnen var 1,60 dollar for 10 timers arbejdsdag. Der fandtes overhovedet ingen regler for arbejdstidens længde, og først nogle år senere, vedtog den amerikanske kongres en lov, der sagde, at en lokomotivmand havde



En amerikansk lokomotivfører.

Således boede jernbanefolkene i vogne under opførelsen af jernbanerne i forrige århundrede.



ret til et passende hvil efter 16 timers uafbrudt tjeneste.»

Noget drastisk fortæller én følgende:

»Den 13. februar 1899 kørte jeg som fyrbøder med et stort godstog, og da vi var halvvejs til vort bestemmelsessted satte det ind med en voldsom snestorm og bidende kulde. På en enkeltsporet strækning mellem to stationer kørte vi fast i en snedrive og i overensstemmelse med de dengang gældende sikkerhedsbestemmelser måtte jeg et stykke ud ad strækningen for »at dække toget«. Snestormen var kommet pludselig og uventet, og jeg var slet ikke klædt på til et sådant vejr. Overgangen fra førerhusets temperatur og ud i den voldsomme kulde, resulterede da også i, at mit ansigt, ører og hænder blev

frostskadet og kun ved skæbnens gunst igennem hurtig lægebehandling, slap jeg for varigt mén efter den køretur.»

*

Den bestemte dato for stiftelsen af organisationen var den 8. maj 1863, hvor en gruppe af lokomotivførere i Detroit mødtes og blev enige om de vedtægter, der skulle gælde for organisationens fremtidige virke. Dette initiativ blev fulgt op af kolleger fra andre byer, og allerede året efter afholdt organisationen sin første kongres, hvor Wililam D. Robinson blev valgt til »Grand Chief engineer«, en titel organisationens førstemand stadig bærer, og oversat til vort sprogbrug, ville det blive noget lignende som den største og bedste lokomotivfører. Amerikanske arbejderorgani-

sationers traditioner bygger i nogen grad på de samme principper som gælder for de store internationale broderordener – herunder frimurerne – der anvender betegnelsen stormester og lignende for de ledende medlemmers vedkommende.

For øvrigt var dannelsen af en organisation omfattende lokomotivførere i Nordamerika og Canada dog ikke noget helt nyt i 1863. Det var sket tidligere, nemlig i 1855, men hensigten med denne sammenslutning var i første række kun at kontrollere, om de mænd, der søgte ansættelse som lokomotivførere, var i besiddelse af de faglige kvalifikationer, der krævedes for at bestride jobbet.

Efter afholdelsen af den første kongres i 1864 blev opgaverne taget op, og i 1866 blev det vedtaget at oprette en begravelles- og enkepensjonskasse, der i tiden siden har udbetalt millioner af dollars til enker og deres børn, når forsørgeren faldt bort.

I 1869 blev den første direkte jernbanelinie mellem staterne fra nord til syd fuldført, og samtidig blev underskrevet den første overenskomst mellem jernbanekompagnerne og lokomotivførerne vedrørende løn, arbejdstid og deslige.

Syv år senere blev en ny overenskomst aftalt og denne betød en betydelig forbedring fra tidligere forhold. Lønnen blev fastsat til 3½ dollar pr. dag for lokomotivførere på hurtigtog, og det var efter den tids



Afløsningen er parat.

forhold en god indtægt. Der kan i den forbindelse nævnes, at lønnen for de amerikanske lokomotivmænd vedkommende i dag er noget vanskelig at definere og forstå, set i forhold til den form for løn, vi bruger såvel her i landet som i de øvrige skandinaviske lande. Fast uge- eller månedsløn kender amerikanerne ikke. Basis for deres lønberegning er pr. mile, og en times arbejde dækker så og så mange miles, uanset hvilken art af tog man fremfører. Hertil kommer kørepenge og betaling for forskudt arbejdstid og disse kan variere akkurat som vi kender det her i vort land. Lad det endvidere blive nævnt at amerikanske godstog, fraregnet tog med letfordærlige fødevarer, kun kører når der er fuld last, hvilket indebærer, at lokomotivpersonalet skal tilkaldes, således at det begreb vi kalder »rådighed i hjemmet« i udstrakt grad er almindeligt for vore kolleger derovre.

