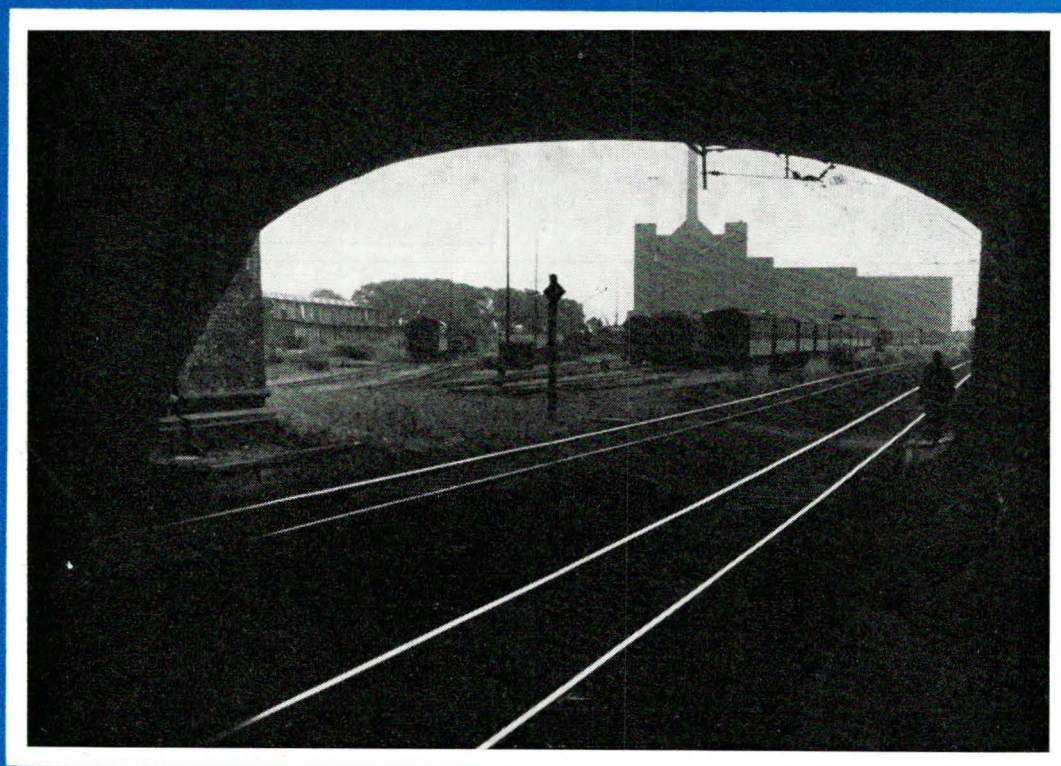


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 20 - 20. OKTOBER 1963 - 63. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

-man
lægger
mærke
til...



— godt tøj
til fornuftige
priser

TILSKÆRERNE

DET STORE MAGASIN FOR TØJ

Uden udbetaling



Som ansat ved
D S B
kan De få en
beklædningskonto
til et beløb af

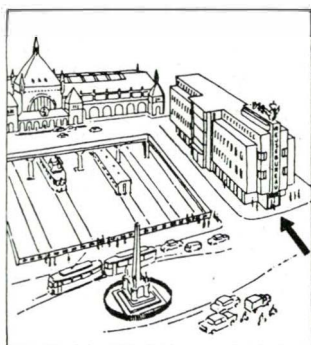
600 kr.

mod betaling af
60 kr. pr. måned
i 10 måneder

J. Albertsen

Nørre Farimagsgade 68-70

2 minutter fra Nørreport Station



Rejsevaluta ordnes hurtigst i

PRIVATBANKEN

... en god bank at have i ryggen

Privatbankens Banegaards
Afdeling i Rejsebureau
ASTORIA udfører alle
bankforretninger og er
*åben ud over almindelig
banktid for veksling
af valuta.*



Privatbanken har også et
vekselkontor i
Rejsebureau MAGASIN

VEJEN

M. C. JENSENS SKOTØJSFORRETNING

v/ J. C. Jensen

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

VEJEN FOTO v/ E. Andersen

Alt i fotoartikler og fotoarbejde udføres
Portræt og børnefotografering

Nørregade 4 - Vejen - Telefon 40

HADERSLEV

Vi mødes i **BRUGSEN**

— og får del i dividenden

Haderslev - Telf. 2 26 48

BOV

Køb Deres møbler, hvor udvalget er størst!

Fa. Allann Lind's Møbelforretning

Bov, Sønderjylland - Telf. Krusaa 71336

SØNDERBORG

SØNDERBORG KAFFERISTERI

Math. Lorenzen

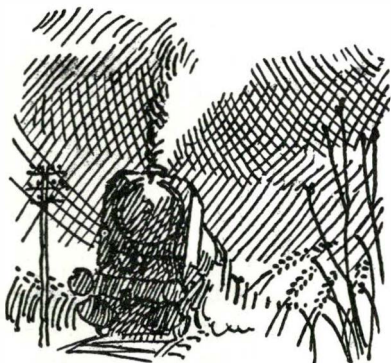
KASTANIEALLE 17 - SØNDERBORG - TELF. 23851

E. M. SANDERS DAMESALON

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

Grundtvigs Alle 102 - Sønderborg - Telf. 22 549





DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 20 - 63. ÅRGANG

20. OKTOBER 1963



Indhold:

På den indre linie	307
Feriehjemmets modernisering ..	308
Særlige ydelser	310
Fra medlemskredsen - Ferie- hjemmet	311
I går og i morgen	312
Det mørke Afrikas store jernbanesamarbejde	313
Under DLF	314
Personalialia	314
Nye adresser	315
Kong Christian IX Understøt- telsesfond	315
Medlemslisten	315
Emolumenter	315

Forsidebillede:

Ved Svanemøllen station.



Redaktører:

E. Greve Petersen

(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Telefon: Hell. 7269.

Kontortid 10-16.

Lørdag 9-12.

Annonce-ekspedition:

Studivestergade 49, København K.

Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8.30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

På den indre linie

Som bekendt vedtog foreningens kongres i 1962, at der inden for en kongresperiode skulle afholdes et »Informationsmøde«, sammensat af hovedbestyrelsen og de lokale afdelingers formænd og kasserere. Dermed havde man føjet et nyt led til organisationsopbygningen, som for det første skulle udbygge kontakten i den forlængede kongresperiode sammen med formandsmødet og fællesmøderne i afdelingerne og for det andet i modsætning til formandsmødet skulle have besluttende myndighed men af et noget mindre omfang end kongressens, idet informationsmødet ikke kan ændre i foreningens love, forhold som kan side-stilles hermed eller ændre beslutninger taget af kongressen. Rammen for mødets beslutningsdygtighed lader sig således uden vanskelighed afgrænse, og i de nærmeste dage får man lejlighed til at prøve et »Informationsmøde«s arbejdsmuligheder, idet der er indkaldt til møde den 22. oktober i Nyborg.

Det er forholdsvis kort tid efter den ordinære kongres i maj sidste år at mødet afholdes, men der er god grund derfor med den mellemliggende periodes vigtige problemer, som det vil være hensigtsmæssigt at fremlægge for tillidsmændene.

Af de almene er der lønoverenskomst i relation til den såkaldte »helhedsløsning«, pristalsreguleringen og de særlige ydelser.

Af rene lokomotivmandsproblemer er uddannelsesspørgsmål, avancements-, stationerings- og forflyttelsesforhold og andre spørgsmål som f.eks. feriehemmets modernisering.

Dette er ting der ligger over det lokale plan, idet mødet som forudsat ikke skal beskæftige sig med rent lokale problemer, der kan behandles på anden vis. Det drejer sig om at få en debat om sagerne med det generelle præg. Mødet må også være stedet for at komme med ideer om fremtiden, organisationens holdning til en kommende udvikling. Der skulle egentlig samfundsmæssigt være det bedst mulige grundlag for grokraft i vort udviklingstræ men desværre må denne grokraft hæmmes for at den ukontrollable kraft ikke skal øde alt. Den dæmper, der således lægges på økonomisk aktivitet, har relationer til nogen stagnation i fremgangsmåden for organisationsarbejdet; men informationsmødet kan alligevel give et oplæg til at bygge videre på; ideerne skal vi ikke lade ligge, de må frem, så de i tide kan komme under behandling. At mødet kaldes »Informationsmøde« har ikke alene sin begrundelse i at der her gives informationer til tillidsmændene, der er mere end blot det deri, det er som nævnt møde på højt plan hvor nutid og fremtid kan behandles.

