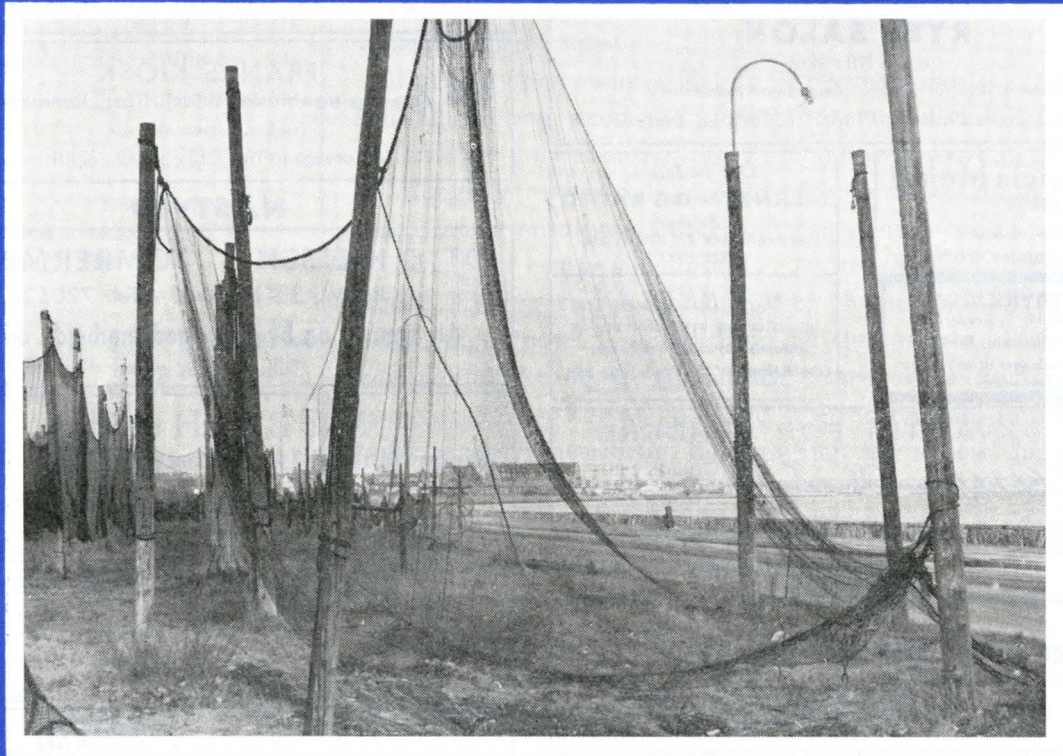


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 2 - 20. JANUAR - 63. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

FREDERICIA

MØBELMAGASINET

v/ Hermann Hansen & Søn

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

AASE NEERGAARD

statsexam. ejendomsmægler

Prinsensgade 60 - Fredericia - Tlf. 1554

Calvi Bageri og Konditori

v/ H. Møller Nielsen

Vestebrogade 34 - Fredericia - Tlf. 1006
- vi leverer det bedste brød
- vi anvender kun de bedste råvarer

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme



RYES SALON

v. fru Ulla Skov

Moderne salon for hårpleje - Permanent - Formskæring
Sjællandsgade 29, Ryes Plads, Fredericia. Tlf. 3335

Fredericia Mejeri

Gothersgade 14

Anbefaler sig med
1. kl.s mejeriprodukter

BOGTRYKKERIET

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

Det bedste i

FJERNESYN OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22, Fredericia
Tlf. 1033

»LA BELLA«

blomster- og kransforretning
anbefales de ærede medlemmer
Gothergade 15, Fredericia 598
v. Doris Sørensen



- KVALITET FOR KENDERE

Christoffersens Vin-Import Grundl. 1881
v/ Cori Trop
FREDERICIA . TELEFON 42

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



RADIO-FJERNESYN

R. Paulsen . KRUSAA . Telf. KRUSAA 71296

Stedet med det største udvalg og den bedste service

ESBJERG

I. MØLLER THORGAARD

GULD - SØLV - URE - OPTIK

Kongensgade 75, Esbjerg . Telf. 29477



Det førende Schweizerprodukt

Symaskiner

Strandbyplads 3, Esbjerg. Telf. 24485

ESBJERG HOBBY

Storegade 85, Esbjerg

Telf. 29740

ALT FOR FAR OG SØN

Kør godt og økonomisk - kør med

UNO-X benzin og olie

v. Ove Klint

UNO-X - Fiskebrogade, Esbjerg. Telf. 23454

FRANKS KIOSK

Alle dag- og ugeblade, tidsskrifter, lommeromaner

Husk at vi tipper hver uge

Torvegade 116, Esbjerg. Telf. 22101

NÆSTVED

OTTO NIELSEN - TØMRERMESTER

Käiersvej 3 - Næstved - Telf. 720627

Alt tømrer- og bygningsnedkerarbejde udføres

Tilbud gives gerne

MØBELHUSET

Riddergade 10-14 - Næstved - Telf. 720651

- moderne møbler til moderne hjem

- vi er altid til tjeneste

DANSK VEEDOL-SERVICE

v. O. Dissing . Virdingborgvej 33, Næstved . Telf. 720741

Benzin - Olie - Smøring - Vask - Elektroafbalancering

Dæk - Slanger - Akkumulatører

Vi henter og bringer Deres vogn

HENNING's kolonial

KOLONIAL . KONSERVES . KAFFE . TOBAK

og så har vi dybfrostvarer

Kildemarksvej 133, Næstved . Telf. 72 26 79



Salon FEMITA

salon for den moderne dame

moderne hårpleje - formskæring - permanent

Skellet 1 - Næstved - Telf. 722781

AABENRAA

A/s HOFFGAARD

AABENRAA

altid først med det nye



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 2 - 63. ÅRGANG

20. JANUAR 1963



Indhold:

Nyt sikringsanlæg	19
Dette er også automatisering	21
Af statsbanernes årsberetning	22
Jernbaneskolen	23
Et roebaneyesystem	24
Selvangivelsen	26
Frontruden	27
Landsoplysningsudvalget - Studierejsen til MAN	28
Under DLF	28
Personalia	28
Kong Christian den IX's Under- støttelsesfond	28

Forsidebillede:

Udsigt mod Helsingør.



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:

Studiestræde 49, København K.

Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8.30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

Nyt sikringsanlæg

Nyborg station besidder den ære at have DSB's største central-sikrede sporanlæg. Det blev taget i brug den 16. januar i år og betegnede dermed færdiggørelsen af hele sikringsanlægget fra Nyborg til Middelfart, een af de vigtigste banestrækninger i Danmark.

Sikringsanlæggenes modernisering er ikke blot et mål for at øge sikkerheden i jernbanedriften, men også at rationalisere.

Der anvendes betydelige beløb til disse moderniseringer, men der bliver væsentlige besparelser ved anvendelse af personale. Det er oplyst, at der for denne stræknings vedkommende spares et sikringspersonale på 56 mand. Udgifterne til vedligeholdelsespersonale må formentlig stige, men alt i alt skulle der opnås en væsentlig besparelse.

Man kan ikke andet end imponeres over den tekniske snilde, som ligger bag planernes udformning for disse sikringsanlæg, der næsten - må man tro - vil være »idiotsikre«. Ved betragtning af anlæggets mange dele, det ordnede virvar af utallige bittesmå dele, forstår en ukyndig ikke helt den gnidningsløse funktion.

Principielt består sikringsanlægget af tre sammenbyggede stationer, Nyborg Færge, Nyborg H og Svanedammen.

Een signalpost, i modsætning til det afløste sikringsanlægs kommandopost og to signalhuse, klarer hele kontrollen med sporområderne. For at gøre det så effektivt som muligt, er der taget rangerradio i brug, ligesom man har speciel færgerangeradio, når vogne skal sættes ombord i færgerne. I Svanedammen er placeret en stedbetjeningstavle. På denne kan rangerlederen betjene sporskifterne til opstillingssporene.

Kommandoposten vil udover diverse radioforbindelser, telefonforbindelser etc. også have fjernskriverforbindelse for al toggang og vognmeldinger. Kommandoposten bliver på mere effektiv måde end tidligere det afgørende centrum for stationsdriften.

To mand dirigerer toggangen fra Nyborg til Middelfart, nemlig een i kommandoposten i Nyborg for Nyborg sporområdes vedkommende og een i fjernstyringscentralen i Odense, som har hele strækningen fra Nyborg udkørselssignaler og til Middelfart underlagt sig. Det bør være betryggende at vide, at teknikken tilgodeser den størst mulige sikkerhed gennem et signalsystem, talende sit sprog til hver enkelt lokomotivmand, der fremfører sit tog. Han anerkender de tekniske fremskridt, de forbedringer systemet er undergået, men ved også, at hans betingelser for signalobservationer er blevet væsentligt skærpet med tilkomsten af mange flere signaler end tidligere. Signal på signal med en hyppighed som kræver anspændelse.

