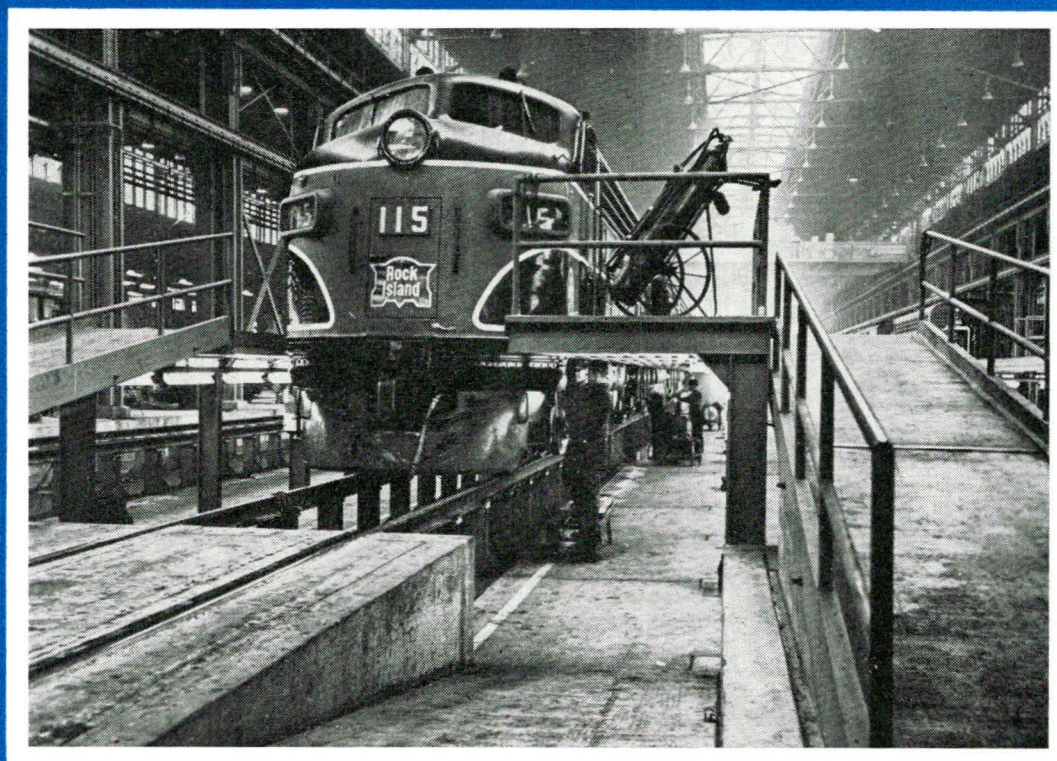


# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 19 - 5. OKTOBER 1963 - 63. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

## AALBORG

**H. P. Rasmussen**

Købmand

Aagade 26. Aalborg

kolonial - kaffe  
konserves - vine  
alt i tobaksvarer  
Besøg vort store tæppe-  
lager; stort udvalg

**MEJERIUDSALGET** v/ Kirsten Koch

Boulevarden 44 - Aalborg - Telf. 25397  
Mejeriprodukter - øl - sodavand - brød

**Hansen & Schneiders Eftf.**

El-installatør - Alt i El-ting

Jernbanegade 10 - Aalborg - Telf. 25088

**Simonsen & Weel's Eftf. ½**

Boulevarden 7 . Aalborg . Telefon 20440

Ældste specialforretning for  syge- og sundhedsplejartikler  
Leverandør til sygekasserne

*Kør godt - kør billigt - kør med*

**AALBORG MINI-CAB**

**TELEFON 24 800**

**SØREN NIELSEN (Skinbjerg's Eftf.)**

*Vi fører alt i 1. kl. kød - flæsk - pålæg  
Kun en kvalitet - den bedste*

**REBERBANEGADE 9 . AALBORG . TELF. 20751**

*Vor bager* **EJNER KLOKKERHOLM**

Alt i brød og kager til hverdag og fest

**Christiansgade 35 . Aalborg . Telf. 27 440**

*Til hverdag og fest*

**DANASALAT** er altid bedst

Poul Paghsgade 16 . Aalborg . Tlf. 30349

## NYKØBING F.

**HEROLD'S KAFFE OG VINHANDEL**

v. Torben Lejre Larsen

Joh. Fr. Schalburgs Vine

Kaffen med den ædle aroma

ØSTERGADE 9, NYKØBING F. TELF. 85 20 45

**Cykelhandler OTTO PETERSEN**

*Cykelforretningen »Vulkan«*

Nygade 9 - Nykøbing - Tlf. 851306

De førende mærker i cykler & knallerter

## VEJLE

**JESPER HOLK & CO**

Tobakker - Vine - Rygeartikler

**STORT UDVALG**

Dæmningen 34

Vejle 1088

- man  
lægger  
mærke  
til ...



— godt tøj  
til fornuftige  
priser

# TILSKÆRERNE

DET STORE MAGASIN FOR TØJ

Ligeså **UUNDVÆRLIG**  
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Sko køber man i

**FOX**

skomagasin

Glostrup - Roskilde - Holbæk - Kalundborg  
Slagelse-Nyborg-Aarhus-Skive-Nykøbing M.  
Viborg

*Tegn Deres forsikringer i*

**Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur  
og Understøttelsesforening af 1891**

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning

Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes

Henvendelse Karup 12 og Fulda 745056

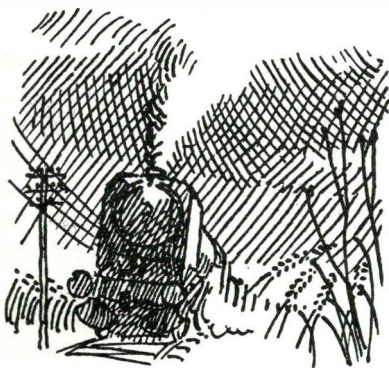


**PINDSTRUP MOSEBRUG  
SAVVÆRK OG EMBALLAGEFABRIK**

v/ Johs. F. la Cour

Pindstrup

telefon 13



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 19 - 63. ÅRGANG

5. OKTOBER 1963



### Indhold:

Klimaet på arbejdspladsen . . . . .	291
Frontruden . . . . .	292
Tekniske vidundere . . . . .	293
Er den kolde krig nær afslutning 294	
Fra medlemskredsen - Ferie- hjem og håb . . . . .	295
Svagforeningen . . . . .	295
U-banen »ånder« . . . . .	296
Kinas jernbaner . . . . .	298
Under DLF . . . . .	299
Medlemslisten . . . . .	299
Nye adresser . . . . .	299
Lokomotivmændenes Enkekasse 300	

### Forsidebillede:

Det daglige eftersyn.



### 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:

Stuistræde 49, København K.

Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8.30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

## Klimaet på arbejdspladsen

Virksomhederne ynder at pege på velfærdsforanstaltningerne som gennemføres for at skabe gode arbejdsforhold for medarbejderne. Arbejdslokaliteterne indrettes med henblik på størst mulig effektivitet i arbejdsydelsen, og med vel gennemtænkte farvesammensætninger af rummenes flader til gunstig påvirkning af medarbejdernes mentale tilstand, medens den på samme tid rystes af kværnende højttalermusik spændende fra argeste »pop« til klassiske numre. Kort sagt - de stærkeste bestræbelser på størst mulig produktivitet i et behageligt arbejdsklima.

Dette arbejdsklima er imidlertid højst forskelligt, og ved at betragte forholdene på dette område vil man hurtigt opdage, at staten er een af de virksomheder som har vanskeligst ved at skabe det rigtige arbejdsklima.

Selvom staten er identisk med indirekte politisk ledet virksomhed og derfor kan være underkastet politiske vilkårligheder, vil vi ikke gå ud fra som givet, at staten er uvillig til at skabe et godt arbejdsklima for sine medarbejdere.

Imidlertid er det jo sådan, at staten er ret følsom overfor landets økonomiske udvikling i den forstand, at den i forreste række skal begrænse sine egne økonomiske forpligtelser som led i en eller anden økonomisk foranstaltning, der skal styrke den økonomiske udvikling. Af den grund kan initiativ til en forbedring af arbejdsklimaet blive trængt.

Vi har inden for jernbanestaten, som andre etater, mærket dette ved indretning af arbejds- og opholdslokaliteterne, idet vel-funderede planer om at gøre sådanne tidssvarende og hensigtsmæssige gang på gang er blevet væltede af politisk truffene foranstaltninger i forbindelse med samfundsøkonomiens sanering.