For lokomotivmændene har det seneste tiår budt på afgørende forandringer i arbejdet, og forholdene omkring den fremtidige lokomotivmand er fortsat under iagttagelse. Der er problemer, skal vi sige »en rest gammelt«, som skal bringes i hus før det nye træder til. Med nytårsskiftet træder lokomotivmanden med baggrund i de nye uddannelsesregler ind i billedet. Han giver bl.a. problemer i henseende til stationering og forflyttelse for ham selv, men især for de lokomotivmænd af den »gamle linie« som skal forflyttes til hjemstedet. Sagen er allerede afgivet til behandling i administrationen, men der kan være anledning til

at debattere dens muligheder med mødets deltagere.

Avancementsforholdene har en problemstilling hvor visse grupper er afskåret fra at følge den almindelige mulighed for oprykning. Der arbejdes til stadighed med udveje for at imødekomme også dem; men omend vi finder sagen sagligt begrundet er der en særlig faktor som stadig bringer ordene i regnskabet, og det er administrationens frygt for konsekvenser. I den forstand at andre kan finde begrundelse for oprykninger alene fordi en forrykning har fundet sted. Det er en vanskelighed som må erkendes og som vel næppe afhjælpes. Ved spørgsmålet om placeringsmæssige forbedringer kommer forskellige fremgangsmåder ind i billedet.

I dette som så meget andet kan der ikke altid

være enighed om mål og midler. På den indre linie har vi også vore problemer, men det er fagbevægelsens styrke, at den bevæger sig på demokratisk grund og sikrer sagerne en parlamentarisk behandling. Dette skal erkendes ellers er vor stilling til fagligt demokrati uden ansigt, uden reel mening. Det er noget centralt, at man altid kan komme til orde, man har retten til at argumentere mod en sag, man synes burde være anderledes. Altid gøres det ikke på saglig basis, altid løftes det ikke ud over smålighedens grænser, ofte i en selvretfærdighedens navn engagerende sig som alene havende retten på sin side; men vore meninger brydes og derud af når vi til et fælles ståsted for bevarelsen af vore goder og for tilkæmpelse af nye.



Feriehjemmets modernisering

Efter indgående undersøgelser og overvejelser har hovedbestyrelsen på et møde den 4. oktober truffet beslutning om at gå i gang med modernisering af foreningens ferie- og rekreationshjem. Dermed er signalet givet til den mest omfattende forandring af institutionen på noget tidspunkt i dens mere end 40 årige historie.

Med beslutningen har hovedbestyrelsen taget en vigtig afgørelse i den faste overbevisning at have skabt grundlag for en sund og fremgangsrig tid for feriehuset.

Man må i taknemmelighed erindre sig de lokomotivmænd som i sin tid fik ideen om at skabe et sted hvor man kunne hente reserver til at modstå den opslidende tjeneste med. Det var den gang ikke alle blandt lokomotivmændene som forstod eller ville forstå betydningen af et sådant foretagendes gennemførelse, ja det var kun et mindretal. Tiden gav imidlertid feriehuspionerne ret. Feriehuset indgik i de fleste lokomotivmænds bevidsthed som en naturlig og selvfølgelig ting.

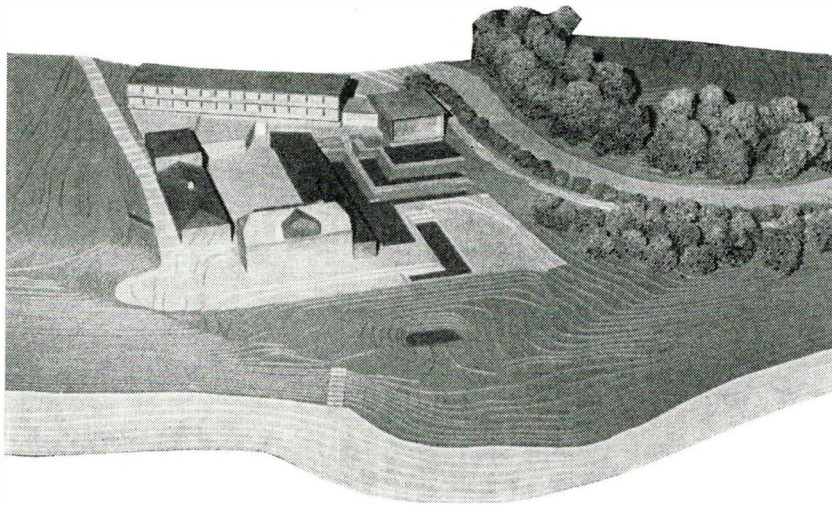
Gennem årene siden dets oprettelse er det undergået udvidelser og modernisering, man har stræbt efter at følge den almindelige udvikling, en udvikling som imidlertid med den anden verdenskrig og tiden i dens kølvand har tynget stærkt på feriehusets økonomi. Fordi det, udover at skabe rammen for en lokomotivmands ferieren eller rekreation, var et mål, at han kunne gøre det for en rimelig betaling, et forhold som med den stærkt inflatoriske økonomiske udvikling, især siden 1951, har været for stærkt tilgodeset, således at ferie-

hjemdriften er underskudsgivende og derfor må dækkes ind ved tilskud som naturligvis ikke kan komme andre steder fra end medlemmerne. En fortsættelse af driften under denne form ville kun være mulig ved et forholdsvis større og større tilskud og derfor yderligere krav til medlemskontingentet. En situation af den karakter er uholdbar i det lange løb, idet man på et tidspunkt må påregne afgjort modstand mod større og stadige tilskud til foretagendet.

På denne baggrund var hovedbestyrelsen tvunget til at overveje på hvilken måde sagen kunne lægges ind i et rimeligt leje, hvor man var fri for stadig at skulle yde tilskud til feriehusets opretholdelse. Samtidig havde der i en række år været en vis tilbageholdenhed med moderniseringer, som nu trængte sig afgørende på, bl.a. lokaliteterne til personalet, centralvarme i hele feriehuset og sådanne indendørs forhold for gæsterne, så også de i dårligt vejr havde behagelige og hyggelige rum til ophold dagen igennem. Uden videre at opfylde disse nødvendige krav ville imidlertid ikke give større driftsindtægter som modvægt til en større forrentningsudgift, og hovedbestyrelsen måtte forkaste den som uigennemførlig og ufornuftig i relation til belastning af medlemskontingentet.

Tilbage var alternativet, at sælge feriehuset eller gøre brug af det på en måde som betingede, at driften alene opretholdt det og fritog medlemmerne for økonomisk tilsvær.

Det første kunne man uden lange overvejelser betragte som en absolut nødløsning, eftersom der i



medlemskredsen ville være kraftig modstand mod at afskaffe et socialt aktiv og sælge en institution, som gennem årene har været til gavn og glæde for mange lokomotivmænd med familie.

Men hvordan skulle man da bringe balance i tingene? Det lå sådan set lige for.

Organisationens oplysningsarbejde havde gennem en række år været underkastet en stærk udvikling og påkaldte efterhånden et helt naturligt krav om mere hensigtsmæssige lokaleforhold at foregå i end de trange forhold som ryddede gæsteværelser på feriehuset gav mulighed for. Samtidig er den almindelige udvikling i samfundet stadigt større krav om oplysning og uddannelse, medens der er en udtalt mangel på lokaliteter som ramme om denne udvikling.

Såre naturligt var der ikke langt til ideen om at kombinere feriehuset med kursusvirksomhed. Der lå og ligger fremdeles et latent behov ud over vort eget, og når feriehuset blev indrettet dertil, ville der også melde sig brugere, så det kunne udnyttes til kursusformål og lignende den del af året, det ikke benyttedes til feriehus.

Med den forudsætning besluttede hovedbestyrelsen at tage sagen op til undersøgelse, og med det klare sigte at skabe en driftsform der hvilede i sig selv.

Det er jo forlængst kendt gennem dette blads spalter og på anden måde, hvordan man ville følge ideen op, og hele sagen kulminerede i kongressens beslutning om, at hovedbestyrelsen skulle arbejde videre med sagen men henblik på en forsvarlig finansiering ved planernes gennemførelse.