Hvad sagen drejer sig om

Der er hvirvlet meget støv op i forbindelse med den diskussion, der er rejst omkring regeringens boligpolitik og byggeprogrammet for 1963. Derfor er der nok grund til endnu engang at slå fast, hvad kritikken fra kooperativ side i grunden går ud på – og hvad den ikke går ud på.

Vi kritiserer *ikke* byggeriets samlede *størrelse* – men derimod dets *fordeling* på områder, boligtyper og bygherrer.

Vi kritiserer *ikke*, at der reguleres, men derimod *måden* der reguleres på.

Vi kritiserer *ikke* boligstøtloven, men derimod *den manglende udnyttelse* af dens rammer og bemyndigelser.

Det er urimeligt, at det almennyttige byggeri, der lejer ud til en omkostningsbestemt leje, skal holdes tilbage, ikke mindst på et tidspunkt, hvor det gælder om at bremse inflationen.

Det er urimeligt, at byggeprogrammet for 1963 forudsætter, at der skal igangsættes 63 pct. i landets uregulerede områder, mens byggeriet i storby-områderne begrænses til 37 pct. af igangsættelserne. Efter befolkning, tilvækst og normal byggefordeling burde tallene være de omvendte.

Det er urimeligt, at omkring 60 pct. af det samlede boligbyggeri er parcelhuse, der kræver større forbrug af mandtimer, byggematerialer og kapital på et tidspunkt, hvor det gælder om at udnytte den samlede byggekapaцитet mest effektivt, og det er dobbelt urimeligt, at den skattemæssige begunstiggelse for parcelhusene ikke fjernes, men tværtimod udvides ved de sidst vedtagne bestemmelser om opsparingspræmiering af prioritetsafdrag.

Det er urimeligt, at byggestøtlovens rammer, der forudsætter opførelsen af 10.000 lejligheder i socialt støttet og yderligere 10.000 lejligheder i privat støttet og huslejekontrolleret byggeri, ikke udnyttes efter lovens ånd og bogstav – ovenikøbet med henvisning til, at byggekapaцитeten, der er anvendt af det dyrere private byggeri, ikke tillader det.

Det drejer sig ikke om at hytte de sociale boligselskabers skind, men ganske simpelt om at skaffe billige og gode familieboliger frem i størst muligt antal.

Det er det, sagen drejer sig om.

H. H.

I 1880'erne opstod planen om at lade jernbanen gå fra Rawalpindi og videre gennem passet. Planen blev udkastet af jernbaneingeniøren, sir Guilford Molesworth, og efter hans forslag skulle den smalsporede bane med en vidde på én meter gå til grænsen mod Arghanistan og videre gennem Khyber og over Kabulfloden, men man fandt planen for uigen-nemførlig. I 1883 var hovedlinjen blevet forlænget fra Rawalpindi til Peshawar, og først i 1901 blev der igen rørt ved planen om at føre jernbanen gennem bjergporten til Indien, og en af dem, der gik foran i arbejdet på at få anlagt nye jernbaner, var den daværende britiske øverstbefalende, lord Kitchener, senere en kendt general under første verdenskrig. Han indså betydningen af, at Pakistan fik nye jernbaner mod nordvest og til Afghanistan.

Det var svimlende dyrt at anlægge jernbaner i det bjergrige land, og arbejdet måtte indstilles i 1909 af såvel økonomiske som politiske grunde. Man måtte da fjerne 32 km skinner fra en af verdens dyreste banestrækninger, mens tunneller og viadukter stod tilbage.

Så skete der intet jernbaneanlæg før den tredje afghanske krigs afslutning. Den indiske regering overdrog til en ingeniør påny at undersøge muligheden for en jernbane over Khyber-passet. Det lykkedes ham at finde en lille åbning i bjergsiden, men stor nok til, at der kunne anlægges en bane med 1.676 mm sporvidde, den samme, man iøvrigt har i Spanien.

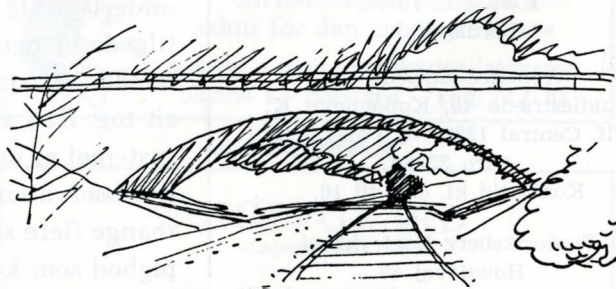
Projektet blev gennemført, og Pakistan fik en jernbanestrækning, der må siges at være enestående i verden. Linjen stiger til 1050 meters højde, går nedad igen og op påny gennem dybe kløfter og tunneler, der er større, end man sædvanligt kender dem, fordi man påtænkte at indsætte meget store personvogne på strækningen.

Denne er 42 km lang og har ikke mindre end 34 tunneler og 92 broer. Alle broer er bygget til et akseltryk på 24 ton. Jernbanens stigning fra Jamrud til Shahgai er på 30 promille og herfra til Lande Kotal lige over for Khyber-passet er den på 25 promille. Den skarpeste kurve på banestrækningen er på syv grader. Utrolige tekniske vanskeligheder måtte overvindes, da bjergbanen adskillige steder går over ler og skifer i grunden, hvor der også findes underjordiske kilder.

Man betragter Khyber-projektet som en af jernbanernes største og vanskeligste opgaver.

Khyber-projektet

I denne tid er det 100 år siden, at Pakistans jernbaner begyndte at køre, og i den anledning har trafikministeriet i Karachi ladet udgive et omfattende jubilæumsskrift, som fortæller om udviklingen. Khyber-passet ved grænsen til Indien spiller en stor rolle i Pakistans jernbanehistorie. Gennem årtusinder er både fredelige handelsfolk og mere krigerske folk draget forbi Khyber-passet til Indien.



Dette er også automatisering

Der findes næsten fem millioner salgsautomater med mad- og drikkevarer i USA's skoler, offentlige institutioner, marketenderier, supermarkeder, banegårde og lignende steder.



Personalets automatiske kantine på Chrysler automobilfabrikkerne i Detroit.

Amerikas samlede salg fra automater er siden 1946 vokset dobbelt så hurtigt som nationalproduktionen af varer og tjenester, melder det amerikanske handelsministerium. Der findes i dag næsten fem millioner salgsautomater i skoler, offentlige institutioner, fabrikker, supermarkeder, banegårde og lignende steder. Blandt de mest almindelige varer i automaterne er kaffe, sodavand, mælk, flødeis og småkager.

Automatiserede marketenderier.

I øjeblikket sker der et stort fremstød med installation af »automatiserede kantiner« i fabrikker og kontorbygninger. I ca. 10 procent af USA's industrivirksomheder kan arbejderne i dag trække varme drikke og måltider fra automater, og tallet er stærkt stigende.

Tendensen i de senere år har været at anbringe nye fabrikker i omegnskommunerne fremfor i selve byerne, og dette har gjort det nødvendigt for mange virksomheder at give arbejderne mulighed for at indtage måltider på arbejdspladsen. Som regel har man enten indrettet kantiner eller ladet midagskøkkener ude i byen sørge for leveringen. Begge metoder kræver tilskud fra virksomheden, hvis priserne skal være nogenlunde rimelige. Disse tilskud beløber sig i nogle tilfælde til 100.000 dollars om året.

Varme retter pr. automat!

Det stiller sig anderledes for automaternes vedkommende. Her kan man åbenbart klare sig med et mindre tilskud eller helt uden. Samtidig er priserne lave, og automatejeren har et rimeligt udbytte. Automater med varme retter byder f.eks. på en sammenkogt ret, hakkebøf, spaghetti med kødboller og oksesteg til en enhedspris af 45 cents pr. ret.

Systemet indebærer også andre fordele:

En anden – og måske mere hyggelig form – for automatisk marketenderi.

Automaterne er meget mindre pladskrævende end den sædvanlige kantine med varmeborde, køkken og serveringspladser.

I automaterne kan man trække mad og drikke døgnet rundt.

Automaterne kan placeres rundt om i fabrikken, så medarbejderne ikke får så langt at gå fra deres arbejdsplads.

