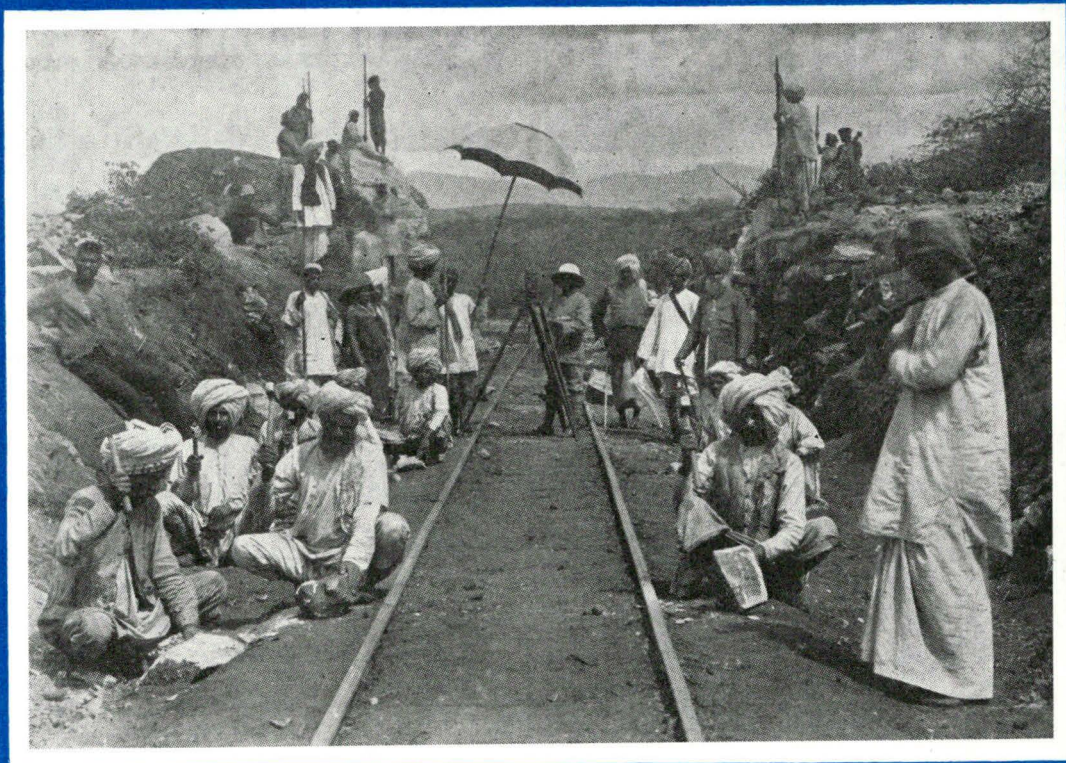


# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 14 – 20. JULI 1964 – 64. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



# nyttøj

- TIL HELE FAMILIEN

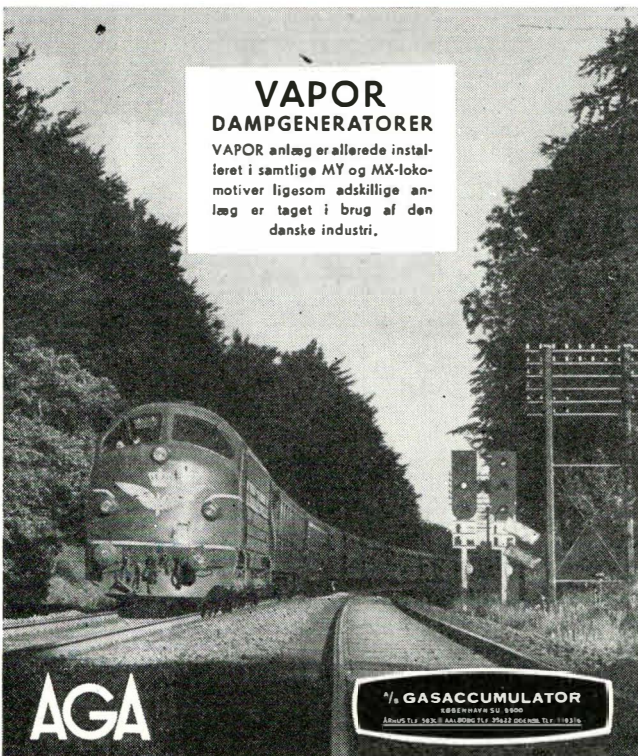
uden udbetaling

på en løbende  
10-måneders konto  
hos

— hvad skal det være  
i dag?

# J. Albertsen

Nr. Farimagsgade 68 · Kbh. K.



## VAPOR DAMPGENERATORER

VAPOR anlæg er allerede installeret i samtlige MY og MX-lokomotiver ligesom adskillige anlæg er taget i brug af den danske industri.

# AGA

1/2 GASACCUMULATOR  
ÅBENHÅVING 5000  
ÅRHUS TLF. 582-2 AALBORG TLF. 25222 ODENSE TLF. 119316



PINDSTRUP MOSEBRUG  
SAVVÆRK OG EMBALLAGEFABRIK

v/ Johs. F. la Cour

Pindstrup

telefon 13

- man  
lægger  
mærke  
til ...



— godt tøj  
til fornuftige  
priser

# TILSKÆRERNE

DET STORE MAGASIN FOR TØJ

## KRUSAA

Tag en karton mælk med på rejsen.

Bov Sogns Andelsmejeri  
Krusaa

Køb Deres møbler, hvor udvalget er størst!

**Fa. Allann Lind's Møbelforretning**

Bov, Sønderjylland · Telf. Krusaa 71336



**SERVICE STATION**

v/ Hans Petersen

Sønderborgvej 8 · Krusaa · Telf. 71 419

International-Transporter

## VOJENS

**H. Lehrskov**

Olie & tekn. artikler ★ Tapet- og Farvehandel

ØSTERGADE 16 · VOJENS · TELF. 41201

Køb Deres møbler og tæpper; hvor udvalget er størst

**CHR. SCHÖNNING'S MØBELFORRETNING**

VOJENS · TELEFON 41406

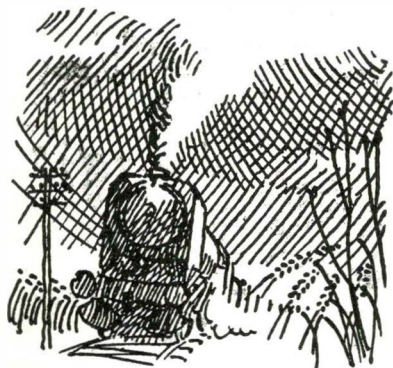
## GRAASTEN

*Graasten - Salater*

er kendt og anerkendt fra Kongeåen til Elben

Telf. Graasten (046) 51330





## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 14 - 64. ÅRGANG

20. JULI 1964



### Indhold:

Det kan være nok! .....	211
Folketingsmand i forhør .....	212
Da jernbanen kom .....	214
London u-banens 1963 beretning	216
Frontruden .....	218
Jernbaneskolen .....	219
Under DLF .....	220
Personalia .....	220

### Forsidebillede:

Indiske jernbanearbejdere ved anlæg  
af jernbane i Østafrika.



### Redaktører:

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

### Redaktion og ekspedition:

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

### Annonce-ekspedition:

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

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

## Det kan være nok!

Papiret er tålmodigt, siges det. Og det må sandes, når man betragter omfanget af de ændringer og rettelser til kørselsfordelinger m.v., vi tidligere har beskæftiget os med. Til gengæld står personalets tålmod i omvendt forhold hertil og har medført stigende utilfredshed med de idelige indgreb i indgående aftaler.

Det fremgår af ordrebestemmelser, at vore afdelinger, når der skal opstilles nye kørselsfordelinger, skal have adgang til at gøre sig bekendt med de af distrikterne udarbejdede forslag, så de kan få lejlighed til at fremsætte deres ønsker. Det hedder videre, at det samme gælder ændringer i kørselsfordelingerne, idet dog sådanne om fornødent kan iværksættes straks.

Disse forhandlingsformer har en mangeårig praksis bag sig. Den modstående forhandlingspart har indgået en aftale, som personalet med rimelighed forventer overholdt, idet man dog indser, at ændringer kan forekomme i mindre omfang i umiddelbar følge af aftalens indgåelse, fordi det nu engang er et vidtspændende og kompliceret arbejdsområde som aftales for, ligesom ekstraordinære situationer kan betinge indgreb senere, men det omfang af ændringer, der dagligt er forekommet de senere år, er uden overdrivelse en grov tilsidesættelse af erhvervede rettigheder. Selvom ændringer om fornødent kan iværksættes straks, er der ikke i denne bestemmelse nedlagt almindelig adgang til disse ustandselige ændringer. Det er gjort til en dagligdags ting, hvorefter personalet haver sig at rette, og alle dets forestillinger gennem tillidsmændene har ingen lydhørhed hos sagens modpart, som efter det forelagte materiale især boltrer sig i en »central« maskinsektion vest for Storebælt. Det er utroligt, hvad der øses ud af papir i denne forbindelse. For at tage inden for et år, har vi liggende maskinforstærkninger med nummer 147, (5 ark, almindeligt for disse), og der er personalebenyttelse nr. 192 dagen før køreplansskiftet i maj. Det siger lidt om papirvældet, men nok ikke rigtigt noget om de vanskeligheder, som beredes personalet. Det skal man have prøvet i praksis, da vil man kunne forstå utilfredsheden hos det.