De nugældende tjenestetidsregler for de amerikanske lokomotivmænd er ikke udviklede, de er fastsat ved lov af kongressen, og de siger kort og godt, at enhver lokomotivmand har ret til et passende hvil efter 8 timers effektivt arbejde. En uges- eller månedsnorm er der intet lovgivet om, det må parterne forhandle sig til rette om, og opnås der ikke enighed ved forhandlingen, skal tvivlsspørgsmålet forelægges en voldgiftsret, hvis afgørelse begge parter må bøje sig for.

Alle spørgsmål er dog ikke løst ved

voldgift! Allerede i 1888 var man ude i en konflikt, hvis årsag var jernbanernes vægring ved at godkende anciennitetsprincippet, som lokomotivførerne krævede anerkendt efter en beslutning på den ordinære kongres. Striden var hård og kostbar, og gav ikke et helt tilfredsstillende resultat, bl.a. blev adskillige der deltog i strejken ikke genansat, og til disse måtte organisationen udbetale understøttelse, til de fandt andet virke. Samtlige jernbaner i USA er privatbaner, og dette er vel nok hovedårsagen til de mørke kapitler i banernes historie i fortiden. Indbyrdes konkurrence blev drevet så vidt, at to jernbaneselskaber anlagde hver sit spor omtrent parallel med hinanden, og givetvis gik besparelser i mange tilfælde forud for sikkerheden, i bestræbelserne for at skaffe overskud til aktionærerne. Adskillige rejsende satte livet til ved ulykker af forskellig art, og først i 1911 blev vedtaget en lov, hvorefter staten indførte kontrol med det rullende materiel og herunder i særlig grad damplokomotiverne.

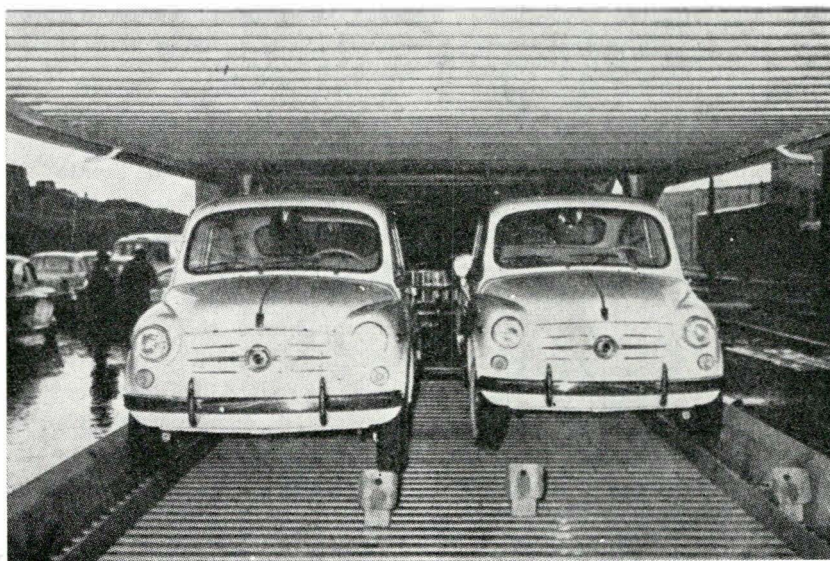
I slutningen af den første verdenskrig overtog staten samtlige jernbaner i USA som et nødvendigt led i anstrengelserne for at føre krigen til en hurtig sejr afslutning, og dette medførte med et slag en betydelig forbedring for samtlige jernbanemænd såvel økonomisk som på andre områder. Før statens overtagelse måtte organisationerne jo forhandle med de mange forskellige selskaber,

og det var ofte en svær opgave, thi det er givet, at de hver for sig prøvede på at slippe så billigt som muligt, når selv fuldt berettigede krav var til debat. Heri skete da den betydningsfulde ændring af organisationerne nu kunne aftale en overenskomst med staten, der gjaldt for alt personale ved samtlige baner, hvilket som sagt betød en betydelig forbedring.

Efter krigen 1914-18 gik banerne igen over til privat drift, men ordningen, hvorefter et forhandlingsresultat gælder for samtlige ved banerne beskæftigede, blev bibeholdt, for øvrigt med staten som mægler hvis parterne ikke kan blive enige om et eller andet spørgsmål.