I enkelte tilfælde har installationerne spillet ind i arbejdsforhandlingerne på den måde, at arbejdsgiverne er gået med til at lade leverandørlejen overgå til arbejderne velfærdsfond.

Salget af varme retter er muligjort gennem udviklingen af automater, som er i stand til at tøjfrosne anretninger op til en normal serveringstemperatur.

Tolv automater til 800 arbejdere

En automatisk kantine, som betjener 6–800 arbejdere, omfatter sædvanligvis ca. 12 automater – to med varme retter, to med brød og kage, to med kaffe og desuden automater til mælk, flødeis, sodavand, cigaretter o.s.v. samt en vekselsmaskine. Almindeligvis er automaterne formgivet og malet, således at de harmonerer med virksomhedens lokaler.

Blandt de store virksomheder, som har indført denne form for personalebetjening, er Ford og Chrysler-automobilfabrikkerne samt flere af de store stålværker.



Af statsbanernes årsberetning

For statsbanernes vedkommende har driftsresultatet trods stigende indtægter været ugunstigere end året før som følge af en stærkere stigning i udgifterne.

Driftsindtægterne steg med 31,4 mill. kr. til 668,1 mill. kr. og driftsudgifterne med 83,9 mill. kr. til 691,6 mill. kr. Driftsresultatet, et underskud på 23,5 mill. kr., er således forringet med 52,5 mill. kr. i forhold til året 1960-61, hvor der var et driftsoverskud på 29,0 mill. kr. De ordinære afskrivninger steg med 3,6 mill. kr. til 33,4 mill. kr. og forrentningen med 7,0 mill. kr. til 68,8 mill. kr., hvorefter det endelige regnskabsmæssige resultat bliver et statstilskud på 125,7 mill. kr. mod 62,7 mill. kr. i 1960-61.

Nedenstående tabel viser forholdet mellem indtægter, udgifter og statens tilskud i de to sidste driftsår:

	1961-62 tus. kr.	1960-61 tus. kr.	Forøgelse tus. kr. %	
Driftsindtægter	668 111	636 674	31 437	4,9
Driftsudgifter	691 607	607 703	83 904	13,8
Driftsoverskud	÷ 23 496	28 971	÷ 52 467	
Afskrivning	33 375	29 816	3 559	11,9
Forrentning	68 817	61 851	6 966	11,3
Statens tilskud	125 688	62 696	62 992	100,5

Nedenstående tabel viser størrelsen af den samlede anlægskapital siden 1939 samt størrelsen af de beløb, der forrentes på finanslovens § 2.

	Samlet anlægs- kapital mill. kr.	Heraf forrentes på finans- lovens § 2 mill. kr.
1. april 1939	552,2	305,6
1. april 1941	562,5	315,9
1. april 1945	411,1	189,0
1. april 1946	420,3	198,2
1. april 1947	443,3	221,2
1. april 1948	469,4	247,3
1. april 1949	502,6	276,7
1. april 1950	568,4	342,5
1. april 1951	639,6	413,6
1. april 1952	719,1	493,2
1. april 1953	791,0	565,0
1. april 1954	869,7	643,7
1. april 1955	971,6	743,7
1. april 1956	1 056,0	828,0
1. april 1957	945,2	939,3
1. april 1958	1 041,5	1 035,2
1. april 1959	1 162,2	1 154,5
1. april 1960	1 318,0	1 292,4
1. april 1961	1 474,0	1 426,3
1. april 1962	1 678,7	1 631,0

Tog-, lokomotiv- og vognbevægelsen.

Antallet af kørte togkilometer er steget med 94 tus. (0,2 pct.) til 39,2 mill.; af dette totalt faldt på damp tog 2,1 mill. (5,3 pct.), på tog fremført af motorlokomotiver 13,3 mill. (34,0 pct.), på tog frem-

ført af motorvogne 17,4 mill. (44,4 pct.), på motortog (lyntog og tilsvarende fremmede togenheder) 2,2 mill. (5,7 pct.) og på elektr. tog 4,2 mill. (10,6 pct.).

I forhold til det foregående driftsår er antal togkilometer udført af damplokomotiver gået tilbage med 2,1 mill. (49,6 pct.) og for motorvogne med 0,6 mill. (3,3 pct.), medens antallet for motorlokomotiver er steget med 2,8 mill. (26,1 pct.); for motortog og elektr. motorvogne er tallene på det nærmeste uændrede.

Af de af personførende tog præsterede togkilometer blev 2,1 pct. udført af damp tog, 23,0 pct. af motorlokomotiver, 53,0 pct. af motorvogne, 8,2 pct. af motortog og 13,7 pct. af elektr. tog; af de af godsførende tog (ekskl. arbejdstog) præsterede togkilometer blev 15,0 pct. udført af damp tog, 72,6 pct. af motorlokomotiver og 12,4 pct. af motrvogne.

Antallet af kørte særtogskilometer (herunder arbejdstogskilometer) udgjorde 1,8 mill., hvoraf 0,7 mill. faldt på personsærtog og 1,1 mill. på godssærtog; særtogskørslen har udgjort 4,6 pct. af samtlige togkilometer.

Der er i alt kørt 62,7 mill. lokomotivkilometer, som fordeler sig således på de enkelte trækraftarter:

	I togkørsel				I alt
	Forreste lokomotiv hhv. mo- torvogn (= tog- kilometer)	Øvrige lo- komotiver hhv. mo- torvogne (forspand o. lign.)	Ran- gerings- kilo- meter	Tom- kørsel og reserve- hold	
	tus.	tus.	tus.	tus.	tus.
Damplokomotiver . .	2 092	12	312	1 199	3 615
Motorlokomotiver . .	13 337	91	1 134	194	14 756
Motorvogne	17 418	2 159	1 549	-	21 126
Motortog	2 216	2 134	-	-	4 350
Elektr. motorvogne .	4 158	5 365	-	-	9 523
Rangerlokomotiver og -traktorer	1)	1)	9 311	1)	9 311
Ialt	39 221	9 761	12 306	1 393	62 681

1) Rangertrækraftens strækningskørsel er medregnet under damp- eller motorlokomotiver.

Antal vognakselkilometer på banerne er steget med 10,3 mill. eller 1,0 pct. til 1 030,0 mill.; stigningen udgjorde 1,3 pct. for motor- og personvognmateriellet og 0,8 pct. for det øvrige vognmateriel.

Den gennemsnitlige udnyttelse af pladserne i de fremførte motor- og personvogne var i 1961-62 36,1 pct. mod 36,9 pct. i 1960-61; udnyttelsen er dog stærkt varierende for de forskellige togarter (lyntog, ekspres- og iltog, persontog og elektriske tog).

Personalet.

Det gennemsnitlige antal af det ved overledelse, drift og vedligeholdelse af anlæg samt ved rutebilvæsenet beskæftigede personale var i driftsåret 1961-62 henholdsvis 1960-61:

	1961-62	1960-61	For- mind- skelse	For- mind- skelse i %
Tjenestemænd	14 720	15 006	286	1,9
Trafikmedhjælpere og -elever	225	232	7	3,0
Andre aspiranter	972	752	÷ 220	÷ 29,3
Fast ansatte timelønnede .	2 799	2 804	5	0,2
Fast personale ialt	18 716	18 794	78	0,4
Ekstraarbejdere (herunder lærlinge) . . .	7 128	6 824	÷ 304	÷ 4,5
Ekstraarbejdere ved rutebilvæsenet	1 075	1 028	÷ 47	÷ 4,6
Ialt	26 919	26 646	÷ 273	÷ 1,0

Driftsmateriellet.

Anskaffelse og vedligeholdelse af rullende materiel. I løbet af driftsåret er der af nyt materiel anskaffet:

- 26 motor-toglokomotiver,
- 21 motor-rangerlokomotiver,
- 3 elektriske motorvogne,
- 26 personvogne,
- 3 postvogne,
- 330 lukkede godsvogne,
- 150 åbne godsvogne,
- 65 rutebiler,
- 37 lastbiler og 20 påhængsvogne.

I samme tidsrum er udrangeret eller solgt:

- 47 damplokomotiver,
- 1 rangertraktor,
- 33 personvogne,
- 26 postvogne,
- 14 rejsegodsvogne,
- 515 lukkede godsvogne,
- 278 åbne godsvogne,
- 76 rutebiler og
- 26 lastbiler.