Siden da har der været arbejdet ud fra kongressens pålæg, og hovedbestyrelsens beslutning om at sætte arbejdet igang er således resultatet af en tilvejebragt fornuftig finansieringsform blandt de muligheder, som har været undersøgt og behandlet. Uden at komme ind på detaljerne i låneforholdene på denne plads, det vil der blive givet orientering om til medlemskredsen på anden måde, skal det oplyses, at det fortrinsvis bliver kredit- og hypotekforeningslån som indgår i finansieringsplanen sammen med et par andre rimelige prioriteter og værdien af det eksisterende feriehus med tilliggende.

Alt i alt med indretning og inventar vil anskaffelsessummen andrage ca. 3 mill. kr., der vil være fuldt inddækket.

Det kan næppe forventes, at byggesagen skal kunne videreføres uden vanskeligheder, mange problemer kan opstå undervejs, men de må tages og løses i den rækkefølge de måtte komme. Blot må man ønske og håbe på medlemmernes støtte i den store, vigtige sag, ikke blot moralsk men også økonomisk gennem tegning af de frivillige feriehusandele på 600,- kr., som opkræves med 10,- kr. om måneden over 5 år.

Uforudsete ting kan dukke frem, men med det grundlag hovedbestyrelsen har lagt er der almindelig mening om, at opgaven vil lykkes. Et risikomoment er inde i billedet, hvis ingen vil benytte feriehuset; men den risiko indebærer et hvert foretagende som ikke har 100 pct. garantier for sit erhverv, og det er der vel ingen der har.

Nej, med al rimelig skøn over forholdene må risikoen stilles i det plan, at feriehuset ved svigten benyttelse alligevel må sælges, og det var det i alternativet som skulle undgås.

Der har i den forløbne tid, hvor projektet har været under udarbejdelse og til debat, været adskillige modstandere af planerne som i skrift og tale har taget til orde imod sagens gennemførelse, til dem vil vi sige: Prøv i det mindste at se forretningsmæssigt på tingene, som realister må vi fortsat kunne hævde vort sammenhold på linie med andre store opgaver organisationen har givet sig i lag med til fælles bedste. Der er ingen ide i en negativ indstilling om at svigte fællesskabet og ikke have indflydelse på at forme organisationens bestræbelser på i enhver henseende at tjene medlemmernes interesser. Arbejdet skal gøres enten det tiltaler eller ej, men stadig i en parlamentarisk ånd. Hovedbestyrelsen har ikke begivet sig ud på eventyr. Nej – den har erkendt sin forpligtelse til og ansvar for at feriehusets opretholdelse sker på realistisk basis, en forpligtelse og et ansvar overfor medlemmerne. Havde den ikke taget sit standpunkt i denne sag kunne man med rette have anklaget den for at have svigtet. Upåvirket af mere eller mindre, især mindre velmenende tryk, har den erkendt pligt og ansvar.

Særlige ydelser

Reguleringen af de særlige ydelser fra 1. oktober 1963 i forbindelse med 1 pct.s reguleringen af lønnen fremgår af rettelsesbladet til lommebogen bag i dette nummer af DLT.

Herudover har der været ført drøftelser om den fremtidige regulering af de særlige ydelser, således at disse for hver 3 points udsving i det regulerende pristol udover 100 forhøjes eller nedsættes således:

<i>Time- og dagpenge:</i>	
Timepenge	4 øre
Fulde dagpenge	70 »

<i>Nattillæg:</i>	
Gruppe A	70 øre
» B	60 »
» C	50 »
» D	45 »
Tillæg til fulde dagpenge for 1., 2., 3. og 4. dag samme sted:	
Gruppe A og B	35 »
» C	25 »
» D	20 »
Nedsatte dagpenge	50 »

Nattillæg i nedsatte dagpenge reguleres med halvdelen af beløbet for det fulde nattillæg, og satserne afrundes opad til et med 5 deleligt ørebeløb.

Godtgørelse for delt tjeneste.

For tjeneste, der inden for døgnet falder i mere end 3 dele	6 øre pr. time
For delt tjeneste, der strækker sig ud over 12 timer	3 øre pr. time

Natpenge.

For tjeneste i tiden kl. 18–21	3 øre pr. time
For tjeneste i tiden kl. 21–6	6 øre pr. time

Satserne for natpenge til tjenestemænd, der har kostforplejning, fastsættes til halvdelen af de for andre tjenestemænd gældende natpenge med afrunding opad til nærmeste hele ørebeløb.

Godtgørelse for tjeneste på søn- og helligdage.

For tjeneste i tiden kl. 6–18	6 øre pr. time
For tjeneste i tiden kl. 18–21	3 øre pr. time

Kørepenge.

Til tjenestemænd, der henføres under sats D, fastsættes kørepenge til $\frac{2}{3}$ af timepenge for sats D. For tjenestemænd, der henføres under satserne C og B, forhøjes dette beløb med hhv. 25 pct. og 50 pct. Brøkkøre på $\frac{1}{2}$ og derover forhøjes til hel øre, medens brøkkøre under $\frac{1}{2}$ bortkastes, jfr. lønnings- og pensionslovens § 109, stk. 2.

Sejlpenge.

Med udgangspunkt i satserne pr. 1. april 1963 reguleres sejlpengene til tjenestemænd i 3. og højere lønningsklasser i samme forhold som timepenge efter sats C og sejlpengene til andre tjenestemænd i samme forhold som timepenge efter sats D.

<i>Kosttilskud.</i>	Reguleres med:
A	45 kr. 00 øre
B	39 » 00 »
C	30 » 00 »
D	0 » 09 »
E	0 » 07 »
F	0 » 17 »
G	0 » 14 »

Overarbejdspenge.

a) *Dyrtidsregulering:*

Uafhængigt af den pr. 1. oktober 1963 gennemførte forhøjelse af satserne med 1 pct. sker regulering med 3 pct. af nedennævnte grundsætser for overarbejdspenge pr. 1. april 1963, således som disse måtte blive ændret i overensstemmelse med det nedenfor anførte som følge af ændringer i overenskomstillægget efter 1. april 1963. Satserne afrundes til nærmeste hele ørebeløb.

Grundsætser for overarbejdsbetalingen pr. 1. april 1963:

2. lønningsklasse	8,37 kr.
3. »	9,56 »
4. »	9,01 »
5. »	9,66 »
6. »	9,99 »
7. »	10,47 »
8. og 9. »	10,31 »
10. »	11,31 »
11. »	10,65 »
12. »	11,95 »
13. »	11,26 »
14. »	12,43 »
15. »	13,29 »

b) *Regulering som følge af ændringer i overenskomstillægget efter 1. april 1963.*

Grundsætserne for overarbejdspenge reguleres med den gennemsnitlige forhøjelse eller nedsættelse af lønnen for den pågældende lønningsklasse i

henhold til lønnings- og pensionslovens § 88 med tillæg af 33 1/3 pct. beregnet pr. time i overensstemmelse med hidtil fulgte retningslinier for beregning af overarbejdspenge, og således at afrunding sker til nærmeste hele ørebeløb.

c) Fremtidig beregningsmåde.

Satserne for overarbejdspenge fastsættes fremtidig således: De til enhver tid gældende grundsætser med tillæg af dyrtidsregulering beregnet som anført under a) samt et beløb af 0,84 kr. på alle satser (svarende til stedtillæggets andel i overarbejdsbetalingen).

Godtgørelse for mistede fridage.

