

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 4 - 20. FEBRUAR 1963 - 63. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

FREDERICIA



- KVALITET FOR KENDERE

Christoffersens Vin-Import

Grundl. 1881

v/ Cort Trop

FREDERICIA . TELEFON 42

AASE NEERGAARD

statsexam. ejendomsmægler

Prinsensgade 60 - Fredericia - Tlf. 1554

Calvi Bageri og Konditori

v/ H. Møller Nielsen

Vestebrogade 34 - Fredericia - Telf. 1006

- vi leverer det bedste brød

- vi anvender kun de bedste råvarer

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia

W. L. Christiansen . Tlf. 1014

Alle arter tryksager til små priser

- Festsange -

STRUER

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

★
STRUER . Tlf. 50119

P. WEILING

Struer . Tlf. 50093

Anbefaler alt
i moderne
blomsterbinderi

Thomas Hansen's Bageri

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

3/4 Struer Kulimport

Tlf. 5 07 77

Asger Nielsen

L. Søndergaards eftf.

*

Ure Optik Guld Sølv

*

Struer. Telf. 5 02 70



Carlsberg
HOF
har den rene friske pilsnerøls

RØDBY HAVN

TAGE MADSEN

Havnevej 13, Rødby Havn . Telf. 905033
Kolonial . Konserves . Kaffe . Vine . Tobak,
Skibsprovantering

HORSENS

Skotøjsmagasinet »Brock«

Søndergade 40, Horsens . Telf. 25900
der er go' gang i sko fra Brock

HOLSTEBRO

Magasin »MOR og DATTER«

v/ H. Korch-Christensen

Nørregade 17 - Holstebro - Telf. 707

MANUFAKTUR KJOLER STRØMPER

KOLDING

De finder let en gave i guld, sølv eller plet hos:

CARL CHRISTENSEN

Jernbanegade 23, Kolding - Telf. 2608

- Et godt sted at handle -

VAGN JACOBSEN

Autoriseret VOLVO forhandler

Vejlevej 114 - Kolding - Telefon 2157

PETER CHRISTENSEN

Aut. MERCEDES og D.K.V. forhandler

Haderslevvej 47 - Kolding - Telefon 501-572-2566

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

HERNING STORVASKERI

TELEFON 1818

Fr. Lorentsen

Stort udvalg i vine og tobaksvarer

ALT I PIBER - PIBESERVICE

BREDGADE 38, HERNING. TELF. 142



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 4 - 63. ÅRGANG
20. FEBRUAR 1963



Indhold:

| | |
|---|----|
| Trafikmidlernes samarbejde | 51 |
| Frontruden | 53 |
| FN og de aktuelle problemer i Afrika | 54 |
| London Transport | 56 |
| Om at elske sig selv | 58 |
| Under DLF | 59 |
| Personalia | 59 |
| Medlemslisten | 59 |

Forsidebillede:

*Rullende trappe til Londons under-
grundsbane.*



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

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

Announce-ekspedition:

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Trafikmidlernes samarbejde

Selv i et lille land som vort skal kunne fostres store ideer. Det sker, men stort set er vi f.eks. på trafikområdet en flok snæversynede uden sans for de store linier i en rationel udvikling af trafikmidlerne. Der er ved adskillige lejligheder talt om nødvendigheden af at have hånd i hanke med trafikudviklingen. Det er tanker, som har årtier på bagen. Tanker som ingen har formået at omsætte i fornuftig praktik.

Vi står her i landet over for store trafikopgavers løsning. De trænger sig på, men at få gang i disse opgaver er et puslespil, som kræver taktik og dygtighed, for omend opgavernes gennemførelse er nødvendig under hensyn til trafikens udvikling er mange år hengået med undersøgelser, debatter og udsættelser, fordi man bl.a. ikke rigtig huede de store omkostninger, som i tidens løb er steget til enorme summer.

De offentlige myndigheder har på et tidligt tidspunkt søgt at komme problemerne ind på livet og finde vej til en samlet løsning, men det er kun blevet til behjertede forsøg. Kommissioner har vendt og drejet forholdene gennem undersøgelser. I 1927 blev afgivet en betænkning om samarbejde mellem de forskellige trafikmidler. Den betænkning gav bl.a. stødet til loven om omnibus- og fragtmandskørsel. Denne kommissions arbejde førte imidlertid ikke til et almindeligt samarbejde mellem trafikmidlerne, og der blev derfor nedsat en trafikkommission i 1936, som fik pålagt »at udarbejde en plan til et samarbejde mellem de forskellige trafikmidler, således at publikum bliver betjent bedst muligt«. Det kan man i sandhed kalde en ideal forudsætning for kommissionsarbejdet. Et såre vanskeligt oplæg når man betænker de økonomiske interesser og hensyn. I dag er vi ikke nået et skridt længere, vi strides stadig om de samme forhold og de store trafikopgavers løsning, men arbejdsformlen fra dengang er uforandret, og det kunne måske til understregning heraf være hensigtsmæssig at citere et kort stykke af 36-kommissionens betænkning. I dag, mere end 25 år senere, er disse sætninger almenlydige.

»Kommissionen er gået ud fra, at der ved udtrykket samarbejde mellem de forskellige trafikmidler i kommissoriet er tænkt på et organiseret samarbejde mellem ledelserne af de forskellige trafikmidler, altså statsbanernes henholdsvis privatbanernes ledelse på den ene side og lederne af de koncessionerede omnibus- og fragtmandsruter henholdsvis de »private vognmænd« på den anden side, og at samarbejdet navnlig skulle vedrøre ruter eller områder, hvor de to forskellige trafikmidler under den nuværende ordning konkurrerer. Samarbejde, hvor der ikke er konkurrence, men kun tilknytning (f.eks. fra en endestation ud i oplandet eller fra en anden station ud i opland, hvor banen ikke når direkte), synes så selvfølgelig, at der ikke kan være grund til myndigheds-indgriben, idet det i alle tilfælde må være et spørgsmål af lokal karakter, og der ikke synes at kunne være tale om noget virkeligt modsætningsforhold mellem parterne, højst mangel på initiativ eller forståelse. Helt anderledes

Nynäshamn-banen elektrisk

Selv om det ikke er store strækninger, der i de seneste år er taget under eldrift af Sveriges statsbaner, er der dog tale om to i indeværende år. Den første var Borås-Alvesta, og for kort tid siden blev jernbanen fra Stockholm til Nynäshamn, 56 km, åbnet for eldrift. Man vil ikke ændre køreplanen endnu, det sker først fra maj, hvor det er muligt at stramme planen. El-toget kører nemlig strækningen Stockholm-Nynäshamn 12 minutter hurtigere.

Vesttyske motortog på batterier

Tyske forbundsbaner har omkring halvandet hundrede lette motortog kørende på akkumulator-batterier. Hver motorvogn har to motorer der trækker, og som udvikler 135 hk og giver en fart på 100 km i timen. Batterierne kan strække til kørsel på 250-350 km. Disse tog kører nu over en strækning på ca. 4000 km.

Sudans jernbaner får dieselektrisk drift

Sudans statsbaner havde i fjor endnu 180 damplok tilbage, men er nu begyndt at omstille til dieseldrift. Begyndelsen er gjort med den stærkt trafikerede hovedstrækning Khartum-Atbara-Port Sudan. Den næste strækning, som skal have dieseldrift, går fra Kassala til Sudans havn. Man har taget det første halve hundrede nye lok i brug, 15 af dem er bygget i Belgien og resten i England.