For at gøre det kort, tjener foranstaltningerne bedre udnyttelse af personale og maskinkraft? Rationel drift må enhver, der ser på banernes tarv, kunne tilslutte sig, men der kan sættes et spørgsmålstejn ved det rationelle, og man kan have mistanke om, at der nogle steder savnes overblik og omtanke. Det første til skade for banernes drift, det andet for personalet, der forstår, at der skal køres, også for ikke at save den gren over det selv sidder på, men som ikke vil finde sig i tilsyneladende vilkårligheder overfor indgåede aftaler. Kan der ikke fra administrations side ydes aftalerne den fornødne respekt, er det omsonst overhovedet at tage stilling til udarbejdede forslag og – det må erindres – forholdene vil da tage en vending, der vil blive beko-stelig for driften, thi den orden, aftalerne er udtryk for, er en integrerende del af de ting, som skal gøre banernes drift rentabel.

Vort syn på sagen er alvorligt, idet vi ikke vil se tilsidesættelsen af klare aftaler.

# To unge tager en folketingsmand i forhør

Der er 115 mill. kr. i Ungdommens Uddannelsesfond — Bliver de fordelt rigtigt?

Mon der findes et vidererækkende og vigtigere begreb end uddannelse? I hvert fald er det næsten ligegyldigt, hvad man nu om stunder drøfter, så er man så godt som sikker på at ende med at snakke om behovet for uddannelse — både teknisk og teoretisk, både praktisk og boglig. Alligevel har en så betydningsfuld institution som Ungdommens Uddannelsesfond indtil for nogle måneder siden overhovedet kun beskæftiget sig med én side af uddannelsen, nemlig den boglige.

Vi har bedt et par repræsentanter for den ungdom, der er under uddannelse, om at tage folketingsmand Poul Søgaard lidt i forhør i denne anledning. Søgaard er Socialdemokratiets ordfører vedrørende uddannelsesfonden, og spørgerne er ligesom han selv fra Odense: gymnasieelev Kirsten Nielsen og smedelærling Børge Hansen.

Først får Poul Søgaard ordet til fremlæggelse af nogle kendsgerninger. — Loven om Ungdommens Uddannelsesfond er revideret flere gange, forklarer han. I 1961 forhøjedes den til 63 mill. kr. for studerende ved de højere læreanstalter (univer-

siteter, polyteknisk læreanstalt, landbohøjskole, tandlægehøjskole o.s.v.). To tredjedele af dette beløb skulle ydes i form af stipendier, resten som lån. Desuden bevilgedes 4 mill. kr. til stipendier til gymnasieelever. Og endelig som noget helt nyt 4 mill. kr. i stipendier til elever i 8. og 9. klasse og i realafdelinger. Pengene skulle sætte dårligt stillede forældre i stand til at holde børnene længere i skole.

— og så har vi revideret loven påny i vinter, fortsætter Poul Søgaard. For det første bevilgedes der med tilbagevirkende kraft for finansåret 1963/64 yderligere 10 mill. kr. til studerende ved højere læreanstalter. For 1964/65 forhøjedes dernæst beløbet til denne kategori til 98 mill. kr., og nu begrænsede vi stipendiernes andel til halvdelen, og den anden halvdel ydes så i form af lån. De øvrige kategorier får udelukkende stipendier, og det drejer sig om følgende beløb:

- + 7 mill. kr. til gymnasieelever.
- + 6 mill. kr. til elever i 8. og 9. klasse samt i realafdelinger og på studenterkursus.
- + 4 mill. kr. til lærlinge, og det er noget helt nyt.

Og vær så god, Kirsten og Børge, vidnet er jeres!

Børge Hansen: — Synes De ikke, at 4 mill. kr. til lærlingene er noget lidt?

Poul Søgaard: — Jo. Statistikkerne har beregnet, at det koster 3.000 kr. om året at holde en dreng eller pige i lære. Lærlingelønnen varierer meget fra fag til fag, og nogle er helt nede på 1.300 i løn om året. Skulle hjælpen virkelig batte, måtte man altså yde alle lærlinge forskellen mellem deres løn og de nævnte 3.000 kr. Det er beregnet til at ville koste 16–17 mill. kr. årlig

Børge Hansen: — På fagforeningskontoret kan vi mærke, at mange af kammeraterne trænger til hjælp. Tror De, at de 4 mill. kr. er nok til at klare trangstiltfældene?

Poul Søgaard: — Faktisk ved vi det ikke. Skulle vi yde den omtalte forskel mellem løn og underhold til alle lærlinge, hvis forældre ligger under den berømte sygekassegrænse, ville det beløbe sig til ca. 13 mill. kr. Men noget klart billede af trangen får vi ikke, førend undervisningsministeren i 1966 er færdig med en undersøgelse af lærlinges og studenters



Fra venstre: Poul Søgaard, Børge Hansen og Kirsten Nielsen.



økonomiske forhold. Til den tid må vi påny bearbejde Ungdommens Uddannelsesfond.

*Børge Hansen:* – Hvordan vil man fordele de 4 mill. kr.?

*Poul Søgaard:* – Det skal ske via arbejdsanvisningen. Det bør være sådan, at lærlingen og hans eller hendes familie allerede ved oprettelsen af lærekontrakten kan gå hen på amtsarbejdsanvisningskontoret og få at vide, om der er chance for at få del i stipendierne. I hvert lokalområde skal nedsættes et stipendieævn med arbejdsanvisningskontorets bestyrer som formand og derudover bestående af lederen af den stedlige handelsskole, lederen af den stedlige tekniske skole samt en lærlingerepræsentant fra hver af disse to skoler.

*Kirsten Nielsen:* – Betyder de nye stipendieævn en ændring for gymnasistipendierne?

*Poul Søgaard:* – Nej, hver skole har stadig sit stipendieævn, der modtager ansøgningerne fra eleverne og derpå meddeler ministeriet sit samlede behov. Kan det fulde behov ikke imødekommes, må den enkelte skoles nævn selv afgøre, om det modtagne beløb skal fordeles i nogle få store eller flere mindre beløb. På den måde får nogle elever måske 800 kr., andre helt op til 1.800 kr.

*Kirsten Nielsen:* – Synes De, det er retfærdigt?

*Poul Søgaard:* – Man må ikke glemme, at forholdene – herunder elevernes behov – kan variere stærkt fra det ene område, ja, fra det ene bykvarter til det andet. Endelig er det da også en væsentlig forbedring, der nu er sket, eftersom beløbet til gymnasieeleverne i forhold til 1961 er sat op med 75 pct., skønt elevtallet kun er steget med 30 pct. i samme periode.

*Kirsten Nielsen:* – Hvordan skal lån til de studerende tilbagebetales?

*Poul Søgaard:* – Tilbagebetalingen begynder normalt et år, efter at uddannelsen er afsluttet, og den udstrækkes i reglen over 10 år.

*Kirsten Nielsen:* – Kan man få støtte under studier i udlandet?

*Poul Søgaard:* – Med Sverige og Norge har vi en fællesordning, så at studerende fra vore lande gensidigt

får samme vilkår som landets egne børn. Jeg har haft lejlighed til at spørge undervisningsministeren, om der kunne ydes støtte f.eks. til sprogstudier i udlandet, og han er sympatisk indstillet, men det er et spørgsmål, om sådanne studier kan indpasses i læreanstaltens undervisningsplaner. Hvis man rejser ud individuelt, kan man søge, og sandsynligvis vil man få støtte.

*Børge Hansen:* – For mange unge er boligforholdene det værste problem. Kunne Ungdommens Uddannelsesfond ikke bruge nogle af pengene til at bygge lærlingekollegier for?

*Poul Søgaard:* – Det er ikke nødvendigt, for vi har en særlig lov om støtte til opførelse af kollegieværelser. Staten betaler faktisk det hele, og loven forudsætter, at der bygges 1.000 værelser om året over hele landet. Det er meningen, at lærlinge og studerende skal bo sammen under uddannelsen, så at ingen af dem går hen og bliver fagidioter.

*Kirsten Nielsen:* – Er nogle af disse kollegier færdige?

*Poul Søgaard:* – Nej, loven er af ny dato, og der har været hårdt brug for arbejdskraften til andet byggeri. Men foreløbig har man i København fået indrettet ældre ejendomme til kollegieværelser.

*Kirsten Nielsen og Børge Hansen:* – Hvorfor gives så meget af støtten til de studerende som lån?