Efter afslutningen af den anden verdenskrig tog rationaliseringen af jernbanedriften fart, og en følge heraf blev en mærkbar reducere af personalestyrken. Lokomotivførernes organisation blev her stillet over for en svær opgave, vel nok den vanskeligste siden starten, men i overensstemmelse med sine stolte traditioner bliver alt gjort for at varetage medlemmernes interesser, og beskytte dem mod urimelige vilkårligheder.

Selvfølgelig kan jernbanerne ikke gå imod den tekniske udvikling, herfor må alle bøje sig, men de mænd der i første række bærer ansvaret for den sikkerhedsmæssige fremførelse af togene, spiller stadig en betydelig socialøkonomisk rolle i de Forenede Staters samfundsliv.

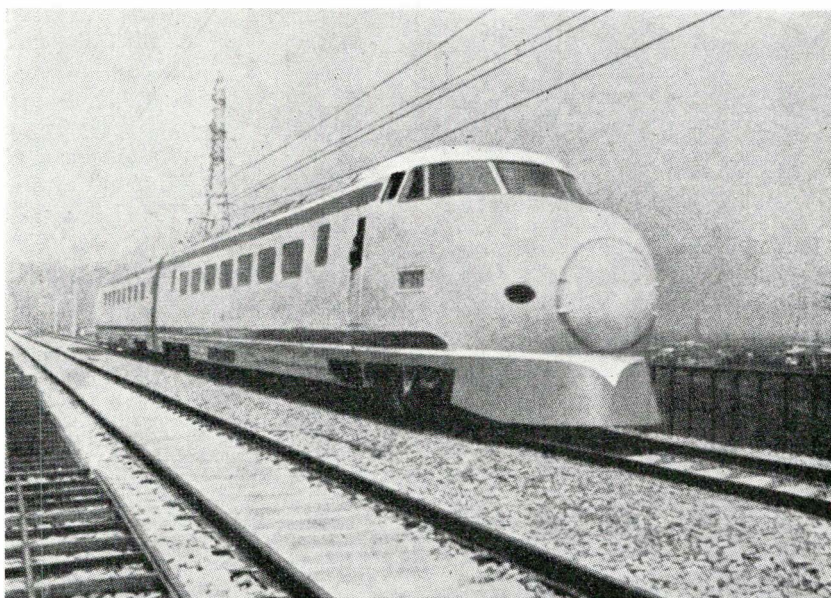


To-etages bil-godsvogne indføres i Italien

Den italienske vognfabrik Ausiliare har konstrueret en type bil-transportvogne, som Italiens statsbaner har bestilt en serie på 150 af. De bliver i to etager og er så prisbillige, at biltransporten med disse vogne vil kunne ske til en lavere tarif end den nugældende.

På vort billede ser man de nye godsvognes underste »dæk«. Der er tale om en todelt vogn af letmetal og delvis af stål. Den kan rumme enten 30 små eller 26 biler af mellemstørrelse til en samlet vægt af ca. 17 ton.

Japans Statsbaner som verdens førende med 250 km/t næste år



Et nyt prøvetog kører her 200 km/t.

Prøvekørslerne er allerede i gang med nyt materiel.

Vi har tidligere nævnt, at Japan, når de olympiske lege skal afholdes i landet næste år, vil vise de mange fremmede gæster et så moderne og hurtigt-kørende jernbanevæsen, at det må betegnes som verdens førende.

Vi kan nu meddele nærmere om de tekniske forberedelser. Man bygger en helt ny bane, 515 km lang, mellem Tokio og Osaka. Den maksimale togfart bliver 250 km/t og i gennemsnit 210 km. Japans statsbaner har 20.000 km banestrækninger og en sporvidde på 1,067 m og nåede sidste år 124 milliarder person-km.

Der er en kolossal rejselyst i landet og en trængsel uden lige i togene. Japanerne holder meget af at rejse med tog og sender ofte deres børn ud for at lære det smukke land rigtigt at kende. I Tokio, verdens største by, er der et sådant mylder af rejsende, at antallet på byens hovedbanegård er opgjort til en million årligt.

Langt de største indtægter, banerne har, ligger på persontrafikken, og man anvender kun moderne rullende materiel, udstyret med den mest moderne komfort. Hvad togløb og præcision angår, kan Japans statsbaner fuldt ud måle sig med de europæiske TEE-tog.