Godtgørelsen beregnes som 8 x overarbejdsbetalingen for de respektive lønningsklasser, og således at afrunding sker til nærmeste lavere kronebeløb.

fra MEDLEMSKREDSSEN

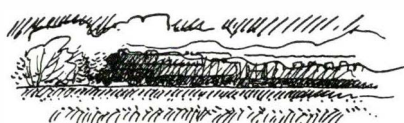
Feriehjemmet

Der har inden for kort tid været skrevet 2 indlæg om vort feriehus, hvor der tales både for og imod dets opretholdelse. – Lad det være sagt allerede nu, sælg ikke feriehuset, eller lad andre overtage det, da der efter min mening er flere muligheder for, at feriehuset fortsat kan eksistere og økonomisk komme til at hvile i sig selv i første omgang, og endda senere måske kan give et overskud, der kunne bruges til fortsat modernisering og velgørende formål; her tænkes specielt på handicappede medborgeres ophold, som i forvejen er praktiseret gennem flere år. – Stordriften, med indskud på 600 kr. af hvert medlem til økonomisk grundlag for byggeriets gennemførelse tror jeg ikke på, da omkostningerne for de egentlige lån kan få det til at svimle for en tjenestemand! – Vi må prøve at gå den gyldne middelvej og modernisere feriehuset op til en tidsmæssig standard, da dette jo er absolut påkrævet; men det koster penge, og med lån gennem de sædvanlige kanaler, kredit- og hypotekforeninger bliver omkostningerne igen for store og uden rimelig udsigt til at få gælden afviklet mange år frem i tiden. – »Hvad kan vi da gøre,« skriver lokomotivfører Aage Andersen i vort blad af 6. september d.å., »vi kan gå til J.A.K. banken,« dens referencer er allerede nævnt og kendt, dér kan vi få den billige finansiering, der bliver mere og mere nødvendig og almindelig for at bygge fornuftigt og helt uden risiko for at komme ud på det dybe vand, men det betinger her, ligesom i alle andre faser i vort liv, at vi gør vor indsats på den måde, at foreningens pengemidler går over nævnte bank, og som lokomotivfører Aage Andersen skriver yderligere »i samme forhold vi benytter J.A.K. banken, kommer den os tilgode, når vi skal bruge penge,« og vel at mærke helt uden renter kun et rimeligt administrationsgebyr. – Lad os nu for morskab antage, at ovenstående er blevet realitet, pengene er lånt, og moderniseringen tilendebragt, da må der naturlig-

vis skabes det økonomiske driftsgrundlag for, at feriehuset i hvert fald kan bære sig selv. Derfor skulle det så først og fremmest belægges af så mange medlemmer som muligt, og her må bemærkes, at vi vist roligt kan forudse et »come back« for denne gode ferieform, hvor både hustru, mand og børn har en virkelig ferie, jeg mener, at tidspunktet snart vil komme, da man ikke mere gider slide asfalt på udenlandske veje hver sommerferie, og derfor tror jeg, vore medlemmer vil benytte vort feriehus i større udstrækning i de kommende år. – Hvad kunne man gøre derudover; jo, mon ikke mange af vore kolleger i udlandet, som sikkert alligevel kommer hertil, kunne gøres interesserede i et ophold i disse omgivelser. Muligheden er der, men det vil måske være påkrævet at gøre vore kollegiale organisationer i udlandet opmærksom på vort feriehus eksistens, derfor agitation for vort feriehus, disse udenlandske besøgende ville også i høj grad medvirke til mellemfolkelig forståelse, som er så nødvendig i disse år. Da moderniseringen af huset blandt andet også omfatter centralvarmeinstallation, kan huset belægges både før og efter den egentlige sæson, kort sagt hele året og kunne måske være ramme om interne fagbevægelsesarrangementer, uden dog at komme ind på de helt store hotel- og motelplaner med de derved forbundne låneomkostninger, som vi aldrig ser enden på. Derfor henstiller jeg indtrængende til vore repræsentanter for feriehuset at søge oplysning om den billige form for finansiering, som J.A.K. Bank praktiserer, og døm ikke disse forholdsvis nye veje ud fra sædvanlig vanemæssig tankegang, så bliver resultatet negativt, og ting kan ske, som vi senere fortryder blandt andet måske afhændelse af feriehuset, men når driften ikke kan fortsætte under de gamle former uden underskud, må vi indrette os efter de nye tider, at sælge feriehuset forekommer mig at være en dårlig løsning.

De utraditionelle låneformer J.A.K. udøver, er jo ikke opstået for deres egen skyld, men af simpel nødvendighed. Udbygningen af den brede befolkning har jo i disse år efter krigen nået et sådan klimaks, at udbygningen naturnødvendig undergraver sig selv. (Tænk på afbetalingssystemets høje rente!) – Bevarelsen af vort feriehus som sådant opfordrer jeg alle vore medlemmer til at støtte 100 procent, men vi må søge de billigste veje til at gøre vort feriehus tidssvarende, så tror jeg på fornyet og varig interesse. – Med lidt god vilje fra vore dygtige kolleger i hovedbestyrelsen og feriehusudvalget, samt brugelige udpluk af de fra medlemskredsen anviste muligheder, da vil disse årlange tovtrækkerier være til ende, og husets fortsatte beståen er blevet bragt hen til et plan, hvor der er fornuft og rimelighed.

N. V. H. Haakonsen,
lokomotivfører, Esbjerg.



I GÅR OG I MORGEN

Realisme, dynamik, foretagsomhed og samarbejde kendetegner jernbanens trafik-politik med sigte på fremtid og videre fremskridt. — Af redaktør Jørgen Petersen



Allerede i 1861, da en jernbanerejse endnu blev betragtet som noget af et eventyr, arrangerede *Thomas Cook* en selskabsrejse for 570 personer, der ville overvære et foredrag. Hermed var en ny form for turisme født, en turisme, der skulle revolutionere menneskers sameksistens. Samtidig satte jernbanernes eksplosive udvikling ind, og i dag kan vi med rette tale om en veritabel *rejse- og turist-industri*.

I den moderne udviklingshistorie har kun få opfindelser ændret livet for mennesker i alle samfundslag sådan som jernbanen har det. Endnu Napoleon I kørte med hest og vogn akkurat som Julius Cæsar gjorde det. Men 50 år efter den første Napoleon rejste Napoleon III med særtog. Med diligence kunne man tilbagelægge en halv snes kilometer i timen, og det kun om dagen. Jernbanen muliggør en gennemsnitsrejsetid på 100 km/tm – også om natten. En rejse, der tidligere tog en uge, kan nu gennemføres på otte timer.

Det 19. århundrede var industriens århundrede ikke mindst takket være de nye samfærdselsmidler. Jernbanen befordrede kul, knyttede forbindelser til nye markeder og var til rådighed ved afsætningen af industriens produkter. Det almindelige fremskridt og konkurrencen fra andre trafikmidler dikterede jernbanens udvikling fra det første damplokomotiv til de moderne elektriske tog.

I begyndelsen rejste man kun med et bestemt mål. På besøg hos slægtninge eller til et kendt kursted. Undervejs promenerede de kvindelige rejsende de nyeste modeller fra Paris, og togrejsen blev betragtet som voldsom luksus. Også fordi billetterne var så dyre, at kun virkeligt rige mennesker kunne tillade sig en sådan ekstravagance.

I vore dage rejser man i stor ud-

strækning for sin fornøjelse. Det er ønsket om at »se nye tapeter«, om at komme til fremmede egne eller lande, der er motivet. Det 20. århundrede er forlængst udnævnt til *turismens århundrede*.

Denne udvikling imødekommes naturligvis af banernes ledelser. Nye behagelige vogne og tog tages i brug, banegårdene moderniseres, og billetpriserne afpasses efter turisternes formåen. Det må heller ikke glemmes, at levestandarden næsten overalt er hævet betydeligt.

I dag er det muligt for alle befolkningslag og klasser at rejse. Tidligere fordrede det en mindre formue (til billetten) og flere uger til rejsen. Nu kan vi klare os med lidt sparsommelighed for at have til billet til fremmede lande, og turen varer kun få dage eller nogle timer.

Men inden man kunne udvikle trafikken til en virkelig industri, måtte en tilsvarende omfattende organisation opbygges. I første omgang interessererede man sig for grupperejserne, for jo højere deltagerantallet er, jo lavere er omkostningerne for hver enkelt. Men også enkeltrejser – individuelle rejser – arrangeres af rejsebureauer, der er specialister i disse arrangementer. Og flere store firmaer har nu deres egne bureauer, der arrangerer rejser af alle slags for arbejdere og funktionærer.

Den anden verdenskrig har ydet sit store bidrag til trafikken og turismens vækst. Millioner af soldater blev flyttet fra én verdensdel til en anden. Når de vendte tilbage til det civile liv var de fortrolige med tanken om fjerne steder og forskelligheder i sprog og skikke. Derfor er de selv blevet turister, og de har gjort deres børn til det. En anden følge af krigen var, at der for alvor kom gang i videnskabeligt og kulturelt samarbejde over landegrænserne, mange

personlige kontakter blev knyttede og holdes vedlige gennem besøg hos hinanden. Det har altsammen medført en forøgelse af turisttrafikken, og den bliver større år for år.

