

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 15 – 5. AUGUST 1964 – 64. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



Ligeså **UUNDVÆRLIG**  
jernbanen er for trafikken er



**Statsanstalten for Livsforsikring**

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

### NÆSTVED

**Sydsjællands Råstof Kompagni**

Opkøb af gl. jern og metaller m. m.

Blegdammen 4, Næstved. Telf. 72 12 14

# 72 10 03

Farimagsvej 9  
Næstved

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

Køb Deres varer hos  
DERES slagter

## TOFTEHØJ

Ejlersvej 34 - Næstved - Telefon 7221 41

Tag brød med hjem ...

bageriet Brogade 3,  
Næstved  
Telefon 7216 32

Vi har alt i lækert bagværk - spec. finere bagværk

## Tobaksfirmaet »ØRNVOLD«

Køb hvor udvalget er stort i **tobak - vin - piber**

Sct. Mortensgade 3 - Næstved - Telefon 7223 02

### ESBJERG

Det store udvalg i lædervarer finder De i

## LÆDERMAGASINET

Skolegade 24 - Esbjerg - Telf. 20931

Køb Deres lædervarer i en specialforretning

kør godt - kør billigt - kør med

## uno-x

A. Lysgaard

Darumvej 73 - Esbjerg - Tlf. 227 03

Benzin

### IKAST

for  
mænd



for  
drenge

Hans Jensens efft. - Ikast

### NYKØBING M.

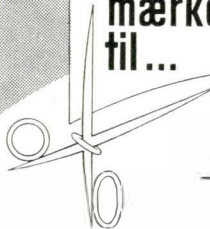
## BRÆNDELSFORENINGEN

Grundlagt 1912

... Vi sælger varme

Havnen - Nykøbing M - Telf. 218

- man  
lægger  
mærke  
til ...



— godt tøj  
til fornuftige  
priser

# TILSKÆRERNE

## DET STORE MAGASIN FOR TØJ

### HERNING

## N. C. JENSENS EFTF.

Jes Øst-Jacobsen  
URMAGER OG GULDSMED  
Telefon 507 HERNING

Stort udvalg i ure, guld og sølv. Reparationer udføres



## KONDITIONER BREDGADE 7

v/ Erik Sørensen

tag brød med hjem

hyggelige lokaler - god kaffe og brød

Herning - Telefon 26

## Kør sikkert med TAXA

altid vogne ved banegaarden og torvet

Taxa - Herning telf. 777

### HORSENS

## HJORTH'S Farvehandel

Stort udvalg i FARVER - TAPET - Mal og bevar hvad De har

Kongensgade 12 - Horsens - Telefon 2 60 20

## Centralværkstedernes Marketenderi

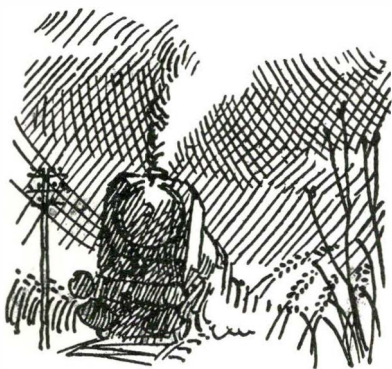
Da Marketenderierne i Centralværkstedet og Remiserne drives af Fællesorganisation D.S.B. og Dansk Lokomotivmandsforening, anbefaler vi Benyttelsen af disse.

Driftsudvalget.

## Landbosparekassen

Rædersgade 5 - Horsens  
Telefon 21222

Åben kl. 9,30-12,30 og 14-16



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 15 - 64. ÅRGANG

5. AUGUST 1964



### Indhold:

Investering og forbrugsaktivitet	227
Rich. Lillie 80 år	228
Skyskrabere støtter baneøkonomi	229
Skal vi stole på Gallup?	230
Fra medlemskredsen - 12-timers reglen	231
Med 120 km's fart gennem undervisningssalen	232
Frontruden	234
Under DLF	235
Personalialia	235
DSB regnskab	235



### Redaktører:

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

### Redaktion og ekspedition:

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

### Annonce-ekspedition:

Studivestergade 49, København K.  
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.  
Giro 22289.

Kontortid kl. 8.30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

## Investering og forbrugsaktivitet

Affødt af den sidst gennemførte diskontoforhøjelse har der rejst sig en række kritiske røster i erhvervskredse mod forhøjelsen, idet man har ment, at andre midler burde være taget i brug for at dæmme op for den stærke forbrugsaktivitet. Til eksempel skulle der først og fremmest begrænses i det offentliges investeringsvirksomhed og befolkningens opsparing øges.

Hver gang, der sættes bremse på forbrugsaktiviteten, kommer disse erhvervskredse med forslag om, at det offentlige, det vil sige stat og kommuner, skal holde igen på deres investering. I eksportens navn påberåber de sig fortrinstillig til i højere grad at udbygge rammerne for egen indtjeningsmulighed end etablering af en handelspolitik i samfundsfremmede hensyn. Til dette bør erindres, at det offentliges investeringer i overordentlig høj grad sigter på samfundsudviklingen i alle dens afskygninger. Indirekte kommer dette til udtryk i mange forhold, men også direkte har og vil fremdeles det offentlige investere i virksomhed, som bl.a. skaffer udenlandsk valuta til landet. Denne indsats gøres jo ganske enkelt, hvor det privatkapitalistiske erhverv ikke tør tage hele den økonomiske risiko.

Alle befolkningsgrupper har andel i den stærke forbrugsaktivitet, altså også de erhvervskredse, der giver rollen som samfundsvejledere, og disse bør betænke, at de selv har andel i det stærke forbrug. Som aldrig før strømmer pengene ind i erhvervene, og udbygningen af disse dækker ikke over den kendsgerning, at store fortjenester tages hjem, og at de langtfra investeres i eksportfremmende virksomhed, men pumpes ud til luksusbetonet forbrug. Før bør disse gøre sig det klart, inden de vender sig mod andres investeringsvirksomhed.

En egentlig klar forestilling om baggrunden for pengenes virksomhed kan menigmand vanskeligt have, økonomisk politik er som en jungle, uvejsom at passere, og kendsgerningerne tilsløres mere eller mindre af politiske kredses forskellige definition af den eneste rigtige økonomiske politik, men fælles for nogle af de politiske kredse er en vedholdende agitation for større opsparing, som en slags aflastningsventil i forbrugsaktiviteten, en opsparing som vel er tænkt benyttet til for eksempel øgede investeringer i erhvervene.

Opsparingsideen rettes mod den brede befolkning. De velhavendes kredse kan lettest spare op, der må uundgåeligt skabes formue selv med en luksusbetonet tilværelse i øvrigt. Det betyder også for disse kredse mindre, om man ved tvangsforanstaltninger berøver dem dele af deres indkomst. Til gengæld er det dem, som beklager sig stærkest. Anderledes stiller det sig for den brede befolkningsmasse. Omend den medvirker til en heftig forbrugsaktivitet, bør det dog erindres, at betingelserne herfor i ikke ringe grad sker på bekostning af, at både mand og kone må have udearbejde for at få del i forbrugsgoder, der i dag betragtes som naturligt forekommende i en families tilværelse; thi der er



## Verdens befolkningstal steget 25 pct. på 12 år

Verdens samlede befolkning udgjorde ifølge F.N.s netop udkomne statistiske årbog 3,135 millioner i midten af 1962. Dette betyder en stigning på 25 procent fra samme tid i 1950, da det samlede tal var på 2.509 millioner. Fra 1958, da befolkningstallet var 2.893 millioner, har stigningen været på 2 procent om året.

Asien (Sovjetunionen ikke medregnet) omfatter 56,3 procent af hele verdens befolkning. Stillehavsområdet har den mindste andel, mindre end 1 procent af befolkningen. Europa og Nord- og Sydamerika tegnede sig for 27,5 procent af jordens befolkning i 1962.

Europa (Sovjetunionen ikke medregnet) er det tættest befolkede kontinent med 68 mennesker pr. kvadratkilometer og Stillehavsområdet det tyndest befolkede med to mennesker pr. kvadratkilometer. Gennemsnitstallet for hele verden er 23 mennesker pr. kvadratkilometer.

### Befolkningsmængden ved midten af 1962.

	Befolkn. i mill.	Befolkn.tæt- hed pr. km <sup>2</sup>	Årl. for- øgelse 1958-62 i procent
Afrika . . . .	269	9	2,3
Amerika (Nord og Syd)	430	10	2,3
Asien . . . . .	1.764	64	2,3
Europa . . . .	434	88	0,9
Stillehavs- området . . .	17,2	2	2,3
Sovjet- unionen . . . .	221	10	1,7
Hele verden	3.135	23	2,0

## 11.600 udenl. banearb.

I følge en opgørelse pr. 1. december i fjor var der ved vesttyske forbundsbaner beskæftiget 461.407 personer, og af disse var 11.645 udlændinge, for en stor del spaniere og italienerne.