Den stærkest trafikerede strækning er Tokio-Osaka, med dobbeltspor og 100 km med fire-spor. Den er elektrificeret med 1500 v jævnstrøm. Strækningen er 2,9 pct. af landets samlede jernbaner, men 25 pct. af hele person- og godstrafikken afvikles på den, og det vil sige, at der dagligt kører ca. 300 tog.

Omkring denne banestrækning lever ca. 40 millioner mennesker eller 43 pct. af Japans befolkning. Desuden er der her en meget stor industri, som udfører ca. 70 pct. af landets samlede produktion. På grund af disse forhold havde man enten valgt mellem at udbygge hele hovedlinien til fire-sporet eller også at bygge en ny jernbane, beregnet til stor toghastighed. De japanske statsbaners ledelse valgte

det sidste, og at den nye hurtigbane skulle have normalspor.

Foruden de to store endestationer Tokio og Osaka får linjen kun 10 mindre stationer. Den maksimale fart er endnu ikke endelig fastlagt, fordi den er afhængig ikke alene af driftssikkerheden og de rejsendes komfort, men også af det rullende materiel, køreledninger og energiforbrug.

Frankrigs statsbaner har bevist, at man kan køre el-tog med 331 km/t over kort strækning, men det er endnu ikke bevist, hvordan forholdet stiller sig med hurtig kørsel over længere distancer, hvorledes denne indvirker på vognene og ikke mindst lufttrykket, når togene kører gennem tunneler. De japanske baneteknikere har omhyggeligt foretaget en række undersøgelser af disse problemer, og man har beregnet banelegemets overbygning sådan, at den kan tage personvogne med 15 ton akseltryk. Man anvender skinner, som vejer 53 kg pr. meter, sammensvejsede i store længder og med betonsveller.

Omkring 110 km af den nye banestrækning går over broer og højbaner, som er anlagt på viadukter, mens 65 km føres gennem tunneler. Strømstyrken vil på hele strækningen blive omformet til 60 Hz, og med hensyn til vognmateriellet bygger jernbanerne på de gode erfaringer, man allerede gennem år har haft med personvogne, der løber 175 km/t. Vognenes form bliver sådan, at de ikke alene klarer luftmodstanden, men også -trykket fra krydsende tog.

Alle aksler i togene skal kunne bremses elektrisk, så hjulene bliver skånet. Køreledning og strømftagere er specielt konstrueret og førstnævnte anbragt i 5 meters højde og kun bevægelig få cm op og ned. Man har allerede på en strækning af 37 km udført prøvekørsler med 200 km/t, og alt er gået planmæssigt.

Udgiften til kæmpeanlægget og 180 el-tog bliver ca. 5 milliarder kroner. Japans regering har optaget lån i Verdensbanken, og sidst er der bevilget et lån på 80 mill. dollars.



LANTERNEN

Til medlemmernes orientering afholder »Lanternen« sin årlige skovtur torsdag d. 12 september 1963 som går til Gurre, hvor vi besøger hotel »Marianelund«.

Vi håber i bestyrelsen, at så mange medlemmer som muligt vil reservere denne dag til »Lanternen«s skovtur og gør samtidig opmærksom på, at nye medlemmer er velkomne i foreningen og kan deltage i denne skovtur. Indmeldelse kan ske ved henvendelse til formanden, lokomotivfyrbøder K. H. Pedersen, Gb., eller kassereren, lokomotivfyrbøder S. O. Sten, Gb., telefon henholdsvis 74 59 59 eller 30 21 54.

Det endelige program for skovturen vil komme i DLT d. 5. september 1963 og ved opslag på Gb., Av. og Hgl.

Bestyrelsen.



Forfremmelse til elektrofører i 12. lkl. pr. 1-8-63.
Elektrofører (10. lkl.):
L. Fledelius, Enghave.

Overgået til stilling som kontorassistent II ved maskinkontoret pr. 1-8-63.

Lokomotivfører (12. lkl.):
J. E. Andreasen, Helgoland.

Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant
pr. 15-7-63.
O. Sørensen, København Gb.

Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant
pr. 1-8-63.

J. L. Mortensen, Århus.
P. Poulsen, Århus.
B. E. Folmand, København Gb.
B. L. Ohmeyer, København Gb.
A. O. H. Frederiksen, København Gb.
S. P. Jensen, København Gb.
H. G. Pedersen, København Gb.
P. Krogh, København Gb.

Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant
pr. 1-9-63.
B. K. Jensen, København Gb.