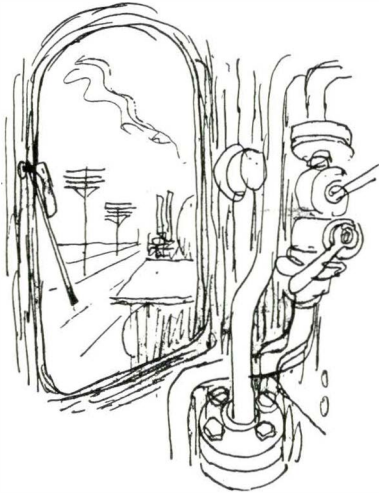
Byggerestriktionerne har sin tyngende andel i gode planers fald. Mange lokaliteter trænger til modernisering eller istandsættelse, men det er let at forstå, at der med en maksimumsgrænse på 5000 kr. for moderniseringsarbejder kun var mulighed for brøkkeles opfyldelse af bygge- og moderniseringsplaner. Nu er denne grænse forhøjet til 50.000 kr. Det er naturligvis en procentvis stor forhøjelse, men med nutidens byggeindustripriser et beløb, som kun rækker til meget begrænsede opgaver.

Alligevel vil vi indtrængende understrege, at man til det yderste må anstrenge sig for udnyttelse af bevillingsrammen, idet forholdene mange steder er af en beskaffenhed, der gør det bydende nødvendigt med foranstaltninger til afhjælpning af dem.

Vi anerkender fuldt ud en række store fremskridt gennem årene - men tiden løber, og tidens tand gør sig gældende. Vi anerkender også, at den megen politiske talen om nedlægning af urentable jernbanelinier kan betinge et usikkerhedsmoment for bygninger og lokaler, som har tilknytning til disse jernbanelinier, men der er mange opgaver derudover at tage fat på, så fremt et tåleligt arbejdsklima skal blive resultatet.

Det kan ikke være sådan, at staten i det stykke skal fratages alt initiativ, og det er alt for nemt for politiske cirkler blot at begrænse statens udgifter uden at tage i betragtning, at dens medarbejdere naturligt forventer hensigtsmæssige og tidssvarende lokaliteter til at arbejde i, til at opholde sig i.

# Frontruden



## Toghjul af plastic hårdere end stål

*Fart over feltet i Amerikas jernbaneselskaber*

De amerikanske jernbaneselskaber er inde i en meget hastig modernisering og udvikling for at hamle op med jetflyene. De propeldrevne maskiner derovre er ved at være en sjældenhed. Nu foregår flyvningen med tophastighed, også med passagerer.

Hvad gør jernbaneselskaberne så? Siden verdenskrigens slutning har de investeret ca. 9.000 millioner kroner i nyt materiel, letmetaltog, strømlinjede diesellok og i personvogne, som på anden klasse frembyder den højeste luksus.

Mere end 6.000 nye personvogne ruller nu på de amerikanske baner, og selskabernes samlede vognpark andrager i dag over 35.000.

Man var klar over, at skulle man have nogen mulighed for at klare sig i konkurrencen, måtte det være gennem hurtigere tog, og større komfort, men det koster også mange penge. Eksempelvis kan det nævnes, at et »standard«-tog i USA består af et diesellok, 9 personvogne, en restaurantsvogn og en post- og bagagevogn – det hele repræsenterende en værdi af ca. 16,5 mill. kroner!

For at gøre jernbanerejsen mere tilløkkende og give de rejsende større mulighed for at nyde naturen, man kører igennem, har mange af de nye ekspresstore udsigtsvogne med

plexiglas-tag. Desuden har disse vogne et specielt farvet vinduesglas, som absorberer de blændende solstråler, så det bliver mere behageligt at se ud.

Og kører man om natten, vifter stærke projektører, anbragt på vognenes tag, rundt i flere retninger og belyser landskabet, så det bliver synligt for de rejsende.

Man tænker også på de yngste, som jo bliver fremtidens togpublikum. Det er jo spændende, at der rundt om i personvognene er anbragt hastighedsmålere, som registrerer, hvor hurtigt toget kører.

I dagens jernbanetraffic køres nu 92 pct. af persontogene i USA af diesellok. Radio og telefon er ved at blive meget almindeligt i ekspresserne, som har særligt lydisolerede vogne, iskoldt drikkevand i kupeerne (man tænker på det danske – hm!), dobbelte vinduesruder, som forhindrer dugdannelse, togværtinde, sygeplejerske og en sekretær. Der er store lænestole, en meget bred, tæppebelagt midtergang samt brede døre fra den ene vogn til den anden, da det ledede togs vogne er sammenføjede på en sådan måde, at man faktisk ikke mærker, at man går fra den ene vogn ind i den anden.

Billetsystemet forenkles, og man har indført et kreditkortsystem i alle staterne, som har opnået en enorm succes. Kørslen foregår jævnt og blødt på skinner, sammensvejsede i længder på 400 meter. Videnskabsmænd har konstrueret et hjul af plastic, og med sådanne egenskaber, at det er hårdere end stål, eliminerer vibrationer og giver en blødere togekørsel. – Om føje år kører vi måske også i europæiske jernbanelande på plastichjul.

## 50 pct. lettere jernbanevogne

Allerede på den internationale jernbanekongres i München i fjor omtales forsøg, som maskinfabrikken MAN i Augsburg-Nürnberg havde udført i samarbejde med farvefabrikken Bayer AG med et letmetal. Dette er fremstillet til bygning af en ny type jernbanevogne. De første er nu bygget, og det viser sig, at vognkasserne vejer 50 pct. mindre end de almindeligt kendte typer.

## Prøvekørsel:

### 200 km/ Hamborg—Hannover

Præsidenten for tyske forbundsbaner, dr. ing. Hans Geitmann, har udtalt: Med de senere års hurtige, tekniske udvikling på alle områder inden for jernbanevæsen, skulle en toghastighed på 200 km i timen anses for mulig.

Begge spor mellem Uelzen og Celle på strækningen Hamborg—Hannover er ved at blive gjort klar til fartforsøg. Man vil nå de 200 km. Baneledelsen har vedtaget, at der bygges fire seksakslede el-lok til formålet. De bliver hver på 5–6.000 kw. Udbedringen af banelinien mellem Hannover og Uelzen vil koste 50.000 D-mark pr. km. Det er nødvendigt for at gennemføre forsøget.

Kan man køre tog med indtil 200 km/t noget sted på en dansk banelinje? Hvad siger DSB's særligt sagkyndige på dette område. Inden alt for mange år bliver spørgsmålet måske aktuelt i forbindelse med »fugleflugtslinien«s jernbane over Lolland-Falster og Sjælland.

## Valdimir Lenin på Sovjets el-baner

Lokfabrikken i Kolomensk i Sovjet fylder i år 100 år og bygger stadig nogle af landets hurtigste lokomotiver. En af de nyeste typer hedder TEP 60, det er et diesellok, som maksimalt kører 160 km/t, og førerhuset skal være ganske særligt isoleret mod støj.

Dieselmotoren og generatoren er monteret på gummistøddæmpere, som hindrer vibrationer. Fabrikken har også bygget Sovjets første gasturbine-lok, som er på 3.500 hk, og man er nu ved at bygge en ny maskine af tilsvarende type, som vil kunne udvikle 6.000 hk.

På lok-fabrikkerne i Lugansk har man bygget en helt ny type gasturbine-lok på 3.000 hk, maksimalt 100 km/t, som er ret enkel i sin konstruktion og meget økonomisk. Det skal være den første maskine i sin art i verden.

På alle Sovjets elektrificerede banelinjer kører for øvrigt el-lok af typen VL, som betyder – Vladimir Lenin.

# TEKNISKE VIDUNDERE

Hvad de mest moderne »elektronhjerner« kan præstere

Der udkommer stadig nye bøger om automatiseringens fremskridt. Ikke mindst lærerige er de bøger, som på dette område er udarbejdet af generaldirektøren for »Det internationale arbejdsbureau i Genève«.

I den internationale tekniske litteratur er det ikke mindst de nye hypermoderne regnemaskiner, som har vist opmærksomhed. En af disse maskiner kom for et stykke tid siden til Norge. Det er en maskine med navnet »Geniet«; den er anskaffet af Forsvarets Forskningsinstitut og kan udføre alle nødvendige beregninger i samarbejde med det konstruktionsarbejde, som udføres ved instituttet, men også norsk industri har fået anledning til at benytte sig af maskinen, idet den er blevet udlejet mod en timebetaling, som svarer til ca. 50 øre pr. sekund. Maskinen er for eksempel i stand til at løse 100 ligninger med 100 ukendte på cirka et kvarter, og den har en indre lagerkapacitet på 16.000 12-cifrede tal. Prisen på en sådan elektronmaskine er to millioner kroner.

Verdens største transportforetagende »Canadian Pacific« er fornylig gået over til at anvende de hidtil mest fuldkomne elektron-»hjerner« fremstillet af firmaet International Business Machines, som giver svar på de mest komplicerede spørgsmål. Den del af Canadian Pacifics automatiseringsprogram, som for tiden er under gennemførelse, omfatter fragtbefordring, personaleadministration (herunder lønningsregnskab) indkøb af materialer, opstilling af regnskaber og lagerregnskab.

En af de første opgaver, der blev givet den elektroniske »troldmand«, var den, på stedet at give oplysninger om de daglige bevægelser for titusinde af godsvogne, med det formål at yde hurtigere og mere fyldestgørende tjeneste. Med det for øje blev regnemaskinen, som er installeret i selskabets hovedkontor i Montreal, gennem selskabets eget telegrafnet fødet med detaljer fra jernbanestationerne, rangerbanegårdene – nær og fjern – i Canadian Pacifics jernbanenet, og svaret blev sendt tilbage gennem de samme kanaler.