Om at være døv

Der findes i Danmark ca. 3000 mennesker, som vi kalder døve og som karakteriseres ved, at de alle har gået på en skole for døve eller svært-tunghøre. Ved en døv forstår vi en person, der har fået en høredefekt på så tidligt et tidspunkt og i så svær en grad, at en undervisning på en af statens skoler for døve eller svært tunghøre har været nødvendigt, fordi sprogtilegnelsen ikke kan ske på naturlig måde gennem øret. De døve – dem vi tidligere kaldte »døvtumme« – er derfor forsinket i deres sprogtilegnelse, og dette præger den døde i personlighedsudviklingen og forsinket i nogen grad den intellektuelle og åndelige udvikling. De døve udgør derfor en ganske særlig gruppe blandt de handicappede, og deres særegenhed karakteriseres også derved, at handicappet er skjult. Står man over for en blind eller vanfør, er man fuldstændig klar over, at man står over for et handicappet menneske, men står man over for en døv, skal der en ganske særlig

indlevelsesevne til at forstå, at man her står over for et hårdt ramt menneske. Døvhedens værste følgesvend er isolationen, som de døve til stadighed må leve i. Skal man straffe et menneske allerhårdest, anbringer man den pågældende i en enecelle – uden kontakt med omverdenen. Det er endvidere meget få, der herhjemme forstår, at de døve dag ud og dag ind lever i en lignende situation uden normal kontakt med sine omgivelser.

De unge døve, som forlader deres skole, har ingen muligheder for at deltage i de ungdomsforanstaltninger, som i rigt mål er iværksat af det offentlige for den hørende ungdom. Ungdomsarbejdet for de døve er derfor også overordentlig vigtig, og de foranstaltninger, landsforbundet træffer her, oprettholdes udelukkende ved private midler.

Det er derfor klart, at denne gruppe af vore medmennesker har særlige foranstaltninger behov for at få deres naturlige trang til menneskelig kontakt tilfredsstillet. Alle særlige foranstaltninger kræver private pengemidler, hvor staten ingen muligheder har for at yde støtte.

Alle bidrag – store som små modtages med stor taknemmelighed.

DANSKE DØVES LANDSFORBUND

Brohusgade 17. København N. Girokonto 234 44.

Jernbaneskolen 1. halvår 1963

Lokomotivmedhjælperkursus:

25. april–17. juni med eksamen 18.–21. juni.

I Århus:

18. april–10. juni med eksamen 11.–14. juni.

Motorkursus I for lokomotivmedhjælperaspiranter:

31. januar–25. februar med eksamen 26.–27. februar.

I Århus:

2.–29. maj med eksamen 30.–31. maj.

Instruktion til motoruddannelse:

3.–5. januar, 7.–9. marts

I Århus:

7.–9. januar, 4.–6. februar.

Motorkursus I for lokomotivfyrbødere:

4. februar–4. marts med eksamen 5.–6. marts,
19. april–18. maj med eksamen 20.–21. maj.

I Århus:

7. februar–7. marts med eksamen 8.–9. marts,
11. marts–8. april med eksamen 9.–10. april.

Motorkursus II:

8.–23. marts med eksamen 25.–26. marts.

I Århus:

12.–27. marts med eksamen 28.–29. marts.

Et roebanesystem

Vel er det ikke sukkerroetid netop nu, men alligevel.

Alligevel – fordi denne specielle afgrødeform slutter af med en hektisk 2½–3 måneders slutspurt, hvori Danmarks roebaner er en væsentlig ingrediens.

Væsentlig endnu selv om der af de 4 oprindelige roebanesystemer kun er ét tilbage, der ganske vist er af vældigt omfang, og langt det største af dem alle.

Det bestående – for at begynde med slutningen – er alle de lollandske roebaner, de forsvundne er Møn, Assens og Gørlev. Heraf er forlængst nedlagt det første, og i de allerseneste år de 2 sidste.

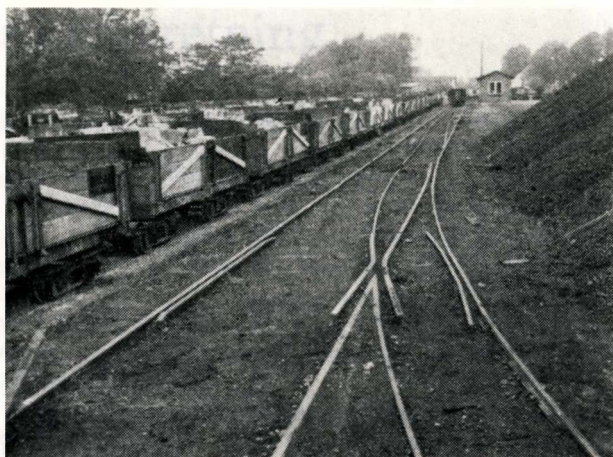
Spørlængden har i den ovenanførte rækkefølge udgjort følgende omtrentlige kilometertal: 430, 15, 80 hhv. 100.

Her er udvalgt Gørlev roebaner. Hverken fordi de ikke eksisterer mere, eller fordi de i og for sig var et mere velegnet emne end de øvrige, men egentlig nærmest fordi der her var en typisk repræsentant for denne art baner, der sin smalsporethed – 700 mm – til trods, gennem årene lagde ryg til enorme transportmængder.

Et overblik over spornettets maksimale udstrækning og de forskellige banestrækningers benævnelse kan De lettest få ved at betragte hosstående skitse.

Også det omtrentlige omfang af spornettet på fabriksplads såvel som ved Mullerup havn, kan De se ved at kigge på skitsen. Som De ser, det er faktisk ikke lidt, der har været i sving.

Til at befære dette net disponeredes over 6 damplokomotiver og ca. 400 stk. 4 akslede 4½ tons vogne, og var der ro og god pleje i årets 9 måneder, så



En morsom sporkombination i Gørlev (foto: A. Albrekt)

var der til gengæld næsten døgn drift i de resterende 3 måneder.

Roer ind, melasse og affald ud.

Blot en oplysning som f.eks., at der omkring 1939–40 på samtlige landets roebaner i 3 måneder befordredes ialt 1.055.631 tons, eller det samme som 1/7 af statsbanernes eller 1/2 af privatbanernes i ét år transporterede gods (incl. rejsegods og levende dyr), siger noget om opgavens omfang.

Og så var endda ikke alle roer smalsporttransporteret, f.eks. udgjorde den på roebanerne befordrede andel i 1920 ca. 60 pct. faldende til ca. 43 pct. i 1940.

Fra det generelle til det specielle.

Lidt om roebanerne ved – som det officielt hedder – Sukkerfabrikken Vestsjælland i Gørlev.

Opført i 1911 nåede denne fabrik at få datidens nymodens metoder og indretninger med. Vi må her betænke, at den første fabrik »Lolland«, senere »Højbygård Sukkerfabrik«, blev opført allerede i 1873.

Mens sidstnævnte sted transporten indledningsvis fandt sted i hestetrukne kassevogne, kunne Gørlev straks fra starten overdrage opgaven til dampen, der på dette felt er svær at slå af marken.

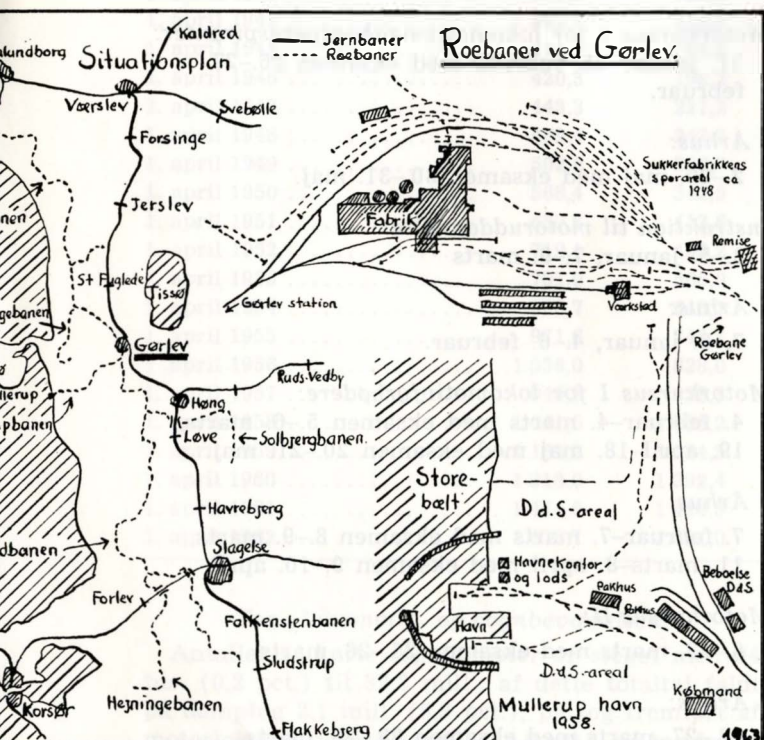
Ganske vist har en vis dieselisering fundet sted, men skal det store læs trækkes gennem snævre kurver og over krappe bakketoppe, ja, så er så sandelig dampen nummer et.