Afsked.

Lokomotivfører (15. lkl.):
S. K. Jørgensen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-9-63).

Lokomotivførerne (12. lkl.):

A. M. Dalsgaard, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-10-63).
M. A. Nielsen, Roskilde, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-11-63).
T. Mortensen, Struer, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-11-63).
J. M. Hansen (Høng), Roskilde, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-10-63).

Lokomotivfyrbøder:

A. Heide, Esbjerg, er afskediget efter ansøgning (15-10-63).

Lokomotivmedhjælperaspiranterne:

K. M. Stausholm, Fredericia, er afskediget efter ansøgning (4-7-63).
J. H. Aaslo, København Gb., er afskediget efter ansøgning (16-7-63).
E. V. Hansen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning (19-7-63).



Lokomotivfører A. H. K. Pedersen, København Gb., født d. 2/6 1913, er afgang ved døden d. 3/8 1963.
Lokomotivfører Henry Bakkemose Larsen, Næstved, født d. 4/8 1921, er afgang ved døden d. 31/7 1963.

Pensioneret lokomotivfører Jul. A. Mathiesen, Ny Carlsbergvej 71, 2. tv., København, født d. 29/7 1886, er afgang ved døden d. 5/6 1963.

Pensioneret lokomotivfører Johannes Hansen, Frb. Torv 2, 3., Århus C., født d. 6/3 1878, er afgang ved døden d. 9/6 1963.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Vi tillader os herved at meddele, at sygekassens kontor fra den 15. august d.å. flytter til Frederiksborggade 20, København K.

Telefon uændret CE 400.

Ekspeditionstid kl. 10-15, lørdage kl. 9-11.

Konsultationstiderne for jernbanelæge K. Fagerlund, 12. lægedistrikt, Frødings Allé 4, Søborg, er fra 1. september d.å. således:

Kl. 13-14, onsdag dog 17-18,

lørdag ingen konsultation.

NYE ADRESSER

Padborg afdeling:

Kassererens navn og adresse rettes til: Lokomotivfører E. A. Sterll, Tjørnevej 7 st.tv. Tlf. (046)73557.

Byttelejlighed

Korsør-København.

Haves: Moderne 2½ værelse lejlighed i Korsør, husleje 228 kr. med varme.

Ønskes: Tilsvarende lejlighed i København eller nærmeste omegn.

Matros K. H. M. Hansen,
Greusensgade 2, 2., Korsør.

RØDBY HAVN

KOLONIALFORRETNINGEN v/ Torben Knudsen

Alt i kolonial

Syltholmsgade 13 - Rødby Havn - Tlf. 90 50 78

JOHN NIELSEN

Alt i årstidens frugt og grøntsager
stort udvalg i blomster
altid friske varer - et godt sted at handle

Havnevej 44 - Rødby Havn - Telf. 90 51 94

HENRY KNUDSEN

vi har alt i

kolonial - konserves - vine - tobak - ekstrafin kaffe - udvalg i dybfrost

Havnegade 102 - Rødby Havn - Telf. 90 51 92

Der er ingen tvivl, det er en af de fine kaffeblandinger fra:

H. W. Selvbetjening

Forretningen, hvor gode varer er billige - og yderligere gives 3% rabat på alle varer

H. W. Selvbetjeningen

Rødby Havn - Drej 90 51 88

De ringer - vi bringer



Tredal's damesalon

den moderne salon - for den moderne dame
alt i hårpleje - permanent - formskæring

Havnegade 48 - Rødby Havn - Telf. 90 51 54

- ★ Kød - Flæsk - Pålæg
- ★ Hjemmelavet medister
- ★ Dybfrost - Konserves
- ★ Bedst og billigst hos

Slagter

A. ERIKSEN

Rødby Havn

TAGE MADSEN

Havnevej 13, Rødby Havn . Telf. 90 50 33

Kolonial . Konserves . Kaffe . Vine . Tobak,
Skibsproviantering

SLAGELSE

SYMASKINER v/ Sv. Bager

- det førende schweizerprodukt

Jernbanegade 20 - Slagelse
Telefon 52 29 22

Det store udvalg i mødler og tæpper. Benyt vor bolig-konto, ingen renter eller veksler

MØBELMESSEN - Løvgade 16, Slagelse - Telefon 52 37 37

KVALITETS-MALERVARER

Frank Andersen . Tapet og malervarer

Skt. Mikkelsgade 3, Slagelse . Telf. 52 02 36

VANDEL

VANDEL UNGDOMSSKOLE

pr. Vandel st. (Vejleegnen) - Tlf. Vandel 33
svømm. Særhold f. ordbl. Liniedeling i handels- og kontorarb.
fra 3. maj. Alm. skolefag, sprog, husholdn., kjolesyning, broderi,
Nyopført skole. 5 mdr. sommerskole for unge piger (14-18 år)
samt i håndv.- og landbrugsarb. Stats- og kommuneunderstøt.
kan søges. Plan sendes.