International Business Machines model 705 er i stand til at opmagasinere tusinder af data i »hukommelsesafdelingen«, og kan registrere nye oplysninger med en kapacitet på 15.000 tal eller bogstaver pr. sek. Denne elektronhjerne kan således give svar på de mest tidkrævende opgaver med en fantastisk hastighed, som måles i millionte dele af et sekund. Resultaterne udskrives med en hastighed af 150 linier pr. minut. Der arbejdes med fremstilling af en ny maskine til udskrivning af resultater, som supplement til model 705. Den nye maskine er i stand til at skrive 500 linier pr. minut!

To gange om måneden passerer udbetalingen af lønninger til 70.000 af Canadian Pacifics 90.000 ansatte gennem maskinen. En gruppe af ansatte betales efter det antal kilometer de har kørt, andre efter det antal timer de har arbejdet – snesevis af trækkekonti eller tillæg skal tages i betragtning, og alligevel er dette arbejde en leg for denne fjøjelige

»troldkarl«. Den nye maskine foretager de nødvendige beregninger på 7 timer og udskriver de individuelle lønningscheck i løbet af yderligere 6 timer. Data til brug for beslutninger inden for administrationen står til rådighed på rekordtid.

IBM 705-»hjernen« kan pr. sek. udføre 8400 adderinger eller subtraktioner, 1350 multipliceringer, 550 divideringer eller træffe 29.400 logisk opbyggede beslutninger. Dublering af arbejdet undgås i dette automationssystem ved automatisk fremstilling af hulkort direkte fra fjernskrivernet, ligesom de færdige resultater igen automatisk kan afgives til brug i forbindelse med andre typer af kontor- og regnemaskiner, ad denne vej.

IBM 705-»hjernen« kan anvise det matematiske set bedste valg blandt tusinder af muligheder. Den har været anvendt til at vise de klogeste træk i skakspil, til at beregne banen for himmellegemer, til konstruktionsberegninger for flyvemaskiner og broer, til beregninger ved brug af fjernstyrede projektiler, til at forudsige udfaldet af præsidentvalg, – ja, endog til at automatisere et ultramoderne køkken i en sådan grad at man kan lave mad og bage ved blot at trykke på nogle knapper.

\*

Det er den type af maskiner, som går under navn af digitalmaskiner, der i den senere tid har haft de mest opsigtsvækkende fremskridt. Generelt set er man nu nået så langt, at man ved hjælp af denne maskintype kan udføre titusinde af regneoperationer pr. sek. med store tal. Et karakteristisk eksempel på brugen af digitalmaskinen er den statistik- og regnemaskine, som det engelske restaurationsfirma Lyons har haft i brug i flere år. Maskinens kodenavn er LEO, og den registrerer hver dag alle data vedrørende produktion, pakning, forsendelse, omsætning m.v. Kl. 13,30 slutter oplysningerne med at indløbe, kl. 16,45 har LEO alle oversigter færdigberegnet og udskrevet. Videre formidler og registrerer den alle bestillinger mellem 150 tea-shops og bagerier. Endvidere udregner den lønninger og udskriver lønningslister for 10.000 funktionærer hver uge. Det gør den på 4 timer, medens 37 kontorister før havde fuldt op at gøre med blot dette arbejde. Alligevel har LEO for lidt at bestille, og den bliver derfor lejet ud en stor del af tiden, og har således overtaget lønberegning og -udskrivning for et andet stort firma. Maskinens kapacitet modsvarer omkring 600 kontorister, og den ville have været rentabel, selv om den blot skulle have erstattet 50. Totalprisen på maskinen er 75.000 pund sterling, og den sparer firmaet for et skønnet beløb på 100.000 pund sterling pr. år. En ny model LEO II er forlængst færdig og i drift. Den arbejder fire gange så hurtigt som den første.

\*

Fra en amerikansk rapport om automatiseringens resultater kan fremhæves to illustrerende eksempler. Det ene gælder et amerikansk postordrefirma, som havde vanskeligheder med at holde oversigt over sit lager og effektuere bestillinger hurtigt nok.

En specialkonstrueret maskine blev installeret, og ved hjælp af 10 kontorister holder den til stadighed oversigt over en lagerbeholdning med 12.000 forskellige varesorter og effektuerer op til 80.000 bestillinger pr. dag.

Et typisk eksempel på en maskine, hvor »hukommelsen« er det vigtigste, er den maskine, som er installeret på La Guardia flyvepladsen i New York i passagerafdelingen, hvor den holder oversigt over pladsreserveringer. Trafikkontoret skal stadig passe på op til 2000 pladsbestillinger, og administrationen truede med at bryde sammen. Både bestillinger og afbestillinger indløber i store mængder, også fra fjerne steder, og en hurtig behandling er nødvendig. En maskine med en stor og effektiv »hukommelse« blev anskaffet, og til den løber alle informationer direkte. Den holder oversigt over alle fly af interesse 10 dage frem i tiden, og ved at trykke på knapper få øjeblikkelig oplysning om tilstanden på hvert fly i form af lysbilleder. Maskinen er gennem telegrafledninger forbundet med en række andre billetkontorer, som også gør brug af den.

\*

Elektroteknikken spiller i dag en stigende rolle i produktionslivet, f.eks. ved kontrol af maskinværktøj, i stålindustrien, i bagerier, i pakningsafdelinger m.v. I følge den sidste årsrapport fra generaldirektøren for ILO har elektroteknikken først i den senere tid for alvor begyndt at trænge ind i industrien; men den vil i fremtiden blive af særlig stor betydning, fordi det medfører, at automatisering kan anvendes på varer, som har en kort produktionstid. Dette indebærer, at den elektroniske kontrol vil komme til at gælde en meget stor procent af produktionen i alle lande.

A. G. H.

## Er den kolde krig nær afslutning?

Efter atompagtens godkendelse af store og små magter, efter Krutschews venlighed overfor vestmagterne og deres repræsentanter og endelig efter hans fredsslutning med Tito er der sikkert mange, som mener, at nu er den »kolde krig« sin afslutning nær.

De kan støtte sig til en række faktorer og begivenheder, som viser, at det uforsonlige fjendskab mellem øst og vest i det mindste er afløst af en fredeligere sameksistens på mange områder. For blot et par år siden var man misliebig, hvis man frateriserede med kommunismen eller holdt ferie i Sovjetunionen. Det gik som bekendt så vidt, at unge schweizere, der havde deltaget i Ungdomsfestivalen i Moskva, blev pryglet på banegården i Zürich, da de vendte hjem. Det ville ikke ske i dag. Mange andre tegn viser den nye taktik. Støjsenderne i satellitstaterne har næsten helt ophørt at forstyrre udsendelserne fra de vestlige lande. I Ungarn afholdtes fornylig i en by nær den østrigske grænse »somerfestspil«, hvori enhver fra Vesteuropa kunne deltage uden visum. Ungarn bygger desuden to autobaner helt hen til grænsen mod vest; de skal lok-

ke turister med hård valuta til Ungarn. Man tillader også ungarere at rejse til vestlige lande, uden at de behøver at efterlade deres familie som gidsler.

Det er altsammen kun små træk, men de kan kompletteres med vigtigere faktorer. Som pressen skrev, forhandlede den amerikanske og den britiske udenrigsminister med deres russiske kollega i en »venlig atmosfære«. Den katolske kirke har forbedret sit forhold til styret i Sovjetunionen, og der vises russiske, polske og østtyske film i Vesteuropa, ligesom mange vesteuropæiske og amerikanske film vises i de kommunistiske lande. Sports- og kulturelementer har forlængst slettet grænserne og sprængt »jerntæppet«. Fremmede turister kan tale med menige russere på gaden, ja, endog bese deres boliger, uden at der sker russerne noget. Der er virkelig trængt en varmebølge ind i den kolde krig.

Svaret synes at ligge lige for: Krutschew behøver ikke længere at tage hensyn til kineserne, når han nu foreslår »sameksistens«. Kun i kinesiske øren klinger dette ord stadig ilde. Mange vesteuropæere bliver usikre i deres bedømmelse af Sovjetunionen og kommunismen overhovedet. Tidligere var det så nemt: Alle mennesker hinsides jerntæppet var »fjender«, og man burde holde dem på afstand. De tre hundrede millioner var for os en amorf masse i »politisk uniform« skrev redaktøren af »Die Weltwoche« fornylig. Men nu har vi ikke længere »den røde fare« at bekæmpe. Nu drejer det sig om »den gule fare«, der i så mange år var spøgelse og den skrækelige drage for os mod Vest. Skridt for skridt har denne ændring fuldbyrdet sig. Hvorledes skal vi nu stille os til den nye tingenes tilstand? Skal vi være på vagt overfor den nye »taktik« – thi det er måske kun taktik – eller kan vi roligt slå os til tåls med, at der nu kun er een fjende at tage afstand fra, og han er så langt borte og har foreløbig kun store ord at true med?