*Poul Søgaard:* – Det er klart, at samfundet må være interesseret i, at studierne gennemføres på kortest mulig tid, og så kan man diskutere, om stipendie- eller låneformen fremmer det mest. Men når der ydes støtte, tildeles den efter evner og efter trang. Desværre er dette med trangen et vanskeligt punkt. Man har næppe andet at gå ud fra end forældrenes skattepligtige indkomst. Og så ser man da, at gårdejereren, som på grund af gæld og rentebetaling har en lav skattepligtig indkomst, kan få støtte til sine børns uddannelse, mens arbejdsmanden med 13–14.000 kr. i indtægt ingenting kan få. Eller man ser på ansøgerens formue, og resultatet bliver, at den smører, der ordentlig muntrede sig

i fremmede havne, kan få støtte, når han går i land for at læse til maskinist, hvorimod kammeraten, der drak lunken te og sparede hyren op, ikke kan få hjælp. Nej, trangskriteriet er og bliver mindre brugbart. Derfor er det bedre at kombinere stipendier og lån og så kun yde til de unge, der har vist de fornødne evner.

*Børge Hansen:* – Men for lærlingenes vedkommende er det dog navnlig trangen, man ser på?

*Poul Søgaard:* – Her gælder det først og fremmest om, at vi overhovedet kommer i gang, og det er vi med de 4 mill. kr., selv om de ikke forslår så meget til 115.000 lærlinge. Men vi skal også passe på, at det ikke i virkeligheden bliver en støtte til arbejdsgiverne. Det er ikke meningen, at man skal kunne knibe på lærlingelønnen takket være uddannelsesfonden. Det er for de unge, vi skal lette vejen.

*phan.*

## Automatisk linjeblok Stockholm-Gøteborg

Sveriges statsbaner har i længere tid udført arbejdet med at etablere automatisk linjeblok på hovedstrækningen Stockholm-Gøteborg. Nu er det sidste stykke mellem Skövde og Moholm blevet færdig, så man kan køre på fuldautomatiske signaler på den lange strækning. Der spares her ved et personale på ca. 50 mand ved de mellemliggende stationer.

## Konference og mød svenskeren hjemme

Jernbanefolk fra de europæiske baners administrationer samles til en stor køreplanskonference i Stockholm fra 23. september til 2. oktober. I forbindelse hermed arrangeres bl.a. besøg i operaen og forskellige udflugter, men det mest interessante bliver måske nok, at man kommer til »møde med svenskeren i hjemmet«.

Det er meningen at opdele konferencens deltagere i en række grupper, og de inviteres så en aften på besøg hos svenske jernbanefamilier, hvor de vil blive budt på et typisk svensk kaffebord.

## Da jernbanen kom . . .

Med fire små fartøjer rundede Vasco Da Gama på sin ekspedition 1488–89 Kap Det Gode Håb. Efter denne besværlige del af rejsen sejlede han mod nord langs kysten i det, han troede var et kulturelt vacuum. Derfor blev han ikke så lidt overrasket, da han på højde med Madagascar begyndte at møde godt udbyggede byer, der lå stadig tættere jo højere, han kom mod nord. Med mellemrum gjorde han landgang og hans historieskriver, Duarte Barboza, fortæller i et af sine værker, hvordan han kom til Mombassa og Malindi – to af de vigtigste byer på Kenyas kyst.

Man har ofte nævnt, at portugisere udbredte europæisk kultur på disse opdagelsesrejser. Langt sjældnere nævner man, at de i virkeligheden mødte en kultur, der stod langt højere end deres egen. Selv hvad det rent materielle angår, havde de ikke noget at prale af.

Sammenlignet med de skibe, der lå i Mombassas havn dengang, var de portugisiske fartøjer kun små. Kun et af dem var på over 100 tons, medens de indfødtes både var langt større. Dengang var der allerede en højt udviklet handelsforbindelse tværs over det indiske hav, og nu og da fik man også besøg af kinesiske skibe på Afrikas kyst. Omkring 1200-tallet rådede kineserne over 7-ma-

stede skibe på over 1000 tons, der var udrustede med moderne aksialror, der er en kinesisk opfindelse.

Da englænderne sammen med andre stormagter i slutningen af 1800-tallet for alvor begyndte at tage Østafrika i deres besiddelse, kom de til et fjendtligt og ugæstfrit land. Den omfattende slavejagt havde skræmt de indfødte bort fra kysterne, hvor araberne fra deres fæstningslignende byer optrådte som slavemellemhandlere.

Lidt efter lidt begyndte de europæiske stormagter efter opfordring af den hjemmевærende befolkning at bekæmpe slaveriet. Et af midlerne var at oprette forbindelser fra kystbyerne til det indre af verdensdelen.

Allerede i 1895 besluttede englænderne at bygge en jernbane fra havnebyen Mombassa til Kampala ved Victoria-søen. Det var en vældig opgave. Den nye bane skulle gå gennem Taru-ørkenen, over bjerge og gennem Rift-dalen ned til lavlandet i dalens bund. Dette vældige lavland gennem Afrikas indre løber næsten 10.000 kilometer fra Det Røde Hav forbi Victoria-søen til Atlanterhavet. På visse strækninger skulle jernbanen op over 3000 m for derefter at falde brat næsten 2000 m mod dalene.

For Kenyas vedkommende betød dette fantastiske jernbane-projekt, at

landet blev genopdaget. På grund af transportmulighederne blev det arabiske vælde knust, og slaveriet med den dertil hørende slavejagt kunne standses.

Europæiske emigranter kom i stadig større tal og slog sig ned på højlandet. Det land de tog i besiddelse var enestående skønt. De indfødte tilhørte mange forskellige stammer, hvoraf en del levede som nomader med store kvæghjorde.

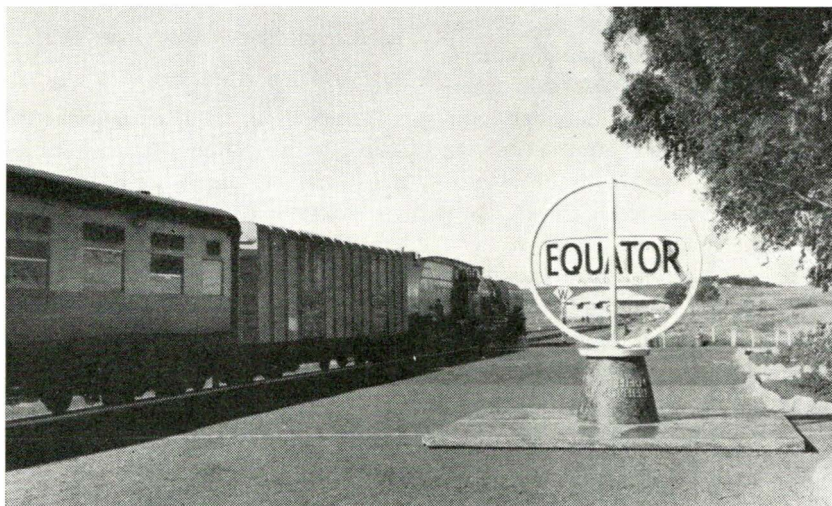
I næsten 1000 år – fra ca. 500 til 1500 e. Kr. – blomstrede Azaniernes landbrugskultur i Kenyas højland og i den nordlige del af Tanganyika. Denne kultur kendte kunsten at anlægge markerne terrasseformet for at skærme dem mod erosion, og de byggede indviklede vandingssystemer og skabte store byer. Ruinerne af de største viser, at der boede op til 40.000 mennesker, men deres kultur gik til grunde under trykket af de krigeriske nomaders indtog fra nord.

Da de hvide emigranter kom, begyndte man igen at dyrke jorden i højlandet. Kenya er et vandfattigt land, men i regntiderne fra februar til maj og oktober til november, sker det at himlens sluser åbner sig og vælter store vandmasser ned over dalene.

Man dyrker meget kaffe, som i gode år kan give to gange høst. En kaffeplantage i blomst er en vidunderlig oplevelse både at se og lugte. Blomsterne er helt hvide og står som en henrivende kontrast til de mørkegrønne blade, den rødlig jord og den blå himmel.

For at gennemføre jernbanebyggeriet indskrev man arbejdskraft fra Indien. En stor del af disse indere blev i Afrika, da banen var færdigbygget i 1901. Afrikas indiske mindretal, der blev forstærket ved senere indvandrere udgør i dag omkring 170.000.

Den 900 km lange jernbane op til Victoria-søen blev et dyrt foretagende. Prisen – over 100 millioner kroner – blev det dobbelte af den beregnede, men udbyttet stod i forhold til indsatsen.



