

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 16 – 20. AUGUST 1964 – 64. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

- man  
lægger  
mærke  
til ...



— godt tøj  
til fornuftige  
priser

# TILSKÆRERNE

DET STORE MAGASIN FOR TØJ

# 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.

## PP - typehuset 88-140 m<sup>2</sup>

13 typer. Priser incl. olief. og oms fra:  
kr. 58.000.- til kr. 89.900.-

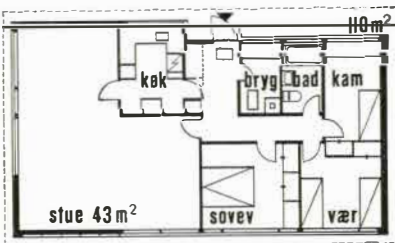
BYGGETID 3-5 MDR.

Husene tilpasses Deres grund  
og Deres boligbehov

Rekvirer venligst brochure

Huset er tegnet af arkitekt  
POVL PEDERSEN. Vedbæk

N. A. Rasmussen, Nyholms Allé 21, Vanløse. Tlf. 70 59 04

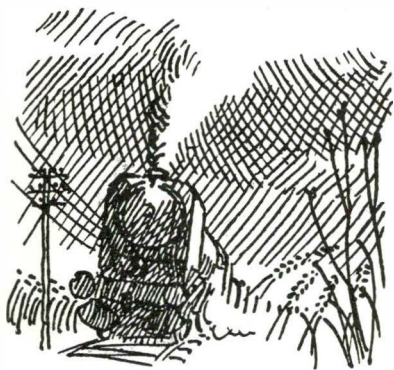


Leveres over hele landet



AKTIESELSKABET

## DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 16 - 64. ÅRGANG

20. AUGUST 1964



### Indhold:

Trafiksikkerhed . . . . .	243
Anciennitetsplacering . . . . .	244
Bag kulisserne . . . . .	245
Ny u-baneskole i London . . . . .	248
Frontruden . . . . .	250
Fra medlemskredsen - Effektiv undervisning . . . . .	251
Under DLF . . . . .	252
Personalia . . . . .	252
Medlemslisten . . . . .	252
Nye adresser . . . . .	252
Landoplysningsudvalget - Eng- landsrejsen . . . . .	252
DSB spareklub . . . . .	252

### Forsidebillede:

Gammel Strand i København



### 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.

## Trafiksikkerhed

### Krydsning mellem bane og vej.

Der findes landet over et stort antal krydsninger mellem bane og vej sikret ved bomanlæg eller rødt advarselslys alene. Disse vejoverskæringer er ofte stedet for alvorlige trafikulykker ved sammenstød mellem tog og bil, og det har givet myndighederne spekulationer over måder, hvorpå man mest effektivt undgår disse ulykker, idet den mest sikre, overskæringer ude af niveau for samtlige krydsningers vedkommende, vil gå op i anlægsbeløb, som man ikke kan finde rimelig udvej for at skaffe.

Intet er fuldkomment i denne verden, og det sikringsystem, som nu er standard ved vejoverskæringer, er da heller ikke så teknisk fuldkomment, at man i et og alt kan regne med 100 pct. effektivitet. Sættes de imidlertid ud af virksomhed er der fastlagte retningslinier for, hvordan banens personale skal forholde sig. Og derigennem træffes foranstaltninger til sikring af den tværgående landevejstrafik. Nyligt er forekommet et par tilfælde, hvor hensynet til disse sikkerhedsforanstaltninger skal være sat til side af lokomotivførerne i to tilfælde ved en vejoverskæring. Hvad der i disse eksakte tilfælde er sket reelt, skal vi ikke tage stilling til nu, eftersom vort kendskab til sagens enkeltheder er mangelfuldt. Ydermere har erfaringerne belært os om, at en sag efter tilbundsgående undersøgelse får et andet skær end det, der ved sagens opståen i offentlighedens øjne giver en nuance af dramatik. Vi håber på og tror, at den interesse en sag fra statsbanerne som denne har været omfattet med af offentligheden, må være et udtryk for dennes positive interesse for svigt i et af de mest effektive sikkerhedssystemer ved nogen jernbane og ikke kritik mod en gruppe - lokomotivførerne - for hvem det er en samvittighedssag at udføre sit job på en måde, der i enhver henseende giver det rejsende publikum en virkelig fornemmelse af rejse-sikkerhed.

Der kan imidlertid i et arbejdsområde med meget differentierede forhold ske fejl. Den menneskelige reaktion kan af en eller anden årsag få en svaghed med farlig risiko for, at liv og lemmer derved sættes på spil. Der er ingen margin herfor, men sikkerhedssystemet for driften må, om overhovedet gør, også eliminere faren fra den svaghed.

Vejoverskæringerne er et ømtåleligt problem, ikke mindst fordi ikke så få vejfarende viser manglende respekt for dem og ikke tager konsekvenserne i agt. For sådanne trafikanter er der nok ringe mulighed for at oparbejde respekten, de vedbliver at tage chancen, indtil det en dag går galt, men der er til gengæld mange som af forholdene, f.eks. blanding af sollys, bliver sat i faretruende situationer, og for dem, som den hele trafik i øvrigt med respekten i behold, ville det være en rimelig foranstaltning at gennemføre en »fuld stop«-regel ved krydsninger mellem bane og vej. Dermed ville bl.a. risikoen for at have overset det røde advarselslys blive minimal. Ganske vist tror vi gerne, at mange vejfarende er af den opfattelse, at det var for jernbanen, man burde have den regel, men her må hensynet til den tunge trafik træde ind i billedet.