Faktisk synes der kun at være Ulbrichts mur tværs gennem Berlin og mordene på flygtende østtyskere, der minder os om, at krigen stadig er kold. Men måske er den dag nær, da Ulbricht må give op og på Krutschews bud nedbryde muren. Måske vil muren snart »smelte« under den fremtrængende varmebølge fra begge sider. Meget kunne tyde derpå.

Er alting så i orden Næppe! Man må ikke glemme, at Krutschew ved »sameksistens« – ifølge hans egne udtalelser fornylig – forstår den skridtvise erobring af den ikke-kommunistiske verden med politisk-psykologiske, økonomiske, propagandistiske midler, d.v.s. uden åben krig, en metode, der går ud på at begrave kapitalismen uden selv at falde i graven. Vi på vor side forstår som bekendt noget andet ved »sameksistens«. Vor holdning under denne tilstand må være at gennemsyre de kommunistiske lande med vore frihedstanker, vore demokratiske samfundsformer og vor humanere tilværelse, og at stille den op som modstykke til den politisk-ideologiske uniformerthed, der præger de kommunistisk beherskede stater. »Sameksistens« bliver derved en fortsættelse af den kolde krig med andre midler, som vi må lære at betjene med lige så stor dygtighed som vore modstandere.

### Feriehjem og håb

Hvis jeg ikke var klar over, hvor lille en del af lokomotivmændene, der benytter DLF's feriehem, ville jeg som modstander af dets opretholdelse sikkert føle mig som et utaknemmeligt bæst, hvergang jeg læser en beskrivelse af det smukke feriehem. Jeg er modstander af feriehemmets opretholdelse, fordi jeg gerne i min ferie vil træffe andre end lige kun lokomotivmænd, fordi jeg synes, det er for dyrt at drive det, og fordi det må betragtes som en forældet form at holde ferie på. Angående de store planer med feriehemmet er det sikkert rigtigt, at der er behov for en højskole eller kursuscentrum, men er det ikke for stor en opgave for DLF?

I stedet vil jeg foreslå, at vi afhænder feriehemmet til LO og lader denne løse opgaven, eller lade det overgå til en selvejende institution med interesserede foreninger som ejere. Som erstatning kunne vi anskaffe nogle feriehytter forskellige steder i Danmark og måske i udlandet.

I fremtiden kunne vi så bruge al den tid, der går med diskussion om og administration af feriehemmet til vigtigere opgaver.

DLT nr. 17 bringer en artikel fra Aarhus Stiftstidende om vort feriehem, journalisten omtaler her vort arbejde som opslidende og nervebelastende, ja han skriver, at vi måske er den hårdest belastede part af DSB personale, og det giver vi lokomotivmænd ham naturligvis ret i. Det var disse bemærkninger af journalisten, der fik mig til at skrive dette, for er det ikke bedre i stedet for at lappe på vore dårlige nerver, at gøre vort arbejde mindre opslidende i form af bedre tjenestetidsregler.

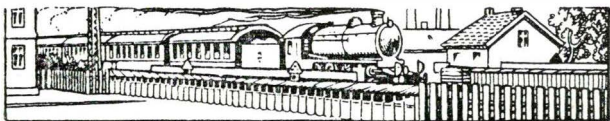
Forbedringerne i de nye tjenestetidsregler er så få, at vi i realiteten ikke har opnået nogen arbejdstidsnedsættelse og samtidig er vor tjeneste blevet mere krævende. Hvor er vor andel i den rationalisering, der har fundet sted af trækraften? – tjenestetidsmæssigt kan jeg ikke mærke den, rent økonomisk har vi fået adgang til 15. lønklasse, og den er rigeligt betalt med gennemførelsen af enmandsbetjening, og frem i tiden vil vi kunne se lokomedhjælpere og lokoassistenter fungere som lokoførere uden vederlag, det er i sin helhed en udvikling, lokomotivmændene simpelthen ikke kan være tjent med.

Jeg er mange gange i diskussion med tillidsmænd blevet belært om, hvor svært det er at opnå forbedringer, og det er sikkert rigtigt, men er det ikke, fordi der er for lidt kraft bag vore krav.

Mange ledende artikler i DLT slutter med, at vi håber administrationen vil vise forståelse o.s.v.

Hvor længe skal vi leve i håbet?

Venlig hilsen  
Poul Meyer, Gb. mdt.



### Svagføreugen på feriehemmet

I ugen fra 2. til 9. september fandt det 9. svagførearrangement sted på feriehemmet, og 450 handicappede medmennesker har tilbragt en uge på Røsnæs som lokomotivmændenes gæster.

Starten i år var ikke den allerbedste vejrmæssigt set, men da det ikke er hver dag, gæsterne har lejlighed til at tale med andre, var der ikke besvær med at få tiden til at gå. Der blev snakket, så det var en lyst.

Onsdag eftermiddag gav Kalundborg by traditionen tro en bustur, der gik over Jyderup og Tissø, og hvor de to chauffører beredvilligt fortalte om de seværdigheder og den egn, der passeredes på turen.

Torsdag aften var der optræden af feriehemmets unge venner fra Raklevgården, der som sædvanlig gik friskt til sagen både med musik, sang og fortællende historier.

Lokomotivfører K. D. Christensen, Fredericia, underholdt fredag med klaverspil i et fint sammensat program, hvor klassisk og let musik blev nydt i fulde drag. Betragtedes tilhørerne kunne man se, hvor tankerne fik frit løb og sygdommens trængsler og besvær for en stund blev glemte. Lørdagen hviledag, hvor gæsterne havde lejlighed til at komme tidligt i seng for at være godt udhvilet til søndagen, som traditionen tro er festdag fra morgen til aften.

Efter en hyggelig frokost havde dagbladet »Aktuelt« tilrettelagt et festligt underholdningsprogram, hvor den søde Jette Terndrup og humørfyldte Simon Rosenbaum lagde for med deres cabaretprogram, og tryllekunstneren »Den ny Kjeldsen«, der har været med i alle 9 år, begejstrede med sine trick.

Ved middagen om aftenen takkede borgmester Julius Hansen lokomotivmændene for den ide, man for 9 år siden førte ud i livet med disse arrangementer. Han rettede en særlig tak til organisationens formand, E. Greve Petersen, der havde fået denne strålende ide, og som havde medført, at andre tog opgaven op, idet ud over svagføretogets, jernbaneforbundets og foreningens arrangementer, nu yderligere 50 i Fællesorganisationen DSB's og Jernbaneforeningens navn havde fået et ophold på statsbanernes feriehem og således kom i år 200 svært handicappede på 8 dages ferie. Endvidere kunne det glæde, at man også i vore nabolande havde taget opgaven op.

Fra gæsternes side lød der en tak til alle, som havde medvirket til, at ugen var blevet så stor en oplevelse. En tak til lokomotivmændene over hele landet for en uge så uforglemmelig, at det ikke kan beskrives. Sluttelig rettede Greve Petersen på organisationens vegne en tak til alle samaritterne, sygeplejersker og læge samt Falck og DSB for den uvurderlige hjælp, der var ydet. Takkede også personalet på feriehemmet, som på den smukkeste måde havde hygget om lokomotivmændenes gæster.

Mandag slog afskedens time, vel nok den mest bevægede time i hele ugen, hvor tankerne igen går hjem til de daglige, ofte triste og pinefulde timer, timer fyldt med ensomhed.

GAR

# U-banen »ånder«

Af

Tage W. Jensen

*Her ses den elektriske kæmpevifte i Notting Hill Gate-stationens gamle nødtrappeskakt.*

*Viften blæser 100.000 kubikfod luft i minuttet ned i tunnelerne, der ligger 31 m under gadehøjde.*



For u-banepersonale og -rejsende er ventilationssystemet lige så vigtigt som åndedrætsorganet.

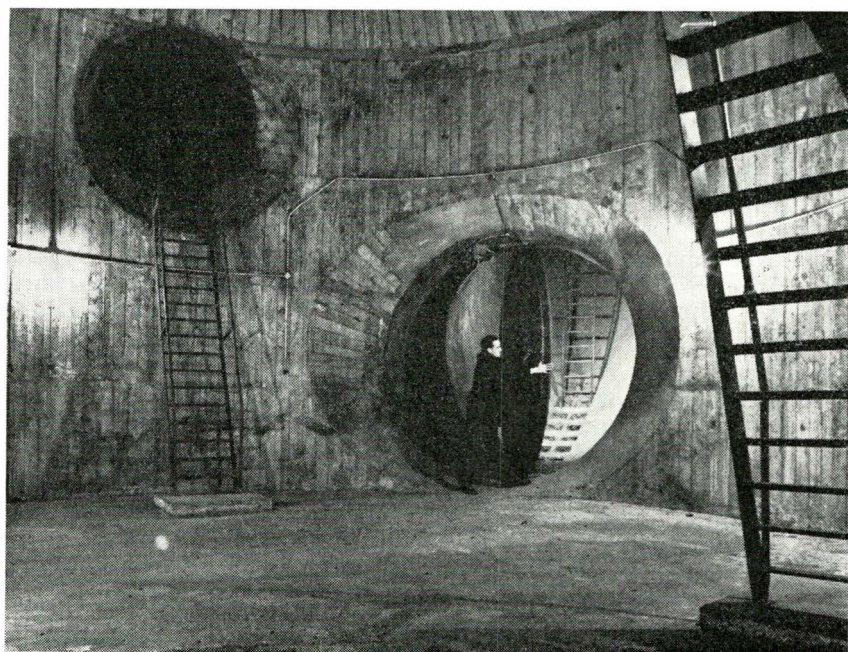
Den nu færdig-ombyggede Notting Hill Gate station på Central-linien i Nordvest-London viser et typisk ventilationsanlæg, der leverer frisk luft til tunnelerne 31 meter under gader-

ne og mildner træk fra togstammerne, som skubber og suger luft gennem tunnelnettet og ofte blæser de mest fortryllende bevægelser i pigerens kjoler.