Mens jernbanen tidligere var det eneste »demokratiske« samfærdselsmiddel, er biler og flyvemaskiner i dag vokset til en position, hvor de er konkurrenter, uden at de dog har kunnet antaste jernbanernes overlegenhed. Dette er måske årsagen til, at banerne nu samarbejder med bilerne. Det hurtigere, sikrere og mere bekvemme tog befordrer både den rejsende og hans bil, mens bilisten hviler ud i toget på de lange strækninger. Bilen og dens ejer bringes over alpepas og øde strækninger, og ved ankomststationen forenes de to igen på gaden.

Jernbanerne er utrættelige i deres bestræbelser på stadig at gennemføre moderniseringer og forbedringer for at imødekomme kundernes krav.

Banernes stilling synes at være sikker i al fremtid. Deres opgaver er så mange, at man vanskeligt forestiller sig moderne erhvervsliv og samfundsliv i det hele taget uden dem. De største vanskeligheder ville opstå, hvis jernbanen pludselig indstillede for eksempel personbefordringen. I denne forbindelse behøver man blot at henvise til, at der dagligt i byer som Paris og Tokio befordres henholdsvis 650.000 og 550.000 med tog. »Mindre« banegårde som for eksempel Milanos og Roms kan opvise mere end 100.000 ekspederede rejsende om dagen. Gaderne og også i vid udstrækning vejene er i mange tilfælde overbelastede. Luftruterne kan heller ikke alene løse trafikproblemerne, og jernbanernes førstesteds i trafikken er derfor uantastet. Ikke mindst fordi der stadig tilbydes nye opgaver på grund af den enormt voksende turisme og rejselyst.

Det mørke Afrikas store jernbanesamarbejde

De tre østafrikanske jernbaneselskaber er verdensdelens bedst administrerede

Udviklingen inden for jernbane-driften i Afrika betegner et meget interessant kapitel i historien og ikke mindst det samarbejde, som blev indgået mellem staterne Kenya, Uganda og Tanganyika og førte til den bedste administration af den vældige verdensdels jernbanevæsen.

Vi skal i det følgende fortælle lidt om denne udvikling. Bygningen af banerne begyndte fra havnebyerne Tanga i 1893, Mombasa i 1896 og Dar El Salem i 1905 og skulle føre linierne igennem Østafrika til Kili-manjaro, Victoria-søen og Tanganyika-søen. I årene 1893-1912 blev den 352 km lange jernbanelinie fra Tanga til Moschi fuldført, og skønt der var meget betydelige vanskeligheder at overvinde i dels bjergfyldt og dels sumpet terræn, blev den 944 km lange strækning fra Mombasa til Kisumu bygget på kun 5½ år. Derimod tog det 9 år at bygge den 1252 km Tanganyika-jernbane for det østafrikanske jernbaneselskab, og banen fik endestation i Kigoma ved Tanganyika-søen.

Endnu før den første verdenskrig begyndte man at bygge det andet spor på strækningen Mombasa-Kisumu for at kunne transportere de store sodamængder, der fandtes i distriktets søer, men også fordi strækningen Nairobi-Nanyuki frembød store naturskønne udsyn til egnen ved Kenya-bjerget med den snebedækkede top, som lokkede mange turister til.

Senere er bygget endnu flere banestrækninger i Østafrika, og den sidste blev taget under drift i august 1956, det var den 335 km lange strækning over Ugandas hovedstad, Kampala, og banens vestligste endestation er Kasese, i hvis nærhed der ligger meget store kobberminer.

Disse jernbaner i Østafrika er alle smalsporede, en meter sporvidde, og det har medført store problemer, fordi de øvrige omgivende jernbaner anvender 1067 mm sporvidde, samtidig med at bremsesystemer og koblinger er forskellige. Hvis der skal indledes et nærmere samarbejde mellem Øst-

afrikas og de øvrige afrikanske staters jernbaner, må der ske vidtgående og meget kostbare ændringer.

Uganda-jernbanen blev bygget efter indisk forbillede med en meter sporvidde og har den største stigning af de østafrikanske jernbaner, nemlig indtil 20 grader. De første damplok her var træfyrede og kunne klare en togvægt på op mod 150 tons, når man kørte på de stejleste ramper. De østafrikanske jernbaner havde ved udgangen af 1960 ialt 414 damplok, hvoraf de 35 var anskaffet så sent som i 1956. En del af den øvrige lokpark består af Garrat-maskiner, som er indrettet dels til kul og dels til oliefyring. De er verdens tungeste lok i deres klasse til en meter-spor, har et akseltryk på 20 tons og kan klare en togvægt helt op til 1200 tons. Den maksimale hastighed er 72 km/timen.

På de østafrikanske jernbaners stejleste ramper kører man med sammenkoblede 1850 hk Co-Co-lok. På den sydlige jernbane i Tanganyika er der nu fuld dieseldrift.

Parken af personvogne, som hovedsagelig er to-akslede kupévogne, androg ved udgangen af 1960 ca. 990, og af godsvogne havde man i Østafrika samtidig 9.451. I de sidste to år er man ved at gennemføre en større modernisering og ombygning af vognene. Som følge af, at de tidligere meget ofte løb varme, så der opstod generende brande, indbygger man nu kuglelejer ved akslerne. - Jernbanerne driver også en flåde af større skibe og færger på Tanganyika-, Victoria-, Albert- og Kioga-søerne, og i de se-

nere år er denne flåde blevet forøget med tre motorskibe.

Af de ansatte ved banerne var i 1960 de 87,7 pct. afrikanere, medens 9,1 pct. var indere og 3,2 pct. europæere. I sommeren 1956 blev taget en jernbaneskole i Nairobi i brug, og her blev 600 nyansatte elever, hovedsagelig østafrikanere, uddannet. Man vil fremtidig anvende samme retningslinie, således at det indiske indslag blandt de ansatte efterhånden forsvinder.

Persontrafikken i Østafrika gik ned i årene fra 1958-60 med næsten en million rejsende, og nedgangen ligger for størstedelen på nærtrafikken. Man har for at imødegå nedgangen forbedret køreplanen for fjerntrafikken og foretaget en mindre tarifførhøjelse. Godstrafikken derimod er steget for såvel jernbaner som skibsfarten i Østafrika gennem de sidste fire-fem år.

Man mærker også i den fjerne, store verdensdel konkurrencen med biltrafikken, særlig i Uganda, hvor der er mange personvogne, som har taget en del af jernbanens rejsende og indtægt. Flere gange i de sidste år har det været på tale at indføre el-drift på strækningen Mombasa-Nairobi, men i den senere tid har der været stille om spørgsmålet. Dette lands geologiske forhold og befolkningstæthed er så forskellig, at det sikkert vil blive alt for bekosteligt med elektrisk drift.

Man regner med, at de tre sammensluttede østafrikanske jernbaneselskaber er de bedst administrerede i hele Afrika.





Jubilæum

Søndag den 3. november 1963 kan lokomotivfører K. R. Kettner, Nyborg, fejre sit 40 års jubilæum ved DSB.

Kettner, der er kendt blandt ledelse og kammerater, som en yderst omhyggelig og samvittighedsfuld lokomotivfører, startede sin jernbanetid som lærling på Nyborg værksted 1920, men da han som svend søgte ind som aspirant, var DSB midt i en spareperiode, og Kettner udnyttede de 3 års ventetid med at stikke til søs, og først i 1929 begyndte aspiranttiden i Roskilde. Bortset fra ½ års forfremmelsestjeneste i Padborg, tilbragte han sin lokomotivfyrbødertid i Roskilde. I 1943 forfremmedes han til lokomotivfører i Lunderskov, men søgte omgående Roskilde igen, på vejen tilbage mellemlandede han i Nyborg, og her groede han fast.

Afdelingens arbejde viser Kettner stor interesse, og især festudvalgets arrangementer er han ivrig deltager i, her færdes han med sit lune smil, som skaber hygge og fest.

Når tjenesten er slut, tager Kettner ud på fjorden for at hente en torsk eller rødspætte, men om aftenen tændes lysene i modelanlægget, og Kettner og søn udnævnes enten til stationsforstander eller baneingeniør, og så løber timerne alt for hurtig.

Kære Kaj, sammen med dine mange gode venner, ønsker afdelingen dig også hjertelig til lykke, vi vil ønske mange gode år for dig og din familie i tiden fremover.

A. T.

Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

A. T. Husted,
lokomotivfører, Fredericia.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

V. M. Kantsø,
lokomotivfører, Næstved.

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes.

P. S. Rasmussen,
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

Knud H. Pedersen,
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

B. Quist,
lokomotivfører, Fredericia.



Påskønnelse.