I det forløbne år havde forbundsbanerne fornyet sit rullende materiel med 200 el- og 283 diesellok, 56 mindre lok til rangering, 34 akkumulatordrevne motortog, 6778 godsvogne og 435 personvogne.

meget store befolkningsgrupper som – alene af familiefaderens indtjening – ikke har reel mulighed for at skaffe sig alle sådanne goder. Det er vel muligt for familier med dobbeltbeskæftigelse at præstere nogen opsparing, ikke stor, men sådan at summen af de mange bække små bliver til et vist udtryk for afdæmpning i forbrug, dog er det ofte, at opsparingen sker af hensyn til anskaffelse inden for gruppen af almindeligt anerkendte forbrugsgoder eller måske til hus – og mindre nødvendigt samfundsmæssigt set – en bil.

På den anden side er samspillet mellem indtjening og forbrugsaktivitet direkte afgørende for beskæftigelsen. Og det er vigtigt for os at opretholde den fulde beskæftigelse gennem en økonomisk politik i hensynet hertil. Da vi skal leve af at producere varer, og stigende real velstand kun sker ved større omsætning til samme eller højere priser, er det selvfølgelig nødvendigt at underbygge mulighederne derfor, altså også fra det offentlige side, men at det først og fremmest skal være denne sektor, som skal bremse sin investeringsvirksomhed til fordel for erhvervene er ikke selvfølgelig indlysende; thi mange af disse har skabt et marked for komplet ligegyldige varer – vi forstår ganske vist, at der ved handelsaftaler fra andre landes side prakkes os en del af disse ting på – men dele af erhvervene oparbejder dog selv markedet herhjemme og tager en fortjeneste hjem, som var en bedre sag værdig. Det var passende, om der fejedes for egen dør, før man drog til felts mod det offentlige investeringsvirksomhed, al den stund denne har så afgørende betydning for landets fremtid som helhed. Der bør ikke være tvivl om, at det offentlige har sin store andel i den baggrund, som sætter erhvervene i stand til at tage en stor indtjening hjem.

## Rich. Lillie 80 år

Den 3. august fylder foreningens æresmedlem, *Rich. Lillie*, 80 år. Et langt, begivenhedsrigt liv kan han se tilbage på, et liv som for en stor dels vedkommende er tilbragt med at skaffe goder til andre. Efter at have været foreningens formand i perioden 1918–29 blev han i 1929 udnævnt til materialforvalter ved centralværkstedet i København, en stilling han beklædte til afskeden i 1953; men Lillie var også politisk interesseret og blev valgt ind i Københavns borgerrepræsentation for det Radikale Venstre. Slutstenen på dette arbejde var rådmandsstillingen i magistratens 4. afdeling i årene 1943–54. Også på andre felter har Lillie været meget aktiv – idrættens for eksempel – og i det hele gælder, at han gik stærkt op i arbejdet og ydede en påskønnelsesværdig indsats.

Det skal være vort fødselsdagsønske, at Lillie fortsat må have et godt helbred og otium, og dertil føjes de hjerteligste lykønskninger på fødselsdagen.



# Skyskrabere støtter USA-baneselskabernes økonomi

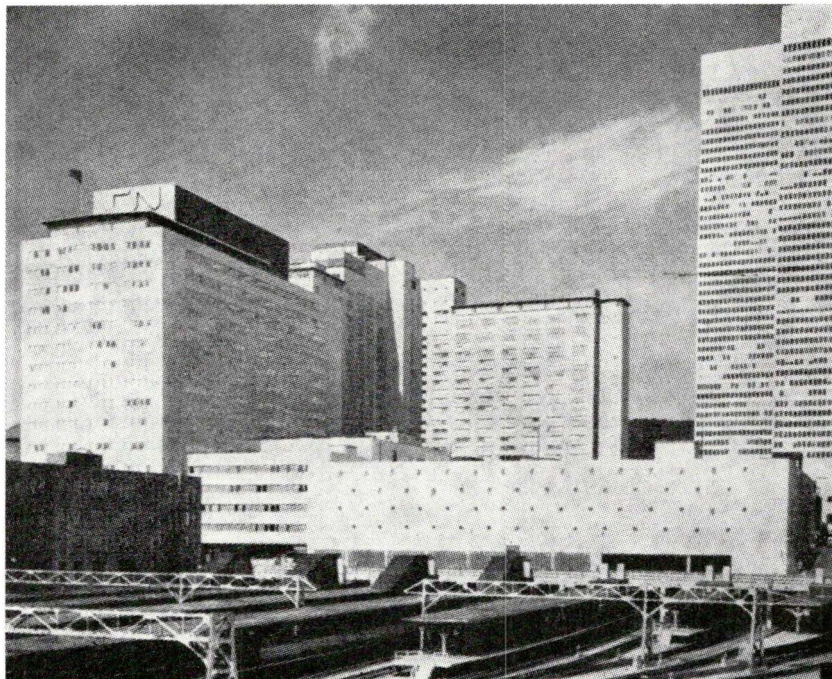
Byplanlæggere og trafikeksperter i Amerikas millionbyer er gået i samarbejde med de private jernbaneselskaber for at søge at råde bod på trafikmiseren, som skabes af det stadigt stigende bilantal. Udviklingen har medført, at storbyernes citykerne efterhånden kun er forretninger og kontorer, og hundredtusinder af mennesker, som arbejder her, bor i sovebyer ofte mange kilometer fra deres arbejdssteder.

Adskillige steder i USA ved de store byer kan det nu ikke mere betale sig at køre i bil på grund af vognenes antal. Man kommer for langsomt frem, og i byernes periferi bryder biltrafikken ofte sammen i trafikpropper, som giver store forsinkelser.

Dette har fået jernbaneselskaberne til at anlægge nye hurtigbaner, U- eller S-tog, med stationer og tilhørende meget store parkeringspladser. I stigende grad lader amerikanerne nu bilen stå her og tager videre med toget ind til byen, hvorefter de tilbagelægger resten af vejen til arbejdsstedet meget ofte til fods.

I de senere år er der i amerikanske storbyer sket en centralisering af erhvervsvirksomheder og kontorer omkring store jernbanestationer og ikke mindst oven over disse. Baneselskaberne skaffer sig herved flere rejsende faktisk på grund af, at der er kommet så mange biler, at bilejerne ikke kan komme frem for hinanden! Det må man kalde en slags nemesis.

Det amerikanske tidsskrift »Railway Age« skriver, at man har måttet ty til en tre-dimensional løsning på trafikproblemet ved at udnytte luftrummet over centralstationerne. Det første skridt i denne udvikling blev taget, da hovedpostkontoret byggede højhus over perronerne på Grand Central Station i New York. Senere blev bygget skyskraber med kontorer og erhvervslokaler over hovedbanegården i Chicago, og Illinois



Central Railroad fik alene for denne grund – eller rettere luftrummet ovenover – 2,27 mill. dollar, og samtidig en mængde nye rejsende, som skulle arbejde i skyskraberen.

Det nyeste byggeri af denne form er seks skyskrabere, bygget i Montreal over Canadian National Railways centralstation, heraf et hotel med 1200 værelser og en bankbygning på 42 etager. I New York har Pan American Airways (luftfarten støtter altså også jernbanerne økonomisk på denne måde) bygget en 59 etager skyskraber PANAM over Grand Central Station. I dette hus arbejder 17.000 mennesker, og 250.000 går dagligt ind og ud her. I skyskraberen er i øvrigt indrettet parkerings-garager til 400 biler, men langt den overvejende del af de mange beskæftigede er blevet kunder hos jernbanen nedenunder skyskraberen.

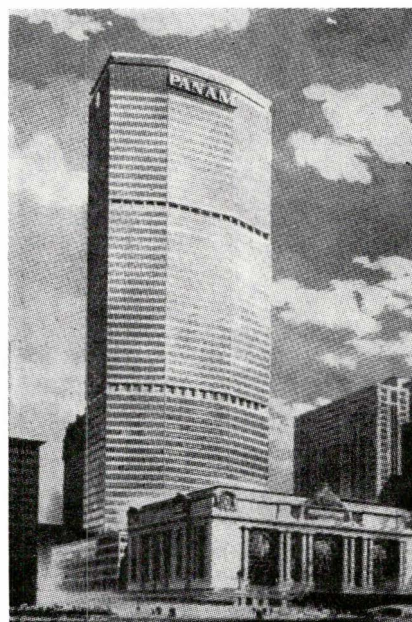
På samme måde er der blevet bygget ni skyskrabere på 39-50 etager over Illinois Railways godsbanegård i Chicago. Tilsvarende projekter er udarbejdet, bl.a. til et sportscentrum og kombinerede kontor- og beboelsesskyskrabere på Pennsylvania Railroads grund i Philadelphia, samt en 40 etager tilsvarende ejendom i Chicago, som også skal rumme hotel til over 100 millioner dollar.

Jernbaneledelserne har ved salg af

grund til disse store byggerier opnået 260 til 616 dollar pr. kvadratmeter, alt efter beliggenhed og arealstørrelse. Man forstår, at der er tale om en god økonomisk afstivning for jernbaneselskaberne, når deres stationer kommer til at ligge under sådanne metropoler.