Notting Hill Gate stationen er bygget i tre etager under jorden, den nederste til østgående tog, der kører

under og ved siden af sporet til vestgående tog.

Som led i ombygningen af den gamle station, der lå med en halvdel på hver gadeside, begyndte man i 1960 at fjerne alle indvendige konstruktioner i både elevator- og nødtrappeskakt og førte siden de »bar-



*Kammeret i bunden af den tidligere elevatorskakt. Det store spjæld i gulvhøjde lukker for luftvejen fra ventilatorviften. Den mindre åbning (øverst til venstre) er munden fra den ene af luftkanalerne til køretunnelerne. Stigen, der ses i den store åbning, fører op til ventilatorviften.*



berede skakter op til taghøjde i den ny, moderne kontorbygning, der nu knejser over stationen – for resten er bygningen eksempel på den ny, økonomiske linie i engelsk jernbanedrift. Mange stationer – ikke blot i London – får nu overbygninger, der udlejes til private kontor- og andre virksomheder for at udnytte stationernes grundarealer bedre.

Den tidligere elevatorskakt er nu 9,3 meter bred trækkanal. I nødtrapeskakten installeredes en elektrisk, roterende kæmpevifte. Begge skakter i nært samarbejde med togstammerne klarer i dag stationens luftfornyelse. El-viften afløste et meget mindre ventilationsapparat fra 1913 og har en kapacitet på 100.000 kubikfod luft i minuttet, som foreløbig anses for nok til at møde den stadig voksende trafik på Central-linien og den dermed stadig noget stigende temperatur i tunnelerne.

Fra elevatorskakten boredes yderligere to luftkanaler beklædt med jernbeton, henholdsvis 75 og 52 meter lang med en diameter på 1,86 meter, til øst- og vestsporene. Den ene luftkanal løber under – og næsten parallel med – østtunnelen, som den bøjer op mod og forenes med et stykke inde i tunnelen. Luften strømmer gennem tre åbninger med riste ind i køretunnelen og føres videre af togstammerne. Den anden luftkanal – til vestsporet – udmunder i tunnelloftet ved perronens vestlige ende. Det interessante ved systemet er naturligvis, at luften blæses ned gennem ventilatorskakten og strømmer via en 3,1 meter bred kanal til bunden af den gamle elevatorskakt ved svagt tryk og derfra strømmer gennem de to jernbetonkanaler et stykke ind i køretunnelerne, hvori togstammerne som pumpestempler dels skubber »brugt« luft foran vognene, dels suger den friske luft i et vakuum efter sig. »Brugt« luft skubbes op gennem ventilatorskakten, frisk luft suges ned ad samme vej. Princippet kan minde lidt om muldvarpen, der skubber løsgravet jord foran sig i gangene og med mellemrum skubber en portion op på overfladen.

El-viften sidder i en lodret kappe – 5,8 meter i diameter – på lodret

aksel og er primært beregnet til at nedblæse frisk luft i tunnelerne. Hvis det er påkrævet, kan viftens blade køre i modsat retning og derved virke som udsugningsmaskine. I kappens side er riste med indstillelige lameller, der lader ind- eller udgående luft passere.

Ventilationsviften drives med et V-bæltearrangement af en 30 hk elmotor til 630 V jævnstrøm. Motoren er monteret på kappens yderside for at lette eftersyn og reparationsarbejde. En fast stige giver adgang gennem kappens bund til de indstillelige lameller og til viftens akselforbindelse.

Viften roterer 250 gange i minuttet. Drivbæltet løber vandret fra motor til vifteaksel og er forsynet med et særlig fjederarrangement for at reducere de utallige, men kortvarige forstyrrelser, der opstår i kraftoverføringen, når togstammer passerer under ventilatorer og derved påvirker lufttrykket, så viftens omdrejningshastighed enten stiger eller falder.

Viftens blade har en diameter på 2,85 meter, og den er monteret 28,8 meter under gadehøjde. Skakten er

overdækket med trådriste og beskyttet mod nedbør af lufthætter og afløb.

De tre åbninger i bunden af ventilationsskakten har alle spjæld, som med håndkraft kan lukkes efter behov. Spjældet til den 3,1 meter brede kanal mellem trækkanal og ventilatorskakt er beregnet til vedligeholdelsesformål og er elektrisk forbundet med viftestarteren, således, at viften ikke kan rotere, hvis dette spjæld er lukket. De to andre spjæld bruges til regulering af luftstrømmen til øst- og vestsporenes tunneler.

Selve ventilatorarbejdet kom først i gang d. 31. juli 1960 og var endnu under udvikling i foråret 1962. Nu er stationen færdig og fremtræder som et smukt eksempel på en moderne urbanestation.

London Transport's egen tekniske afdeling har udført ventilationssystemets supplerende arbejder – spjæld, riste, stiger o.l. – mens specialarbejdet – viften, motoren, gear og lejer – er udført af private firmaer. Arbejdet blev ledet af London Transport's chefcivilingeniør, Mr. C. E. Dunton, M.A., M.I.C.E.

## Moderne kommando-post

*Zürichs hovedbanegård har fået det største og mest moderne sikringsanlæg i Schweiz, og på billedet ser man centralanlæggets kommandopost, hvorfra toggangen ad 16 spor, og desuden 450 signaler og 300 skiftespor betjenes automatisk.*



# 40.000 km jernbaner bag Kinas mure

De første oplysninger om det vældige lands jernbanevæsen gives her



Det har været svært at få et pålideligt overblik over jernbanernes udvikling i det kæmpemæssige, kommunistiske Kina, hvor langt man er nået eller ikke nået, men gennem forskellige kanaler, bl.a. også beskrivelser fra kinesiske videnskabsmænd og teknikere, har man kunnet danne sig et nogenlunde indtryk af stillingen op til de senere år.

Landet har 670 mill. indbyggere og et areal på næsten 10 mill. kv.-kilometer, og det er klart, at et så vældigt område må være stærkt afhængig af befordringsmidler. Det vides, at ledelsen i Peking pålægger jernbanerne stadigt større godstransporter, ikke mindst fra industricentrene, og at jernbanerne udfører næsten tre fjerdedele af den samlede godstransport.

Kina fik ikke sin første jernbane før i 1876, hvor der ved Shanghai blev anlagt en smalsporet strækning. Ved århundredskiftet blev bygget flere andre banelinier, mest af udenlandske selskaber, som opnåede koncession, men efterhånden dannedes et nationalt selskab, der hovedsagelig anlagde jernbaner i øst og nordøst-Kina, hvor de største industrier lå. I 1937 fandtes omkring halvdelen af det nationalkinesiske jernbanevæsens 26.000 km banelinier i Manchuriet.

Så kom borgerkrigen, som ødelagde en femtedel af jernbanerne. Efter kommunisternes magtovertagelse gik man i gang med genopbygningen, som skete ikke alene ud fra økonomiske, men også strategiske og politiske retningslinier. Så meget ligger i hvert fald nogenlunde sikkert, at der i Kina i 1949 var 21.700 km banestrækninger, i 1954 androg de 25.400 km, og i 1957 var tallet kommet op på 34.200 km.

Senere har man været inde i en

fem-årsplan vedrørende jernbanerne, men i dag kan man ikke med sikkerhed sige noget om deres stilling og udvikling. Der gættes på, at Kinas banenet nu ligger et sted mellem 36.000 og 44.000 km.

Nogle af de vigtigste strækninger, som enten er færdigbygget eller under arbejde, er Tsining-Erlhien, 340 km, som støder til den transsibiriske bane. Laipin-Muankwan, 420 km, der går til Hanoi, Lantschau-Paotau, 1.000 km, en vigtig linie fra Peking til Nordvest-Kina. Yingtau-havnebyen Amoy, 700 km og Sinkiang-banen, 2.000 km, som har tilslutning til den sovjetiske Turksib-bane i Aktogai.