Det var fabrikkens anlæg, vi kom fra. En aktiekapital på 2 mill. kr. blev i 1919 udvidet til 3 mill. Fabriksarealet var på ca. 14 ha ialt. Det enorme vandforbrug – bemærk at ca. 2/3 af den vaskede roes vægt atter køres ud fra fabrikkens til afsenderne (i form af affald) – dækkes via rørledning direkte fra Tissø.

Omkring 1920 blev daglig leveret 15.000 hkg roer, og af de da 625 beskæftigede var de 125 faste, d.v.s. helårsbeskæftigede.

Til smalsporttilførslerne kom for de fleste fabriker, men for Gørlev i særdeleshed, tilførsel i stort omfang pr. normalspor, og i stærkt stigende omfang også pr. vej.

Så vidt er det kommet, at denne sidstnævnte transportform faktisk er altdominerende.



Klar til at rykke ud. Remisen i Gørlev.
(Foto: O. G. Søndergaard).

Helt fra starten var man dog noget tilbageholdende f.s.v. angår anlæg af særlige roebaner, og underligt nok var det statsbanerne, der blev den direkte årsag til flere af anlæggene, idet takstpolitikken under verdenskrig I var sådan, at fabrikken til slut sagde nej, så skal vi nok selv.

Resultatet heraf blev, at der i årene 1916-19 foretoges en større udbygning af nettet.

Endnu mere presset fra baneside følte man sig efter 1920, men mod denne kolde krig vidste man også modtræk. Dette modtræk bestod i køb af Mullerup havn med dens tilligende i form af gamle men særdeles særprægede og hyggelige pakhuse for en sum af 70.000 kr.

Havnen var i øvrigt i 1904 af Slagelse by købt fra privat eje, og blev i 1961 af sukkerfabrikken solgt til entreprenør H. Jespersen & Søn.

Til denne havn blev så i 1922 lagt 6,5 km spor, oven i købet et spor, der var sværere end de normale roespor, tanken var nemlig massetransport af f.eks. kul, kalk, cement o.s.v.

En stat i staten var denne havn, idet der både var lods og havnekontor, der var som nævnt stort pakhusareal og desuden flere boliger. Alt bemandet af sukkerfabrikken.

Allerede tidligere havde denne havn været inddraget i banepåbudsplaner, det var i forbindelse med HTJ. Blandt de ualmindelig mange planer, der gik forud for denne banes anlæg, var noget så epokegørende som »småbane« efter amtsbanesystem. Den gang hed det Kosta-systemet (efter den svenske Kosta-Lessebo bane), og var (1890-91) planlagt omfattende også en bane til Mullerup. Tanken forladt havde senere også normalsporplan Mullerup med i projektet. Det blev ved planerne.

Omkring 1956 ophørte brugen af havnen, og dens spor benyttedes herefter alene til roelæsning hvert efterår.

Her har vi i øvrigt et eklatant eksempel på udnyttelse af den roebanerne tildelte koncession på befordring af, som det hed, »sten og grus for vejvæsenet, korn, foderstoffer, hø, halm o.l. grove varer til og fra roedyrkerne, alt for så vidt som det kan ske uden at kollidere med bestående koncessionshavende baner«. (Det var før lastbilernes fødsel!)

Selve kørslen og dens tilrettelæggelse skal vi også høre lidt om.

Der eksisterede nemlig for de forskellige strækninger en art køreplan, således at man f.eks. startede med 1 eller 2 morgentræk med tomme vogne til strækningen – tænk på hvor mange strækninger der var. Hjemkørende medtoges de evt. i aftenens løb læssede vogne, mens det store træk hentes enten midtdags eller sidst på eftermiddagen.

Togføreren sås ofte stå på den sidste vogn, og man kunne være heldig at se en mand springe af



op ad bakke, indhente nogle drenge, der havde øvet jernbaneattentat eller på anden måde gjort sig fortjent til det par øretæver, der afvikledes på stedet, atter nå toget i løb og hvile ud der.

Det er i hvert fald lokalkolorit.

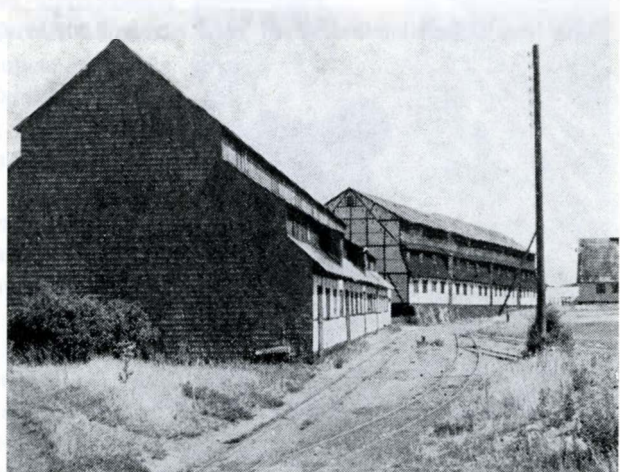
Langt omkring futede disse små tog.

Måske har De set sporet smutte under Slagelse-Vørslev banen syd for Høng, måske har De fra Kalundborg-Århus overfarten set hvide dampskyer i et frostklart landskab syd for Kalundborg, måske har De set den morsomme 3-i-én kombination, hvor på et sted Vårby å, roebane og vestbanen krydsede hinandens vej. Derimod har De næppe set den cementkasse, der lidt østligere også på vestbanen passerede over sporene. Den er nu fjernet, men har i sin tid en roebane over DSB.

Der var desforuden næsten utallige vejpassager, men det kan roligt siges i forhold hertil forbausende få uheld. Udpræget lokalkendskab, stor hensyntagen, relativt lav kørehastighed, hvad skal man tro var årsagen?

Næste gang, De kommer en teskefuld sukker i kaffen, tænk da på, at i disse roebaners glansperiode strakte de sig langt over 600 km omkring, havde ca. 50 lokomotiver og næsten 3200 vogne. De havde snepløve – roterende i Assens sågar – vandvogne, dræsiner m.m.m.

Danmarks roebaner er – og især var – altså et stort domæne, selv om den gennemsnitlige transportlængde ligger helt nede på ca. 10 km.



Havnebanen i Mullerup passerer disse herlige, gamle sukkerpakhuse.

Selvangivelsen

I løbet af januar måned påregnes enhver at være gjort bekendt med den udbetalte løn i 1962, således at man er i stand til at beregne sin skattepligtige indkomst på selvangivelsen for det kommende skatteår. Ved opgørelsen skal man huske at medregne 100 kr. for fri uniform, medens uniformstilskud til selvbeklædere antages at dække merudgiften til uniform.

Frdrag.

Ved opgørelsen af den skattepligtige indtægt har skatteyderne ret til visse frdrag i den faktiske indkomst. De frdrag, der har særlig betydning for lønmodtagerne er:

1. Fagforeningskontingent og forsikringsudgifter.
2. Lønmodtagerfradrag A.
3. Lønmodtagerfradrag B: Særlige fradragsberettigede udgifter, såfremt disse overstiger lønmodtagerfradrag A.
4. Frdrag for transport ud over et vist beløb.
5. Renter af eventuel gæld.
6. De i det foregående år betalte personlige skatter.

Kontingent og forsikring.

Foreningskontingentet frdrages i særlig rubrik på selvangivelsen og skal altså ikke ind under lønmodtagerfradraget eller frdraget for forsikringer m.v. Medlemmer med indtil 5 års medlemskab i foreningen har for året betalt 253 kr., andre 229 kr. Afdelingskontingentet frdrages efter det gældende for den enkelte afdeling.

Udgifter til pensionsbidrag (4 pct.

af bruttolønnen) og præmier til livrenter, pensionsforsikring, invalide-rente, indbetalinger til indekskontrakter (pristalsreguleret aldersforsikring og aldersomsparing) m.v. kan frdrages fuldt ud uanset udgiftens størrelse.

Herudover kan udgifter til sygekassekontingent, andre syge- og hjælpeskasser, livsforsikringspræmier, konfirmationsforsikringer, ulykkesforsikringsbidrag, indskud på kapitalbindingskonto samt godkendte børneopsparingskonti og selvpensioneringskonti m.v. fratrækkes, dog højst med et samlet beløb af indtil 1 000 kr. årligt for ikke-forsørgere og 1 500 kr. for forsørgere.