Astrid Kristensen Thorkild Puggaard Kristensen

FREDERICIA

Alle kan sælge Facadepuds!

Men hvem garanterer for den håndværksmæssige udførelse for arbejdet.
Det gør vi, vort arbejde udføres af murermestre og er derfor Deres garanti for
udførelsen - Tilbud gives uden forbindelse

Repr. Sv. Aa. Johansen

Tlf. Fredericia 1257

Calvi

Vestebrogade 34 - Fredericia - Telf. 1006

- vi leverer det bedste brød
- vi anvender kun de bedste råvarer

E. M. H.'s KOLONIAL

Alt i Konserves - Vin - Kolonial - Tobakker & Parfumerartikler
Prøv vor ekstrafine kaffe

- 3% rabat ved kontant køb -

Vesterdalsvej 9 - Telefon 1257

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
W. L. Christiansen . Tlf. 1014
Alle arter tryksager til små priser
- Festsange -

STRUER

*For synet en vinding,
køb brillen hos Sinding!*

★
STRUER . Tlf. 50119

P. WEILING

Struer . Tlf. 500 93

Anbefaler alt
i moderne
blomsterbinderi

Thomas Hansen's Bageri

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 50308

1/2 Struer Kulimport

Tlf. 5 07 77

Centralværkstedernes Marketenteri

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

Driftsudvalget.

KØBENHAVN

L. A. Jørgensen, Lergravsvej 63

BOGTRYK

Telefon Asta 5002 . København 5

PADBORG

Tøj til hele familien

TEXTILHUSET

Nørregade 38 . Padborg . Telf. 73 467



MIKKELSEN & JENSEN

Aut. El-installatør under S. AA. A. E.
Frøslevvej 36 - Padborg - Tlf. 7 33 22

— Alting i EL-ting —

NR. SUNDBY

Lindholm Farvehandel v/ Ole Søndergaard

Mal og bevar - hvad De har
FARVER - LAKKER - TAPET

Lindholmsvej 67 . Nr. Sundby . Telf. 23864

AABENRAA

1/2 HOFFGAARD

AABENRAA

altid først med det nye

VEJLE

Lad os klare Deres fyringsproblem
vi leverer alt i fyringsolier



VEJLE DEPOT
v. Chr. E. Jensen

Vardevej 113 - Vejle - Telf. 870 - 399

Se godt ud - det er hovedsagen
HENRY SCHMIDTS Herresalon
Vestergade 30 - Vejle

Det er her De får

4 %o rabat på alle varer



SØNDERGADE 18 - VEJLE - TELF. 19 52

1/3 Vejle Mælkekompani
- drik tre glas mælk daglig -

Når haven skal anlægges . . .
tag fagmanden med på råd - henvend Dem til
GARTNERNES AKTIESELSKAB
Skolegade 2 - Vejle - Telf. 2721