*Øverst: Skyskrabere over Canadian National Railways hovedbanegård i Montreal.*

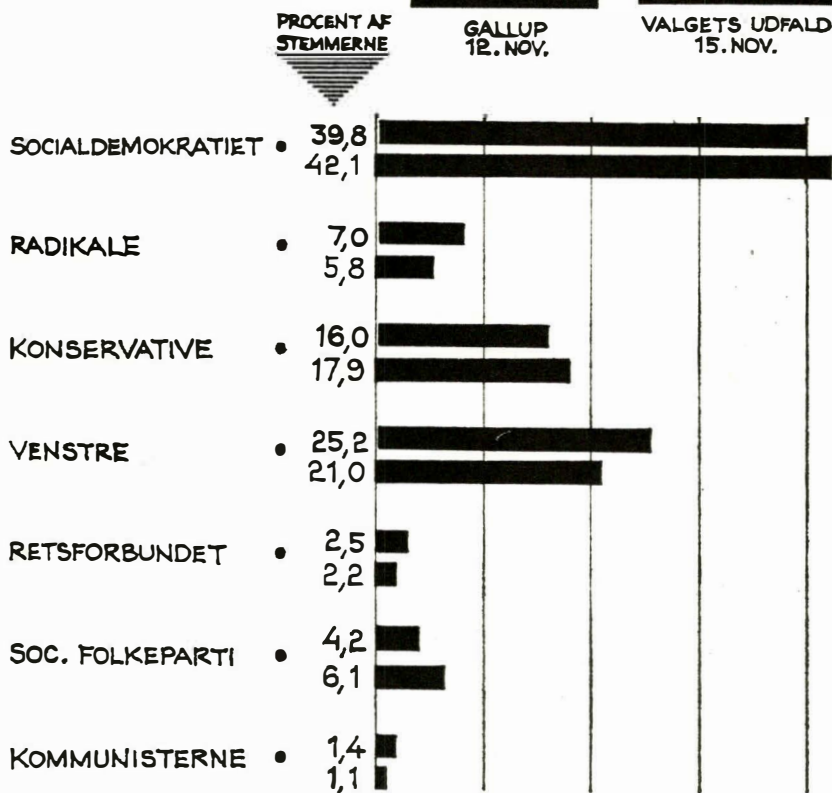
*Nederst: PANAM-skyskraberen, bygget over Grand Central Terminal i New York og med ankomstbanegården lige foran.*





# Skal vi stole på Gallup?

Af Erik Stubtoft



Man vil have lagt mærke til, at ikke ret mange gange har en diskussion været i gang i offentligheden, hvor ikke Gallup og Berlingske Tidende har offentliggjort en undersøgelse blandt et repræsentativt udsnit af befolkningen.

Man må vel egentlig nok have lov at spørge, om ikke disse undersøgelser blandt befolkningen tages for mere, end de er?

Lad os nu prøve at tage et par eksempler:

Da debatten om, hvorvidt man skulle bygge parcelhuse eller etageblokke i vinter var på sit højeste, lod Gallup foretage en af sine undersøgelser, og den gav det resultat, at 69 pct. af de adspurgte ønskede at bo i parcelhus, kun 3 pct. i rækkehus, 1 pct. i lejlighed i et højhus og 15 pct. i almindelig etagelejlighed. 12 pct. vidste ikke, hvad de ville.

Disse tal kan for så vidt ikke være

særlig overraskende, men da det vel må være rigtigt at sætte et spørgsmålstegn ved, hvad der er drømme og hvad der er realitetsbetonede ønsker, kan det nok være, at resultatet måske kunne blive anderledes. Det er klart, at som spørgsmålet var formuleret: »Hvis De frit skulle vælge, hvilken boligtype De helst ville bo i, hvilken ville De da foretrække?« så kan mange af de svar, der derved fremkommer, kun være ønskedrømme, og det burde man vel nok i næste åndedræt have spurgt, om det var.

Forholdet er nemlig det, at havde man sagt til disse mennesker: »Hvad vil De bo i, hvis De frit kunne vælge, men husk at tage hensyn til, hvad det koster?« så havde man givet folk en mulighed for at vurdere, hvordan deres stilling så skulle være til spørgsmålet; så ville man meget sikkert have kunnet afskrive en stor del – der jo gerne vil bo i parcelhus – men som

ikke magter de økonomiske krav dette stiller.

I en anden undersøgelse, hvor man stiller spørgsmålet om, hvorvidt man gerne vil købe sin lejlighed, hvis man havde økonomisk mulighed for det, er svarene i 1963 81 pct. ja og 19 pct. nej. Men også her er man i den situation, at man stiller folk overfor et spørgsmål, som de ikke har mulighed for at vurdere, og da man ydermere i et spørgsmål forinden – om samme emne – lægger en bibemærkning ind, som i forbindelse hermed kun kan tjene det formål at anvise et svar, så er besvarelsene ikke noget, man overhovedet kan bygge på.

Den omtalte bibemærkning er nemlig: »I nogle lande er det almindeligt – i modsætning til i Danmark – hvilket helt tydeligt har til formål at forklare, at det er os, der er mærkelige og nogle enere på dette område.

Tager vi så den af politikerne fra alle partier meget oppustede Gallupundersøgelse om den politiske stilling hver måned, må vi også kunne blive enige om, at den ikke kan være (hvad for øvrigt Gallup heller ikke lægger skjul på, men alligevel mange tror) nogen som helst afspejling af noget som helst i befolkningen.

Den kan allerhøjst blive en strømpil for folks – altså et repræsentativt udsnit af folks – politiske stillingtagen i spørgeøjeblikket. Og dertil kommer, at folk ofte er glade for at blive spurgt, hvilket kan betyde, at de svar de afgiver måske ikke altid er lige ærlige.

Engang imellem må man spørge sig selv om disse oplysningsindsamlinger er andet end en dårlig spøg, eller om de måske tjener et eller andet bestemt politisk partis interesser?

Når vi f.eks. ser på, hvad Gallup bød vælgerne den 12. november 1960, kun 3 dage før der skulle afholdes folketingsvalg, har man svært ved at se, at interessen for Gallups tal overhovedet kan eksistere.

Man offentliggjorde nemlig den 12. november 1960 resultatet af en undersøgelse nogle få dage før, som hvis man sammenligner det med resultatet af selve valget den 15. november differerer i en sådan grad, at man har berettiget grund til at have

(fortsættes side 234).

### 12-timers reglen

I DLT nr. 13, 1964, har lokomotivfører Juul Madsen i en artikel kaldet »Mørkevandring« omtalt 12-timers reglen på en måde, som giver mig lyst til at lade en spinkel røst være med i koret angående 12-timer reglens fortolkning.

Juul Madsen har vel ret i, at mange bestemmelser kunne skrives bedre, men hvad affattelsen af 12-timers reglen angår, så har både generaldirektorat, distrikt og DLF forsøgt at fæste dens mening på tryk, personligt tror jeg det vil være svært at udforme denne bestemmelse så den falder i alles smag. Jeg skal nærmere gøre rede for, hvorfor det er så svært.

Formentlig ligger fejlen i, at man har blandet en regel til beskyttelse sammen med betaling, derved kommer »Store Klaus«-ånden frem, sagt på anden måde, når man får penge for det, er der mange, der ikke tager det højtideligt med den beskyttelse, der skulle ligge i 12-timers reglen.

12-timers reglen, som den fremkom, var i sit oprindelige sigte møntet på postmanden, hvis tjeneste kunne begynde f.eks. kl. 5 om morgenen og slutte et eller andet sent tidspunkt om aftenen, og være delt på en måde, så han ikke havde mere end 8 timers arbejde, som var normen. Beskyttelsen mente man opnået ved at sige, når manden begynder f.eks. kl. 5, skal hans sidste tjeneste slutte senest 12 timer efter, altså kl. 17.

Under behandlingen af »Lønningsloven af 1958« må vi vel indrømme, at DSB' administration kraftigt sagde, at DSB' tjenester ikke kunne tilrettelægges efter denne bestemmelse, og deraf fremkom vel, at man kunne betale sig fra overskridelsen, idet man indførte, at med personalets godkendelse kunne den enkelte dags delte tjeneste overskride de 12 timer mod betaling.

Efter min mening skulle man enten have gennemført bestemmelsen uden overskridelsesmulighed, eller godtaget DSB' indstilling, at det var umuligt for statsbanerne at tilrettelægge tjenester efter denne regel, og derfor afvise reglen som generel, med en anmodning til postmændene og andre om, at tage spørgsmålet op til behandling under bestemmelser for de enkelte administrationer.

Her må komme en indskydende bemærkning. I al den tid jeg kan huske, har det i skrift og tale ikke kunnet defineres, hvordan eendages-tjenestebegrebet skulle fortolkes, men mon ikke det i praksis er muligt, at sige om en tjeneste skal dække eet eller to døgn.