Ved konstruktionen af de nye lok har man måttet tage hensyn til, at de flere steder skal køre på strækninger med stærk stigning, høj fugtighedsgrad, megen varme og steder, der er udsat for tilsanding. Sporvidden er 1.067 mm, maskinernes længde over bufferne 16,72 meter, højden er fire meter, den maksimale fart 72 km i timen, og olietankene kan rumme 7.270 liter. Den tolv cylindrede dieselmotor udvikler 1850 hk.

De belgiske lok er konstrueret på samme måde og kører maksimalt 85 km i timen.

ligger forholdet for så vidt angår baner og automobilruter (vognmandskørsel), hvor der er konkurrence mellem trafikmidlerne om det pågældende områdes trafik. Det må være her, spørgsmålet om mulighed for samarbejde har et videre perspektiv for de forskellige trafikmidlers driftsmæssige og økonomiske stilling og eventuelt også en vis samfundsmæssig betydning. Det er utvivlsomt også et samarbejde på dette område, der er tænkt på, når ønsket gennem årene hyppigt fra vidt forskellig side er bragt på tale under drøftelse af de bestående trafikforhold. Ulemper ved disse og midler til imødegåelse deraf.«

Om trafikmidlerne koordineres og underlægges statslig ledelse, eller man kan nå til en kombination med både statslig og privat deltagelse, ønsker vi ikke at tage stilling til her, det afgørende må alene være, at koordineringen bliver gennemført. Det vil samfundsmæssigt være en betydelig gevinst. Pengemidler, som på mange områder har en unødvendig størrelsesorden, f.eks. på grund af investeringer i trafikmidler med tilhørende serviceanlæg m.v., der ville blive formindskede henholdsvis forenklet ved et trafiksamarbejde, kunne gå med i omkostningerne til den udbygning af trafikvejene, der planlægges.

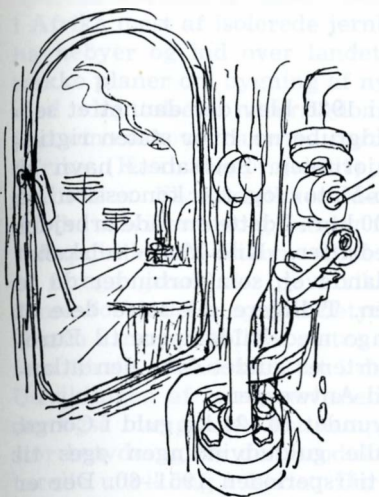
Trafikvejenes udvikling er et helhedsproblem, denne udvikling påhviler den samlede befolkning. Staten bør overtage alle veje, alene derved får man den rimelige baggrund for dækning af omkostningerne. Forretningsmanden ved, hvad centralisation betyder for nedbringelse af omkostningerne. Man bør således ikke isolere nogen del af udviklingen og sige, at en lokal udvikling omkostningsmæssigt alene skal dækkes af dette lokale område. Det må være en samfundssag gældende for et hvilket som helst område af landet.

Spørgsmålet om bygning af en tunnelbane i København er ikke, selv som den overvejende skal betjene befolkningen i hovedstadsområdet, et lokalt foretagende. Det må ses som en del af helhedsløsningen for trafikmidlers- og -vejes udvikling. Beklageligt er det derfor, at udgifternes fordeling stadig har været en stor anstødssten for planernes virkeliggørelse. Tunnelbanen er trafikmæssigt særligt nødvendigt at få bygget, men det må specielt ikke glemmes, at det koster samfundet store beløb dag for dag, fordi tunnelbanen ikke eksisterer, det koster penge for det enkelte menneske, som har berøring med hovedstadsområdet – og lad os så ikke tænke på de trafikmæssige gener.

De frie kræfters spil på trafikområderne er stærkere end nogensinde og vor svaghed, afledt af indbyrdes strid om rationelle planers gennemførelse, gør, at disse kræfter i al stilhed strammer grebet om transporten, de økonomiske interesser bliver derfor stadigt sværere at forene ved offentligt initiativ. Og så denne omstændighed koster samfundet penge.



Frontruden



Fugleflugtens store transithotel

Et interessentskab vil på godset Lidsøs areal ved sø, skov og strand nær Rødbyhavn opføre et hypermoderne transit- og feriehotel, som over for de tilrejsende fremmede skal være Danmarks ansigt udadtil og tillige i det indre med hensyn til møblering, service og udsmykning.

Hotellet får navnet »Danhotel«, det vil koste 5 mill. kr., og opførelsen begynder snarest. Hotelfløjen får to etager og 52 dobbeltværelser med 125 senge ialt, 10 enkeltværelser og fire suiter. Alle værelser får toilet og bad, og de store dobbeltværelser indbyggede altaner og en smuk udsigt over

havet. Hotellet har sikret sig jagtretten på de tilstødende, store naturområder. I bygningens overetage indrettes en række billige overnatningsværelser og hvilerum.

Restauranten vil blive en seværdighed for kontinentet på grund af en cirkulær konstruktion, så den smukkeste udsigt kan bevares til alle sider. For første gang herhjemme tager man en dristig stålkonstruktion i anvendelse, hvor fugleflugten bliver ledemotiv i byggeriet. På tegningen ses hotelfløjen og den runde restaurant med et stort bassin foran.

Hamburgs fjerntog-spor er blevet automatiseret

I mange år har Hamburgs S- eller U-bane haft fuldautomatisk linjeblok, hvor signalerne på de to spor er blevet stillet af et kompliceret teknisk apparat.

Et lignende fuldautomatisk anlæg blev efterhånden nødvendigt på den kun fem kilometer lange, men meget stærkt trafikerede bane mellem Altona og Hamburgs hovedbanegård. Siemens har konstrueret et sådant linjeblokanlæg til strækningen, hvor der kort før nyordningen gennemførtes, dagligt kørte ca. 250 persontog, 145 godstog og et halvt hundrede enkelte lok.

Nu er det blevet muligt at gennemføre 750 togafgange daglig på

Hamburgs fjernspor. Der spares ved automatiseringen 11 mand. 21 lyssignaler leder trafikken, og hvert blokafsnit, hvor togene automatisk stiller signal, er på 400 meter. På et par stationer er opstillet bordtavler, hvor toggangen kan følges. I 1963 skal den firesporede strækning Hamburg-Harburg også have automatisk linjeblok, og derefter følger arbejdet på den 104 km lange strækning Hamburg-Bremen og på Hamburg-Harburg-Uelzen, 73 km.