*Jernbanestationen i byen Equator, hvor ækvator går gennem perronen. Den er mærket med en hvid streg.*



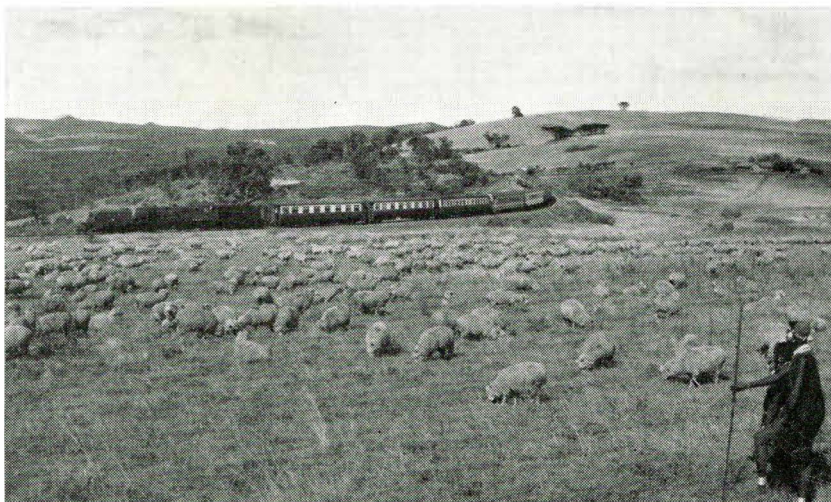
Jernbanen blev den livsnerve, der fik Kenyas og Ugandas økonomiske liv til at blomstre. Allerede år 1900 søsattes den første damper på Victoriasøen, og den efterfulgtes af mange. På den anden side af grænsen i Tanganyika gennemførte Tyskerne et tilsvarende jernbanebyggeri og også de satte skibe i søen.

Freden og opblomstringen varede til den første verdenskrig, der medførte eksportstop. Efter den store verdenskatastrofe fulgte depressionen, som ødelagde hvad krigen havde skånet. I Kenyas højland gik tusinder af landmænd fallit. Et lille fåtal klarede sig dog bedre end andre – nemlig de der dyrkede pyrethrum, en lille præstekravelignende blomst, der indførtes fra Japan. Af denne plante udvinder man en ekstrakt, der anvendes i insektdræbende midler. Den kan kun vokse i temmelig store højder, og det viste sig at Kenyas højland var ideel til formålet. Jernbanselskabet så hurtigt, at denne plante kunne betyde en økonomisk gevinst. Jernbanen passerede højlandet og var derfor det selvskrevne transportmiddel. Denne lille plante er i dag Kenyas fjerdestørste eksportartikel – årshøsten beløber sig til 100 millioner kroner. Nu dyrkes pyrethrum af 1000 europæere og 32.000 afrikanske landmænd – hovedsagelig i småbrug.

I gamle dage var det de vældige landeveje og det veludviklede vejnet mellem landets indre og kysten, der skabte afsætningsmuligheder for Azaniernes høst. Deres overproduktion af levnedsmidler kunne afsættes på grund af disse kommunikationsveje, der forfaldt totalt under slavejagtens mørke århundrede.

På samme måde skabes i dag Kenyas fremtid med dyrkning af pyrethrum, kaffe og sisal, men forudsætningen er nu som i gamle dage transportmulighederne. Jernbanen har gjort det muligt på effektiv og billig måde at holde eksporten i live og udvikle den.

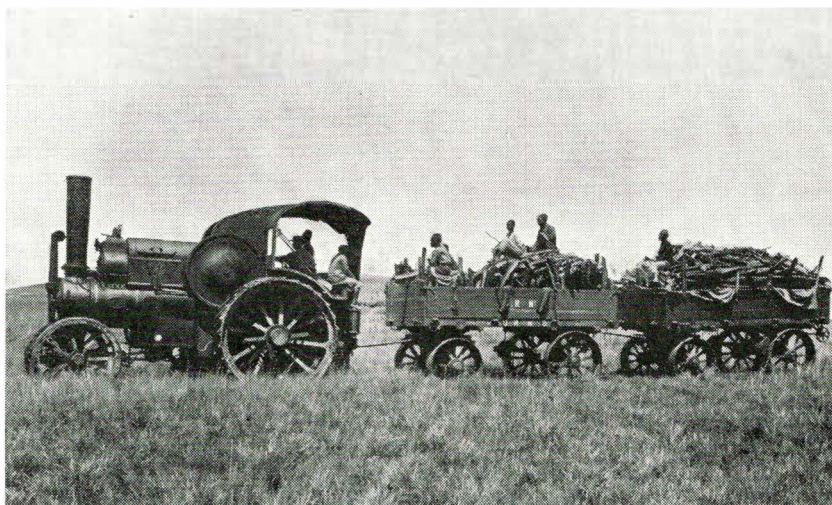
Kulturer blomstrer, dør og genopstår, men grundlaget er ofte det samme. På grund af jernbanen kan det moderne Kenya nu tage fat, hvor Azanierne standsede for næsten 500 år siden.



*Toget passerer 3000 m højde. I Kenya er togene malede røde – en smuk kontrast til landskabet.*



*Sådan så det ud, da man i 1895 begyndte at bygge havnen Kilindini i Mombassa.*



*J.P. Ved transport af materiel til jernbanens anlæg benyttedes bl.a. lokomobil.*



# London u-banens 1963-beretning

Næsten lige efter regnskab og beretning for 1962 udsender London Transport første årsberetning siden selskabet blev om-organiseret ved »Lov af 1962 om offentlige transportmidler«. Loven fordeler den administrative ledelse af Englands offentlige transportsystemer (på skinner, veje og floder) med tilhørende ejendomme imellem fire, separate råd, hvoraf London Transport er det ene og næststørste (ikke det største som meddelt i omtalen af LT's 1962-beretning). De tre andre råd: Britiske jernbaners råd (størst), britiske dokkers råd og britiske flodvejes råd – samt organisationen »The Transport Holding Company«, der repræsenterer det egentlig nye i ordningen: regeringens fuldt kontrollerende indflydelse.

I princippet kan om-organiseringen sammenlignes med »gamle dages« private, stærkt konkurrencebetonede drift i store eller små selskaber eller med de særskilte divisioner selvstændigt ledede, som virkede indtil 2. verdenskrig – og heri ses en tankevækkende indsats af den britiske regering: fra 1933 til -48 ejede u-banen stort set sig selv og valgte gennem en særlig komité sine egne administrative ledere. Nu arbejder de offentlige transportorganisationer med kapital udlånt af staten til tilbagebetaling med 3,4 pct. rente over en årrække. Man kvier sig stadig ved at bruge udtrykket »nationalisering« eller »stats-« om den ændrede administrationsform, der i nogen grad indledtes i 1948 da London Transport Executive organisation afløste det gamle London Passenger Transport Board. Og man kvier sig ikke uden grund, for selv om holding-selskabsprincippet – det konkurrencebegrænsende – ses udtrykt i den ny administration, er privat initiativ langt fra tilsidesat. Transportminister Ernest Marples – nu også London Transport's øverste chef og den, der udpeger alle fire råds administrative ledere – har givet »bolden« op ved

at erklære: »London Transport skal kunne betale sig selv«.

For London Transport's vedkommende består den lånte kapital af 161.830.904 pund, der udgjorde nettoværdien af aktiver/passiver ifølge den tidligere administrations bøger ved overgangen 1. januar 1963. Indtil 1. januar 1979 betales kun renter af lånet, derefter afdrages hovedstolen med årlige beløb indtil 1. januar 1988 fastsat i loven af 1962.

Pr. 1. januar 1963 rådede London Transport over 4.300 u-banevogne, der betjener 273 stationer på 244 miles (392 km) spor, heraf 88 miles (141 km) i tunneler, samt 8.600 busser, heraf 7.900 to-etages, der betjener 3.000 miles (4827 km) gader og veje. Personalet bestod ved 1963's begyndelse af i alt 76.000 ansatte, iberegnet 34.000 buschauffører og konduktører.

Det er ingen hemmelighed, at Marples-erklæringen »London Transport skal kunne betale sig selv« har medført visse stramninger inden for organisationen, men de er som regel forretningsmæssigt sunde. Erklæringen har dog fået organisationens nuværende ledelse til at understrege, at i betragtning af mange kostbare nyprojekteringer, konkurrence fra private busselskaber og fordelene ved et offentligt transportsystem af denne art for størstedelen af samfundet forekommer det ledelsen rimeligt at se hen til statsstøtte i fremtiden!

Foreløbig ligger 1963-beretning og -regnskab på minister Marples' skrivebord og viser en forretningsmæssig holdning til problemerne, der ikke umiddelbart tyder på, at statsstøtte til u-banen bliver nødvendig. I flere tilfælde er beretningen sikkert inspirerende for andre jernbaneadministrationer.

Året.

I 1963 afsluttedes på det nærmeste den planlagte 40 pct. udskiftning af gamle u-banevogne med moderne vogne af »sølv« typen.

Arbejdet på den ny Victoria linie blev sat i gang, og adskillige moderniseringsarbejder inden for u-banens kraftcentraler blev også indledt – hovedgeneratorerne ved Lots Road, Chelsea, er ved at blive ombygget. U-banen er selvforsynende med elektricitet.