Nu har vi fået en bestemmelse, der skal beskytte eet døgn's tjeneste, og selv om i hvert fald 1. distrikt beklager sig over 12-timers reglen, er det min mening, at der må kunne tilrettelægges flere ture inden for de 12 timer end i øjeblikket, det ville også hjælpe, hvis alle lokomotivførere på strækningerne måtte køre både MY og MO, derved skulle man kunne tilrettelægge endnu flere tjenester inden for 12 timer.

Det er min overbevisning, at de fleste lokomotivførere ønsker at tilbringe så meget fritid i hjemmet som muligt, derfor kunne jeg ønske, angående tjenestefrit ophold, at der kun undtagelsesvis må være under 11 timer, når opholdet mellem to tjenester er i hjemmet, og ophold ude bør indskrænkes mest muligt, når det bliver nødvendigt med ophold ude, skulle der være noget mere »elastik«, forstået på den måde, at opholdet ude, når personalet fandt det forsvarligt, kunne gå ned til 6 timer, og ophold ude over 8 timer skulle være den rene undtagelse.

Derfor synes jeg ikke, det kan passe ind i mine anskuelser, når det fra flere sider anlås, at når det tjenestefri ophold ude er under 11 timer, skal der ydes betaling efter 12-timers reglen, selv om afdelingen har godkendt, at opholdene kan gå ned til de efter bestemmelserne fastslåede 8 timer.

For mig er ønsket om friheden i hjemmet større end ønsket om at fortolke en regel om overskridelse af een dags tjeneste over 12 timer således, at denne regel også kan dække betaling for et for lille ophold mellem to dages tjenester.

Lad os dog ikke vanskeliggøre det mere end højst nødvendigt at lave vore tjenester med friheden i hjemmet.

Løn for arbejdet må tages op på anden vis og gives efter vurdering af arbejdets betydning, og her har vi jo lov at tvivle på, om vi bliver vurderet efter fortjeneste. Men i alle tilfælde skal vi efter min mening passe på ikke at blande beskyttelsesregler og penge sammen.

E. Søltøft,  
 Næstved.

## DSB regnskab

Til medfølgende oversigt over statsbanernes driftsresultat i tiden 1/4-30/6 1964 bemærkes:

*Driftsindtægterne* er i forhold til samme periode i fjor steget med 6,4 mill. kr., der fordeler sig således:

Personbefordring 0,6 mill. kr.  
 godsbefordring 4,7 mill. kr.  
 andre indtægter 1,1 mill. kr.

*Driftsomkostningerne* er steget med 9,4 mill. kr., som udelukkende skyldes forøgede lønudgifter. Statsbanernes driftsindtægter og driftsomkostninger m.v. i tidsrummet april-juni 1964 og en sammenligning med det tilsvarende tidsrum i 1963.

	April-juni		Afvigelser
	1964	1963	
Driftsindtægter	193.074.000	186.689.000	6.385.000
Driftsomkostn. ..	187.593.000	178.169.000	9.424.000
Driftsoverskud ...	5.481.000	8.520.000	÷ 3.039.000
Afskrivning ....	12.150.000	10.650.000	1.500.000
Forrentning ....	23.340.000	19.080.000	4.260.000
Statens tilskud			
til driften ....	30.009.000	21.210.000	8.799.000



# Lokomotivførere suser med 120 km fart gennem undervisningssalen

Fra Arilds tid betragtes jernbanen som symbolet på sikkerhed og pålidelighed. Men selv om nu fysik og teknik først og fremmest bærer æren herfor, bidrager dog også den omhyggelige, omfattende og regelmæssige uddannelse af alle jernbanefolk væsentligt dertil. Den vældige tekniske udvikling i de sidste årtier har også gjort uddannelsen af jernbanefolkene sværere. Særlig intensivt må lokomotivførerne undervises i vore dage. Dog også mange ældre lokomotivførere, som snart må forlade deres prisgivne damphest, må stige om til det moderne elektriske eller dieseldrevne lokomotiv. De må sætte sig på skolebænken igen, thi de moderne lokomotiver overgår på mangfoldige punkter den gamle, enkle dampmaskine.

## *Suveræn beherskelse af lokomotivet.*

Fra allerførste gang, lokomotivføreren kører ud på strækningen, må han kunne beherske sit lokomotiv suverænt. Derfor lod jernbanerne allerede i slutningen af tyverne eftergøre førerstanden på et elektrisk lokomotiv for at give lokomotivføreren en så nær som mulig praktisk

undervisning. For to år siden fik nu Forbundsbaneskolen i München til dette formål den mest moderne lokomotivmodel i Tyskland, som ikke blot omtrent er i original størrelse, men også ellers er så ægte, at den – trods det manglende understel – næsten hellere bør kaldes original end model.

Her finder de vordende lokomotivførere alt, hvad de senere kommer til at omgås i tjenesten. Der mangler intet: ingen håndtag, ingen kontakt, intet instrument. Og alligevel manglede der indtil fornylig det vigtigste af det hele, nemlig at kunne køre med modellen: hurtigt eller langsomt, opad eller plant, med et tungt eller et let tog.

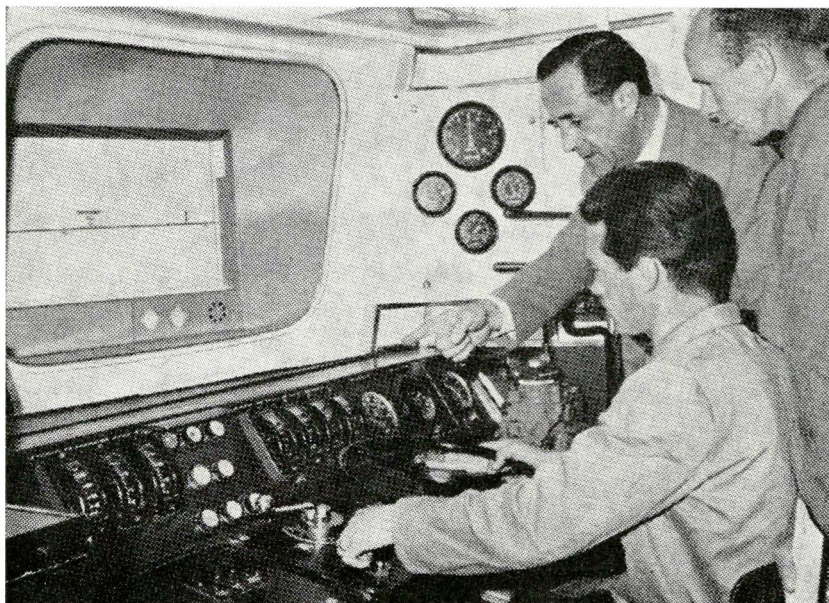
## *Med 120 km i maskinsalen.*

Men teknikken løste også dette problem. Ganske vist manglede lokomotivet stadig hjulene, ganske vist står det uforandret på sit fundament i den store maskinsal i Forbundsbaneskolen i Lilienthalstrasse, men alligevel kan enhver, selv den yngste begynder, køre sine 120 km med det. Altsammen foregår som om den mørkegrønne E 41 rullede afsted

derude på banestrækningen, som om den holdt stille på en banegård, som om den – efter forudgående fløjtesignal – langsomt atter satte sig i bevægelse, når signalet blev givet. Lokomotivføreren drejer lidt på det sorte rat, med hvilket han vælger fartens trin og derigennem bestemmer togets hastighed og acceleration. Omskifterne i maskinen mærker sig hans greb, måleinstrumenternes visere går i bevægelse, tachometer nålen begynder forsigtigt at klatre opad: 10, 20, 30 km/h og endnu mere, lamperne, der melder om regelret arbejde i sikrings-indretningen, glimter med farvet lys. Opmærksomt kigger føreren fremefter. Tachometeret viser 100 km/h. Pludselig skyder to små, gule lamper sig ind i synsfeltet: et forsignal til stop. Lynhurtigt griber højre hånd efter bremseventilen. Den undvigende trykluffs hvislen overdøver instrumenternes rytmiske klapren – strømtilførslen til motorerne standser. Sekund efter sekund forløber. Langsomt, ganske langsomt bevæger hastighedsmålerens viser sig baglæns. Næsten et helt minut forløber, før nålen når nul. »Rødt« lyser lokomotivføreren imøde. »Stop!« Toget holder i rette tid foran signalet.

## *Elektroner »simulerer« farten.*

Dog – selv om det ikke er leg – er det ikke reel virkelighed. En elektronhjerne efteraber togets fart, og



## *Elektroner »simulerer« lokomotivets fart.*

Enhver, der vil være lokomotivfører, skal ikke blot være fortrolig med kontakter og håndtag, melde-lamper og instrumenter på førersædet. Han skal også kende lokomotivets indre, således at han ved forstyrrelser ude på strækningen alene og så hurtigt som muligt kan afhjælpe fejl. Modellen af et elektrisk lokomotiv i original størrelse (vort billede viser førersædet) hjælper de vordende lokomotivførere i Forbundsbaneskolen i München til at lære deres fag på en let og hurtig måde.



et bredt bånd, hvorpå alle forholdene på strækningen – signaler, banegårde, kilometersten, fald osv. – er nøjagtig grafisk fremstillede, drager forbi førerens vindue, hurtigere eller langsommere, alt efter den angivne hastighed. Således formidles til lokomotivføreren det samme billede af strækningen – omend i teknisk abstraktion – som han også virkelig ville have for øje.