International verdensudstilling

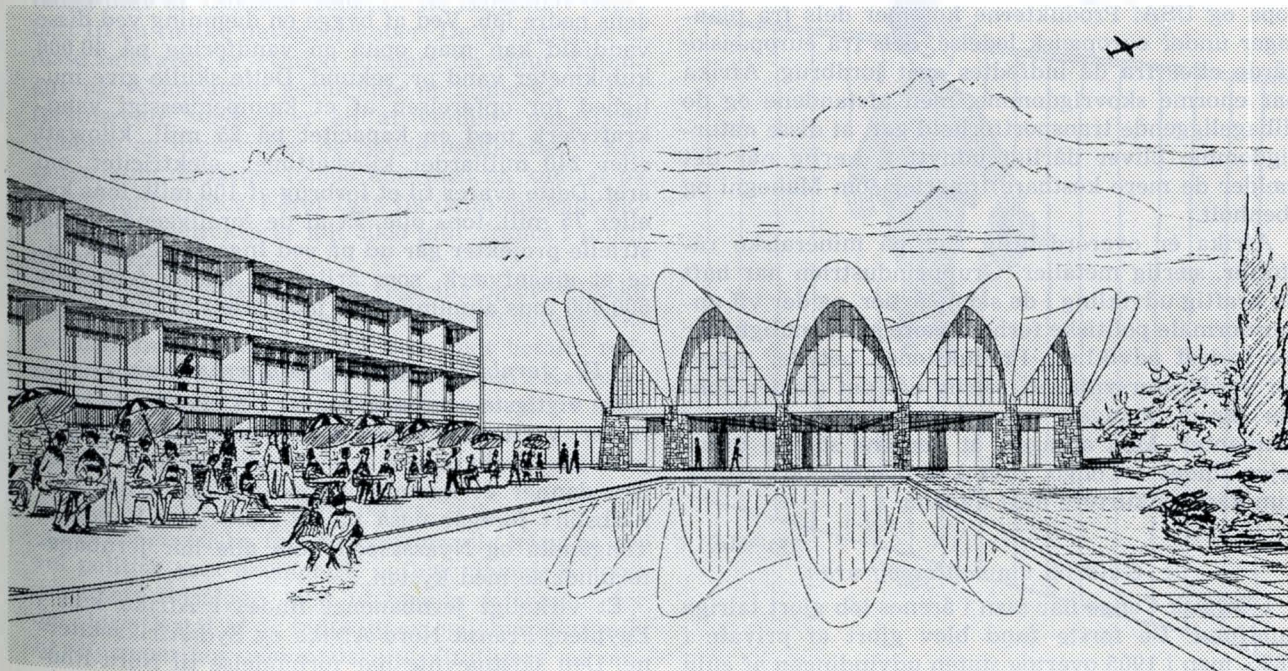
Det er blevet besluttet at afholde en verdens-trafikudstilling i München fra 25. juni til 3. oktober 1965. Der er nedsat præsidium for udstillingen, som får areal på Theresienwiese og kommer til at omfatte både jernbaner, flyvning, skibsfart og rumfart.

Lang privatbane

Atchison, Topeka and Santa Fe Railway System i Amerika har ialt 12.995 engelske mil jernbaner fra Chicago til San Francisco og Los Angeles.

Verdens nordligste

Den 167 km lange banestrækning fra Murmansk til Pechenga i Sibirien er verdens nordligste jernbane. Den blev åbnet for kort tid siden.



FN og de aktuelle problemer i AFRIKA

I. *Hvad betyder Afrika i dag?*

Udviklingen i Afrika og Asien er af afgørende betydning for verdens fremtid såvel økonomisk som politisk. Både Europa og De forenede Stater er historisk og aktuelt i sin politiske skæbne nøje knyttet til løsningen af de afrikanske og asiatiske problemer. Afrika har ca. 240 mill. indbyggere. Af dem har omtrent halvdelen, indbyggerne i 22 lande, i alt fald formelt fået politisk uafhængighed. Den anden halvdel er begyndt at tage kampen op for sin nationale, politiske og økonomiske frihed.

Afrika er i omfang på ca. 30,4 mill. kvadratkilometer. Det er en verdensdel med vældige ressourcer og de største uudnyttede muligheder, hvorimod halvdelen af Afrika fremdeles er koloniområder, delt mellem Frankrig, England, Spanien og Portugal, mens den belgiske koloni Congo er blevet i alt fald tilsyneladende politisk uafhængig, men uden at man tog konsekvensen, når det gjaldt økonomisk uafhængighed og uden en sådan udvikling, lå vejen åben for direkte og indirekte intervention fra belgisk side med de katastrofale følger, som er indtrådt i den senere tid. USA har ingen kolonier i Afrika. Derimod har amerikanske selskaber betydelige investeringer, særlig i Congo og Katanga, og den amerikanske regering har gentagne gange erklæret, at den agter i væsentlig grad at øge sine investeringer for at »udvikle rigdomskilderne og skabe grundlag for en moderne civilisation«.

Hvad næringslivet angår, har Afrika 75 pct. af verdensproduktionen af sisalhamp (Øst-Afrika), 70 pct. af produktionen af palmeolie (Guinea) og kakao (Ghana) og en betydelig dyrkning også af jordnødder, hirse, olivenolie, bomuld og vin. Størsteparten bliver eksporteret til industrilandene i Vest-Europa og USA. Produkterne kommer dels fra plantager under europæisk ledelse, dels fra europæiske gårde eller fra de indfødtes eget jordbrug. Afrika har enorme skovrigdomme, men afstandene og de tilbageliggende transportforhold gør, at disse naturrigdomme bliver dårligt udnyttet, særlig når det gælder de mere kostbare træarter som Mahogni og Ibenholt.

Afrika er overordentlig rigt på mineralske råstoffer, særlig metaller. Gruppeindustrien har haft en kraftig udvikling i de sidste årtier, og der vil under normale politiske forhold være store muligheder for fortsat udvikling. Produktionen betyder meget for verdensforsyningen, særlig når det gælder kobber, krom, mangan, uran, kobolt, guld, platin og diamanter. Man antager, at verdens største uranlejer findes i Congo, som i så henseende vistnok kun kan konkurrere med Canada.

II. *Guld og diamanter og uran.*

I Belgisk Congo har man i årenes løb gjort talrige guldfund. De første fund blev gjort af private i 1895, men i 1905 overtog staten udvindingen af guld

for egen risiko. Føst i 1926 blev der dannet et selskab for driften i guldgruberne, hvor staten rigtig nok beholdt aktiemajoriteten. Selskabets navn er »Mines d'Or de Kilo-Moto« og fik koncession på ikke mindre end 75.000 km². I dette område arbejder et betydeligt antal bedrifter. »Kilo-Moto« selskabet har ladet bygge en landevej, som forbinder de to floder Congo og Nilen. Tidligere gik store dele af guldexporten fra Congo med Nildampere til Europa, men i dag transporteres guldet over den atlantiske havn Matadia til Antwerpen.

I 1950 blev der udvundet 10.321 kg guld i Congo, og efter planen skulle guldudvindingen øges til 15.000 kg i løbet af tiårsperioden 1951-60. Der er også gjort store diamanfund i Congo. Congodiamanterne bliver sendt til Antwerpen, hvor 20.000 arbejdere er beskæftiget i diamanindustrien. Den årlige produktion udgør ca. 1600 kg. Store dele af diamanproduktionen kontrolleres af det engelske selskab »Diamond Corporation«.

III. *Den økonomiske baggrund for krisen i Katanga og Congo.*

Det er de enorme naturrigdomme i Congo og særlig i Katangaprovinzen – som danner den reelle baggrund for den politiske krise i Congo og den tilspidse situation i Katanga. Man regner med, at 65 pct. af Congos totale indtægter kommer fra Katanga. Til disse naturrigdomme hører ikke mindst vandkraften, idet Afrika har ca. 40 pct. af verdens vandkraft. De beregninger, som er foretaget af eksperter på dette område, viser, at en planmæssig udnyttelse af vandkraften er hovednøglen til Congos fremtid som industriland, og de rigeste muligheder er koncentreret om »Ingafaldene« ved Congofloden nedre løb. Ved at bygge en dæmning ved disse vandfald kan man opnå en vandføring på 40.000 kubikmeter vand pr. sekund. Dette skulle give mulighed for opførelsen af et kæmpemæssigt vandkraftværk med en kapacitet på 25 mill. kilowatt eller 240 milliarder kilowattimer elektricitet om året. Dette svarer til et forbrug af 100 mill. tons kul eller 75 mill. tons olie. Et af de foreliggende industrielle projekter går ud på ved Inga-faldene at rejse et gigantværk, som årligt vil kunne fremstille 500.000 tons aluminium til industrielt brug.