Som en ny form for skattefordel ved opsparing er der etableret en særlig indlånform: »konto for skattelettelser» og åbnet adgang til skattelettelse for beløb, der anvendes til bestemte formål som køb af egen bolig, afdrag på prioritetsgæld m.m. For disse former gives der *nedslag i statskatten på 21 pct.* af beløbet. Der kan under denne form bindes op til kr. 1 500,- for forsørgere og op til kr. 1 000,- for ikke-forsørgere.

På konto for skattelettelser er beløbet bundet i 5 år, medens renterne frit kan hæves. *Indskud kan foretages indtil 31. januar.* Der kan dog hæves på disse konti mod erlæggelse af en afgift til staten på 15 pct. af det hævde beløb, og endvidere kan der hæves uden afgift efter 2 år, såfremt beløbet anvendes i forbindelse med anskaffelsen af bolig eller erhvervslokale.

Sammen med indskud på kapitalbindingskonto m.v. må de nye skattebegünstigede anbringelser højst andrage 2 500 kr. for forsørgere og 2 000

kr. for ikke-forsørgere. Denne grænse er en ramme, inden for hvilken de to former alternativt kan variere fra 1 000 kr. til 1 500 kr. – Eksempel for forsørgere: Kapitalbinding m.v. 1 500 kr., boligindskud 500 kr. og konto for skattelettelse 500 kr.

På *kapitalbindingskonti* er fristen for indbetalinger forlænget, således at *indskud kan foretages indtil den 31. januar* med ret til at trække det indskudte beløb fra på den selvangivelse, som lønmodtagere skal aflevere senest denne dag. Bindingsperioden er 5 år. Der kan hæves af beløbet i perioden mod, at det tillægges selvangivelsesbeløbet for det pågældende år.

Sygekassekontingent for aktive tjenestemænd (samlevende ægtefæller 1,6 pct. – enlige interessenter 1 pct. af bruttolønnen).

Pensionerede ansatte:

Når pensionen (med tillæg) pr. måned udgør	Udsør bidraset pr. måned	
	For saml. ægtefæller der begge er medlemmer	For enlige interessenter
Under 900 kr.	10,50	7,00
900 kr.– 999 kr.	12,00	8,00
1000 kr.–1099 kr.	13,50	9,00
1100 kr.–1299 kr.	15,00	10,00
1300 kr.–1499 kr.	16,50	11,00
1500 kr.–1699 kr.	18,00	12,00
1700 kr. og derover	20,00	13,00

Enker der oppebærer enkepension:

Når pensionen med tillæg pr. måned udgør	Udsør bidragene pr. måned
Under 900 kr.	7,00
900 kr.– 999 kr.	8,00
1000 kr.–1099 kr.	9,00
1100 kr.–1299 kr.	10,00
1300 kr. og derover	11,00

Lønmodtagerfradrag A.

Til afløsning af en række frdrag (smudstillæg, skifteholdstillæg, værktøjspenge, kørselsudgifter m.v.), som hidtil havde været indrømmet lønmodtagere, indførtes et generelt lønmodtagerfradrag. Dette frdrag er fastsat til 400 kr., dog højst 10 pct. af lønindtægten. Frdraget beregnes for hver person, der beskattes sammen med den skattepligtige, og som har lønindtægt for fremmede.

Har både mand og hustru arbejde for fremmede, og mandens indtægt



– ja, det kan give grund til grublerier.

f.eks. har været 8 000 kr. og hustruens 2 500 kr., udgør lønmodtagerfradrag A ialt 650 kr., nemlig 400 kr. for manden og 250 kr. for hustruen.

Lønmodtagerfradrag B. Særlige fradragberettigede udgifter, såfremt disse overstiger lønmodtagerfradrag A.

Selvom – som nævnt ovenfor – lønmodtagerfradrag A skal træde i stedet for de tidligere givne fradrag for arbejdstøj, natpenge o.s.v., kan der dog være enkelte skatteydere, der har ekstraordinært store udgifter i forbindelse med arbejdet. Såfremt disse udgifter tilsammen overstiger lønmodtagerfradrag A, kan disse udgifter fradrages, men i så fald bortfalder lønmodtagerfradrag A. Man må altså

vælge mellem lønmodtagerfradrag A og B.

Natpenge kan som hidtil fradrages med det halve af det indtjente beløb, men dette indgår under lønmodtagerfradraget.

Jubilæumsgratialeer indtil 1 000 kr. kan fradrages i indtægten. Her må man være opmærksom på, om gratialeer er tillagt den opgivne årsindtægt.

Befordringsudgifter.

Kan kun fradrages, for så vidt de er nødvendiggjort ved skiftende arbejdssted eller flere samtidige arbejdssteder. Dog kan udgifter, der er nødvendige for, at den skattepligtige og med ham sambeskattede personer kan blive befordret mellem deres sædvanlige bopæl og arbejdspladsen fratrækkes, for så vidt de samlede transportud-

gifter har overstøjet 400 kr. Kun udgifter på 100 kr. og derover kan fratrækkes, dog med et maksimum på 1 500 kr. pr. person. Udgifterne skal beregnes efter, hvad det koster med billigste offentlige transportmiddel. Kan offentlig befordring ikke benyttes, opgøres udgiften ved anvendelse af eget befordringsmiddel på grundlag af vejledende kilometer-takster, der fastsættes af finansministeren.

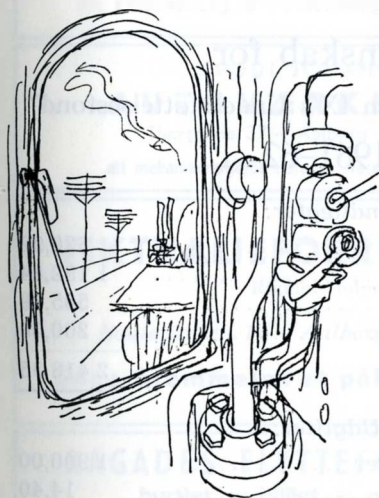
Renter.

Renter af lån, men ikke afdragene, kan fradrages fuldt ud.

Personlige skatter.

Personlige skatter, der er forfaldne og betalte inden udgangen af 1962 kan fradrages.

Frontruden



Moskva-Peking 1.000 km kortere, men med toget

For tiden er man ved at bygge en ny jernbane mellem Moskva og den kinesiske folkerepublik, nærmere bestemt hovedstaden Peking. Banen skal gå gennem sovjetstaten Kasakhstan og den kinesiske provins Sinkiang. Hovedsagelig skal linjen følge den gamle karavanevej gennem den dsungariske port og tilsluttes senere hovedforbindelsen mellem Centralasien og Sovjet mod vest.

Den sovjetiske del af den lange jernbanelinje begynder i Aktogai, en station på strækningen Turkestan-Sibirien. Banen er lavet færdig indtil

stationen Drusha, som betyder ven-skab. På den kinesiske side er strækningen fra Liangtschou til Urumtsi færdig. Den nye jernbanelinje gør afstanden mellem Moskva og Peking ca. 1.000 km kortere end den hidtil benyttede transsibiriske jernbane.

Arbejdet vanskeliggøres af vejret med skiftevis hede, kulde og blæst. Alligevel har man kunnet holde de planlagte terminer for arbejdet og endda nå længere. 4.000 frivillige arbejdere har været sat ind på den sovjetiske del af jernbanen.

Nye vogne til TEE-ekspresser Paris-Amsterdam

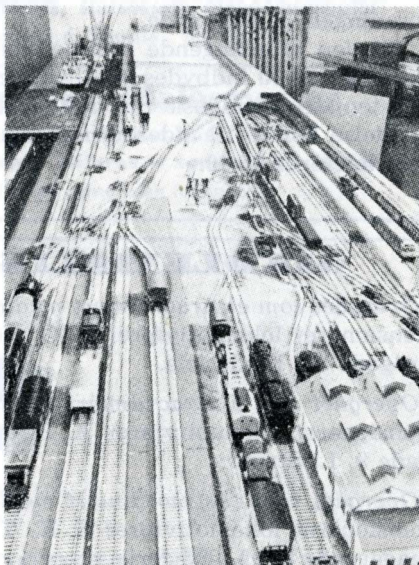
Frankrigs statsbaner har bestilt 18 første klasses personvogne til TEE-ekspresserne mellem Paris, Bruxelles og Amsterdam. De syv af vognene får sidegang og otte kupeer med seks siddepladser i hver. De øvrige vogne får midtergang, og i nogle af dem indrettes en bar, mens servering sker ved siddepladserne i de vogne, som ikke får bar. En særlig generatorvogn kobles til passagervognene og sørger for deres fuldautomatiske opvarmning.