Elektronhjernen opsamler efter lærerens udvælgelse de fornødte data: Køretrådens spænding, kontakternes stilling, togets vægt, forholdene på strækningen (plan, stigning og fald, kurver, steder med langsom kørsel, signaler etc.), bremsetiderne og lokomotivtypens kendemærke. Ud fra alt dette kan den elektroniske analogregnemaskine til enhver tid udregne den hastighed, som et tog under samme forhold ville have, desuden også strømmen til motorerne, lokomotivets trækraft, kort sagt: alt, hvad der sker med toget, når det kører gennem den valgte strækning.

Dog er ikke blot kørsel under normale forhold mulig. Alle forefaldende, usædvanlige situationer kan læreren fremkalde ved at trykke på forskellige knapper ved siden af førersædet – ligefra fuld fart på de

*Talrige hjælpemidler, deriblandt også det 14 meter lange fotografi af et elektrisk lokomotiv i fuld størrelse (på væggen i baggrunden) tjener til at lette uddannelsen på Forbundsbaneskolen i München.*



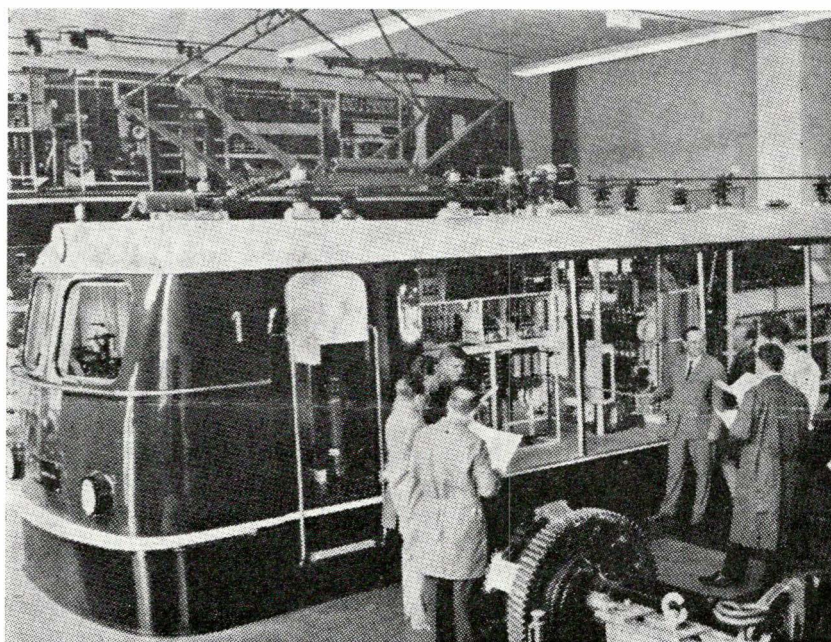
drivende aksler til nødbremning, fra et pludseligt »stop« på en ellers fri strækning til kørestrømmens bortfald. Den vordende lokomotivfører lærer at klare enhver situation, uden at driften på selve banelegemet forstyrres derved.

#### *Fremtidsstudier.*

Elektronhjernen muliggør, ved at man kan vælge de ønskede situatio-

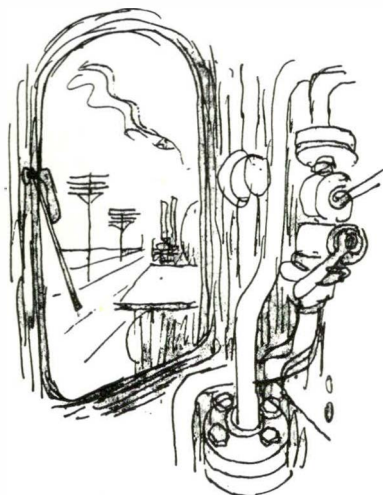
ner og data, kørslen på enhver strækning med næsten ethvert i øjeblikket indsat elektrisk lokomotiv på forbundsbanerne. Men der åbnes også ganske andre perspektiver. Da man efter ønske kan indstille lokomotivtyper, tog og strækning, kan man endog ved hjælp af den »elektroniske køresimulator«, som den officielt hedder, studere lokomotiver, der endnu slet ikke er byggede.

*Denne model af et elektrisk lokomotiv i fuld størrelse står ikke på nogen udstilling eller i noget museum, men derimod i maskinsalen i Forbundsbaneskolen i München. De besøgende, som først beundrer den, senere lærer at omgås den og tilsidst må vise, hvad de har lært, er de vordende lokomotivførere i Forbundsbanerne, men det er også erfarne mænd i faget, lokomotivførere, som må stige om til det elektriske lokomotiv, fordi deres gamle damphest er sat ud af spillet. Dette »E-lok« i undervisnings-salen muliggør med sine talrige supplerende hjælpemidler en særdeles fortræffelig og anskuelig undervisning, som ved hjælp af de mest moderne midler giver eleverne velfunderede kundskaber. I forbindelse med det originale lokomotiv står et fotografi ligeledes i original størrelse på væggen i baggrunden, som kan belyses bagfra ved hjælp af talrige glødelamper, således at visse indretninger og processer i lokomotivets indre stadig træder klart frem.*





# Frontruden



## Rustfrit stål vinder indpas i vognbygning

For tredive år siden begyndte Amerikas jernbaneselskaber at bygge personvogne af rustfrit stål, og man har gennem årene gjort usædvanlig gode erfaringer med dette materiale.

Den i USA kendte ekspres »Burlington Zephyr« blev bygget af rustfrit stål hos Budd i Philadelphia for 25 år siden, det har nu kørt over fem millioner km og har bevaret sit smukke udseende.

Talrige andre jernbanevogne er siden bygget af rustfrit stål, bl.a. i Canadas interkontinentale tog, som blev indsat i driften for otte år siden.

Endvidere kan nævnes, at for få år siden blev bygget ikke mindre end 270 tog til højbaner og undergrundsbaner i Philadelphia, ligeledes af rustfrit stål, og dette materiale giver en væsentlig mindre vægt pr. meter end det normale byggestål eller vognbeklædning med aluminium. Også godsvogne bygger man nu i USA af rustfrit stål. Det giver dem 15 pct. mindre vægt end godsvogne bygget på den konventionelle måde.

Ganske vist er rustfrit stål et noget dyrere materiale end almindeligt stål, men det opvejes af en meget ringe vedligeholdelsesudgift, og at vognene bevarer deres pæne udseende i mange år og ikke behøver maling.

Også europæiske jernbaner er så småt begyndt at bygge vogne af

rustfrit stål. Forrest på dette område ligger Frankrigs statsbaner, som har bygget en serie personvogne, og her må man først og fremmest nævne det berømte eksprestog »Le Mistral« (Paris-Nice), hvis waggoner nu er af rustfrit stål, og det stærkt benyttede vognmateriel til forstadstrafikken i Paris.

Desuden må også nævnes, at det internationale sovevognsselskab Wagons-Lits har ladet bygge en serie to-etages sovevogne i rustfrit stål.

I Tyskland har man ladet bygge nogle forsøgsvogne efter det amerikanske Budd-system, og de er beklædt med 0,8 mm tykke rustfri plader. Dette gælder således de nye vogne til højbanen i Hamborg.

Der er ingen tvivl om, at det rustfri materiale i længden vil være det billigste og mest holdbare, og andre europæiske jernbaner har nu forsøgt i gang. Måske varer det heller ikke længe, før Danske Statsbaner begynder at interessere sig for det lette stålmateriale.

I øvrigt kan det oplyses, at de gode erfaringer, man har gjort i Amerika, nu videreføres ved bygning af karosserier til meget store lastbiler. Der bliver nu i vid udstrækning anvendt rustfrit stål. Det samme er tilfældet med omnibusser og deres påhængsvogne, som beklædes med materialet. Den europæiske bilindustri har også taget eksemplet op, og stål-beklædningen modstår rustangreb om vinteren på grund af saltbestrøede veje.

## Kvindelige billettører i tyske tog

Der er opstået mangel på mandlige togbetjente på de vesttyske forbundsbaner. For at afhjælpe herpå er der uddannet et større antal unge damer, som efter et kursus på 72 dage har bestået en prøve i distriktet Köln-Deutzerfeld.

Damerne har fået kursus i signal-tjeneste, om bremses og koblinger, men deres hovedopgave bliver dog billetteringen i togene. Foreløbig er de første halvtreds unge billetteuser, som er udvalgt med megen sans for deres skønhed, og iført blå stewardess-uniformer, blevet indsat i tjenesten.

## Schweiz fører elektrisk

Her er en opgørelse over en del europæiske jernbaners eldrift. Det første tal er de pågældende baners samlede skinnenet, og det sidste tal er den elektrificerede del.