Eksperimenter med automatisk billetsalg og -kontrol fortsatte i 1963. London Transport's teknikere i nært samarbejde med det amerikanske specialfirma, »Advanced Data Systems Corporation«, Los Angeles, er ved at udvikle et elektronisk billetkontrolsystem i form af en maskine, der kan »læse« billetter.

Forsøg med prototypemaskiner af denne art er blevet indledt ved Stamford Brook stationens indgange. Hvis prøverne forløber tilfredsstillende er det tanken at udvide dem i 1964 til også at omfatte stationens udgange. Målet er at bygge et pålideligt apparatur, der kan gøre billetkontrol på u-banen fuld-automatisk. Første station, der i heldigt fald udstyres med mekaniske »kontrollører«: Victoria.

Forsøgene med automatiske tog på strækningen Stamford Brook–Ravenscourt Park (tidligere beskrevet her i bladet) blev også fortsat i 1963. Hvis disse forsøg afsluttes med godt resultat i løbet af 1964, bliver Victoria linien uden tvivl først med automatiske tog og bliver således verdens første fuld-automatiske u-bane. I denne forbindelse bør huskes, at London Transport *ikke* har planer nu eller i fremtiden om at indføre førerløse tog – man anerkender til enhver tid menneskets overlegenhed sammenlignet med maskinen i tilfælde af krisesituationer o.l., siger de britiske teknikere.

Adskillige personalevanskeligheder havde generende indflydelse på hele driften i 1963 – først og fremmest almindelig personalemangel, og ulemperne var størst på buslinierne.

Indførelse af decimal-mønts-system efter et 10 shillings og cent-system – svarende i princippet til dollar og cent – er et regeringsanliggende af



meget stor betydning for London Transport, der med næsten 10 millioner passagerrejser daglig omsætter enorme mængder af skillemønt. Enhver ændring af landets nuværende pund-shillings-pence møntsystem vil få kostbare konsekvenser for mekaniseringen og billetsalget, hævder organisationen, der er mest stemt for at bevare det gældende system. Men man ser gerne mindre penny- og halvpennymønter – de nuværende fylder meget.

Derimod er det europæiske 24-timer ursystem slået igennem. Fra og med 1965 vil alle London Transport køreplaner og -tavler benytte dette system, der afløser de latinske a.m. og p.m. angivelser for klokkeslet henholdsvis før og efter kl. 12 middag. Fremtidig hedder det altså f.eks. ikke 1.30 p.m. men 13.30.

#### Indtægterne.

U-banens indtægter steg i kalenderåret – der fremtidig skal danne grundlaget for regnskab og årsberetning ifølge loven af 1962 – med 2,4 millioner pund (ca. 48 millioner kr.) sammenlignet med indtægten i 1962. Resultatet skyldes dog overvejende forhøjede takster. Driftsomkostninger steg i samme tidsrum 2 millioner pund (ca. 40 millioner kr.).

U-banen befordrede dog i 1963 0,9 pct. flere rejsende end i 1962 – samlede antal rejsende i 1963: 673 millioner.

To indtægtskilder gør måske 1963-beretningen særlig inspirerende for jernbaneadministratorer:

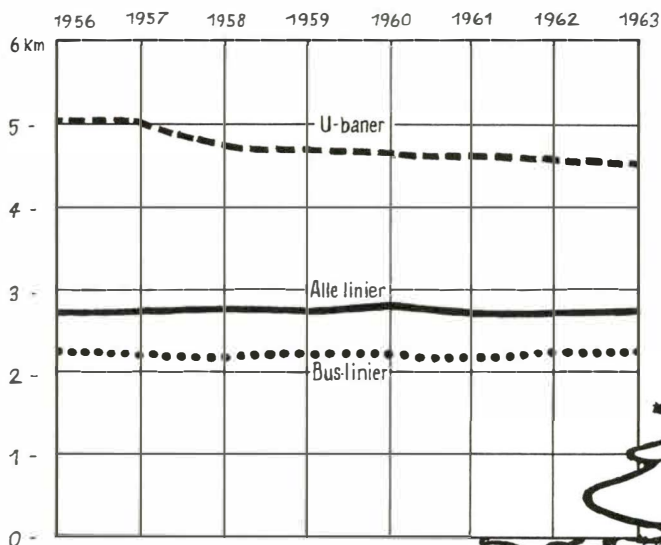
1. januar 1963 åbnede London Transport sin egen reklameafdeling, som i fremtiden vil varetage salget af reklameplads på alle organisationens køretøjer og på de tilhørende ejendomme m.v. Før loven af 1962 blev dette arbejde udført af »British Transport Advertising Ltd.», som i tidens løb har skaffet ikke mindst u-banen ry som et fremragende reklamemiddel. Det er indlysende, at de utallige reklamemuligheder på og i tog, busser, bygninger og på jordarealer kan blive betydelige indtægtskilder for en organisation, der »skal kunne betale sig selv«. Derfor har regeringen fundet det rigtigt at lade London Transport få fri hænder til at udnytte mulighederne. Nogle af Englands berømteste reklamekampagner var »British Transport Advertising Ltd.«'s værk – de fleste londonere opfatter de ofte morsomme, farvestrålende plakater og skilte på perronnure og i vognene – og på bussiderne – som karakteristiske træk i kæmpebyens ansigt. At

indtægten fra »reklamebureauet« ikke bliver den mindste i kommende år viser resultatet for 1963: nettoindtægten blev ikke mindre end 1,4 millioner pund (ca. 28 millioner kr.).

Den anden indtægtskilde ud over de sædvanlige er også en iøjnespringende forretningsmulighed: u-banen råder over store grundarealer, mange ejendomme og stationsbygninger. Hidtil har de fleste af disse besiddelser ikke været udnyttet 100 pct., simpelt hen fordi det ikke har været nødvendigt for driften. Udnyttede bygninger, arealer eller uudnyttede byggerum over stationsbygninger inddrages i fremtiden i forretningen. I 1963 tjente London Transport ved udlejningsvirksomhed beløb svarende til 250.000 kr., der stammede fra arealer med reklameskilte, udlejning af butiklokaler, kiosker m.m. Yderligere var ni lignende muligheder, der vil indbringe årlig 1.640.000 kr., under overvejelse, og fem andre – foreløbig på forhandlingsstadiet – vil indbringe 1.200.000 kr. i årlig leje. Samlet indtægt fra reklameafdeling og fra udlejningsafdeling vil altså i kommende år indbringe beløb svarende til over 30 millioner kr. årlig. Det er inspirerende tal fra London u-banens 1963-beretning.

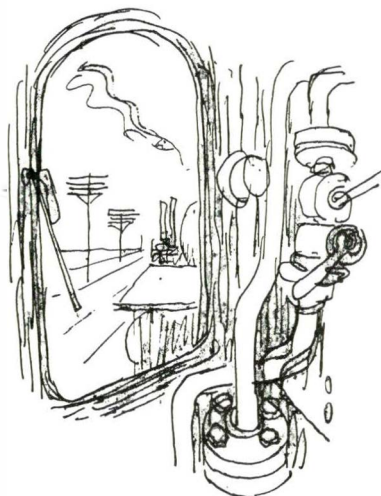
Tagte W. Jensen.

Flere og flere kører kortere og kortere med u-banen for at undgå gadernes koncentrerede trafik. Diagrammet viser rejsernes gennemsnitslængde i årene 1956-63 sammenlignet med gennemsnitsrejse-længden på buslinierne samt fælleskurven for alle linierne. U-banerne havde for resten færre personalevanskeligheder end busserne i 1963, oplyser årsberetningen – derfor er der smil over hele u-linien.





## Frontruden



### Nyt diesellok fra GM på verdensudstillingen

Den største udstillingsgenstand på verdensudstillingen i New York, er et dieselelektrisk lok, som General Motors har kørt frem på sin stand »Futurama«.

Maskinen har 16 cylindre og en motor på 2500 hk, er 17 meter lang og 4,5 meter høj. Loket vejer ikke mindre end 111,1 ton, og olietankene kan tage ca. 10.000 liter.

For at bringe loket på plads var det nødvendigt at lægge en 21 meter lang betonrampe, som vejer halvtreds ton. Maskinens sider er delvis fjernet, så de besøgende kan se motorerne og de indvendige dele. Denne lok-type kaldes GP-35 og er bygget af General Motors' Electro-Motive Division i La Grange, Illinois, hvor også de danske MY-diesellok oprindeligt er konstru-

eret. GP-35 blev præsenteret på de amerikanske jernbaner i fjor.

Som en målestok for den nye loktypes effektivitet kan det nævnes, at tre af denne slags erstatter fem ældre lok på hver 1500 hk. Det er nu 25 år siden, General Motors byggede det første dieselelektriske lok til godstog over lange strækninger.

Det første var et sammenbygget lok, bestående af fire mindre maskiner på hver 1350 hk, og præsentationen af denne trækraft betegnede afslutningen på de amerikanske damploks æra.

Dieselmaskinerne viste nemlig, at de var dobbelt så effektive som damplok og kostede endda kun halvt så meget. Dette indvirkede i den grad på de amerikanske jernbaneselskabers økonomi, at man overgik til dieseldrift lige så hurtigt, som lokene kunne afleveres fra fabrikkerne.