IV. *Jernbaner og andre samfærdselsmidler.*

De vigtigste samfærdselsårer i Afrika er de store floder. Vigtigst er Congofloden, hvor der er bygget jernbaner forbi dalene og over randfjældene, så floden danner et kommunikationsnet på 15.000 km. Skibsfart foregår også på de store søer Victoria-, Tanganika og Nyassasøen, som alle har jernbane-forbindelse med kysten.

Et virkeligt jernbanenet findes i Afrika kun i Egypten, Fransk Nord-Afrika og Syd-Afrikastaterne. Den sidstnævnte har forbindelse til Nord-Rho-

desia, Angola og det tidligere Belgisk Congo. En trediedel af de afrikanske jernbaner befinder sig i Syd-Afrikastaterne. Ellers består jernbanevæsenet i Afrika mest af isolerede jernbanelinier fra vigtige havnebyer og ind over landet. Men der findes en række planer om bygning af nye jernbaner i Afrika med udnyttelse af naturrigdommene. Det store projekt om en hovedbane fra nord til syd gennem hele Afrika (Kairo-Kaprojektet) venter endda på sin realisation. Flyvetrafikken mellem Vest-Europa og Afrika udvides stadig, særlig for persontrafik.

Republikken »Ghana« er på mange måder blevet et foregangsland for de afrikanske folk. Det er i denne forbindelse også af betydning at registrere, at Ghana i marts 1957 fik status som selvstændig stat, som første afrikanske stat i det britiske imperium. Udviklingen af jernbanevæsenet i Ghana – derunder også overgangen fra damp til diesel – har haft stor betydning for den produktionsmæssige og kulturelle udvikling i landet. Der er i Ghana skabt et forholdsvis moderne skolevæsen, noget som ellers ikke er almindeligt i Afrika. Et vigtigt led i den kulturelle udvikling i Ghana er starten af en omfattende trykkerivirksomhed i forbindelse med en stor moderne rotationspresse, udgivelsen af dagsaviser og en række ugeblade, bl.a. LO's ugeblad. Der er også trykt materiale for elementære teoretiske kurser i grafiske fag og deriblandt for kurser på et højere plan, som en etape i udviklingen henimod oprettelsen af Ghanas første tekniske højskole for grafisk kunst.

V. Storkapitalens rolle.

Det ledende belgiske monopolselskab som indtil for kort tid siden udnyttede Congo er »Société Generale de Belgique«, som kontrollerer en række belgiske storbanker og finansinstitutter med en aktiekapital på ialt 170.000 mill. belgiske francs. – Ca. 33.000 mill. francs er investeret i Congo, væsentlig i Katanga. Udnyttelsen af naturrigdommene i Katanga blev af »Société Generale de Belgique« overladt til en række datterselskaber. De to vigtigste af disse selskaber er »Union Miniere du Haut Katanga« og »Compagnie geologique et miniere«. – Det førstnævnte selskab er en af verdens mægtigste kobber- og urantruster og havde besiddelser i Katanga, som omfatter 15.000 km² med en kapital på 26.000 mill. francs. I året 1956 fik dette selskabs aktionærer og direktører ialt 3000 mill. francs i profit ud af Katanga.

Den konservative belgiske regering og de belgiske monopolselskaber har ved sin undergravningsvirksomhed, med Tshombe & Co. som godt betalte redskaber, skabt den drastiske krisesituation i Katanga, som har tvunget FN til at rejse det ultimative krav om, at alle belgiere skal ud af Congo.

VI. Konklusion.

Det congolesiske folk har retsmæssig krav på såvel politisk som økonomisk uafhængighed. Kolonistystemets tidsalder, med uhyggelig fattigdom for det store flertal af de indfødte og ophobning af milliardformuer hos udenlandske profitmagere må om-

sider bringes til ophør. At gennemføre dette økonomiske og politiske uafhængighedsforhold i Afrika og i første række i dag i Katanga og Congo er en af de vigtigste og mest centrale opgaver i den nuværende situation. Og FN med U-Thant som generalsekretær har vist både vilje og evne til at gå helhjertet ind for løsningen af dette vanskelige og komplicerede problem.

Arvid G. Hansen.

Jernbanehjemmeværnet

Forsvarsministeren har sagt —

Bladet »Hjemmeværnet« nr. 1, 1963, bringer en artikel med titlen »Ny mand i stolen« (forsvarsministeren).

Der forekommer heri følgende spørgsmål og svar, som vi kunne tænke os optaget i organisationsbladene:

»Jernbanehjemmeværnet er nu under god udbygning, men støder undertiden på vanskeligheder i forbindelse med den opfattelse, at banerne i en krigssituation ikke længere har den samme forsvarsmæssige betydning som tidligere.«

»Det er muligt, at man ikke på samme måde som for nogle år siden er i stand til forlods at konkretisere de opgaver, som vil være pålagt alle private og offentlige transportmidler, men det står mig helt klart, at disse transportmidler må være til disposition for forsvaret i en kritisk situation. Der er derfor stadig god grund til at fortsætte med udbygningen af jernbanehjemmeværnet, som vil være en ekstra garanti for, at banerne i den givne situation virkelig kan være til rådighed for forsvaret.«



London Transport

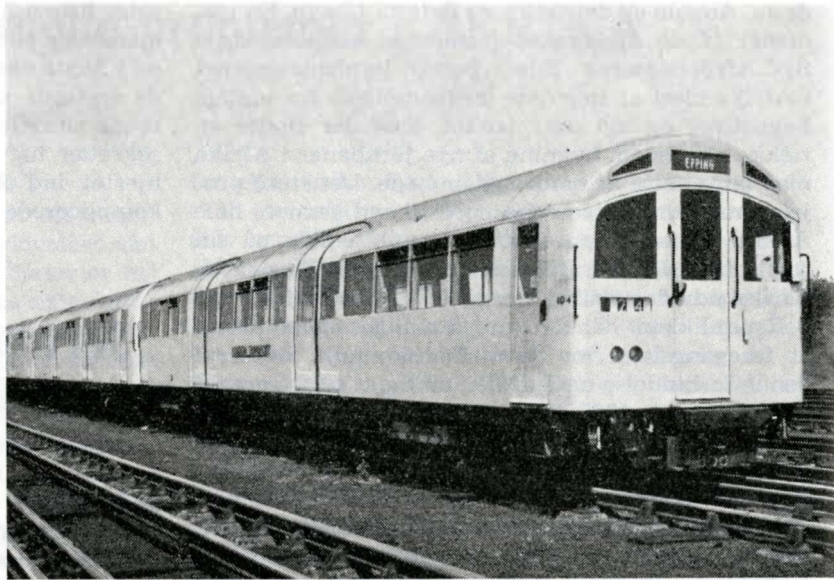
Forsøg med metoder og materialer

LONDON gror nedad – med andre ord nu har »London Transport Board« besluttet at udvide det underjordiske jernbanenet med den første fuldstændige linie siden 1907, *Victoria-linien*, der skal forbinde N.Ø.-London med Victoria banegård i vestkvarteret.

Udvidelsens sporlængde bliver 17 km. Største stationsombygning på linien udføres i Oxford Circus stationen.

Forsøg med ny, hurtigere metoder og ny materialer er nu i gang på den projekterede linie, hvor man i øjeblikket borer en 1,5 km lang dobbelt-tunnel, der bliver en del af den færdige linie og samtidig er led i eksperimenterne.

Tunnelvæggene beklædes med let buede, fjedrende støbejerns- eller cementplader, der presses mod jordvæggen – før anvendtes tykke støbejernsplader med meget svære kraver, der boltedes sammen, og cement fyldtes i rummet mellem jordvæg og plader.