DSB 2592 km, 67 km, Frankrig 37.840 km, 7727 km, England 29.312 km, 2.898 km, Holland 3250 km, 1624 km, Belgien 4620 km, 1042 km, Italien 16.341 km, 9759 km, Jugoslavien 11.892 km, 327 km, Polen 26.827 km, 1468 km, Spanien 13.436 km, 2670 km, Tjekslovakiet 13.139 km, 1173 km, Tyske forbundsbaner 30.672 km, 5034 km, tyske rigsbaner (østzonen) 16.174 km, 846 km, Norge 4331 km, 1965 km, Østrig 5937 km, 2050 km, Sverige 13.684 km, 7532 km, Schweiz forbundsbaner 2905 km, 2890 km og så godt som fuldt elektrificeret, Schweiz' privatbaner 2147 km, 2121 km, Bulgarien 4159 km, 156 km, Luxemburg 370 km, 136 km, Portugal 3571 km, 143 km og Ungarn 8894 km og 385 km med el-drift.

## Fjerde sovjetiske by med undergrundsbaner

Ekspertter fra Sovjets institut for anlæg af undergrundsbaner er i færd med at udarbejde projekt for en ny undergrundsbane i byen Tasjkent, som er hovedstad i Uzbekistan.

Første del af banen skal gå fra byens centrum til dens nordlige distrikter. Derefter fortsættes med en linje langs Tasjkents »grønne zone«. Det bliver den fjerde sovjetiske by, som får undergrundsbaner.

Fortsat fra side 230.

den allerstørste mistillid til Gallups værdi.

Nu er det nok muligt, at Gallup har taget forbehold ved at sige, at man ikke skal tage det for mere end det er, nemlig en sandsynlighedsberegning, men da folk i almindelighed har opfattelsen af, at Gallup er et »officielt« institut og derved tillægger det megen tiltro, var det måske ikke for meget forlangt, at Gallup enten redegjorde meget nøjagtigt for, til hvem, hvordan og hvorfor spørgsmålene stilles, eller også lod helt være med at give disse misvisende oplysninger. Det sidste var nok det bedste!





### Tak!

Hjertelig tak til alle for venlig deltagelse ved min kære mands, lokomotivfører H. Andersen, sygdom, død og begravelse. En særlig tak for de smukke mindeord, for æresvagt og for fanens tilstedeværelse.

Aase Andersen, Næstved.

### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. A. Madsen,  
lokomotivfører, Fredericia.



Ansæt som lokomotivmedhjælper pr. 1/8-64.

Lokomotivmedhjælperaspiranterne:

W. B. Jørgensen, København Gb., i Roskilde.
C. E. Pedersen, » » - Næstved.
B. F. Skriver, » » - »
O. Andersen, » » - »
E. Vestenbæk, » » - Rødby Færge.

Forflyttet efter ansøgning pr. 5/6-64.

Lokomotivfører (12. lkl.):

A. E. Bugge, Helsingør, til København Gb.

Forflyttet efter ansøgning pr. 1/8-64.

Lokomotivfyrbøder:

H. S. P. H. Jensen, København Gb., til Kalundborg.

Lokomotivmedhjælper:

S. A. Adolphsen, Roskilde, til København Gb.

Til lyntogsafløser pr. 2/6-64.

Lokomotivfører (12. lkl.):

S. A. Rasmussen, Århus, i Århus.

Byttet tjenestested efter ansøgning pr. 1/6-64.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

K. H. J. Bergholtz, Gedser, og K. Rasmussen, Nykøbing F.

Overgået til anden stilling pr. 1/7-64.

Lokomotivfører (15. lkl.) til lokomotivfører (12. lkl.)

K. R. Olsen, Århus.

Trådt uden for nummer efter ansøgning i tiden

1/7-64 - 30/6-65.

Lokomotivfører (15. lkl.):

J. V. B. Christiansen, Århus.



Pensioneret lokomotivfører:

L. M. Sørensen, Hvidkløvervej 7, Århus, født den 30/3-1884 er afgang ved døden den 22/6-64.  
 E. C. J. Christensen, Traps allé 15, Valby, født den 15/9-1884 er afgang ved døden den 19/6-64.  
 C. S. J. Høbo, Peter Hjortsvej 20, Valby, født den 6/5-1895 er afgang ved døden den 1/6-64.  
 H. M. Jørgensen, Egeskovvej 70, Fredericia, født d. 6/2-1899 er afgang ved døden den 15/6-64.  
 S. S. Nielsen, Havepladsvej 43, Fredericia, født den 31/7-1897 er afgang ved døden den 8/5-64.

### Østrig

En østrigsk lokomotivfører vil gerne korrespondere med danske kolleger. Skriv til

Johan Schapelwein, Wien XV,  
Goldschlagstrasse 58/25, Austria.

### Statsbanepersonalets Sygekasse

Ved Statspersonalets Sygekasse praktiserer fra 1. juli d.å. i Helsingør ørelæge H. J. Vinkel Hansen i stedet for ørelæge T. Hommelgaard, der er fra-trådt.

Doktor Vinkel Hansen afholder konsultation Stengade 57 kl. 14-15,30, lørdag ingen konsultation.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse praktiserer fra 1. august d.å. ørelæge Bent Krarup, Hørsholm.

Dr. Krarup afholder konsultation Kohave alle 2 kl. 15-16 undtagen onsdag og lørdag.

### Adressefortegnelse

Hovedbestyrelsen.

Lokomotivfører:

E. Greve Petersen (formand)  
Strødamvej 26, 1. tv., Kbhvn. Ø. Tlf. RY 8058.  
 S. Suneson (næstformand)  
Steins Plads 6 st., Kbhvn.-Valby. Tlf. 30 10 77.  
 K. B. Knudsen (sekretær)  
Smaragdvej 4, Herlev. Tlf. 94 08 16.  
 G. A. Rasmussen (hovedkasserer)  
Krusågade 26, 2., Kbhvn. V. Tlf. Hilda 1152.  
 N. V. Ø. Jensen,  
Lundtoftgade 86, 2. tv. Kbhvn. N. Tlf.  
Taga 71 22 x.  
 S. A. Rasmussen,  
Indre Ringvej 13, 4. Fredericia. Tlf. 2 15 36.  
 E. Tandrup,  
Lyngbys alle 12, st., Esbjerg. Tlf. 2 18 12.  
 N. P. Røgilds  
Teglværks alle 7, 2. th., Ålborg. Tlf. 2 00 77.  
 M. K. Nielsen,  
Tjørnevej 7, 2. th., Padborg. Tlf. 7 33 65.  
 M. W. Pedersen  
Skrænten 22, st., Esbjerg.  
 Lokomotivfyrbøder:  
 K. Å. Nielsen,  
Birkmosevej 30, Vanløse. Tlf. 70 92 83.



# 5 millioner billigbøger fejres med stort Fremad-lotteri hvor boglæserne kan vinde præmier for 50.000 kr.

## Strålende FFB-serie på vej

Den nye FFB-årgang synes helt i topklasse med Howard Springs gri-bende »Min Søn, min Søn« som start-roman, en ny bog af nobelpristageren William Faulkner, »Soldatens Løn«, Hammond Innes' spændende »Kampen om Mary Dear« og tyskeren Ernst Glaesers dramatiske beretning om nazisternes erobring af en lille tysk by, »Den sidste Civilist« – hvortil kommer danske bøger som Gerda Elds varmhjertede bog om »Kristine«, Gunnar Gunnarssons store Islands-epos, »Jón Arason«, Bech Nygaards .I, som ihjelslår Sjæle« og Børge Madsens fandenivoldske »Komponisten«. Ti bind af varig værdi til FFB-priser så lave som 5,50 kr. pr. bind. Indbundet fås bøgerne for kun 2,25 mere pr. bind. Hvor får man ellers så smukt et bind til så billige penge? Ingen steder!

Fordelen ved at abonnere på FFB er ikke alene, at man får billige bøger, men også at man måned for måned erhverver sig en ny bog, der har bud til alle læse-glade i familien – og som i år fremover vil være reolens pryde, både billedligt og reelt. Man slutter sig gerne til den næste million, der sværger til FFB!

Og så lægger FFB endda en godte oveni med et fascinerende værk om »Det vilde Vesten«, hvor man får fuld besked om, hvad der foregik i de dage, da alverdens eventyrere »drog vestpå« i USA.

Mens snart alt andet stiger, er bøger blevet billigere, hvad man må glæde sig over i en tid, hvor der sandelig er behov for åndelige vitaminer. Et yderst håndfast bevis er det flotte 32-sidede bogkatalog, som Fremad udsender i disse dage, og hvor man finder 150 tilbud til priser så lave, at man næppe har set magen i årevis. Over 5 millioner billigbøger har Fremad udsendt siden starten af Fremads Folkebibliotek i 1952, og dette imponerende oplagsstal fejres

med at tilbyde læserne en bonus til en værdi af ikke mindre end 50.000 kr.! Over 500 gevinster fordeles ved en storstilet lodtrækning mellem abonnenter på FFB og andre bogvenner, der benytter sig af dette mammut-katalogs fine tilbud.