VEJEN

M. C. JENSENS SKOTØJSFORRETNING

v/ J. C. Jensen

Vi har alt i dame-, herre- og børnefodtøj
Søndergade 5, Vejen - Telefon 94

VEJEN FOTO v/ E. Andersen

Alt i fotoartikler og fotoarbejde udføres
Portræt og børnefotografering

Nørregade 4 - Vejen - Telefon 40

KAFFE & TEHUSET

P. KAAS ISHØY
Nørregade 44 - Vejen - Telefon 30

Specialforretning i kaffe og the - Anerkendte vine - Oversøiske krydderier

ALFRED JØRGENSEN bageri og konditori

Søndergade 15 - Vejen - Telefon 104

Alt i brød og kager - Vi anvender kun 1. kl. råvarer

IKAST

for
mænd



for
dreng

Hans Jensens eftf. - Ikast

SØNDERBORG

. . . De spiser godt og billigt på

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

i Sønderborg, Løkken 28

Telefon 2 29 12

SØNDERBORG KAFFERISTERI

Math. Lorenzen

KASTANIEALLE 17 . SØNDERBORG . TELF. 23851

E. M. SANDERS DAMESALON

Den moderne salon for de moderne damer
Permanent - Formskæring - Hårpleje

Grundtvigs Alle 102 - Sønderborg - Telf. 22 549



NYBORG



NYBORG DEPOT

V/ E. Pedersen,
Nygade 1 - Nyborg - Telefon 2020

Lys petroleum - Gasolie - Fyringsdiesel
Farvet benzin - Smørelie

Deres direkte olieledning - Telefon 2020

Sprotoftens Selvbetjening

v. Arne Vestergård

Vi er altid til tjeneste
med alt i kolonial, konserver,
kaffe, vine, tobak

Husk alt i lynfrosne varer,
også kold snaps

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.

AALBORG

Den moderne damefrisørsalon
for den moderne dame

BODIL PEDERSEN (Mie Danielsens eftf.)
Vesterbrogade 51 . Aalborg . Telf. 28250

Bruno Johansen

Alt i 1. kl.s

Dannebrogsgade 11, Aalborg
Telf. 28723

kød - flask - pålæg
et godt sted at handle

Knud A. Bønnelykke

Vi giver 3% på alle varer

Absalonsgade 3 - Aalborg - Telf. 32567

Alt i
kolonial
konserver
tobak
vine

POUL JOHANSEN

AUTOVÆRKSTEDET

Thorsgade 37 - Aalborg - Telf. 38130

alt mekanikerarbejde udføres; reservedele - smøring



NYKØBING F.

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

Alt vedr. begravelser og ligbrænding besørgeres

„UNG MODE“

Raadhusstræde . Telf. 85 36 18

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

★

Arne Aa. Ryde, eksam. ejendomsmægler

Tværgade 15, Nykøbing F. Telf. 85 21 72

Villaer og ejendomme anvises til køb og salg

H. P. KREJL's Eftf., v/ Bent Frederiksen

Grønnegade 1, Nykøbing F. Telf. 85 00 55

Kolonial. Konserver. Vine. Tobak

- KREJL's kaffe i kanden er bedre end nogen anden!



SERVICE STATION

v. Lautrup Larsen & Stig Jensen

**Benzin . Olie . Vask . Smøring
Autogummi**

Gaabensevej 106, Nykøbing F. Telf. 85 06 37

... JØRGENSENS KØDUDSALG ...

vi har alt i 1. kl. Kød-flæsk-pålæg-salater
og vi kan levere Dem LUXUS smørrebrød til Deres fest
Strandboulevarden 56 - Nykøbing F. - Telf. 85 33 05



SERVICE STATION

v/ Freddy Jørgensen

Nørregadepladsen - Nykøbing F. - Telf. 85 38 03

Nørregadepladsen - Nykøbing F. - Telf. 85 38 03
Benzin - Olie - Vask - Smøring - Reparationer

SVEND TEILMANN

Jernbanegades material og sygepleje

NYKØBING F. - TLF. 85 00 44



Varemærke

M. ARILD POULSEN

Tandlæge

Sparekassens ejendom - Nygade 4 - Telf. 85 01 50
Nykøbing F.

ARNE JØRGENSEN Farve og Tapethandel

mal og bevar - køb Deres malerverer hos os

Slotsgade 5 - Nykøbing F. - Telf. 85 01 01

KØBENHAVN

J. B. Schilder

Nørregade 7 - Kbhv. K. - Central 20 58

Uniforms-Skrædderi - Målkonfektion

ESBJERG

FRANKS KIOSK

Alle dag- og ugeblade, tidsskrifter, lommeromaner

Husk at vi tipper hver uge

Torvegade 116, Esbjerg. Telf. 22101

***RIEGELS**
Jensen

Udvalget er stort
i gave og brugsting

Køkkenudstyr - Glas - Porcelæn

Strandbygade 42 - Esbjerg - Telf. 29130

.. der er altid noget nyt i

DET NYE BOLIGHUS

v/ Jørgen Hansen

Storegade 148 - Esbjerg - Telf. 25017

VESTBYENS FARVEHANDEL

v/ Frede Alsrud

Farver - tapet - linolium - rullegardiner

Strandbygade 56 - Esbjerg - Telefon 21982

TV
Huset

Banegaardspladsen - Esbjerg

Telefon 272 25 - 262 44

NÆSTVED

Flemmings Damesalon

DEN MODERNE SALON - FOR DEN MODERNE DAME

Vi yder altid 1. kl.s betjening

Balticgården - Axeltorv - Telf. 72 45 15 (indgang i passagen)