For at kunne bruge den lettere beklædning har banernes ingeniører konstrueret en motordrevet, cylinderformet gravemaskine med seks roterende arme, der udskærer tunnelgangens omkreds svarende til vægpladerne. Maskinen drejer 4 omgange i minuttet og »æder« ca. 1 m tunnel i timen.

Spildjord falder direkte fra skærene ned på transportbånd, der fører jorden til tipvogne. Trukket af elektrolokomotiver føres tipvognstoget ud i nedgangsskakten, 8 m bred, 19 m dyb, hvorfra en kran løfter et fyldt lad ad gangen op til jordoverfladen. Nedgangsskakten bevares til nød-

trapper og skal desuden indgå i ventilationssystemet.

Tidligere blev u-banetunnelerne bygget efter enten grave-ned-og-dække-til-princippet eller boret ved hjælp af et mærkeligt jernskjold med mandshøje åbninger i tre etager, hvori arbejdere hakkede og skovlede jorden væk og derefter skubbede skjoldet 10–12 cm frem i det opståede hulrum, inden de fortsatte gravearbejdet.

Nyt materiel og TV

Lettelser for publikum og personale er på programmet. Stationer moderniseres; det rød-lakerede u-banemate-

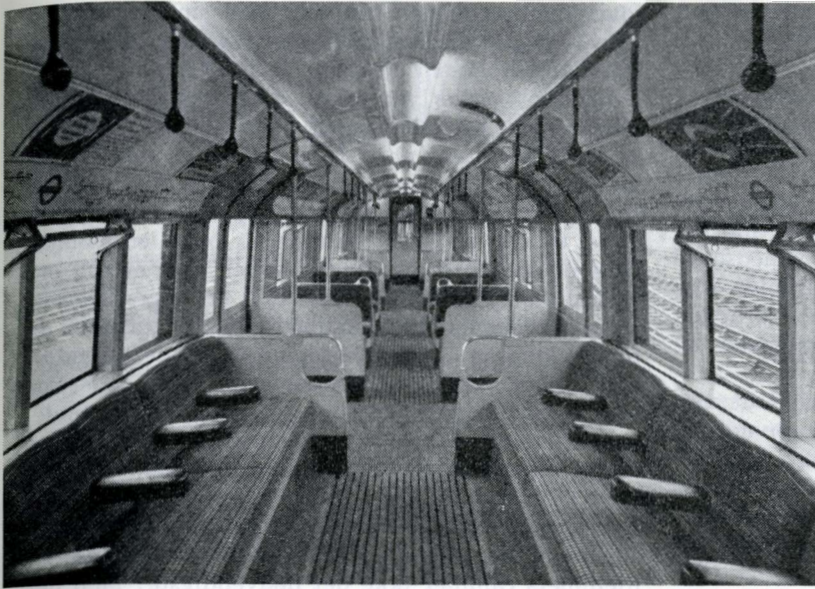
Øverst:

1959 indsatte »London Transport Board« de første, umalede, sølvblanke vogne af aluminiumslegeringer i stedet for det rød-lakerede materiel. – »Sølvvogne« afløser nu helt det gamle materiel. Billedet her viser en stamme af de nye vogne – det andet billede på modsatte side er fra en af vognenes indre.

Nederst:

TV-vagten i kontrolrummet. På tre fjernsynsskærme kan han overskue hele stationen – fra billeshallen i gadehøjde til perroner 40 m under jordoverfladen. Direkte kontakt med kolleger får han over telefonomstillingsbordet.





riel afløses helt af umalede, sølvblanke vogne af aluminiumslegeringer – de første vogne af denne type indsattes i driften på Central-linien allerede for fire år siden; fuldstændig overgang til elektrisk drift ved strømførende skinner – og sidst, men ikke mindst bemærkelsesværdig, TV på de vigtigste af u-banernes 271 stationer, der forbinder ialt 390 km spor og betjener 675 mill. passagerer årlig. TV-systemet skal hjælpe mandskabet med at kontrollere passagerstrømmene gennem stationerne og installeres først på Victoria-linien. Foreløbig har man opsat et prototype-anlæg i den travle Holborn station

på Piccadilly og Central-linierne. Holborn benyttes årlig af 18 millioner rejsende – ikke medregnet de 16 millioner, der skifter her.

TV-systemet sikrer vagten både lettere og bedre overblik samt direkte mikrofon-højttaler-TV-kontakt med kolleger og publikum.

Fra et rum i en af perrontunnelernes bagvæg 25 m under gadeplanet har vagten direkte udsigt gennem en glasvæg til de perrongennemgange, der fører til Piccadilly-liniens rullende trapper og til Central-liniens perroner. Udsigtsrummet er hævet 2,4 m over gulvhøjde.

Tre fjernsynsskærme giver vagten

overblik over alle andre perroner. De tillader ham at overskue billethallen, der ligger i gadehøjde, og foden af Piccadilly-liniens rulletrapper på stationens dybeste sted, 40 m under gadeplanet.

TV-kameraerne er anbragt otte steder i stationen. Tre af kameraerne kan vagten fjernstyre fra sit kontrolbord således, at de kan drejes i andre retninger og derved give ham videst mulig synsfelt. Et af de styrbare kameraer sidder oppe i billethallen og »betragter« indgangene eller toppen af de fire rulletrapper. Et andet kamera holder bevægeligt udkig fra foden af trapperne til Piccadilly-linien. Det tredje sidder over en af perronerne. Se billederne.

Fra eet punkt i stationen er det således muligt at overskue hele stationen.

Når vagten vil gribe ind et sted, henvender han sig gennem højttalere til publikum eller til kolleger, hvor de end befinder sig. Desuden har han telefonomstillingsbord, hvis han vil tale direkte med en kollega.

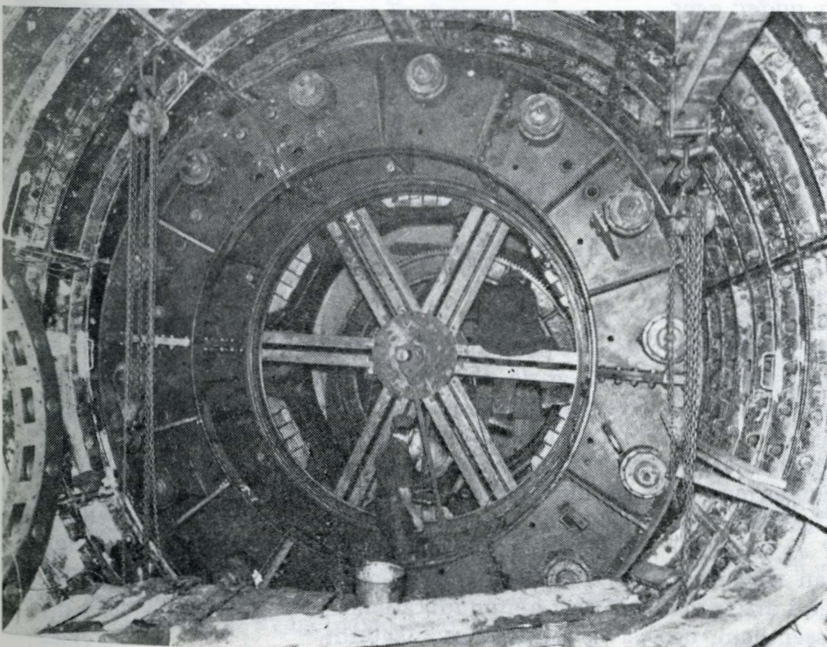
»Hvordan kommer jeg til Chalk Farm?«

Kontakten med informationssøgende publikum fremmes ved at opsætte vægbåse med mikrofoner på alle hovedperroner.