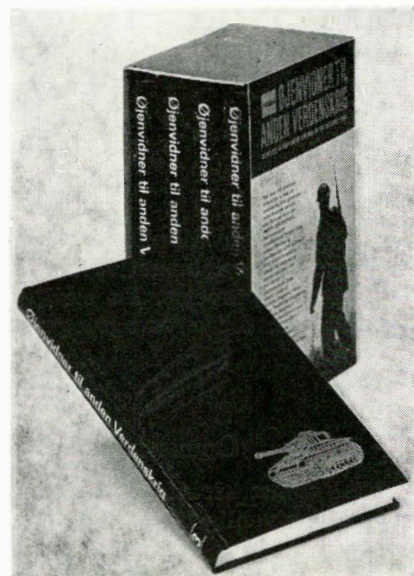
## Efterårets store sensation:

### ØJENVIDNER til anden VERDENSKRIG

hvor man i fire sprængfyldte bind på 864 sider får både forspillet og hele den anden verdensbrand dokumenteret. Og på en helt ny måde, idet den sagkyndige tekst er isprængt et væld af øjenvidneberetninger af stor-reportere, statsmænd, fremtrædende militære og mange civile vidner. Mere end 500 fremragende fotos gør værket til en formelig *bogfilm*, hvor man følger udviklingen trin for trin – og koncentreret, men fyldestgørende får hele krigen på nærmeste øjenvidne-hold.

## Fra lynkrig til kapitulation

Første bind – *Lynkrig* – beretter om forspillet, fra våbentilstanden 1918 over inflationens år til diktatorernes årti med terrorregimet i Italien, Tyskland og Spanien, hvor generalprøven udspillede sig til den storkrig, som Hitler startede i 1939 – for netop 25 år siden. Lynkrigen mod Polen, besættelse af Norge og Danmark, terrorangrebet på Holland og Belgien og det endelige slag mod Frankrig, der blev løbet overende på kort tid, mens englænderne iværksatte den dramatiske evakuering ved Dunkerque – alt mens Frankrig kapitulerede i den samme jernbanevogn, hvor Tysklands nederlag besegledes i 1918. I andet bind – *Belejring* – oplever vi endnu en gang Hitlers massive besættelse af hele Europa, ør-



kenkrigen i Afrika, slaget om Atlant og Middelhav og Hitlers angreb på Sovjet – mens man i tredje bind – *Modangreb* – ser og læser om de store vendepunkter: El Alamein, Stalingrad og Midway i Stillehavet. Aksemagterne har kulmineret, men endnu er der langt til den VJ-dag, som fjerde bind – *Sejr* – beretter om: D-dag i Normandiet, befrielsen af Paris og slaget i Ardennerne, hvor Hitler satte alt på ét kort – og tabte. Russernes stormløb mod Tyskland og slaget om Berlin med Hitler-selv-mordet – og de afgørende faser i Stillehavs-krigen med beslutningen om at sætte A-bomben ind mod Hiroshima og Nagasaki: Japans betingelsesløse kapitulation – og dermed foreløbig fred i verden.

## Berømte øjenvidner

Den sammenkædende tekst skyldes historikeren Abraham Rothberg bistået af øjenvidner som Karel Capek, William L. Shirer, Cornelius Ryan, Alan Moorehead, Alexander Werth, Ernie Pyle m.m.fl. Dertil kommer det rige billedstof, optagelser hentet i ildlinien af verdenskendte fotografer – og endvidere 16 special-kort over de vigtigste krigsskuepladser.

Man må være på tærne for at få fingre i dette værdifulde værk, der trods sine 4 bind, sine 864 sider og billedrigdommen kun koster 39,50. Et mindre oplag er indbundet i moderne fablebind til 58,50.



## HELSINGØR



### Service Station v/ BENNY POULSEN

Vask . Smøring . Polering . Automobiltilbehør

Hovedvagtsgade 1 . Helsingør . Telf. 210132

Man lægger mærke til Deres hår – gå til

### DAMEFRISØRSALONEN

v/ LILLIAN IPSEN

Ewaldsvej 35 . Helsingør . Telf. 211869



Lad kvindehænder behandle Deres tøj,  
send det til

### HVID VASK

Strandalle 1 . Helsingør . Telf. 212526

### Købmand Edv. Andersens Eftf.

v/ ANNA JOHANSEN

Stort udvalg i kolonial - konserver - tobak - vin

Kongensgade 7 . Helsingør . Tlf. 210587

TAL MØBLER MED

### HELSINGØR BOLIGMONTERING

Stjernergade 20 - Helsingør - Telf. 21 31 40

Udstillingshal: Fabriksvej 11 - Telf. 21 13 94

### KAJ BRAMMERS BOGHANDEL

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

... glæd med en bog

## VARDE

### P. H. KORSGAARD

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

GAVEARTIKLER

Vestergade 12 . Varde . Telf. 20164

### FARVEMESSEN

Tapet - maling - linoleum

Storegade 22 . Varde . Telefon 20545

## NØRRESUNDBY

### Nørresundby Brøndanstalt

A. Bach & Søn

Nørresundby

## ODENSE

### A. ODDERSHEDE

Cykler - Motorcykler - Knallerter

alle  
mærker på  
konto

Skibhusvej 126 - Odense - Telefon 12 18 50

## HADERSLEV

### P. GIØRTZ CARLSEN

Anton Skaus efterfølger

HADERSLEV . TELF. 22036

ISENKRAM - KØKKENUDSTYR - GAVEARTIKLER

Det rigtige sted for HOBBY-ARTIKLER

## HOLSTEBRO

### RINGPARKENS SELVBETJENING

Ringparken-Holstebro-Tlf. 1601

★ alt i konserver - kolonial

★ vine - tobak

★ ekstrafin kaffe

★ alt i dybfrost

Det er så naturligt, at du køber dit forbrug af  
dag- og ugeblade, samt dækker dit tobaksforbrug i

### BANEGÅRDSKIOSKEN

Holstebro

Tage Skjød Pedersen

### PEDER LYNGS Bageri og Konditori

Sønderlandsgade 25 . Holstebro . Tlf. 592

- vi modtager bestilling på alt bagværk -

### FLENSBORG LAGER

NØRREGADE 12 - HOLSTEBRO - TELEFON 173

### dalggaard RADIO FJERN SYN

Vestergade 8 . Holstebro . Telefon 1695

### K. DREYER'S EFTF.

H. M. Petersen

St. Torv 4, Holstebro . Telf. 23322

Tapet - Farve - Linoleum - Gulvbelægning

### Magasin »MOR og DATTER«

v/ H. Korch-Christensen

Nørregade 17 - Holstebro - Telf. 707

BABYUDSTYR - KORSETTERIE - STRØMPER

Vor skotøjsleverandør i Holstebro er

### SKOTØJSBØRSEN

Nørregade 51 . Holstebro . Telf. 20325

- alt i herre-, dame- og børnefodtøj

## SKIVE

### CITY SKO

v/ P. Wind

Den SKO

De søger

har vi

ADELGADE 4 - SKIVE - TELF. 193

### SKIVE FORNIKLINGSANSTALT

v/ Chr. Jacobsen

ØSTERBRO 12 - SKIVE - TELF. 881

Spis brød fra

### ARBEJDERNES FÆLLESBAGERI SKIVE



## NYBORG

### SPROTOFTENS SLAGTERFORRETNING

v/ KNUD E. LARSEN

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

Nyborg » SM. ØRREBRØD « - Telefon 1525

### Salon „hos Herdis“

v/ K. Linde Jacobsen

anbefales med hårpleje - formskæring - permanent

Nørregade 7 - Nyborg - Telf. 462



Tapet - malerverier - gulvtæpper - vinylgulve - altid bedst fra

### C. ØSTERGÅRD JENSEN

Nørrevoldgade 66-68 - Nyborg - Tlf. 283

### SALON "MADAME"

v/ GUDRUN PEDERSEN

Nørrevoldgade 61 - Nyborg - Tlf. 1182

Alt i moderne hårpleje - permanent - formskæring



### NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9. (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

### Nyborg Ligkistemagasin

K. Jacobsen. Snedkermester

Besørger alt vedr. Begravelse  
el. Ligbrænding. Grdl. 1897.

v/ Slottet - Tlf. 171

### C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

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

### N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER

Altid 1. Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

### Windsor Nørregade 20

Telf. 1811

Herre- og Drengeskivpering

### NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning

Telefon 54

## STRUER

### HENRIKSEN SKO

— et skridt foran

Vestergade 6, Struer. Telf. 50247

### ASGER NIELSEN

L. Søndergaards efterfølger

Ure - Optik - Guld - Sølv

Struer - Telefon 5 02 70

### Ølbyvejens Slagter- og Vidualieforretning

v. J. Chr. Jacobsen . Ølbyvej 30 . Telf. Struer 50165

Alt i 1. kl's kød . Flæsk . Pålæg . Salater

Konserves og dybfrost

De ringer - vi bringer

# FRICHS

## SØNDERBORG

... De spiser godt og billigt på

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

Sønderborg, Lækken 28

Telefon 2 29 12



### Husqvarna Aksel Jensen

Friarmsmaskiner

Sct. Jørgensgade 43

SØNDERBORG

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

Telefon 244 23

### HENNING E. PETZ

VI FØRER ALT I 1. KL. KØD OG FLÆSK

HJEMMELAVET PÅLÆG OG MEDISTERPØLSE

Oehlenschlägersgade 15 . Sønderborg . Telf. 25555

### Fa. Peter Kock jr.

SØNDERBORG

Perlegade 25 - Telefon 22858

★ Frugt  
Grønt  
Konserves

Varerne bringes

### Torvehallen

R. Tychsen

Jernbanegade 46 . Sønderborg

Telefon 22501

## FREDERICIA

### Kageboden

v/ B. FROM . FREDERICIA

PRANGERVEJ 72 . TELEF. 20134



### Kig ind, når De går forbi —

Krone Materialhandelen

v/ Daugaard Pedersen

Danmarksgade 27, Fredericia . Telf. 20687



Telefon 2883

Damernes

specialmagasin

Gothersgade 23

Fredericia

### ERIK ERIKSEN

Tilbud

gives gerne!