Kinas store og mest betydningsfulde vandvej, floden Jangtse-Kiang skiller jernbanettet, og man kender kun til, at der to steder er blevet bygget jernbanebroer over floden. Siden 1957 har der eksisteret en 12 km lang, kombineret vej- og jernbanebro ved Wuhan, og den del af broen, som føres over vandet, er alene 1300 m lang. Den har forkortet rejsetiden mellem Peking og Kanton med tyve timer. En anden broforbindelse over Jangtsefloden ved Tschunking blev åbnet i 1958 og danner et alternativ til den førstnævnte jernbaneforbindelse.

Der har været planlagt endnu en bro over flodens nedre løb ved Nanking, hvor den skulle afløse færger, men om denne bro, der skulle afkorte rejsetiden mellem Peking og Shanghai, er færdig, vides dog ikke. Der findes flere sporvidder i Kina. Nogle stærkt trafikerede hovedstrækninger i øst og nordøst er enkeltsporede, i 1937 var her 3.000 km bane, heraf syv pct. med dobbeltspor og overvejende normalt spor, mens de linier, som fører til den transmongolske jernbane, har den sovjetiske sporvidde, 1534 mm. Endelig findes også nogle strækninger med meterspor.

Med hensyn til trækraften vides det, at der findes ca. 4.000 lok i Kina, diesel og el-drift indføres, men endnu er det overvejende dampdrift. Man har meget svære godsmaskiner, præget af sovjetisk forbillede, men der arbejder kommet noget i baggrunden, bygges dog årligt i Kina ca. 500 damplok.

I 1960 blev indført el-drift på bjergbanen Paochi-Fungschien med systemet 25 kv og 50 kz og med russisk-kinesiske Co-Co-lok på 4.900 hk, sandsynligvis det russiske el-lok N 60. Desuden blev bestilt 25 franske Co-Co-maskiner med Ignitron-ensrettere. Det var franske statsbaners litra C 7100 på 6.000 hk.

De kinesiske jernbaners vognpark menes at omfatte 100.000 godsvogne og ca. 5.000 personvogne. I 1960 begyndte man efter planen at bygge 33.000 nye vogne, men om dette antal skulle være nået, tør man næppe antage.

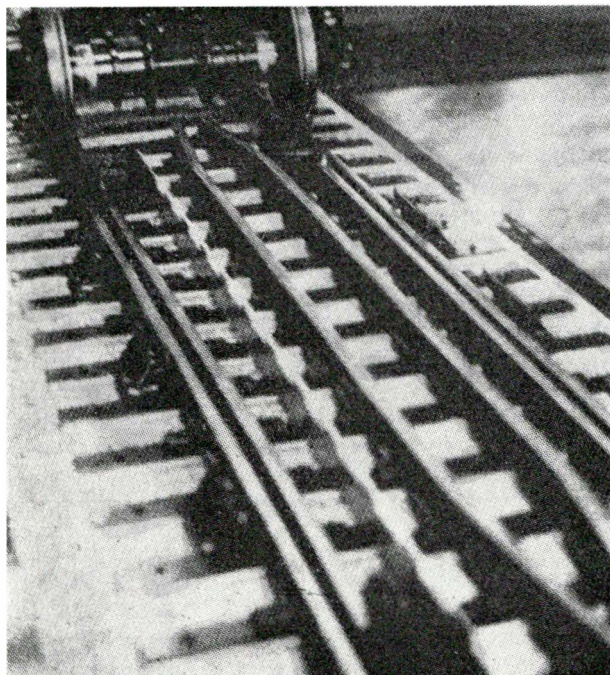
Som følge af, at man har sat størkest ind på at udvide banelinierne af hensyn til godstransporterne, er forskellige anlægs- og moderniseringsmen man ved, at der forestår en modernisering af de vigtigste stationer og bl.a. af hovedbangeården i Peking.

Af de ialt 4.000 km bane med smalspor ligger de fleste og vigtigste strækninger i vest og nord af hensyn til de store landbrugs- og industricentre.

Langs Pacific-østkysten, med dens betydningsfulde havnebyer, strækker sig en række jernbaner med sporvidde 762 mm og forbinder disse byer, men der findes også her 3.000 km ikke statsejet jernbane, tilhørende Sugar Manufacturing Corporation, som driver dem under tilsyn af provinsregeringen i Taipeh.



## Hjulafstand ændres automatisk



Som bekendt er de sovjetiske jernbaners sporvidde større end i Vesteuropa. For ikke at skulle omlade godset ved passage af grænsen, har sovjetiske ingeniører konstrueret indstillelige hjulpar og en særlig rampe, hvor hjulafstanden automatisk ændres. Denne rampes længde er 15 meter, og ændringen af hjulafstanden sker, mens toget kører med en fart på 10 km i timen.

På billedet ser man en model af den omtalte rampe.



## Påskønnelse

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører L. G. Nielsen, Fredericia, i anledning af, at han den 26. juni 1963 på Kavslunde station ved god agtpågivenhed afværgede en faresituation.

## Jubilæum

Lokomotivfører V. M. Kantsø, Næstved, kan den 24. oktober d.å. fejre 25 års jubilæum ved DSB. Jubilaren har lært på centralværkstedet og er jo sådan set et barn af DSB. Kantsø passer sin gerning ved lokomotivtjenesten med stor respekt for det ansvar, denne gerning byder. Som organisationsmand er han levende interesseret og har været indvalgt i afdelingsbestyrelsen. Jubilaren ynder dog helst at være »i saglig opposition« og Kantsø's kritik bliver altid nøje overvejet.

Afdelingen ønsker til lykke med jubilæet og alt godt i fremtiden for dig og din familie.

P. a. v.  
E. S.

## Opmærksomhed frabedes

Eventuelt opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. B. Larsen,  
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. W. Andersen,  
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. A. Thomassen,  
lokomotivfører, Fredericia.



Pensioneret lokomotivfører Thorvald Nørgaard, Reberbanegade 49, 3., Ålborg, født d. 11/11 1891, er afgået ved døden.

## MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-8-63.

Kontorassistent i maskinafdelingen, J. E. Andreasen, Eskildsgade 1, 4., København V.

## NYE ADRESSER

Næstved afdeling:  
Kassererens adresse rettes til: Kählersvej 8, 1., tv., Næstved.

## »Jubilæumsforeningen 1. distrikt«

Jubilæumsforeningen afholder sin årlige festlighed for at hylde årets jubilarer i kammeratligt samvær tirsdag den 8. oktober 1963 i restaurant »Vartov«s selskabslokaler, Løngangsstræde 28 (hjørnet af Vestervoldgade) kl. 12,30. Traktementet bliver af sædvanlig god standard. Stort koldt bord med rejer og røget ål, samt øl og snaps – mocca – cognac – cigar samt drinks og kransekage under kædeoverrækkelsen.

Pris pr. kuvert kun 40 kr.

Indtegningslister er ophængt på opholdsstuerne, endvidere kan indtegnning til festen foretages på telefon Byen 3762 til den 4. oktober kl. 18.00.

P. f. v.

Preben Wichmann,

Puggårdsgade 8, telf. Byen 3762.

## Statsbanepersonalets Sygekasse

Med de fleste af sygehusene i landet har sygekassen truffet aftale om, at medlemskortet tjener som kaution ved indlæggelse eller ambulante behandling på de for området bestemte sygehuse.

Som følge heraf har man fritaget jernbanelægerne for at indsende den i vedtægtens § 11 omtalte meddelelse om indlæggelse eller ambulante behandling på offentligt sygehus.

Da sygekassen herefter i mange tilfælde ikke vil modtage underretning om sygehusbehandling i anledning af ulykkestilfælde forvoldt af anden person, henledes opmærksomheden på vedtægtens § 22, stk. 2, hvorefter et medlem, der har fået adgang til over for andre end sygekassen at rejse krav om erstatning for udgifter til sygehjælp, snarest muligt må underrette sygekassen herom af hensyn til eventuel refusion af sygekassens udgifter.

## Lokomotivmændenes Enkekasse

### Regnskabsoversigt for året 1962—63

Den 1. august 1962 var medlemsantallet 63 og 31. juli 1963 54. Afgående ved døden pens. lokf. V. Brøgger, Sg, pens. lokf. H. Søgaard, Ar, pens. lokf. P. S. E. Milner, Kh, pens. lokf. M. Henriksen, Kh, pens. lokf. O. T. J. Jørgensen, Kh, pens. lokf. N. C. Knudsen, Kh, pens. lokf. P. C. Vilmar, Sd, pens. lokf. T. G. Meng, Sg, udmeldt lokf. F. T. L. Toft, Kh.

Ved årets beyndelse ydedes understøttelse til 120 enker, ved årets slutning til 110 enker.

Enkekassens rentebærende formue udgjorde d. 1. august 1962 148.816 kr. 95 øre, d. 31. juli 1963 kr. 146.480,58.