Det er nu kun i meget begrænset omfang, at der køres med damplok på visse strækninger i USA.

### Fire-sporet bane med høj belastning

Den for tiden stærkest trafikerede dobbeltsporede strækning på tyske forbundsbaner er afsnittet Esslingen-Plochingen på strækningen mellem Stuttgart og München. Der kører dagligt 400 tog på det ovennævnte baneafsnit, og det er nu besluttet at udbygge det til fire-sporet.

Udgiften er anslået til 54 mill. dmark, man tager straks fat på arbejdet, som skal være færdigt i de nærmest følgende år. Samtidig nedlægges

alle baneovergange mellem Esslingen og Plochingen, og toghastigheden vil blive sat op til 140 km i timen.

### Frankrigs største og fineste el-lok

Frankrigs statsbaner råder for tiden over ca. 9.600 lok og motorvogne til damp, diesel og el, 16.000 personvogne og 300.000 godsvogne. Hele denne park bliver vedligeholdt og repareret på ikke mindre end 280 værksteder med tilsammen ca. 60.000 arbejdere.

I de sidste tyve år, hvor elektrificeringen på Frankrigs statsbaner er gået meget stærkt frem, er 1600 el-lok blevet sat ind og har kunnet spare 110 gammeldags lok eller en investering på hundrede millioner NF-franc. Hovedeftersyn og -reparation af de nye el-lok var kun nødvendigt, efter at de havde kørt 1,2 millioner km, så også på dette punkt betød eldriften besparelse.

På de store jernbaneværksteder arbejder i gennemsnit tusind mand, som er specialiseret inden for de enkelte trækraftarbejder, motorstyrke o.s.v. I øvrigt er det interessant, at antallet af aksler på el-lokene blev halveret fra otte til fire i løbet af en halv snes år.

De franske lok-konstruktører har ved dygtighed nået frem til fire store og meget ydedygtige typer. Det er alle el-lok, nemlig litra 2 D 2-9100, vægt 144 ton, ydelse 5.000 hk, litra CC 7100, vægt 107 ton, 4800 hk, BB 9200, vægt 82 ton, 5230 hk og BB 16.500, vægt 68 ton og ydelse 3500hk.

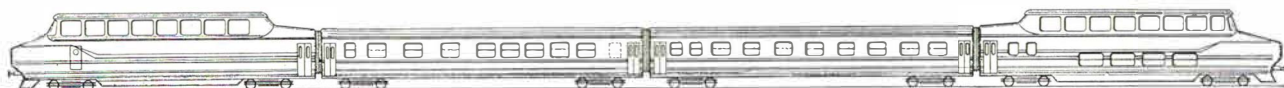
## Dobbeltdækkere til SJ.

I følge »Signalen« har SJ bestilt en ny type motorvognstog til levering i 1966. Det er et tysk firma, som med svenske underleverandører skal bygge disse tog, som nok kan siges at være en nyskabelse. De indrettes til gennem et særligt manøvresystem at kunne fremdrives både rent elek-

trisk og dieselelektrisk. Motorvognens effekt bliver 900 hk, henholdsvis 400 kw og maksimalhastigheden 140 km/tim. Som det fremgår af stregtegningen er motorvogn og styrevogn to-etages. Togsammensætningen er således en to-etages motorvogn med 36 pladser på 2. klasse,

mellemvogn med 37 1. kl., mellemvogn med 42 henholdsvis 56 på 2. kl. afhængig af køkkenafdeling, samt 62 på 2. kl. i styrevognen. SJ har bestilt 19 forskellige enheder til en samlet pris af 17 mill. sv. kr.

Det er ikke helt bestemt, på hvilke strækninger disse tog skal køre.





# Skoplje rejser sig af ruinerne - genopbygningen vil tage syv år

Det tog kun 20 sekunder at forvandle den blomstrende jugoslaviske by Skoplje til ruiner klokken 5.17 om morgenen den 26. juli 1963. Det vil tage syv år at bygge den op igen.

30.000 af byens 36.000 huse blev ødelagt ved katastrofen. Af en befolkning på 200.000 blev 170.000 hjemløse, 4.000 kom til skade, og 1.000 omkom. Blandt de ødelagte bygninger var universitetet, skolerne og bibliotekerne. Af 45 industrivirksomheder ødelagdes 14 helt eller næsten fuldstændigt, 13 delvis og 18 kun i mindre omfang.

I dag, næsten et år efter jordskælvet, ser Skoplje stadig ud, som om den har været udsat for et luftangreb. Røde striber markerer de huse, der skal rives ned, fordi man ikke kan reparere dem. Mange huse er blevet fjernet, og bulldozerne er i fuld gang.

Men man er ved at skabe en ny by blandt ruinerne, takket være en vældig indsats fra det jugoslaviske folk med international bistand blandt andet fra F.N. og dets særorganisationer.

## *Boliger til 150.000.*

I maj måned i år havde man nået at reparere 18.000 boliger. Derigennem satte man 90.000 voksne og børn i stand til at vende tilbage til deres hjem. Rundt om byen har man bygget 17 nye boligområder med præfabrikerede huse. Det er gaver fra omkring en snes lande, fra hjælpeorganisationer og fra andre dele af Jugoslavien. Hidtil har man færdiggjort 12.000 nye lejligheder til 60.000 mennesker. Til hvert område hører veje, kloakering, elektricitet, skoler og klinikker.

## *Skoler i telte.*

Der fandtes 55.000 skoleelever og 12.000 studerende ved universitetet i Skoplje, da katastrofen indtraf og ødelagde næsten alle skoler. Man måtte drive undervisning i telte, og en hel del studerende blev sendt til andre steder. Tre skolebygninger har man kunnet reparere. To præfabrikerede skoler er taget i brug, og yderligere tolv er under opførelse.

Hospitals- og sundhedstjenesten er i det store og hele genoprettet. Et stort, præfabrikeret sygehus med udrustning er en gave fra Sverige.

Den første fase i Skopljes genopbygning beregnes at være afsluttet i begyndelsen af næste år. Omkostningerne anslås til 1,6 milliarder kroner. Den anden fase vil vare fem år og beregnes at ville koste 360 millioner kr.

## *Overskudslevnedsmidler til arbejderne.*

F.N. har blandt andet hjulpet Skoplje gennem Den internationale Levnedsmiddelfond, som F.N. har skabt sammen med FAO. Levnedsmidler for 8

millioner kroner er blevet sendt til byen, hvor de er blevet uddelt til 36.000 arbejdere, som deltager i genopbygningen. Norge og Danmark er blandt de lande, der har bidraget med overskudslevnedsmidler i form af ost, smør og æggepulver.

## Norge – norsk forslag til ændr. i ferielovgivningen

(Kilde: Udenrigsministeriets indberetninger).

I trontalen 2. oktober 1963 udtaltes det, at regeringen vil forelægge Stortinget forslag til lov om 4 ugers ferie. Den 25. oktober 1963 nedsattes et særligt udvalg (»ferielov-udvalget av 1963«), der skulle undersøge og overveje de mange spørgsmål, som en sådan reform rejser. Ferielovudvalgets betænkning »om gennemførelse af 4-ugers ferien m.v.« forelå i februar 1964, og den blev derefter sendt til udtalelse til en række institutioner og organisationer. På grundlag af det således tilvejebragte materiale har det norske kommunal- og arbejdsdepartement fremsat et forslag til en ny ferielov. Ifølge lovudkastet har enhver lønmodtager, som henhører under loven, hvert ferieår (som løber fra 1. maj) ret til ferie i 24 arbejdsdage, hvoraf 18 feriedage skal gives i sammenhæng i tidsrummet 16. maj–30. september. Resten af ferien skal gives inden for ferieåret, enten i sammenhæng eller i to dele, hvis de gives i sammenhæng med andre helligdage end søndag.

En lønmodtager i arbejdsforhold, som varer mindst 6 dage, har ret til feriegodtgørelse af arbejds giveren med 9½ pct. af arbejdsfortjenesten. Denne procentsats skal dog først gælde fra 1. maj 1966. I tiden fra 16. maj 1964 til 30. april 1966 skal procentsatsen være 9.

## Jernbaneskolen

Siden bekendtgørelsen af planen for Jernbaneskolens virksomhed for 2. halvår 1964 er der sket ændringer i terminerne for kursus i København således:

*Motorkursus I* fra 26. september til 21. oktober med eksamen 22.–23. oktober.

*Motorkursus II* fra 28. oktober til 14. november med eksamen 16.–17. november og fra 25. november til 12. december med eksamen 14.–15. december.

*Lokomotivmedhjælperkursus* fra 26. oktober til 14. december med eksamen 15.–18. december.

Til motorkursus II er der opnået et tillæg på 8 timer i faget »Transmission«.





### Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum 1. august frabedes venligst. Er bortrejst.