Aut. Gas - Vand - Blikkenslagermester

Varme anlæg - Oliefyur

Bjerggade 53

Fredericia . Telf. 23 805

## KOLDING

### PETER CHRISTENSEN

Aut. Mercedes & D. K. W. Forhandler

HADERSLEVVEJ 47 - KOLDING - TELF. 2 25 66



## VIBORG

Kør godt - kør billigt - kør med

### UNO - X benzin

Kjellerup telefon 144 ★ Viborg telefon 3095

**Autoriseret VOLVO forhandler**

De kan få det hos

### VALDEMAR MIKKELSEN's

ISENKRAM-FORRETNING  
VIBORG - TELEFON 116

### Landboernes Møbelmagasin

Vestergade 4. Telf. 1904 - 2088

Møbler i 4 etager

Tæppehuset

Gravene 30. Telf. 2151  
Viborg

## RØDBY

*Køb møbler i MØBELMESSEN*

Fordelagtige betalingsvilkår

M. Steffensen, Rødby - Telefon 901057

### RØDBY HAVN AUTOSERVICE

V/ Tage Hansen

Havnevej 44 - Rødby Havn - Telefon 905131

Alle reparationer udføres hurtigt og billigt  
OLIE - AUTOGUMMI - RESERVEDELE

### RØDBY BRUGSFORENING OG KØBMANDSHANDEL

Kolonial - isenkram - manufaktur ★ Kul - koks - briketter

Vestergade 15 - Rødby - Telefon 901143

### SOFUS POULSEN

Alt i herre- og drengebeklædning

Østergade 14 - Rødby - Telefon 901247

Gå i supermarkedet

### TAGE MADSEN

Havnevej 13, Rødby Havn. Telf. 905033

Kolonial . Konserves . Kaffe . Vine . Tobak . Skibsproviantering

## BOV

Køb Deres møbler, hvor udvalget er størst!

### Fa. Allann Lind's Møbelforretning

Bov, Sønderjylland . Telf. Krusaa 71336

## HOBRO

Deres **CENTRA** købmand i Hobro er

Købmand **SØRENSEN**

Skovvej 11 - Hobro - Telefon 20173

og så får De 3% rabat

### Aa. W. Rosenkilde

Adelgade 40 - Hobro  
Tlf. 20152

vi fører alti  
konserves - kolonial - vine  
tobak  
og så har vi en ekstrafin kaffe

## THISTED

*Mal og bevar hvad De har -*

Tapet - Farver - Gulvbelægning

**Jensen & Langballe**

Store Torv - Thisted - Telf. 1401-1414

### AAGE PALLESEN

Kystvejen - Thisted - Telefon 1071

cykler - autocykler -  
barnevogne  
køb hvor udvalget  
er størst

### RICH. ODDERSHEDE

 finmekanisk værksted

symaskiner - regnemaskiner - skrivemaskiner  
kasseapparater - automater og vægte

Vestergade 56 - Thisted - Telf. 960

### E. Mørk Kristensen

kolonial - konserves - vine - tobak - ekstrafin kaffe  
DYBFROST

Hundborgvej 22 - Thisted - Telefon 390

ISENKRAM - Udstyr  
VÆRKTØJ

### THISTED VÆRKTØJSMAGASIN

v/ Knud Mortensen

Storegade 10 - Thisted - Tlf. 400

*Mal og bevar hvad De har -  
alt i farver og tapeter*

**RICHARD MØNSTER's farvehandel**

Brogade 1 - Thisted - Telf. 211

## AARHUS

### S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Telefon  
Aarhus 23720

#### Skræderforretning

Skræderi  
og  
konfektion

Ryesgade 27. Aarhus

Leverandør  
til DSB

Uniformer af enhver art leveres

### SALON »DELEURAN«

V/ Inge Deleuran

Den eksklusive salon for den moderne dame

Nørrebrogade 8 - Århus C - Telf. 28823



### Aarhus inventar- & møbesnedkeri

Saltholmsgade 6 . Aarhus . Telefon 3 16 17

*Inventar efter opgave*

## RANDERS

### IB WIGH

 Slagtermester

*Vi fører alt i 1. kl. kød - flæsk - pålæg  
kun een kvalitet - den bedste*

Gl. Hobrovej 59 - Randers - Telefon 28505

## KORSØR

### » MØBELGAARDEN «

Algade 17 - Korsør - Telefon 1775

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

## TØNDER

### TØNDER TANDTEKNIK

v/ H. A. Grubirk

ØSTERGADE 9 . TØNDER . TELF. 21 703

### Tønder Andelsslagteri's Udsalg

Vestergade 72 . Tønder . Tlf. 2 17 30

URE . OPTIK . GULD . SØLVVARER

### BRDR. HANSEN I/S

Storegade 23, Tønder. Telefon 2 12 32

### BANEGÅRDSKIOSKEN PÅ TØNDER ØST

V/ H. P. Clausen

Alle dag- og ugeblade . frugt . konfekture . chokolader . tobak . cigarer . cigaretter

Det er så nemt at købe DIT forbrug her

### PETER JAKOBSEN

Farve . Tapet . Gulvbelægning

Telf. (047) 2 23 68

Tønder

### BLENNERS DAMPVASKERI

Skibbrogade 2, Tønder . Tlf. 22268

### Tønder Begravelsesforretning

v/ Hans Dinsen

Nørregade 1 - Tønder  
Telf. 22073

## AALBORG

Til hverdag og fest

### DANASALAT er altid bedst

Poul Paghsgade 16 . Aalborg . Tlf. 30349

GÅ TIL



### KØBMANDEN

- og få råd til mere

## SILKEBORG

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

### Deres direkte OLIELEDNING

E. Kristensen's  
Hvinningsdalvej 1



depot  
Silkeborg

## LANGÅ

### BØRGE HENNINGSEN

Slagter og Viktualier  
et godt sted at handle

Bredgade 22-Langaa-Tlf. 12

### Aage Pedersen

aut. installatør

Telf. Langaa 203

## KALUNDBORG

### N. JENSENS SØNNER

Inventar- og bolig montering

Telf. Kalundborg 280

Fa. **KJÆR**



### CHRISTENSEN

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

### Køb dit tobaksforbrug hos A. SØRENSEN

Slagelsevej 62 - Kalundborg - Telefon 103

Stort udvalg i alle tobakssorter

VIN og SPIRITUOSA til hverdag og fest

### PFÄFF-SYSTEM v/ Aa. Hansen

Kordilgade 58 - Kalundborg - Telefon 641

Pfaff symaskiner - vaskemaskiner - køleskabe - dybfrysere  
De går aldrig fejl af Pfaff-System

### Gå tur i »MØBELGÅRDEN« Kalundborg

Stort udvalg i moderne møbler

Sct. Jørgensbjerg 54 - Telefon 1270

... De kan også finde bedre brugte møbler

Kør godt - kør billigt - kør med

### MINI-TAXI

Kalundborg - Telefon 1011

### P. FAARUP CHRISTENSEN's TANDTEKNIK

Vænget 5 - Kalundborg - Telefon 817

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

### POUL CLAUSEN

KOLONIAL - KONSERVERS - VINE - TOBAK

Slagelsevej 221 - Kalundborg - Telefon 269

KØLESKABE - DYBFRYSERE - EL og GASKOMFURER

★ De kan roligt tale med os ★

### Spis mere OST

ring så kommer Fallesen  
Leverandør til Feriehemmet  
Tlf. Kalundborg 1029

### OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

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

Sengeudstyr, gardiner, Hvidevarer  
Kalundborg - Tlf. 426

### Kalundborg

Fællesbageri

### Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen  
Tlf. Kalundborg 659

Alltid friske Torske- og Rødspætte-  
filet'er samt Fiskefars  
Leverandør til Feriehemmet

### Kalundborg Folkeblad

Eneste blad der trykkes i Kalundborg

Telf. 236

Fineste

### Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44  
Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehemmet

### Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10

Telefon 173

Privat 1243

Alltid første kl. varer