Belgiens statsbaner har på sin side bestilt elleve tilsvarende midtergangs-vogne med hver 46 siddepladser, og i foråret 1964 skal de nye vogne sættes ind i TEE-ekspresserne

mellem Paris og Amsterdam med en daglig dobbelttur. Strækningen Paris-Bruxelles kan herefter køres 25 minutter hurtigere og tager to timer og 30 minutter.

Model af havnestation i Hamburg

Denne imponerende, fuldautomatiske model af Hamburgs havnebanegård ved kajanlæg nr. 53 har været udstillet i Nigerias hovedstad Lagos fra sidst i oktober til midten af november. Det store modelanlæg blev sejlet til Afrika og vakte opmærksomhed ved en international handelsmesse.





Landsoplysningsudvalget

Studierejsen til M.A.N.

Efter bekendtgørelse af deltagerlisterne over de to rejsehold her i bladet, er modtaget en del henvendelser med ønsker om bytning holdene imellem, ligesom der også er modtaget afmeldinger.

Det kan her oplyses, at alle ønsker om bytning er imødekommet, ligesom de, der har sendt afbud, er strøget af listerne.

Hvad øvrige ønsker om bytning eller afbud angår kan oplyses, at sådanne, hvad angår bytning, ikke kan forventes imødekommet, ligesom eventuelle afbud må påregne at skulle betale en forholdsmæssig part af de indtil nu påløbne udgifter.

Først i februar måned vil samtlige deltagere modtage rejseplan, samt den reviderede deltagerliste for de respektive hold. Beløbet for deltagelse i studierejsen skal først indbetales efter rejseplanens modtagelse, og der vil af denne fremgå retningslinier for beløbets indsendelse. Det kan dog allerede nu oplyses, at rejseudgiften, der selvsagt er faldet grundet rejsens afkortelse med een dag, påregnes at blive 150 000 kr. alt iberegnet.

Rejsehjemler til brug for rejserne i Tyskland vil blive udstedt gennem udvalget, og til sin tid udleveret af rejselederne.



Generalforsamling

DLF Århus afdeling afholder generalforsamling tirsdag den 29. januar d.å. kl. 14.30 i Håndværkerforeningen, Klostergade.

Til den efterfølgende sammenkomst med »koldt bord« kl. 19.00 indbydes venligst pensionisterne. De pensionister, som ønsker at deltage, bedes rette henvendelse herom til afdelingsformanden, E. Kristensen, telefon 2 95 46.

Bestyrelsen.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-12-62.
Pensioneret lokomotivfører F. O. Holleufer, Nørrebrogade 33, Fredericia.

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-1-63.
Pensioneret lokomotivfører A. P. Jensen, Fredensgade 9, 1., Struer.

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-2-63.
Pensioneret lokomotivfører S. K. T. Nielsen, Købmagergade 39, 2., Fredericia.



Forfremmelse til elektrofører (10. lkl.) efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-1-63.

Lokomotivfyrbøder:

B. Skjelmose, København Gb., i Enghave.

Ansæt som lokomotivmedhjælperaspirant pr. 1-1-63.

K. E. Jensen, København Gb.

Afsked.

Lokomotivfører (15. lkl.):

A. Knudsen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-3-63).

NYE ADRESSER

Ålborg afdeling:

Kassererens adresse rettes til: Mølleparkvej 9.

Regnskab for

„Kong Christian den IX's Understøttelsesfond”

1961-62

Indtægter:

Beholdning fra f.å.	520,92
Renter	1 192,84
Gaver og bidrag	505,19
Udtrukket obligation	200,00
	<hr/>
	2 418,95

Udgifter:

Uddelte understøttelser	1 900,00
Porto	14,40
Indkøbt obligation	232,96
Beholdning til næste år	271,59
	<hr/>
	2 418,95

Beholdninger:

Obligationer	26 638,90
På bankbog	271,59
	<hr/>
	26 910,49

København, den 31. marts 1962.

sign. Skov

/ M. Lindborg, sekr.

Regnskabet er revideret og fundet i overensstemmelse med de foreliggende bilag.

Beholdningen var til stede.

København, den 1. november 1962.

sign. L. Thorup C. J. Wieth

AALBORG

Den moderne damefrisørsalon

for den moderne dame

BODIL PEDERSEN (Mie Danielsens efft.)

Vesterbrogade 51 . Aalborg . Telf. 28250

Bruno Johansen

Alt i 1. kl.s

Dannebrogsgade 11, Aalborg

kød - flæsk - pålæg

Telf. 28723

et godt sted at handle

Knud A. Bønnelykke

Vi giver 3% på alle varer

Absalonsgade 3 - Aalborg - Telf. 32567

Alt i
kolonial
konserves
tobak
vine



OVE MARK

Spedition

Transport

Ø. Havnevej 8 - Aalborg - Telf. 29555

POUL JOHANSEN

AUTOVÆRKSTEDET

Thorsgade 37 - Aalborg - Telf. 38130

alt mekanikerarbejde udføres; re:ervedele - smøring

VIKTUALIEFORRETNINGEN

Rigmor Holme

Boulevarden 16 - Aalborg - Telf. 23491

Spec. hjemmelavet pålæg og salater

AAGADES FLYTTEFORRETNING

hurtigt - billigt - omsorgsfuld

Flytning besørges overalt

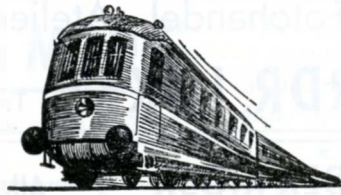
Hadsundvej 120 - Aalborg - Telf. 25401

Fyensgade Bageri v/ A. BASTHOLM

vi leverer alt i 1. kl. brød og kager

fødselsdagskringler - kransekager

Fyensgade 18 - Aalborg - Telf. 28482



BOSCH

DIESELUDSTYR

OG

AUTOTILBEHØR

- den uovertrufne kvalitet

ROBERT BOSCH A/S . KØBENHAVN N

HORSENS

Telefon HORSENS 24850

Worm's

sandkage



Hatting

tvøbakker

HOLSTEBRO

PEDER LYNGS Bageri og Konditori

Sønderlandsgade 25 . Holstebro . Tlf. 592

- vi modtager bestilling på alt bagværk -

Vor skotøjsleverandør i Holstebro er

SKOTØJSBØRSEN

Nørregade 51 . Holstebro . Telf. 325

- alt i herre-, dame- og børnefodtøj

SLAGELSE

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

Anker Jensen, statseksam. ejendomsmægler

Valbygaardsvej 6, Slagelse . Telf. 52 29 95

Erik Lærke . Malermester

Kalundborgvej 39 . Slagelse . Telf. 52 22 41

Alt malerarbejde udføres - sommer og vinter

Tilbud gives gerne uden forbindende



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK

TØNDER

Fotohandel - Atelier
BRDR. LØKKE Tønder.

TØNDER KIOSK

v. K. RASMUSSEN
 STOREGADE 21 . TØNDER
 Telf. 21204

Alle dag-
 og
 ugeblade!

**BP Tønder Depot**

v/ A. Møller Jensen
 Vestergade 31 - Tønder - Tlf. 2 11 80

Deres direkte olieledning

Peter Jacobsen

FARVEHANDEL
 Farver . Lakker . Tapet
 Storegade 16, Tønder . Tlf. 22368

ANDERSEN & NISSEN

BØGER . PAPIR . KUNST
 Storegade 26, Tønder . Tlf. 21342
*Den hyggelige boglade med
 de mange bøger!*

Tønder Tandteknik

v/ H. A. Grubich
 Østergade 9, Tønder . Telf. 21703

**Tønder Andelsslagteri's
Udsalg**

Vestergade 72, Tønder . Tlf. 21730

JOHS. ANDERSEN

BLUSER . NEDERDELE
 BØRNEKONFEKTION
 Vestergade 3, Tønder . Tlf. 21120

**BLENNERS
DAMPVASKERI**

Skibbrogade 2, Tønder . Tlf. 22268

BRDR. HANSEN I/S

URE . OPTIK
 GULD- OG SØLVVARER
 Storegade 23, Tønder . Tlf. 21232

ARNOLD PETERSEN

BAGERI OG KONDITORI
 Vestergade 38, Tønder . Tlf. 21470
Vi anvender kun 1. kl. råvarer!