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivførerne A. Monrad-Andersen og H. Bahne Larsen, begge Rødby Færge, samt trafikassistent L. N. Jensen, Nykøbing F., i anledning af, at de den 9. maj 1963 ved en faresituation på Eskilstrup station udviste god agtpågivenhed.

*Forfremmelse til lokomotivfører (12. lkl.)
pr. 1-9-1963.*

Lokomotivfyrbøder:

K. B. Andersen, Århus, i Rødby Færge.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-10-1963.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

T. S. Andersen, Næstved, til Fredericia.
T. V. Nellemose, Helgoland, til København Gb.
C. J. Kongsted, Helgoland, til København Gb.
B. J. Petersen, Helgoland, til København Gb.
A. M. Hansen, København Gb., til Helgoland.
B. B. Hohn, København Gb., til Helgoland.
O. A. Hansen, København Gb., til Helgoland.
H. Madsen, København Gb., til Helgoland.
P. Sørensen, København Gb., til Helgoland.
S. Christensen, København Gb., til Helgoland.
J. Jespersen, København Gb., til Helgoland.
V. Larsen, København Gb., til Helgoland.
L. Krøyer Rasmussen, Kbhvn. Gb., til Helgoland.

*Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant
pr. 15-9-1963.*

F. J. Andersen, København Gb.
P. J. Jørgensen, København Gb.
J. Jensen, København Gb.
A. Madsen, København Gb.
J. J. Nielsen, København Gb.
P. Risgård, København Gb.
F. J. Gregersen, København Gb.

Afsked.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

S. P. P. Hvam, Randers, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-10-1963).
J. J. Anthonsen, Esbjerg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-11-1963).
L. K. Larsen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-1-1964).
H. M. Jensen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-11-1963).

*Antagelsen af lokomotivmedhjælperaspirant
pr. 1-9-1963.*

H. H. K. Madsen, København Gb. er annulleret.

Lokomotivmedhjælperaspirant:
B. J. Petersen, København Gb., er afskediget efter
ansøgning pr. 5-9-1963.



Pensioneret lokomotivfører J. C. Roed, Jyllands-
gade 6, Struer, født d. 16-1 1895, er afgang ved
døden d. 23-9 1963.

NYE ADRESSER

Padborg afdeling:
Formandens navn og adresse rettes til: Lokomotiv-
fører E. A. Sterll, Tjørnevej 7 st. tv., Padborg.
Kassererens navn og adresse rettes til: Lokomotiv-
fyrbøder Th. Nielsen, Pilevej 2, 1., Padborg.

Gedser afdeling:
Formandens adresse rettes til: Langgade 8c, Gedser.

Frederikshavn afdeling:
Kassererens navn og adresse rettes til: Lokomotiv-
fyrbøder K. H. Olesen, Odensegade 10, Frederiks-
havn.

Regnskab for

»Kong Christian den IX's Understøttelsesfond«
i 1962/63

Indtægter.

Beholdning fra f.å.	271,59
Renter	1188,14
Gaver	150,00
	<u>1609,73</u>

Udgifter.

Uddelte understøttelser	1400,00
Porto	15,40
Beholdning til næste år	194,33
	<u>1609,73</u>

Beholdninger.

Obligationer	26 638,90
På bankbog	194,33
	<u>26 833,23</u>

København, den 31. marts 1963.

Skov / M. Lindborg
sekr.

Regnskabet er revideret og fundet i overensstem-
melse med de foreliggende bilag.

Beholdningen var til stede.

København, den 13. september 1963.
L. Thorup. *E. Svendsen.*

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-9-1963.
Pensioneret lokomotivfører O. E. Hansen, Guld-
bergsvej 12, 2., Odense.

Pensioneret lokomotivfører J. A. Jeppesen, Bene-
diktevej 7, Ålborg.

Pensioneret lokomotivfører P. J. Olsen, Skoleban-
ken 2, Gedser.

Pensioneret lokomotivfører Ancher Pedersen, Skan-
derborgvej 21, 3., Århus C.

Pensioneret lokomotivfører O. M. Christensen, Ny
Vestergade 8, 2., Odense.

Emolumenter

Med gyldighed fra 1. oktober 1963 er emolumen-
terne forhøjet, og de nye satser bringes nedenstå-
ende som rettelsesblad til foreningens lommebog
side 14.

Ydelsens art	Emolumenter Lokomotivpersonale						
	18. lkl.	15. lkl.	12. lkl.	10. lkl.	7. lkl.		
Timepenge	1,11	1,11	1,01	1,01	1,01		
Fulde dagpenge	21,05	21,05	19,05	19,05	19,05		
Hertil nattilæg	18,30	18,30	16,05	16,05	16,05		
Tillæg for 1.—4. dag	9,25	9,25	7,45	7,45	7,45		
Nedsatte dagpenge	14,75	14,75	14,05	14,05	14,05		
Hertil nattilæg	6,50	6,50	5,30	5,30	5,30		
Kørepenge	0,91	0,91	0,76	0,76	0,76		
Rangergodtgørelse	0,45,5	0,45,5	0,38	0,38	0,38		
Overarbejdspenge	—	14,26	12,91	12,26	11,41		
Godtgørelse for mistede fridage	—	114,00	103,00	98,00	91,00		
Betaling for ekstraordinær tjenesteirthed	1/30 af nettomånedslønnen inkl. stedtillæg pr. dag						
Natpenge	Kl. 18—21	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Søn- og hellig- dagstjeneste	Kl. 21—6	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60
	Kl. 6—18	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
For mere end 3-delt tjeneste... For delt tjeneste udov. 12. time	Kl. 18—21	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
		1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70
		0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Rejselysten er stærkere end nogen sinde, hundredetusinder holder ferier rundt om i Europa, og de store rejsebureauer begynder at lokke med Ceylon, Indien og andre fjerne rejsemål. Men indtil videre er det nok de allerfærreste, der har tid og penge til sådanne eventyrrejser. Må vi anbefale en langt billigere måde at rejse til klodens fjerneste egne: læs gode rejsebøger – og her er der særlig grund til at gøre opmærksom på den nye serie af *Fremads Rejsebøger*.

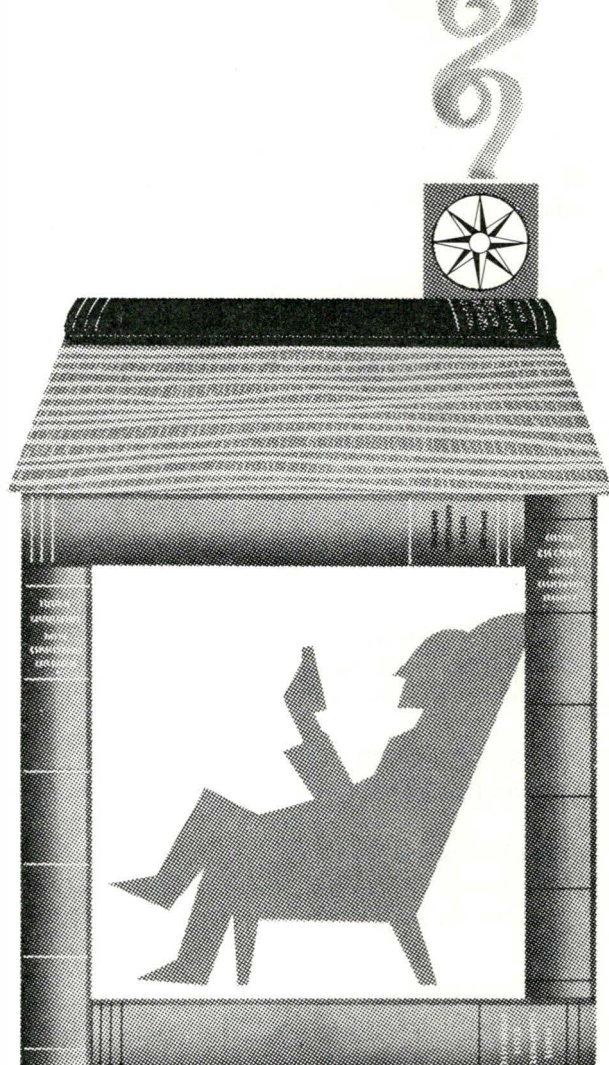
Rejs ud — hjemme i lænestolen

Man kan sidde hjemme i stuens bedste stol og rejse med toponavne blandt rejsebogsforfattere til havets bund, til de højeste bjergtinder, besøge Afrikas buskmænd, trænge ind i det ukendte Australien, slentre ad Hongkongs menneskemyldrende gader eller følge alverdens polarforskere i deres kamp for at underlægge sig både nord- og sydpol. Og altsammen for små penge. *Fremads Rejsebøger* har vundet fortjent ry som landets mest alsidige og bedst udstyrede biligerie, og den 6. serie, der udsendes i første halvdel af oktober står afgjort mål med de foregående. Rigt illustrerede bøger med originalfotos i fornemt offset – trykt på smukt papir og med farverige omslag – altsammen for en ti'er pr. bind, hvis man da ikke foretrækker at ofre tre kroner mere og få bøgerne elegant indbundet! Sådanne bøger ville normalt koste tre gange så meget. Det er udelukkende i kraft af de store oplag, at disse priser lader sig realisere.