Passageren stikker hovedet ind i båsen, trykker på en knap og »vækker« den vagthavende oplysningsbetjent, der sidder i samme rum som TV-vagten. Betjenten svarer gennem højttalere i båsens sider, og lyden høres bag eller på siderne af passagerens hoved. Gennem mikrofonen stiller den rejsende sit spørgsmål – og vejledningen høres fra båsens højttalere. Oplysningsbetjenten kan se spørgeren, hvis han ønsker det, ved at benytte TV-apparatet.

Victoria-linien, der skal være færdig 1963, vil fra Victoria banegården strække sig via Green Park, Oxford Circus, Euston, King's Cross til Walthamstow.

Her ses bagsiden af den cylinderformede gravemaskine, der drejer 4 omgange i minuttet og borer ca. 1 m tunnel i timen.



Om at elske sig selv

Af Villy Kortsen

Lejerne skal eje deres egen lejlighed, siger man. Ja, man fremsætter endog forslag til folketingsbeslutning, hvori regeringen opfordres til at nedsætte et hurtigt arbejdende udvalg til at udarbejde forslag til en lovgivning, der tilvejebringer fornøden lovhjemmel for særejendomsret til lejligheder og andre lokaler.

Det burde naturligvis være unødvendigt at motivere et så strålende forslag, men man gør det, og man gør det nemt. – Motiverne kan stort set samles i et: Lejlighedsejendomsret vil bringe alverdens velsignelser til os. Og så tilføjer man – som den afgørende pynt på lagkagen: Det vil bedre forholdet mellem lejer og ejer!!!

Er det ikke dejligt? Man kan da ikke gøre noget bedre end at slette skellet mellem de besiddende og de besiddelsesløse. Disse evindelige diskussioner mellem ejeren og lejeren er væk med ét slag. Må vi ikke alle støtte et forslag, der gavner en så forfulgt og misrøgtet befolkningsgruppe som lejerne? Det er da klart – selv om støtten sker på samme måde, som man fjernede kvægtuberkulosen: Man slog de syge dyr ned!

Fjern lejerne – så er der ikke skænderi med ejerne! Når lejeren og ejeren bliver én person, og den person synes virkelig godt om sig selv, er der ikke flere diskussioner.

Noget mere rigtigt er aldrig set på tryk – og næppe heller sagt fra folketingets talerstol. Det er ganske enkelt udtryk for den højeste form for visdom!

Spørg ikke om det virkelig er noget nyt. Selvfølgelig har vi private boligaktieselskaber og andelsboligforeninger, men det er noget helt andet. – De, der sidder i sådanne fællesejede lejligheder, får nemlig slet ikke samme lykkefølelse som ejerne. Dette, ikke blot at have foden under eget bord – men endog på eget gulv, står over alt andet. Mit eget gulv – mit helt private gulv – det er sagen.

Det er netop gulvet, det drejer sig om. For selvfølgelig kan det ikke være mit alene alt sammen. Der er trapperne – ja, og vaskehuset og græsplænen. Der er meget, vi må være fælles om, men gulvet skal være mit.

Måske skal også loftet og murene være mit private – i hvert fald den side af dem, der vender ind til mig. Men ikke ydermurene. Det er virkelig sagt i ramme alvor fra Folketingets talerstol, at de fælles ydermure skal være underkastet den fælles ejendomsret i modsætning til den »selvstændig direkte ejendomsret til den enkelte afgrænsede lejlighed.«

Det ville vel være for groft at sige, at hele argumentationen i forbindelse med forslaget hermed er skildret, men der er vel dog givet et ganske illustrerende billede. Hvad vil man opnå? Jo, man vil stille »lejer-ejeren« således, at han kan sælge sin ejendom frit, pantsætte den, lade den gå i arv, råde over den og indrette den, som det passer ham, og

øvrigt afhænde den sammen med sin virksomhed – hvis det ikke allerede er sagt, når der er sagt, at man kan sælge sin ejendom?

Lad også dette lyde meget godt, men lad os pege på en enkelt besynderlighed. Pantsætningsmulighed er fremhævet som et af de goder, »lejer-ejeren« vil få. Det er klart. Den nybagte ejer vil få mulighed for at skaffe sig kapital ved at binde sin lejlighed, f.eks. til køb af fjernsynsapparat, bil eller møbler. Ikke et ondt ord om det og heller ikke et ord om spekulationsfortjeneste, men blot en påpegning af, at retsplejeloven udtrykkelig forbyder udlæg i de for skyldneren og hans husstand fornødne gangklæder, linned, senge og sengeklæder. Det er heller ikke tilladt at gøre udlæg i »andre indbogenstande, som efter forholdene er nødvendige til oprettelse af et tarveligt hjem for skyldneren og hans husstand, eller i genstande som i øvrigt hører til de vigtigste livsfornødenheder.« Men hvad så? Det nødvendige til et tarveligt hjem skal sikres skyldneren. Er hjemmets rammer ikke det nødvendige? Men det skal nu altså fremstilles som et gode, at man ikke kan fjerne noget af det nødvendige indbo, men derimod fjerne det indboet skal være i.

Det ville være uretfærdigt over for de forslagsstillende partier at undlade at nævne, at man omend i et meget kort afsnit i forelæggelsestalen pegede på »de enkelte ulemper«. Man er endog så ærlig at erkende, at en gennemførelse af en lovgivning på dette område vil kræve ændring i tinglysningslovgivningen, retsplejeloven, (det er måske transbeneficie't der skal fjernes), skattelovgivningen og leje-lovgivningen. Men samtidig udtrykkes forvisningen om, at ordningen vil vise sig at indeholde langt færre problemer, end man på forhånd tror.

Må vi i al beskedenhed føje endnu en ulempe til; nemlig: Hvad i alverden skal vi bruge en sådan lovgivning til? Fordelene eksisterer allerede, spekulation spekulerer man slet ikke på, men ikke desto mindre vil man foretage væsentlige ændringer i det bestående lovsystem for at opnå ingenting. Lad spillet af gode tanker være slut med det spild, der allerede er sket fra forslagsstillernes side.

Rumsamarbejde USA-Sovjetunionen

De forenede Stater og Sovjetunionen meddelte den 5. dec. FN-Generalforsamlingens politiske komité, at de var nået til enighed om et program for fredelig anvendelse af verdensrummet. De to lande vil samarbejde på tre områder: opsendelse af meteorologiske satellitter skal samordnes, og der skal ske udveksling af videnskabeligt materiale; ligeledes vil man samordne opsendelse af satellitter, der skal kortlægge jordens magnetfelt, og endelig vil man foretage fælles eksperimenter med hensyn til rum-kommunikationer ved hjælp af USA's passive, reflekterende satellit.



Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

A. P. Sørensen, lokomotivfører, Helgoland.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

S. P. Christensen, lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

N. J. Andersen, lokomotivfører, Gb.

„Lanternen”

Til underretning for »Lanternen«s medlemmer kan oplyses, at foreningen agter at afholde sin »forårsfest« fredag den 5. april kl. 18.30 samt sin ordinære generalforsamling torsdag den 2. maj. Nærmere følger i Dansk Lokomotiv Tidende den 20. marts samt 20. april 1963.

Bestyrelsen.



Forfremmelse til elektrofører (10. lkl.)
efter ansøgning ifølge opslag pr. 1/2-63.