E. Q. JENSEN

Tømrer- og Snedkermester - Tlf. 72 09 59

Tømrer- og snedkerarbejde

Tilbud gives uden forbindelse - Altid reel behandling

KW

K. WILLY NIELSEN

blikkenslagermester
aut. gas-, vand- og
sanitetsmester

Sanitet - Oliefyrrer - Centralvarme
Rugvænget 8. Telf. 72 26 20

NYKØBING F.



Lys petroleum - Gasolie - Fyringsdiesel
Farvet benzin

NYKØBING F. DEPOT

v/K.B.Hansen-Finsensgade 52-Nykøbing F.
85 03 63 - Deres direkte olieledning

gælder det briller - går man til

NYKØBING F. SPECIALOPTIK

v/ B. Hausgaard

Rådhusstræde - Telf. 85 2220

AARHUS

D. S. B.
kører altid i
Haandværkerforeningens
Restaurant og Selskabslokaler
Aarhus Tlf. 2 02 33

DERES RADIO- OG TV-SPECIAL-FORRETNING!
Faglig salg og service

VIBY RADIO . GEORG SØRENSEN
Kongevej 19 . Viby J. . Telefon 41633

URFIRMAET G. HOLST EFTF.
v/ Svend Nielsen

Alt i ure til hjem- Damer og Herrer
1. kl. s reparationsværksted
Frederiksgade 48 - Aarhus - Telf. 29414

AARHUS HUSMODERSKOLE

tilbyder unge piger
UDDANNELSE TIL MODERNE HUSMØDRE
5 måneders kursus fra august og januar
Statstilskud kan søges . Skoleplan sendes
Tlf. 272 30 . E. Astrup . Parkallé 5 . Aarhus

KOLDING

Vi klarer Deres fyringsproblem -

 **KOLDING DEPOT**
v. Svend Berg

Dyrehavevej 1, Kolding - 3982... Deres direkte olieledning

Bendixen Brilller

Søndergade 16
Kolding . Telf. 2777



Salon »LAILLA«

Den moderne salon for hårpleje
formskæring - permanent - frisering

Agtrupvej 125, Kolding - Telefon 3935

KOLDING FOTO v/ R. Hartimmer

Jernbanegade 32, Kolding Telf. 54

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

HERNING

der er - go' grund
brug **HERNING STORVASKERI**
TELEFON 1818

Fr. Lorentsen

Stort udvalg i vine og tobaksvarer

ALT I PIBER - PIBESERVICE

BREDGADE 38, HERNING. TELF. 142

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar- og bolig montering

Telf. Kalundborg 280

OHRT'S
GULDSMEDIE
SKIBBROGADE 3
KALUNDBORG
TELEFON 2222

Guldsmedien med de nye moderne og
eksklusive ting inden for smykker og bestik
Reparationer og bestillinger udføres
på eget værksted

HERRETØJ - DRENGETØJ

BOSTON A/s

TLF. 83 ★ KALUNDBORG

- bedst og billigst!

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen
Tlf. Kalundborg 659
Altid friske Torske- og Rødspætte-
filet'er samt Fiskefars.
Leverandør til Feriehjemmet.

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

Svenn Høj

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

Fineste

Kød, Flæsk, Paalæg

Slakteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161
Leverandør til Feriehjemmet

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kordilgade 10

Telefon 173

Privat 1243

Altid første kl. varer

Kalundborg

Fællesbageri

Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen
Leverandør til Feriehjemmet
Tlf. Kalundborg 1029

»Køb det hos

Schn

lige i nærheden«

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

Tønder Tandteknik

v/ H. A. Grubich

Østergade 9, Tønder . Tlf. 21703

NAKSKOV



SYMASKINER til alle formål
STØVSUGER med formidabel sugeevne

SINGER Co. Symaskine Aktieselskab

v. K. Hansen

Kindhestegade 4, Næstved . Telf. 724473