Til havets bund — og til de højeste tinder

Alle landets TV-sere kender *Hans Hass*, manden der med kamera og spyd udforsker havdybderne – i *Jægere på Havets Bund* afslører han sig også som en herlig fortæller. – Schweizeren *Max Eiselin* beretter i *Dhaulagiri besejret* om 14 bjergbestigeres fantastiske præstation i Himalaya – man føler sig selv hængende på bjergsiden under læsningen. *Herbert Tichy* – en fremragende Asien-kender – har besøgt Hongkong, den sidste vest-bastion på Peking-Ki-

F R E M A D S F O L K E B I B L I O T E K



nas »rand«, og fortæller om tre millioner mennesker, der lever i skyggen af den kinesiske drage på et område mindre end Odense amt. *»Hongkong – i Dragens skygge«* er en bog, der giver én forstand på »sameksistens«.

Inde i det mørkeste Afrika — og det ukendte Australien

To kvinder forsøger civilisationen og drager ind i ukendt land: *Cynthia Nolan* tager sammen med mand og en 6-årig datter *»Bag Australiens Ryg«* og oplever et land som selv de færreste australiere kender. *Elizabeth Marshall Thomas* levede blandt buskmændene i Kalahari-ørkenen nær Sydafrika i to år og har med *»Det harmløse Folk«* skrevet en rejsebog, man tør spå vil blive klassisk.

Erobringen af polerne

To sær-udgaver i rejsebogsserien er englænderen *Kirwans* store skildring af *»Polarforskningens Eventyr«* hvori han beretter om menneskets hund-

redårige kamp for at besejre både nord- og sydpolsområderne. Her møder læseren alle de store forskere, der satte livet ind på at udbrede kendskabet til »den hvide vej«.

Enestående nærbilleder af afrikansk dans

Desuden omfatter *Fremads* nye serie et fantastisk smukt billedværk, *»Afrika danser«*, hvor franskmænd *Dominique Darbois* har fastholdt Elfenbenskystens negerstammer i deres rituelle danse. Strålende nærbilleder i sort/hvidt og farver af et Afrika, der sprudler af vitalitet. Disse to fornemme særudgaver koster en bagatel mere – men er endnu mere værd for læseren.

Fremads Rejsebøger kan fås hos alle boghandlere – men desuden glædeligvis også hos FFB's bogombud på arbejdspladserne. Benyt tilbuddet – tag roligt på langfart med *Fremads Rejsebøger* – og tag hele familien med på samme billet-

RØDBY HAVN

KOLONIALFORRETNINGEN v/ Torben Knudsen

Alt i kolonial

Syltholmsgade 13 - Rødby Havn - Tlf. 905078

JOHN NIELSEN

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

Havnevej 44 - Rødby Havn - Telf. 905194

HENRY KNUDSEN

vi har alt i

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

Havnegade 102 - Rødby Havn - Telf. 905192

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

H. W. Selvbetjening

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

H. W. Selvbetjeningen
Rødby Havn - Drej 905188

De ringer - vi bringer



Treldal's damesalon

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

Havnegade 48 - Rødby Havn - Telf. 905154

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

Slagter

A. ERIKSEN

Rødby Havn

TAGE MADSEN

Havnevej 13, Rødby Havn . Telf. 905033

Kolonial . Konserver . Kaffe . Vine . Tobak,
Skibsproviantering

RØDBY HAVN AUTOSERVICE

v/ Tage Hansen

Havnevej 44 - Rødby Havn - Telefon 905131

Alle reparationer udføres hurtigt og billigt
OLIE - AUTOGUMMI - RESERVEDELE

RØDBY BRUGSFØRENING OG KØBMANDSHANDEL

Kolonial - isenkram - manufaktur ★ Kul - koks - briketter

Vestergade 15 - Rødby - Telefon 901143

SOFUS POULSEN

Alt i herre- og drengebeklædning

Østergade 14 - Rødby - Telefon 901247

Rødby Boghandel v/ Gregers Andersen

BØGER på ratekonto - Specialafdeling for
FOTO - FYLDEPENNE - DUPLIKERING

Østergade 29 - Rødby - Telefon 901172

KØBENHAVN

J. B. Schilder

Nørregade 7 - Kbhv. K. - Central 2058

Uniforms-Skrædderi - Målkonfektion

RØDBY

Benny Lund's Herrefrisørsalon

Vi udfører alt i 1. kl.s frisørarbejde - hurtigt og høflig betjening -
DET KAN DE STOLE PÅ

De er velkommen - selv med træsko på

Østergade 22 - Rødby - Telefon 901332

JOHNS KVALITET Vore 3 specialiteter

Extrafin salami - Lollandsk spegepølse - Hjemmelavet leverpostej

JOHNS SLAGTERFORRETNING

Torvet Rødby - Telf. 901059

Benzin - Olie - Vask - Smøring - Autogummi



SERVICE STATION

v/ Frede M. Pedersen

Østergade 36 - Rødby - Telf. 901454

Køb møbler i MØBELMESSEN

Fordelagtige betalingsvilkår

M. Steffensen, Rødby - Telefon 901057

NYKØBING F.



Lys petroleum - Gasolie - Fyringsdiesel
Farvet benzin

NYKØBING F. DEPOT

v/K.B.Hansen-Finsensgade 52-Nykøbing F.
850363 - Deres direkte olieledning

gælder det briller - går man til

NYKØBING F. SPECIALOPTIK

v/ B. Hausgaard

Rådhusstræde - Telf. 852226

... JØRGENSENS KØDUDSALG ...

*vi har alt i 1. kl. Kød-flæsk-pålæg-salater
og vi kan levere Dem LUXUS smørrebrød til Deres fest*
Strandboulevarden 56 - Nykøbing F. - Telf. 853305



SERVICE STATION

v/ Freddy Jørgensen

Nørregadepladsen - Nykøbing F. - Telf. 853803

Nørregadepladsen - Nykøbing F. - Telf. 853803

Benzin - Olie - Vask - Smøring - Reparationer

ARNE JØRGENSEN Farve og Tapethandel

mal og bevar - køb Deres malerverker hos os

Slotsgade 5 - Nykøbing F. - Telf. 850101

SVEND TEILMANN

Jernbanegades material og sygepleje

NYKØBING F. - TLF. 850044



Varemærke



STRAND SALON

v/ H. G. CLAUSEN

MODERNE HÅRPLEJE - INDIVIDUEL KLIPNING
PERMANENT - FRISERING

STRANDVEJ 10 - NYKØBING F - TLF. 852488

VEJLE

Lad os klare Deres fyringsproblem
vi leverer alt i fyringsolier



VEJLE DEPOT

v. Chr. E. Jensen

Vardevej 113 - Vejle - Telf. 870-399

Se godt ud - det er hovedsagen

HENRY SCHMIDTS Herresalon

Vestergade 30 - Vejle

Det er her De får

4 % rabat på alle varer



SØNDERGADE 18 - VEJLE - TELF. 19 52

$\frac{1}{3}$ Vejle Mælkekompani

- drik tre glas mælk daglig -

Når haven skal anlægges . . .

tag fagmanden med på råd - henvend Dem til

GARTNERNES AKTIESELSKAB

Skolegade 2 - Vejle - Telf. 2721

SLAGELSE



SYMASKINER v/ Sv. Bager

- det førende schweizerprodukt

Jernbanegade 20 - Slagelse
Telefon 52 29 22

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

MØBELMESSEN - Løvgade 16, Slagelse - Telefon 52 37 37

ODENSE



Salon DALAGER v/ Ove F. Dalager
Moderne salon for moderne damer

Alt i hårpleje - formskæring - permanent

Påskeløkkevej 9, Odense - Tlf. 112090



FREDERICIA

Alle kan sælge Facadepuds!