Lokomotivfyrbøderne:

- A. L. E. Hansen, Roskilde, i Enghave.
- Ib Petersen, København Gb., i Enghave.
- E. Nielsen (Skov), København Gb., i Enghave.
- K. Hinrichs, København Gb., i Enghave.
- V. P. L. Hansen, København Gb., i Enghave.

Ansæt som lokomotivmedhjælperaspirant
pr. 1/2-63.

- B. Svare, København Gb.
- L. Dagsberg, København Gb.
- J. S. Jensen, København Gb.

Trådt uden for nummer efter ansøgning
fra 1/2-63 til 15/6-63.

- Lokomotivfører (12. lkl.):
F. Sørensen, Nykøbing F.

Afsked.

- Lokomotivførerne (12. lkl.):
E. Jørgensen, Viborg, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31/3-63).
A. E. Jakobsen, Nyborg, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31/3-63).



Pensioneret lokomotivfører:

R. A. Pedersen, Banegårdsgade 2, 1. tv., Nyborg, født den 31/8-1880, er afgået ved døden d. 4/11-62.

Lokomotivmester

N. C. O. Bendixen, »Solvang«, Skanderborg, født d. 20/11-1879 er afgået ved døden d. 5/11-62.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/1-63.
Pensioneret lokomotivfører H. E. V. Larsen, Skt. Thomas alle 10, 1. tv., Kbhvn. V.
Pensioneret lokomotivfører H. M. Mikkelsen, Skovgårdsgade 2 B, 1. th., Århus C.
Pensioneret lokomotivfører P. A. K. Nielsen, Revvej 94, Korsør.
Pensioneret lokomotivfører J. C. M. Andersen, Købmagergade 62, Fredericia.
Pensioneret lokomotivfører H. P. Schmidt, St. Byhavevej 3, 1., Svendborg.
Pensioneret lokomotivfører K. L. Frederiksen, de Mezavej 24, 1. tv., Århus C.
Pensioneret lokomotivfører G. H. Olsson, Peter Skramsvej 10 st., Helsingør.

Husk

at sidste frist for indlevering af stof til bladet er 15 dage før den dato, det blad udkommer, hvori stoffet ønskes optaget. For bladet, der udkommer den 5. i måneden, må vi således have manuskripterne senest den 20. i måneden før, og til bladet, der udkommer den 20., må det være redaktionen i hænde senest den 5. i måneden.



- Henrik, Kom og hjælp mig med at lukke den Kuffert !

Danske Jernbanemænds Turistorganisations rejser i 1963

Rejser i Norden:

| Rejse nr. | Periode | antal dage | Bestemmelsessted | Omtr. pris |
|-----------|-----------|------------|---|------------|
| 20 | 9/6-16/6 | 8 | Hellevik. Pensionistrejse til svenske baners feriehjem i det sydlige Skåne (Sølvesborg station) | 165 |
| 21 | 11/6-21/6 | 11 | Pensionistrejse til Björkliden, Lapland | 190 |
| 22 | 20/6-29/6 | 10 | Nordkap, midnatsolens land | 560 |
| 23 | 12/7-22/7 | 11 | Fjeldblomstring i Lapland, Björkliden | 170 |
| 24 | 19/7- 1/8 | 14 | Ungdomslejr i Lapland, Björkliden (For unge mellem 13-18 år) | 210 |
| 25 | 29/7-11/8 | 14 | Samme rejse som ovenstående | 210 |
| 26 | 4/8-11/8 | 7 | Feriebyen ved Karrebæksminde, Næstved | 170 |
| 27 | 11/8-18/8 | 7 | Feriebyen ved Karrebæksminde, Næstved | 170 |
| 28 | 11/8-18/8 | 7 | Feriebyen ved Middelfart | 275 |
| 29 | 17/8-26/8 | 9 | Hyggetur i Rondane ved Otta - Norge | 240 |
| 30 | 18/8-25/8 | 7 | Rødhus klit, Pandrup, Vendsyssel | 190 |
| 31 | 18/8-25/8 | 8 | Norges Vestlandsfjorde | 430 |
| 32 | 22/8- 1/9 | 11 | Finland rundt, Torino, Oulo, Vuokatti, Helsinki | 370 |
| 33 | 24/8- 2/9 | 9 | Hyggetur i Rondane ved Otta - Norge | 240 |
| 34 | 31/8- 9/9 | 10 | Pensionistrejse til svenske baners feriehjem i Are | 210 |
| 35 | 6/9-16/9 | 11 | Pensionistrejse til svenske baners feriehjem i Björkliden | 190 |
| 36 | 7/9-16/9 | 10 | Høstfarver i Are. Svenske baners feriehjem | 210 |
| 37 | 13/9-23/9 | 11 | Høstfarver i Lapland, Björkliden | 190 |
| 38 | 16/9-22/9 | 7 | Fiskerejse til Gullmarsfjorden, Göteborg | 130 |

Rejser i det sydlige udland:

| Rejse nr. | Periode | antal dage | Bestemmelsessted | Omtr. pris |
|-----------|------------|------------|--|------------|
| 50 | 18/4- 7/5 | 20 | Hellas-Corfu, Delfi, Athen, Rhodos | 1050 |
| 51 | 28/4- 3/5 | 8 | Tulipanblomstring i Holland | 410 |
| 52 | 19/5- 1/6 | 14 | Klassisk Italien | 690 |
| 53 | 1/6- 9/6 | 9 | International Uge - Paris, Loireslottene, Tours | 540 |
| 54 | 13/8-26/8 | 14 | Østrig rundt. Wien, Villach og Grossglockner | 800 |
| 55 | 24/8- 9/9 | 17 | Val Gardena (Dolomitterne) og badeferie i Rimini | 580 |
| 56 | 31/8- 8/9 | 10 | Rhinen, Rudesheim, Wiesbaden og Heidelberg | 430 |
| 57 | 1/9-14/9 | 14 | Paris og den franske Riviera | 730 |
| 58 | 10/9-22/9 | 13 | Wien og St. Urban. Østrigske jernbaners feriehjem | 450 |
| 59 | 7/9-16/9 | 10 | Rimini, badeferie | 280 |
| 60 | 7/9-20/9 | 14 | Roma, Sorrento, Amalfi, Capri, Napoli | 510 |
| 61 | 7/9-21/9 | 15 | Roma, Sicilien | 685 |
| 62 | 15/9- 5/10 | 21 | Spanien, Marokko | 1160 |
| 63 | 17/9- 3/10 | 17 | Tarragona og Barcelona | 520 |
| 64 | 22/9-12/10 | 21 | Marbella, spanske jernbaners feriehjem ved Mallaga | 400 |

Detaljeret program vil udkomme i begyndelsen af marts 1963.