INDTÆGT	Kr. Øre	UDGIFT	Kr. Øre
Kassebeholdning pr. 1/8-1962	8.416,95	Understøttelser	7.941,25
Kontingent	1.045,50	Gebyr til Giro	108,31
Renter	5.330,57	Provision for afdrag	120,00
Udtrukne obligationer	8.000,00	Kontorhold	500,00
		Blanketter	42,88
		Kassebeholdning pr. 31/7-1963	14.080,58
	22.793,02		22.793,02
AKTIVER	Kr. Øre	PASSIVER	Kr. Øre
Østifternes Kreditforenings obligationer		Enkekassens formue	146.480,58
kursværdi kr. 89.800,00	127.400,00		
Stabiliseringslånet, kursværdi kr. 2.500,00	5.000,00		
Indestår i Bikuben og på giro	14.080,58		
	146.480,58		146.480,58

Kasserer N. J. Themsen.

Regnskabet revideret og fundet rigtigt i overensstemmelse med de fremlagte bilag. Obligationer og kassebeholdning til stede.

København, den 11. september 1963.

N. K. Andersen,  
revisor.

C. J. Larsen,  
revisor.

Der skal foretages valg til bestyrelsen, 2 suppleanter, 1 revisor, 1 revisorsuppleant; de afgående bestyrelsesmedlemmer er C. C. Christoffersen og N. J. Themsen, suppleanterne N. C. L. Boesen og V. M. Kleis, revisor P. J. Persson, 1 revisorsuppleant C. J. Larsen, der er villige til at modtage valg. Valget slutter 1/11-1963. Stemmesedlerne bedes venligst sendt til formanden C. V. Christensen, Abjergvej 25, København Vanløse, eller kassereren N. J. Themsen, Sæbyholmsvej 39, København Valby.

C. V. Christensen,  
Abjergvej 25.

C. Christoffersen,  
Sønder Boulevard 112, 3.  
Tlf. Vester 7147.

H. E. H. Kruse,  
Sjælør Boulevard 38, 1.

Niels Jørgen Themsen,  
Sæbyholmsvej 39.  
Tlf. 71 31 09.

## FREDERICIA

### DANA KIOSKEN

v/ H. K. Christensen

Alle dag- og ugeblade - Tidsskrifter  
Danmarksgade 68 - Fredericia - Telefon 82  
*Tipsforhandler*

### Køb kaffen direkte i Kafferisteriet

v/ Arne Pedersen

Prinsessegade 51 - Fredericia - Telefon 911  
*Vor kaffe i kanden er bedre end nogen anden*

### Erik Eriksen - blikkenslagermester

Alt i blikkenslagerarbejde, skiferdækning og centralvarmeanlæg udføres. Tilbud gives gerne.

Bjerggade 53, Fredericia - Telefon 3805

Symaskiner, barnevogne, knallerter, cykler, globus og P. M. K. barnevogne, Husqvarna symaskiner og Triton cykler

- Vi sælger på konto på fine betingelser -

Fredericia Cykellager, Gothersgade 42 - Tlf. 1243

### Bedre Bolig

v/ BENT FRØLUND

Møbler . Stoffer . Tæpper . Kunsthåndværk . Lamper

»SOLGAARDEN«  
KONGENSGADE 57  
FREDERICIA  
TELEFON 386

Det kan  
betale sig at  
gå til ...

**EL** *Hushjælpen*  
KØKKENUDBYR

VENDERSGADE 15 - TLF. 2090 - FREDERICIA

*Alle førende mærker i vaskemaskiner og køleskabe*

### ILU-DENT Tandteknik

v/ I. & L. Gregersen - EXAM. TANDTEKNIKER

Gothersgade 23 - Telf. 2654 - Fredericia



- KVALITET FOR KENDERE  
*Christoffersens Vin-Import* Grundl. 1881  
v/ Cort Trop  
FREDERICIA . TELEFON 42

### Hjørne Magasinet

*Damernes specialmagasin*

Gothersgade 23 - Fredericia - Telefon 2833

## RISSKOV

### VALD. NIELSEN

Kolonial . Vine . Cigarer  
Ndr. Strand 122 . Riiskov  
Telf. 77174

## RANDERS

### A. M. Albrecht's Eftf.

H. W. Høeg

Vi sælger stadigvæk 1/2 kg kaffe  
til 5 kr. Vin - Konserver - Tobak  
Østergade 2  
Randers - Telefon 20854

## HOBRO

reparation **Auto-opretning** nybygning

HOBRO KAROSSERIFABRIK

v/ R. Quist Jacobsen

Skibsgade - Hobro - Telf. 20806

## NYBORG

### NORMANN HANSEN Tandlæge

(B. Flygaards Eftf.)

Nørregade 1. Nyborg - Telf. 356  
Konsultation fra Kl. 9-17

### Kongegades Tobaksforretning v/ Gunnar Henriksen

*Alle mærker i cigarer - cigaretter - tobak - stort udvalg i piber - pibeservice  
Alt i 1. kl. vine og spirituosa føres*

Kongegade 31 - Nyborg - Telefon 435

### C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur. *Direkte Salg fra Drivhus.* Ingen Butiksløje - derfor billigste Priser.

### NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning  
Telefon 54

### N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER

Altid 1. Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

### NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9. (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i  
Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

### Windsor Nørregade 20

Telf. 1811

Herre- og Drengeskivning

**Carlsberg**  
**HOF**  
*har den rene friske pilsnermag.*



### B. RAZNIAK

Møbelpolstrer . Tapetserermester  
Dronningensvej 8 . Nyborg  
Telefon 1907

★ Alt i tæppe- og  
gardinarbejde  
Reparationer udføres

Årstidens frugt, grønt, blomster køber De bedst og billigst i

**GRØNTKÆLDEREN** v/ Helmer Pettersson  
Knudshovedvej 40 . Nyborg . Telf. 48

Vi bringer gerne varerne

Den fornuftige husmoder gør sine indkøb i **PRIMA**  
Kongegade 20 - Nyborg - Telefon 184

*Spar og køb i PRIMA*

### SPROTOFTENS SLAGTERFORRETNING

v/ KNUD E. LARSEN

Vi fører alt i 1. kl. kød - flæsk - pålæg ★ Kun en kvalitet - den bedste

Nyborg »SMØRREBØD« - Telefon 1525

## MARIBO



*Gaskomfurer - Vandvarmere*

### Lolland-Falsters Gascentral

v/ Sv. Hermann

VESTERBRO 15 - MARIBO - TELEFON 988

## SLAGELSE

Cigarforretningen

**RECORD**

v/ Aage Jensen

Løvegade 39, Slagelse . Telf. 521634  
Tipsforhandler - Alle Dag- og Ugeblade

Vaskemaskiner - Komfurer - Støvsugere - Køleskabe

**NUTIDENS HUSHJÆLP**

Bredgade 45, Slagelse Telf. 521011

Reserveret **A. S. J.**



**Singer Symaskiner**

*Navnet der klinger, er stadigvæk Singer*

4/6. Singer Symaskiner v/ L. & B. Lund  
Løvegade 10, Slagelse Telf. 523850

**MØBEL-HUSET**

Vi har møbler for alle hjem. De må komme og se  
INGEN KØBETVANG

Slotsgade 8 - Slagelse - Telefon 500181

## KORSØR

» **MØBELGAARDEN** «

Algade 17 - Korsør - Telefon 1775

... har stort udvalg i moderne møbler og bedre brugte møbler  
Fine betalingsbetingelser

## HERNING

Kør godt - kør økonomisk - kør med **UNO-X BENZIN**

**Jensen & Martinussen**

1. kl.s autoværksted

Odinsgade 17, Herning. Telf. 926

**TOBAKSHUSET** v. Poul W. Nielsen  
Bredgade 48, Herning Tlf. 1664

Vi fører alt i gængse tobaksvarer - stort vinlager  
kvalitetspiber - pibeservice  
Alltid friske varer i automaten

## VIBY J



**Viby Maskinstrikkeri**

W. O. Ankerstjerne - Tlf. 41706

Strikkeri . Væveri

Gulvklude, karklude, håndklæder m. m.

## NAKSKOV

**DEN LOLLANDSKE  
LANDBOSTANDS SPAREKASSE**

Rødbyhavn afdeling

*Sparekassen er hele familiens pengeinstitut*

## SØNDERBORG

Lys petroleum



Gasolie

Fyrings diesel

Farvet benzin

Sønderborg depot

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

Deres direkte olieledning

**Blikkenslager - Centralvarme - Oliefyr - Sanitet**

Aut. Gas- og Vandmester **PAUL MÜLLER**  
v/ Reinhard Müller

Løkken 14, Sønderborg . Telf. 22768

Læg mærke til  
**El-mærket** -

**A PALLESEN**

prikken over I-et EL - Installationsforretning

Fagmandens garantimærke Perlegade 6 . Sønderborg . Telefon 2 37 33



**SERVICE STATION**

Alsgade 86-88 . Sønderborg . Telf. 25 445

BENZIN . VASK . SMØRING . AUTOGUMMI

*Sig det med blomster*

» **IRIS** «

Jernbanegade 17 - Sønderborg - Telefon 22266



- Danmarks mest solgte scooter...