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

Repr. Sv. Aa. Johansen

Tlf. Fredericia 1257

Calvi

Vestebrogade 34 - Fredericia - Telf. 1006

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

E. M. H.'s KOLONIAL

Alt i Konserver - Vin - Kolonial - Tobakker & Parfumerartikler

Prøv vor ekstrafine kaffe

- 3% rabat ved kontant køb -

Vesterdalsvej 9 - Telefon 1257

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia

W. L. Christiansen . Tlf. 1014

Alle arter tryksager til små priser
- Festsange -

TØNDER

For synet en vinding,
køb brillen hos Sinding!



STRUER . Tlf. 50119

P. WEILING

Struer . Tlf. 5 00 93

Anbefaler alt
i moderne
blomsterbinderi

Thomas Hansen's Bageri

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

$\frac{1}{3}$ Struer Kulimport

Tlf. 5 07 77

KØBENHAVN

L. A. Jørgensen, Lergravsvej 63

BOGTRYK

Telefon Asta 5002 - København S

NYBORG



NYBORG DEPOT

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

Lys petroleum - Gasolie - Fyringsdiesel
Farvet benzin - Smøreolie

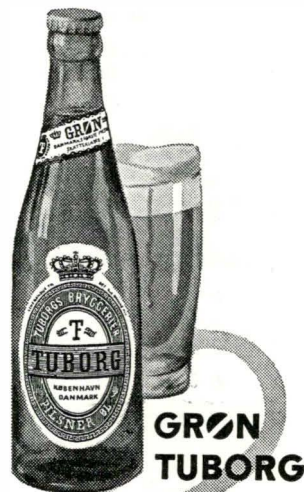
Deres direkte olieledning - Telefon 2020

AABENRAA

$\frac{1}{3}$ HOFFGAARD

AABENRAA

altid først med det nye



-der er stemning for TUBORG

HØJBJERG

UNGE HJEMS HØJSKOLE

Skaade pr. Højbjerg, 7 km sydf. Århus

Et vidunderligt højskoleop-
hold på Danmarks mest mo-
derne højskole med levende
undervisning for vor tids
unge. Kursus beg. novmbr.
og jan. Program sendes. Un-
derstøttelse kan søges.

NÆSTVED



Lorentzen's damefrisørsalon

den moderne salon for den moderne dame

Vinhusgade 14, Næstved . Telf. 72 21 75

Næstved Kaffebrænderi

v. Tove Petersen

Stedet hvor man køber kaffe, the, biscuit og chokolader
Ringstedgade 2a, Næstved . Telf. 72 03 96

Flemmings Damesalon

DEN MODERNE SALON - FOR DEN MODERNE DAME

Vi yder altid 1. kl.s betjening

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

E. Q. JENSEN

Tømrer- og Snedkermester - Tlf. 72 09 59

Tømrer- og snedkerarbejde

Tilbud gives uden forbindelse - Altid reel behandling

Kør godt og økonomisk

kør med UNO-X benzin og olie

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

72 10 03

Farimagvej 9
Næstved

Bernhardt's radiodirigerede vogne kører dag og nat.
5-7-14 pers.

Køb Deres varer hos
DERES slagter

TOFTEHØJ

Ejlersvej 34 - Næstved - Telefon 72 21 41

Tag brød med hjem ...

bageriet Brogade 3,
Næstved
Telefon 72 16 32

Vi har alt i lækert bagværk - spec. finere bagværk



E. OMEL'S DAMESALON

En moderne salon for moderne hårpleje
Al hårpleje - Formskæring - Permanent udføres
Sct. Mortensgade 7 - Næstved - Telf. 72 16 59

Tobaksfirmaet »ØRNVOLD«

Køb hvor udvalget er stort i **tobak - vin - piber**
Sct. Mortensgade 3 - Næstved - Telefon 72 23 02

HOVEDBANEGAARDENS RESTAURANT

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft

ESBJERG

FRANKS KIOSK

Alle dag- og ugeblade, tidsskrifter, lommeromaner

Husk at vi tipper hver uge

Torvegade 116, Esbjerg. Telf. 22101

*RIEGELS Jensen

Udvalget er stort
i gave og brugsting

Køkkenudstyr - Glas - Porcelæn

Strandbygade 42 - Esbjerg - Telf. 29130

... der er altid noget nyt i

DET NYE BOLIGHUS

v/ Jørgen Hansen

Storegade 148 - Esbjerg - Telf. 25017

VESTERBYENS FARVEHANDEL

V/ Frede Alsrud

Farver - tapet - linolium - rullegardiner

Strandbygade 56 - Esbjerg - Telefon 21982

AALBORG

Den moderne damefrisørsalon

for den moderne dame

BODIL PEDERSEN (Mie Danielsens efft.)

Vesterbrogade 51 . Aalborg . Telf. 28250

Bruno Johansen

Dannebrogsgade 11, Aalborg
Telf. 28723

Alt i 1. kl.s

kød - flæsk - pålæg
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

POUL JOHANSEN

AUTOVÆRKSTEDET

Thorsgade 37 - Aalborg - Telf. 38130

alt mekanikerarbejde udføres; reservedele - smøring

VIBORG

Bollette A/S

Bolettes familiekonto er
mere værd end
rede penge

St. Sct. Hansgade 6 - Viborg - Telf. 4030

CONSUL
Symaskiner

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

E. K. HUSHOLDNINGSMASKINER

Sct. Mogensgade 54 - Viborg - Telf. 404

PADBORG

MIKKELSEN & JENSEN

Aut. El-installatør under S. AA. A. E.

Frøslevvej 36 - Padborg - Tlf. 7 33 22

— Alting i EL-ting —



AARHUS

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

SALON »DELEURAN«
V/ Inge Deleuran

Den eksklusive salon for den moderne dame
Nørrebrogade 8 - Århus C - Telf. 28823

URFIRMAET G. HOLST EFT.

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

NR. SUNDBY

Lindholm Farvehandel v/ Ole Søndergaard
Mal og bevar - hvad De har
FARVER - LAKKER - TAPET
Lindholmsvej 67 . Nr. Sundby . Telf. 23864

KOLDING

Vi klarer Deres fyringsproblem -



KOLDING DEPOT
v. Svend Berg

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

Bendixen Brilller

Søndergade 16
Kolding . Telf. 2777



Salon »LAILA«

Den moderne salon for hårpleje
formskæring - permanent - frisering
Agtrupvej 125, Kolding - Telefon 3935

KOLDING FOTO v/ R. Hartimmer

Jernbanegade 32, Kolding Telf. 54

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

HERNING

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

Fr. Lorentsen

Stort udvalg i vine og tobaksvarer
ALT I PIBER - PIBESERVICE
BREDGADE 38, HERNING. TELF. 142

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar- og bolig montering
Telf. Kalundborg 280

OHRT'S
GULDSMEDIE
SKIBBROGADE 3
KALUNDBORG
TELEFON 2222

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

HERRETØJ - DRENGETØJ

BOSTON A/s

TLF. 83 ★ KALUNDBORG

- bedst og billigst!

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Tlf. TRETEN

H. P. Plante-Selvbetjening

Planter til haver og strandgrunde
Vi hjælper Dem, så De får de rigtige planter
Holbækvej - Kalundborg - Telf. 1820

Fiskehus nr. 1

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

Svømm Høj

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

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kordilgade 10
Telefon 173
Privat 1243
Altid første kl. varer

Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen
Leverandør til Feriehjemmet
Tlf. Kalundborg 1029

OTTO NIELSEN

Malermester
o

Tlf. Kalundborg 447

Fineste

Kød, Flæsk, Paalæg

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

Kalundborg

Fællesbageri

BANEGÅRDSKIOSKEN PÅ TØNDER ØST

V/ H. P. Clausen

Alle dag- og ugeblade . frugt . konfekturer . chokolader . tobak . cigarer . cigaretter
Det er så nemt at købe DIT forbrug her

TØNDER

BRDR. HANSEN I/S

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

Tønder Andelslagteri's
Udsalg

Vestergade 72, Tønder . Tlf. 21730

Peter Jacobsen

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

Tønder Tandteknik

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