Anmeldelse bedes venligst indsendt til:

DANSKE JERNBANEMÆNDS TURISTORGANISATION

Bernstorffsgade 18 eller Sølvgade 40

København V

København K



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK

SLAGELSE

Erik Lærke . Malermester

Kalundborgvej 39 . Slagelse . Telf. 52 22 41

Alt malerarbejde udføres – sommer og vinter

Tilbud gives gerne uden forbindende

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

Anker Jensen, statseksam. ejendomsmægler

Valbygaardsvej 6, Slagelse . Telf. 52 29 95

KVALITETS-MALERVARER

Frank Andersen . Tapet og malervarer

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

SALON HÅRMANN v/ Alex Schelle Jørgensen

Løvegade 49 - Slagelse - Telf. 52 48 24

Hovedsagen er en elegant klipning

Alt 1. kl. herrefrisørarbejde udføres

I/S. Marius Hansen
Løvegade 44, Slagelse . Telf. 52 05 26 - 52 05 27



SHELL DEPOTET

Dieselolie - Gasolie - Petroleum
leveres overalt til laveste Dagspris -



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 vekslers

MØBELMESSEN - Løvgade 16, Slagelse – Telefon 52 37 37

VEJEN

A/s Sydjydsk Damkultur

VEJEN

KØBENHAVN

J. B. Schilder

Nørregade 7 - Kbhv. K. - Central 20 58

Uniforms-Skrædderi - Målkonfektion

ESBJERG



Det førende Schweitzerprodukt

Symaskiner

Strandbyplads 3, Esbjerg. Telf. 24485

FRANKS KIOSK

Alle dag- og ugeblade, tidsskrifter, lommeromaner

Husk at vi tipper hver uge

Torvegade 116, Esbjerg. Telf. 22101

PADBORG

Tøj til hele familien

TEXTILHuset

Nørregade 38 . Padborg . Telf. 73467

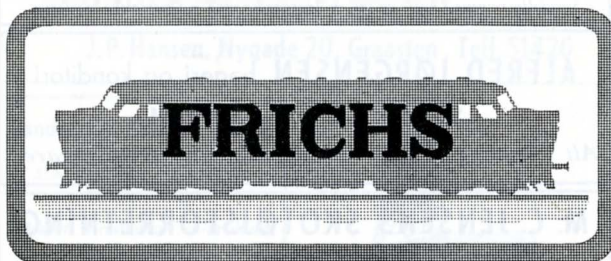
HOBRO



Service Station v/ Søren Hansen

Brogade – Hobro – Telefon 21120

Benzin - Olie - Vask - Smøring



ODENSE

Automobil- og møbelpelstring?

– så **ERNST THOMSEN**

Hunderupvej 120 . Tlf. 11 35 94 . Odense

HORSENS

Vort kød, flæsk, pålæg

køber vi hos

K. LYKKE SØRENSENS EFTF.

v/ **HENRY HOLM**

Børingsgade 1, Horsens

Telefon 25 897

TØNDER

BRDR. HANSEN I/S

URE . OPTIK

GULD- OG SØLVVARER

Storegade 23, Tønder . Tlf. 21232

ODENSE



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

Kaj Bent Nielsen . Bageri og Konditori

Tolderlundsvej 46, Odense . Telf. 12 46 96

Alt i brød og kager . Bestillinger modtages

F. A. Larsen . Herrefrisørsalon

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

anbefales d'hrr. lokomotivførere!

MOBIL - SERVICE STATION

ved Niels J. Rasmussen

Nyborgvej 1, Odense . Telefon 11 72 90

Benzin . Olie . Vask . Smøring . Hjulafbalancering

Keld Kirkebæk - den moderne herresalon

Albanigade 47, Odense . Telf. 11 45 58

Vi anbefaler os med al herrefrisering



„SALON JUNE“

ved June Guldbrandsen

Nørrebro 5, Odense . Telf. 11 82 75

Den moderne salon for den moderne dame

VEJEN

KAFFE & TEHUSET

P. KAAS ISHØY

Nørregade 44 - Vejen - Telefon 30

Specialforretning i kaffe og the - Anerkendte vine - Oversøiske krydderier

ALFRED JØRGENSEN bageri og konditori

Søndergade 15 - Vejen - Telefon 104

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

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



SØNDERBORG

Pfaff-Service System

v. V. Damkjær

St. Rådhusgade 2 - Sønderborg - Telf. 22471

Pfaff symaskiner - Vaskemaskiner - Køleskabe

. . . *De spiser godt og billigt på*

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

i Sønderborg, Løkken 28

Telefon 2 29 12

Lys petroleum



Gasolie

Fyrings diesel

Farvet benzin

Sønderborg depot

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

Deres direkte olieledning

Kaj E. Sandholdt

Slagtermester

Sundmarksvej 67 - Sønderborg - Telf. 21586

Vi har alt i

1. kl.s kød - flæsk - pålæg - konserver

Fotograf Ingwersen

Atelier - Fotohandel

Rådhusortvet 9 - Sønderborg

Telf. 239 66

Der er go' gang i skotøjet fra

ANDRESEN & CO.

Rådhusortv 2 - Sønderborg - Telf. 23059

Vi har alt i skotøj til damer - herrer - børn

Kampers Eftf.

v. HENNING JENSEN

Kolonial - Konserver - Vine - Tobakker

og så har vi god kaffe

Jernbanegade 37 - Sønderborg - Telf. 22127

NYBORG



NYBORG DEPOT

v/ E. Pedersen,

Nygade 1 - Nyborg - Telefon 2020

Lys petroleum - Gasolie - Fyringsdiesel

Farvet benzin - Smørelie

Deres direkte olieledning - Telefon 2020

Spertoftens Selvbetjening

v. Arne Vestergård

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

*Husk alt i lynfrosne varer,
også kold snaps*

KØBENHAVN

L. A. Jørgensen, Løngårdsvej 63

BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København 5

AARHUS

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

URFIRMAET G. HOLST EFTF.

v/ Svend Nielsen
Alt i ure til hjem- Damer og Herrer
1. kl.s reparationsværksted
Frederiksgade 48 - Aarhus - Telf. 29 414

AARHUS HUSMODERSKOLE

tilbyder unge piger
UDDANNELSE TIL MODERNE HUSMØDRE
5 måneders kursus fra august og januar
Statstilskud kan søges . Skoleplan sendes
Tlf. 27230 . E. Astrup . Parkallé 5 . Aarhus

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

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

NYKØBING F.

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

Alt vedr. begravelser og ligbrænding besørges

„UNG MODE“

Raadhusstræde . Telf. 85 36 18

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

★

Arne Aa. Ryde, eksam. ejendomsmægler

Tværgade 15, Nykøbing F. Telf. 85 21 72

Villaer og ejendomme anvises til køb og salg

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

Grønnegade 1, Nykøbing F. Telf. 85 00 55

Kolonial . Konservæs . Vine . Tobak
- KREJL's kaffe i kanden er bedre end nogen anden!



SERVICE STATION

v. Lautrup Larsen & Stig Jensen

Benzin . Olie . Vask . Smøring
Autogummi

Gaabensevej 106, Nykøbing F. Telf. 85 06 37

HØJBJERG

GEORG CHRISTENSEN

Smødemester

Aut. gas- og vandmester

Grøntorvet 8. Nykøbing F. Tlf. 850339

Centralvarme - Oliefy
Vand - Sanitet

UNGE HJEMS HØJSKOLE

Skaade pr. Højbjerg. 7 km sydf. Århus

Et vidunderligt højskoleophold på Danmarks mest moderne højskole med levende undervisning for vor tids unge. Kursus beg. novbr. og jan. Program sendes. Understøttelse kan søges.

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering
Tlf. Kalundborg 280

OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

Fineste

Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen
Leverandør til Feriehjemmet
Tlf. Kalundborg 1029

Kalundborg

Fællesbageri

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torsk- og Rødspættefilet'er samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.

Svenn Høj

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

Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10

Telefon 173

Privat 1243

Altid første Kl. Varer

»Køb det hos

Schou

lige i nærheden«

THISTED

Johs. Mortensen & Sønner

Tømrer- og maskinsnedkeri

Tilbud gives gerne

Toldboldgade 5 - Thisted - Telf. 198

Sørensens Herremagasin

Torvegade 1 - Thisted - Telf. 499

Stedet, hvor man handler, midt i byen

Mal og bevar hvad De har -

Tapet - Farver - Gulvbelægning

Jensen & Langballe

Store Torv - Thisted - Telf. 1401-1414

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