**AKSEL THOMSEN**

Aut. forhandler . Specialværksted for scootere  
Rådhusortet 11 . Sønderborg  
Telefon (044) 2 22 71



**Husqvarna** Aksel Jensen

Friarmaskiner

Sct. Jørgensgade 43

**SØNDERBORG**

Fra kun kr. 895,- el. kr. 35,- pr. md.

Telefon 244 23

## HENNING E. PETZ

VI FØRER ALT I 1. KL. KØD OG FLÆSK  
HJEMMELAVET PÅLÆG OG MEDISTERPØLSE

Oehlenschlägersgade 15 . Sønderborg . Telf. 25555

**Kampers Eftf.**

v. HENNING JENSEN

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

Jernbanegade 37 - Sønderborg - Telf. 22127

*Fa. Peter Kock jr.*

**SØNDERBORG**

Perlegade 25 - Telefon 22858

**KJERS DAMESALON**

Alt i moderne hårpleje udføres  
Permanent . Formskæring . Frisering

Brogade 14. Sønderborg . Tlf. 22131



## VIBORG

Cand. pharm. **V.A.Jørgensens Eftf. A/s**  
St. Sct. Mikkelsgade 23 - Viborg - Telf. 886  
Sygeplejeartikler - Toiletartikler

### MALERFIRMAET A.P. Andersens Eftf.

v/ AKSEL SØRENSEN

Maleren kommer vinter og sommer

Frederiksvej 12 - Viborg - Telefon 718

Lær at køre bil  
hurtigt og billigt  
til en fornuftig pris

**15 kr.**  
pr. time

**Fiskers køreskole**  
Klostervænget 16  
VIBORG  
Telefon 3720

Kør godt - kør billigt - kør med

**MINI CAB**  
VIBORG TELF. 9192

„**BROMAGASINET**“

fører alt til damerne i trikotage, garn m. m.

Middagshøjvej 22 B - Viborg - Telefon 12

### VIBORG SMØRREBRØD

Vi leverer smørrebrød til daglig og fest  
Vi anvender kun 1. kl. varer

Sct. Mikkelsgade 23 - Viborg - Telf. 874

De skulle prøve en kaffefrokost i

### KAGEBODENS CONDITORI

midt i byens hjerte

Sct. Hansgade 5 - Viborg - Telefon 799

De kan få det hos

### VALDEMAR MIKKELSEN'S

ISENKRAM-FORRETNING  
VIBORG - TELEFON 116

Kør godt - kør billigt - kør med

### UNO-X benzin

Kjellerup telefon 144 ★ Viborg telefon 3095

Autoriseret **VOLVO** forhandler

Biografen er stadig den billigste fornøjelse. Gå i

### Kino-palæet

Viborg

### ABC KOLONIAL

v/ Henry Pedersen

Aalborgvej 72 - Viborg - Telefon 3580

KOLONIAL - KONSERVES - VIN - TOBAK

FF kaffe ★ 3% på alle varer

Landboernes Møbelmagasin

Vestergade 4, Telf. 1904 - 2088

Møbler i 4 etager

Tæppehuset

Gravene 30. Telf. 2151  
Viborg

## ESBJERG



Understreg

Deres personlighed med en  
elegan t frisure fra

### Salon »Carina«

v/ Hertha og Preben Georgsen

KONGENSGADE 40 - ESBJERG

Telefon 20675



Det førende Schweizerprodukt

### Symaskiner

Strandbysvinget 5, Esbjerg . Telf. 24485



### Salon »Laila«

Alt i moderne hårpleje udføres  
Permanent . Formskæring . Frisering

Frodesgade 126 . Esbjerg . Telf. 28800

★ Mal og bevar  
hvad De har -  
køb materialerne hos

### A. CHR. KNUDSEN

TAPETER og MALERVARER

Nygaardsvej 19 . Esbjerg  
Telefon 21264

## AABENRAA

Cafe „HANSEN“ Byens førende konditori og cafe

Serverer kaffe - brød - øl - sodavand - vin

Tag brød med hjem

Ramsherred 33 - Aabenraa - Telf. 22172



### BENT CHRISTESEN Slagtermester

Vi fører alt i kød-flæsk

- og så har vi hjemmelavet pålæg og medister

FORSTALLE 10 - AABENRAA - TELF. 22145

### V. JENSEN KOCK Bageri - Konditori

RUGKOBEL 4 - AABENRAA - TELF. 23627

Tag brød med hjem -

prøv vore lækre kringler - og lagkage

### TOBAKSFORRETNINGEN

v/ JOHS. PETERSEN

Skibbroen 14 - Aabenraa - Telefon 23 529

Alt i cigarer, cigaretter, tobak - førende mærker

ØL - VIN - VAND

### TH. LAWAETZ

Specialforretning i foto og kino

Nørreport 14 - Telefon 23425

AABENRAA

## SILKEBORG

Vi klarer Deres fyrringsproblem - Benyt Dem af vor  
rentefri varmekonto - Ring til 2714

Deres direkte **OLIELEDNING**

**E. Kristensen's**  
Hvinningsdalvej 1



depot  
Silkeborg

## HORSENS

### Graversens SKO-magasin

V/ Erik Dainsgaard

Jessensgade 10 Horsens - Telefon 25 508

det moderne sko-magasin for dame-, herre- og børnesko

### STRUER

### ANDELSBANKEN

A. m. b. A.

Struer, Telf. 50 677

### Vort kød, flæsk, pålæg

køber vi hos

K. LYKKE SØRENSENS EFTF.

v/ **HENRY HOLM**

Beringsgade 1, Horsens

Telefon 25 897

### STRUER

### HENRIKSEN SKO

— et skridt foran

Vestergade 6, Struer. Telf. 50 247

### ASGER NIELSEN

L. Søndergaards efterfølger

Ure - Optik - Guld - Sølv

Struer - Telefon 5 02 70

### HADERSLEV

### Møbelfirmaet TERKELSENS EFTF.

K. E. Lorentzen

Badstuegade - Haderslev - Telefon 2 51 20

... først med det nyeste - i møbler og tæpper

### P. GIØRTZ CARLSEN

Anton Skaus efterfølger

HADERSLEV . TELF. 2 20 36

ISENKRAM - KØKKENUDSTYR - GAVEARTIKLER

Det rigtige sted for HOBBY-ARTIKLER

### KALUNDBORG

### Gå tur i »MØBELGÅRDEN« Kalundborg

Stort udvalg i moderne møbler

Set. Jørgensbjerg 54 - Telefon 1270

... De kan også finde bedre brugte møbler

Kalundborg

Fællesbageri

### Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

**BUUR-KNUDSEN**  
**Varemessen**  
KALUNDBORG TLF. 426

### Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspættefilet'er samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.

### Kalundborg Folkeblad

Eneste blad der trykkes i Kalundborg

Telf. 236

### OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

### Centralværkstedernes Marketenderi

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

Driftsudvalget.

## KALUNDBORG

### N. JENSENS SØNNER

Inventar- og bolig montering

Telf. Kalundborg 280

Fa. **KJÆR**



### CHRISTENSEN

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

### DÆK-CENTRALEN ARNE JEPSEN

Rosengade - Kalundborg - Telf. 1744

Altid nye og brugte dæk på lager



### SERVICE STATION v/ Frede Pedersen

Vænget - Kalundborg - Telf. 1791

BENZIN - OLIE - VASK - SMØRING

POLERING TILBEHØR - QUICK SERVICE

### B. M. Nielsen . Sadelmagermester

ROSENGADE 14 . KALUNDBORG . TELF. 2008

Møbelpolstring udføres - nyt og reparation

### Flere og flere benytter **REKORD VASK**

v/ Povl Friis Jensen

KORDILGADE 33 - KALUNDBORG - TELEFON 1357

Våd vask - skånsom vask - **REKORD VASK**

48 timers skjortevaske - Arbejdstøj

### PFÄFF-SYSTEM v/ Aa. Hansen

Kordilgade 58 - Kalundborg - Telefon 641

Pfaff symaskiner - vaskemaskiner - køleskabe - dybfrysere

De går aldrig fejl af Pfaff-System

### SV. KLØCKER OLSEN

Slagtermester

Vi har alt i kød - flæsk - pålæg ★ Kun en kvalitet - den bedste

Kordilgade 60 - Kalundborg - Telefon 343

Kør godt - kør billigt - kør med

### MINI-TAXI

Kalundborg - Telefon 1011

### P. FAARUP CHRISTENSEN's TANDTEKNIK

Vænget 5 - Kalundborg - Telefon 817

Åben hverdage kl. 10-16 ★ Lørdag og aftenkonsultation efter aftale

### POUL CLAUSEN

KOLONIAL - KONSERVES - VINE - TOBAK

Slagelsevej 221 - Kalundborg - Telefon 269

KØLESKABE - DYBFRYSERE - EL og GASKOMFURER

★ De kan roligt tale med os ★

### Køb dit tobaksforbrug hos **A. SØRENSEN**

Slagelsevej 62 - Kalundborg - Telefon 103

Stort udvalg i alle tobakssorter

VIN og SPIRITUOSA til hverdag og fest