O. Hare, lokomotivfører, Århus H.

### Tak!

Ved min afsked fra DSB pr. 31. juli og efter 15 års tjeneste ved S-togene ønsker jeg hermed at takke samtlige elektroførere for godt venskab og samarbejde i de forløbne år.

Einar Egenhardt, pens. togfører.



Forfremmelse til lokomotivfører i 15. ukl. pr. 1/7-64.

Lokomotivfører (12. ukl.).

K. O. C. Nielsen, Nyborg H., i Fredericia.

T. P. Jensen, Struer, i Struer.

H. H. Snedker, Nyborg H., i Fredericia.

Forfremmelse til lokomotivfører i 12. ukl. pr. 1/7-64.

Lokomotivfyrbøder:

J. F. Nielsen (Wulf), Nyborg H., i København Gb.

I. Møller, Frederikshavn, i København Gb.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/7-64.

Lokomotivfører (12. ukl.):

T. R. Pedersen, København Gb., til Århus H.

H. H. Hansen, København Gb., til Ålborg.



Lokomotivfører H. Andersen, Næstved, født den 16/8-1913, er afgået ved døden den 5/7-64.

## MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/7-64.

Pensioneret lokomotivfører:

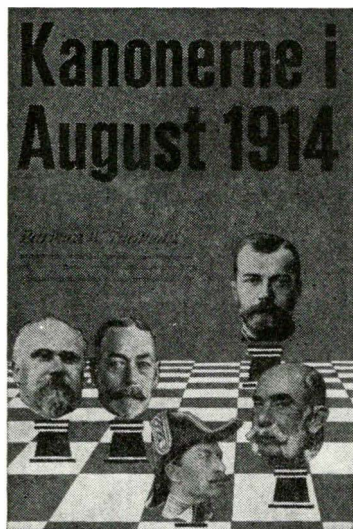
E. H. Nielsen, Fruegade 15, Slagelse.

## Værelse søges

Til min søn, som 1. september skal studere kemi ved Københavns Universitet, søger jeg et værelse i København.

Lokomotivfører Frede Jensen,  
Nic. Rumpsvej 9, 2. tv.,  
Korsør, tlf. (57) 1547.

## »Kanonerne i august 1914«



Halvtreds år er forløbet siden verden kastedes ud i katastrofen, den første verdenskrig. Fanatiske nationalister jubede i Berlin, franske re-

vanchister svor hævn, østrig-ungarnerne mobiliserede, mens resten af verden tøvede ... men én ting var næsten alle enige om: en storkrig kunne kun vare få måneder, for intet land formåede at udholde et langvarigt militært opgør. Måske én af årsagerne til, at den socialistiske Internationale, der da fejrede sin 50-årige beståen, ikke formåede at tale de krigsgale til fornuft, trods en Jaures og en MacDonalds energiske agitation mod krigen.

6 måneder blev til 52!

Tysklands kejser og hans stab stode blindt på den store knibtangs- og omgælsesoffensiv gennem det neutrale Belgien – og dermed var England bragt ind i krigen, trods al tøven. Men offensiven slog fejl og ikke seks måneders, men tooghalvtreds måneders frygtelige lidelser forrestod. Et drama, som vor verden aldrig havde set mage til, var begyndt, og et tilbageblik fortæller os, at netop de første 30 dage – august 1914 – var afgørende.

30 dages verdenshistorie  
mesterligt fortalt.

Den amerikanske historiker Barbara Tuchman, har begået det mesterstykke at berette disse 30 dages historie mere levende end nogen anden – og takket være det fantastiske kildemateriale, som hun har haft at øse af, er der skabt et værk om den første verdenskatastrofes udbrud, som turde kaldes uovertruffet, både i rigdom på historiske oplysninger, på chokerende enkeltheder og på viden om, hvorledes mennesket og dets svagheder kan forvolde de uhyggeligste ulykker.

At læse Barbara Tuchmans »Kanonerne i august 1914« er at opleve de frygtelige uger på allernærmeste hold – ja mere end det: bag om samtlige kulisser for begivenhederne.

I den fornemme række af samtids-historiske værker som Fremad har udgivet, er dette værk en perle, der bør studeres af enhver med interesse for den verden, vi lever i. Gå til boghandleren og hent det hidtil vægtigste værk om den første verdenskrig!



## HORSENS

Telefon HORSENS 24850

**Worm's**  
sandkage



**Hatting**  
tvebakker



KOKS OG BRÆNDELSOLIE  
BENZIN . SMØRING  
**ALFRED BRAAE . CALTEX SPEDALSØ**  
Horsens . Telefon 25739

**WINTHER PEDERSEN**

FABRIKVEJ 66 . HORSENS . TELEFON 25 360  
Kolonial . Konserver . Vin . Tobak . FF kaffe  
Varerne bringes

**Skotøjsmagasinet »Brock«**

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

**Vort kød, flæsk, pålæg**  
køber vi hos

K. LYKKE SØRENSEN EFTF.  
v/ **HENRY HOLM**  
Beringsgade 1, Horsens  
Telefon 25 897

**TØNDER**

**Peter Jacobsen**  
FARVEHANDEL  
Farver . Lakker . Tapet  
Storegade 16, Tønder . Tlf. 22368

**BANEGÅRDSKIOSKEN PÅ TØNDER ØST**

v/ H. P. Clausen

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



**BP Tønder Depot**

v/ P. O. Simonsen  
Vestergade 31 - Tønder - Tlf. 2 11 80

**Deres direkte olieledning**

**Bruhn & Knudsen**

Salg - Service

Tlf. 2 10 12

Tønder



AKTIESELSKABET  
**TØNDER KAFFERISTERI**  
TELEFON 2 23 17 - 2 23 18

URE . OPTIK . GULD . SØLVVARER

**BRDR. HANSEN I/S**  
Storegade 23, Tønder. Telefon 2 12 32

## SØNDERBORG

★ Frugt  
Grønt  
Konserver  
Varerne bringes

**Torvehallen**

R. Tychsen  
Jernbanegade 46 . Sønderborg  
Telefon 22 501

**HELGE SKJERNING**

GULDSMED . GRAVØR  
PERLEGADE 62 . SØNDERBORG . TELEFON 23522



GULD - SØLV - BESTIK - FLERE MØNSTRE - GRAVERING - REPARATIONER

Når De bliver **CAFAX**-kaffekunde får De leveret topkvaliteter  
i kaffe og en **CAFAX**-El-husholdningskaffemølle  
til at male kaffen på!