PADBORG**Svend Kirchheiner**

når det gælder elektriske
 installationer!
 Vestergade 7, Tønder . Tlf. 22045

**Graasten Andelsslagteri's
Udsalg**

Vi har alt i 1. kl. Kød . Flæsk
 Pålæg . Salater
 Nørregade, Padborg . Telf. 73303

Tøj til hele familien

TEXTILHUSET

Nørregade 38 . Padborg . Telf. 73467

P. G. PETERSEN

Alt i Kolonial - Konserver - Vine - Tobak
 - og så har vi kaffe for kendere
 Jernbanegade . Padborg . Telf. 73324

Padborg Tapet- & Farvehandel

Nørregade 14 . Padborg . Telf. 73243

... mal og bevar, hvad De har

SØNDERBORG**Pfaff-Service System**

v. V. Damkjær
 St. Rådhusgade 2 - Sønderborg - Telf. 22471
 Pfaff symaskiner - Vaskemaskiner - Køleskabe

Kaj E. Sandholdt

Slagtermester
 Sundmarksvej 67 - Sønderborg - Telf. 21586
*Vi har alt i
 1. kl.s kød - flæsk - pålæg - konserver*

Kampers Eftf.

v. HENNING JENSEN
 Kolonial - Konserver - Vine - Tobakker
 og så har vi god kaffe
 Jernbanegade 37 - Sønderborg - Telf. 22127

Der er go' gang i skotøjet fra

ANDRESEN & CO.

Rådhusortv 2 - Sønderborg - Telf. 23059
 Vi har alt i skotøj til damer - herrer - børn

Fotograf Ingwersen

Atelier - Fotohandel
 Rådhusortvet 9 - Sønderborg
 Telf. 23966

Lys petroleum



Gasolie Fyrings diesel
 Farvet benzin

Sønderborg depot

v. A. Ødis Schmidt, Brogade 15 - Telf. 24515
 Deres direkte olieledning

... De spiser godt og billigt på

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

i Sønderborg, Løkken 28
 Telefon 2 29 12

KØBENHAVN**PHILIP W. HEYMAN & CO
KONSERVES**

JÆGERSBORG ALLE 19 - TELEFON ORDRUP 9566
 Leverander til feriehjemmet

*Ligeså UUNDVÆRLIG
 jernbanen er for trafikken er*

**Statsanstalten for Livsforsikring**

Hovedkontor: Kampmannsgade 4. København V

HERNING



Hammerum Herreds
Spare- og Laanekasse

N. C. JENSENS EFTF.

Jes. Øst-Jacobsen
URMAGER OG GULDSMED
Telefon 507 HERNING

Stort udvalg i ure, guld og sølv. Reparationer udføres

der er - go' grund

brug **HERNING STORVASKERI**

TELEFON 1818

De holder på varmen, når De indsætter TERMOGLAS

Tilbud gives uden forbindelse

Poul Juul - glarmester

Th. Niensengade 39 - Herning - Telf. 772

E. BLACH HANSEN

Juveler og guldsmed

Telf. 800 Østergade 3, Herning Telf. 800

Fr. Lorentsen

Stort udvalg i vine og tobaksvarer

ALT I PIBER - PIBESERVICE

BREDGADE 38, HERNING. TELF. 142

1/3 SANDER HANSENS TRÆLASTHANDEL

FREDENSGADE 2, HERNING. TELE. 18 OG 1849

Sønderjydske Lampeforsyning

v. Fr. Christensen
STATIONSVEJ 2 - GRAASTEN
Telefon 514 40

Cykler . Knallerter . El-artikler
Radio en gros

GRAASTEN

MALEREN KOMMER -
VINTER OG SOMMER

J. JONASSON
Havnegade 11, Graasten. Tlf. 51554

Gå først til **„IMPORTØREN“**

Nygade 9 . Graasten . Telf. 51434

... et godt sted at handle!

ERVIN SIEVERTSEN

Havnegade . Graasten . Telf. 51455

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

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

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

NYKØBING F.

„UNG MODE“

Raadhusstræde . Telf. 85 36 18

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

★

O. N. P. Mørch, v/ snedkermester H. Andersen

Østergade 14, Nykøbing F. Telf. 85 01 51

Alt vedr. begravelser og ligbrænding besørges

Arne Aa. Ryde, eksam. ejendomsmægler

Tværgade 15, Nykøbing F. Telf. 85 21 72

Villaer og ejendomme anvises til køb og salg

STRUER

STRUER BRÆNDELSFORRETNING

v/ Henry Christiansen

Søndergade 17 - Struer - Telf. 5 00 33

Alt i brændsel og fyringsolier - SHELL og CALTEX brændselsoilier

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

★
STRUER . Tlf. 50119

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

ANDELSBANKEN

A. m. b. A.

Struer, Telf. 50677

HADERSLEV



J. Foged's Kulimport
Torvet 9 . Haderslev . Telf. 23431
Enforhandling af
VEEDOL's brændselsoilier

AABYHØJ

Aabyhøj ny Taxa
Tlf. 5 79 41

Holdeplads ved Torvet
VOGTMAND EGON ERNST
Bragesvej 10, Aabyhøj, tlf. 5 79 41

NYBORG

Perfekt Vulkanisering

v/ S. Monberg Jensen
Vestergade 18, Nyborg. Telf. 872
Vulkanisering-nyt gummi-tekn. artikler

Bøtcher-Jensen Boghandel

har altid en god bog

Kongegade 14, Nyborg. Telf. 33



**GRØN
TUBORG**

-der er stemning for TUBORG

AARHUS

Restaurant »DEN RØDE OKSE«

Nyt, moderne og hyggeligt – altid et besøg værd

Haandværkerforeningens restaurant og selskabslokaler

Aarhus, telf. 20233

DERES RADIO- OG TV-SPECIAL-FORRETNING!

Faglig salg og service

VIBY RADIO . GEORG SØRENSEN

Kongevej 19 . Viby J. . Telefon 41633

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderi
og
konfektion

Skræderforretning

Ryesgade 27. Aarhus
Uniformer af enhver art leveres

Telefon
Aarhus 23720

Leverandør

til DSB

Aarhus inventar- & møbesnedkeri

Saltholmsgade 6 . Aarhus . Telefon 31617

Inventar efter opgave

VEJLE

Mere fritid med PFAFF SCAN-MAID
Vaskemaskiner - Støvsuger - Køleskabe
PFAFF symaskiner

ved Johs. Lund

Vissingsgade 5, Vejle. Tlf. 3163 . (Pfafl Service System)

Bjorholm's Begravelsesforretning

v/ Torkild Bjorholm

Grejsdalsvej 3 – Vejle – Telf. 3061

Alt vedr. ligbrænding og begravelser ordnes

½ MARTIN BILLESCHOU

Nørrebrogade 11-13 . Vejle . Telf. 840

Gravmonumenter – Marmorvarefabrik

Villy's kolonial

alt i konserves-kolonial-vine-tobak

Ekstra fin kaffe - dybfrostvarer

Koldingvej 2, Vejle - Telf. 3195

Egon Pedersens Bogbinderi

(Viggo Lauritzens Eftf.)

– vi indbinder gerne Deres fagblad

Tønnesgade 9 – Vejle – Telefon 1003

Malte Vestergaard & Co. ½

Autoriseret  Forhandler

Dæmningen 23

Vejle

Telf. 1100

RØDBY HAVN

TAGE MADSEN

Havnevej 13, Rødby Havn . Telf. 905033

Kolonial . Konserves . Kaffe . Vine . Tobak,
Skibsprøviantering

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

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

Leverandør til Feriehjemmet.

Kul, Koks, Briketter & Brændselsolier

IMPORTKOMPAGNIET ½

KALUNDBORG

Telf. *33 (Flere Ledn.)

Svenn Høj

Kystens Købmandshandel

Sdr. Nyrup pr. Kalundborg

Telf. Raklev 43

Kalundborg

Fællesbageri

Spis mere OST,

ring så kommer Fællesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

»Køb det hos

Schoen

lige i nærheden«

OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

Fineste

Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10

Telefon 173

Privat 1243

Altid første Kl. Varer

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Tlf. TRETEN

KOLDING

Vi klarer Deres fyringsproblem -

KOLDING DEPOT

v. Svend Berg

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

*Vi har det store udvalg i guld og sølv
Moderne forlovelsesringe finder De hos*

GULDBRANDSEN'S EFTF

v. I. Bach Nielsen . Haderslevvej 7, Kolding . Telf. 1964

MODERNE HÅRPLEJE

Individuel klipning og frisering får De hos

Bent Nielsen

Haderslevvej 54, Kolding. Telf. 4068

ODENSE

Kaj Bent Nielsen . Bageri og Konditori

Tolderlundsvej 46, Odense . Telf. 12 46 96

Alt i brød og kager . Bestillinger modtages



„SALON JUNE“

ved June Gulbrandsen

Nørrebro 5, Odense . Telf. 118275

Den moderne salon for den moderne dame