**CAFAX KAFFE** Perlegade 87 - Sønderborg - Telefon 255 45

NU SOM FØR

**MØBLER**

fra

*Central-Møbellager*

Æblegade 2-5 - Sønderborg - Telf. 2 19 24

Læg mærke til

**El-mærket -**

**A PALLESEN**

prikken over I-et **EL - Installationsforretning**

Fagmandens garantimærke Perlegade 6 - Sønderborg . Telefon 2 37 33

**L. P. DAVIDSEN & SØNNER I/S**

FRUGTEN GROS

LANGBROGADE 19 - SØNDERBORG - TELF. 2 31 79

**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



**HADERSLEV**

*De køber godt  
herretøj  
billigt hos*

10 % rabat på alle varer

**Wejen's**  
HERRETØJ

**AABENRAA**

Man lægger mærke til Deres hår - gå til

**DAMEFRISØRSALONEN**

v/ JYTTTE PETERSEN

Sønderport 34 - Aabenraa - Telf. 22872





## HELINGØR



### Service Station v/ BENNY POULSEN

Vask . Smøring . Polering . Automobiltilbehør

Hovedvagtsgade 1 . Helsingør . Telef. 210132

Man lægger mærke til Deres hår – gå til

### DAMEFRISØRSALONEN

v/ LILLIAN IPSEN

Ewaldsvej 35 . Helsingør . Telf. 2118 69



### SERVICE STATION v/ OLE MADSEN

Hj. af Esrumvej og Rolfsvej . Helsingør . Telf. 214115

BP SUPERMIX

Vask . Smøring . BP diesel- og smøreolie  
Reserverede og tilbehør



v/ E. Clemmensen

### KAJ BRAMMERS BOGHANDEL

v/ O. Petersen . Stengade 10 . Helsingør . Telefon 210514

... glød med en bog

### SV. AA. OLSEN - TANDLÆGE

GYLDENSTRÆDE 5 - HELSINGØR - TLF. 21 07 92

Lad kvindehænder behandle Deres tøj,  
send det til

### HVID VASK

Strandalle 1 . Helsingør . Telf. 2125 26

### Købmand Edv. Andersens Eftf.

v/ ANNA JOHANSEN

Stort udvalg i kolonial - konserver - tobak - vin

Kongensgade 7 . Helsingør . Tlf. 2105 87

TAL MØBLER MED

### HELINGØR BOLIGMONTERING

Stjernergade 20 - Helsingør - Telf. 21 31 40

Udstillingshal: Fabriksvej 11 - Telf. 21 13 94

### VARELAGERET ROYAL-BO

Stengade 75 Helsingør Stengade 46

Telf. 211415 Telf. 213115 - 213 615

har det store udvalg i manufaktur og boligmontering

## ODENSE

### Salon "KRØJER"

v/ GRETHE ALMIND

Vestergade 7 . Odense . Telefon 12 5022

Den moderne salon for den moderne dame



### DET FYENSKE TRÆLASTKOMPAGNI

AKTIESELSKAB

ODENSE

## ESBJERG

### Gadebergs ure & optik

Stort udvalg i urremme og lænker  
Briller og solbriller

Hurtig levering af reparationer

Skolegade 23 - Esbjerg - Telf. 26940

### VESTERBYENS FARVEHANDEL

V/ Frede Alsrud

Farver - tapet - linolium - rullegardiner

Strandbygade 56 - Esbjerg - Telefon 21982

## SILKEBORG

### SKOLEBOGHANDELEN

Skoletorvet - Silkeborg - Telf. 96

Vi fører alle skolebøger

Vi opretter gerne en bogkonto

## SORØ

Storegade 42 . Sorø



## SLAGELSE

### RENOVA

RADIO &  
TV SERVICE

v/ E. ANDERSEN

Absalonsgade 26 . Tlf. 523556

1. klasses reparationer

Kun kontant - derfor billigst



### Restaurant „CENTRUM“

Edel Smidt

Et af byens bedste madsteder

Schweitzerplads 1A . Slagelse . Telf. 5207 27

— lidt lækkert med hjem!

### LEIF'S KONDITORI

Raadhuspladsen 6 - SLAGELSE - Tlf. 523839

## HOBRO

Deres **CENTRA** købmand i Hobro er  
Købmand **SØRENSEN**

Skovvej 11 - Hobro - Telefon 20173

og så får De 3% rabat

## BENLØSE

BENLØSE . Telef. Ringsted 899

Kør ind til



Benzin . Olie . Vask . Smøring  
Autotilbehør

BENNY JENSEN

## HERNING



Hammerum Herreds  
Spare- og Laanekasse



## FREDERICIA

### Kageboden

v/ B. FROM . FREDERICIA  
PRANGERVEJ 72 . TELEF. 20134

**TELEGRAMKIOSKEN** v/ J. Chr. Østergaard  
Kongensgade 75 . Fredericia . Telf. 2 14 30

*Alle dag- og ugeblade . Lommeromaner  
Tipstjeneste*

*- en fodbehandling letter Deres gang!*

### Karens fodklinik

EXAMINERET FODSPECIALIST

Luthersvej 16 - Fredericia - telefon 2 07 57

### PRANGERVEJ MEJERI

v/ N. H. Lund . Prangervej 53 . Fredericia . Telf. 20285

1. kl. mejeriprodukter, brød, kolonial m. m. - „Slots Is“ til daglig og fest

# Birkso

### Pigernes Magasin

Gøthersgade 30  
FREDERICIA  
Telf. 2 47 48

Stort udvalg i babytøj  
Pigetøj til 14 år

### Fredericia Mejeri

Vejlevej

Anbefaler sig med  
1. kl.s mejeriprodukter

### NYBORG

### C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

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

### HØJBJERG

### UNGE HJEMS HØJSKOLE

Skaade pr. Højbjerg. 7 km sydf. Århus

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

### NYBORG

### SALON "MADAME"

v/ GUDRUN PEDERSEN

Nørrevoldgade 61 . Nyborg . Tlf. 1182

Alt i moderne hårpleje - permanent - formskæring



### NYKØBING F.

*gælder det briller - går man til*

### NYKØBING F. SPECIALOPTIK

v/ B. Hausgaard

Rådhusstræde - Telf. 852220



### STRAND SALON

v/ H. G. CLAUSEN

MODERNE HÅRPLEJE - INDIVIDUEL KLIPNING  
PERMANENT - FRISERIING  
STRANDVEJ 10 - NYKØBING F - TLF. 852488

### BRANDE



Service

v/ JØRGENSEN & CHRISTENSEN  
Herningvej 31 - Brande - Telf. 73

## HJØRRING

DET NYE OG SMARTE FINDER DE HOS

# KRØJGAARD

STRØMGADE 8 - TELEFON 2835 - HJØRRING

*TOFT's kaffe på kanden - det er kaffe*

**A. Toft Jensen** Stort udvalg i alle kolonialvarer  
Bispensgade 35 . Hjørring . Telf. 519

### Knud Petersens Selvbetjening

Kolonial . Konserves . Vine . Tobak - Stort udvalg i dybfrostvarer

Birthesvej 4 . Hjørring . Telefon 2516

ALT i Kolonial - Delikatesse - Vin - Spiritus - Tobak

### KYED LARSEN

Fynsgade 26 . Hjørring . Telefon 492

## PADBORG

### P. G. PETERSEN

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

### Padborg Tapet- & Farvehandel

Nørregade 14 . Padborg . Telf. 73243

... mal og bevar, hvad De har

### MIKKELSEN & JENSEN

Aut. El-Installatør under S.A.A. A.E.

Frøslevvej 36 - Padborg - Tlf. 7 33 22

— Alting i EL-ting —



H. F. HANSEN Urmager og optiker

- vi har kvalitetsuret for Dem!

Alt i optik - Reparationer udføres

Padborg - Telefon 73274

## VEJLE



### BERTEL NIELSEN & HAAHR A/S

NORDKAJEN - VEJLE - TLF. \*3468

KUL - KOKS - BRIKETTER

Caltex brændselsolier

kør godt - kør billigt - kør med

# uno-x

A. Lysgaard

Darumvej 73 - Esbjerg - Tlf. 22703

Benzin



## HILLERØD



De bor og spiser godt på  
**MISSIONSHOTELLET**  
Slotsgade 5 . Hillerød . Telf. 189  
HYGGELEGE SELSKABSLOKALER

Biografen er stadig den billigste fornøjelse  
gå derfor i

**BIO på TORVET**  
Hillerød . Telefon 7

*Salon Lady* v/ Kaj Jørgensen

DEN MODERNE SALON  
FOR DEN MODERNE DAME

Sdr. Banevej 10 . Hillerød . Telf. 987



**PER OVERBECK - exam. tandtekniker**

Hverdage 9-16, onsdag og lørdag 9-12  
SYGEKASSEPRISER

Sdr. Banevej 27 . Hillerød . Telf. 2127 y

TAG BRØD MED HJEM

**SIGVALDS KONDITORI**

Sdr. Banevej 1 . Hillerød . Telefon 420

Alt i brød og kager til daglig og fest - Kun ren kaffe i Caféen

## RØDBY HAVN

**AAGE HASEMANN**

Havnevej 56 . Rødbyhavn . Telefon 905047

Stedet hvor man køber FJERNSYN - RADIO - CYKLER

## VARDE

**P. H. KORSGAARD**

Stort udvalg i ure, guld, sølv - 1. kl. reparationer udføres

GAVEARTIKLER

Vestergade 12 . Varde . Telf. 20164

**BALLESGAARDS BLOMSTER**

VARDE - TELEFON 20618

**FARVEMESSEN**

Tapet - maling - linoleum

Storegade 22 - Varde - Telefon 20545

## ESPERGÆRDE

**GLARMESTER EDV. JENSEN**

MALERIER . REPRODUKTIONER . RAMMER . SPEJLE  
BYGNINGSARBEJDE . BLYINDFATNING . TERMORUDER

Bjerggade 29 . Helsingør . Telf. 210795  
Ritgade 22 . Espergærde . Telf. 32074

## RINGSTED

**Finn Frejding . Urmager og Optiker**

Sct. Hansgade 6 . Ringsted . Telf. 205

URE OG BRILLER I BEDSTE KVALITETER

Reparationer udføres

## KALUNDBORG

**N. JENSENS SØNNER**

Inventar- og bolig montering

Telf. Kalundborg 280

**OTTO NIELSEN**

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

Kalundborg

Fællesbageri

Fineste

**Kød, Flæsk, Paalæg**

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44  
Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

**Fiskehus nr. 1**

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspætte-  
filet'er samt Fiskefars

Leverandør til Feriehjemmet

**Spis mere OST**

ring så kommer Fallesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

*Dæk bordet med*  
*Guld-*  
**TUBORG**  
*- det danske verdensmærke...*



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

★  
STRUER . Tlf. 50119

## AARHUS

**D. S. B.**

kører altid i

Haandværkerforeningens  
Restaurant og Selskabslokaler

Aarhus

Tlf. 2 02 33

## AABENRAA

*Aabenraa Dampvaskeri*

Langrode - Telf. 2 35 19

*Vi vasker skånsomt og hurtigt!*

**SØNNICHSSENS VAREHUS**

*Et godt sted at handle!*

STOREGADE 13 . AABENRAA . TLF. 22709

## RANDERS

**Randers Begravelsesforretning**

v/ A. V. Oest

Vandværksvej 3 - Randers - Tlf. 21529

- Begravelse og Ligbrænding ordnes -

Kør godt -

kør sikkert -

kør med

**TAXA**  
**RANDERS**  
Telef. 23 088