# Radiostyring

Svenskerne er i fuld gang med at prøve radiostyrede lokomotiver i rangertjenesten; systemet er i fællesskab udviklet af Statens Järnväger og Trafik AB Grängesberg – Oxelösunds-järnväger. Det hele befinder sig på forsøgsstadiet, man har løst de radiotekniske problemer, og det gælder nu at få systemet til at fungere i praksis.

Det er i og for sig ikke nogen teknisk sensation som præsenteres, idet der både i U.S.A., Frankrig og Tyskland findes radiostyrede rangerlokomotiver. I disse lande drejer det sig om tunge og dyre anlæg i modsætning til det svenske, hvor hvert anlæg på et lokomotiv koster 20.000 sv. kr. I Sverige har man specielle problemer at tage hensyn til på grund af den elektriske drift, hvilket man ikke behøver i U.S.A., hvor man hovedsagelig har dieseldrift. Russerne har fjernstyring af strækingslokomotiver, men har dog stadigt personale på dem.

Det svenske lokomotiv er udrustet for kørsel med trykknapper i stedet for de konventionelle manøvreringsforanstaltninger. Trykknapperne påvirker gennem et servosystem lokomotivets køre- og bremsekontroller, men kan også fjernbetjenes via radio fra en transportabel radiosender, som kan give de nødvendige signaler til lokomotivet i en afstand på højst 1 km fra lokomotivet. Med den udrustning kan lokomotivet køres frem og tilbage i ønskede hastigheder, bremse og give signal. Hvis radioforbindelsen afbrydes, bremser lokomotivet. Radioen arbejder på 450 Mhz. Der findes ikke mange frekvenser at vælge imellem, og den man har fået, er meget praktisk, idet den ikke rækker ud over 1 km, således at man til eksempel i Stockholms-området kan anvende samme bølgelængde på forskellige banegårde. Det var naturligvis det bedste, hvis hvert lokomotiv havde sin frekvens, men et sådant system er meget kostbar.

Fra S.J.-hold påpeger man, at for søgene kun gælder rangering og ikke linietrafik, og man mener ikke, at så længe alle jernbaneoverskæringer ikke er ude af niveau, at der da vil være aktualitet i ubemandede lokomotiver.

Folketinget burde, da man arbejdede med udkastet til en ny færdselslov i 1954, have indføjet en sådan bestemmelse i loven, og den ville utvivlsomt have forskånet os for en lang række af de alvorlige trafikulykker, vi siden har måttet opleve.

Krydsninger ude af niveau vil være den sikreste løsning, men økonomisk uformåenhet gør den vej ufarbar, hvorimod en »fuld stop«-regel må antages at nedsætte faresituationerne til et minimum, og dens gennemførelse er økonomisk ringe i forhold til førnævnte løsning. Reglen vil underbygge respekten for de farlige overskæringer i niveau, fjerne risikoen for ulykker og udbygge tilliden mellem de to trafiksystemer.

## Anciennitetsplacering

Efterfølgende bringes anciennitetsplaceringen for 3. og 4. hold lokomotivmedhjælperaspiranter antaget i tidsrummet april-oktober 1962.

Gennemsnittet af de sammenlagte karakterer fra lokomotivmedhjælperkursus og Motorkursus I danner grundlag for indplaceringen.

J. C. Andresen, Århus  
L. Sørensen, Århus  
J. Grubbe, Århus  
E. H. M. Nielsen, København Gb.  
D. Paasch, København Gb.  
S. A. Adolpsen, København Gb.  
O. H. Christophersen, Århus  
H. J. Hansen, Århus  
N. B. Kristensen, København Gb.  
B. Hyllegaard, Århus  
P. E. Nielsen, Århus  
P. H. D. Jacobsen, København Gb.  
K. Henningsen, Århus  
A. Fuhlendorff, Århus  
M. M. Danielsen, København Gb.  
J. J. K. Ettrup, København Gb.  
F. T. Jensen, Fredericia  
W. B. Jørgensen, København Gb.  
E. G. Tranders, Århus  
O. J. H. Olsen, Århus  
C. E. Pedersen, København Gb.  
F. Brund, Århus  
O. P. Schrøder, Århus  
P. H. Hansen, Århus  
S.-B. Frederiksen, Århus  
K. Mortensen, Fredericia  
B. F. Skriver, København Gb.  
K. Nielsen, Århus  
P. N. Jacobsen, Fredericia  
K. M. Jensen, Århus  
K. H. Jonasson, Fredericia  
O. Andersen, København Gb.  
E. Vestenbæk, København Gb.  
K. H. Petersen, Fredericia

# Bag kulisserne

Man siger bare ICEM – det står for Intergovernmental Committee for European Migration, mellemfolkelig komite for europæisk udvandring. Og hvis man vil fortælle ICEM's historie, så bliver det beretningen om, hvorledes det lykkedes at give i tusindvis af hjemløse og rodløse mennesker en ny start i livet.

Efter den anden verdenskrig opholdt mange mennesker sig som flygtninge rundt om i Europas lande, og man blev efterhånden klar over, at en meget stor del af dem kun kunne få løst deres problemer på betryggende måde ved at blive fast bosat i et andet land end det, hvortil de først måtte flygte eller tilfældigt var kommet til at bo. Her var det, ICEM trådte til, stilfærdigt, men effektivt. I de 12 år, ICEM har virket, er mere end 565.000 flygtninge blevet hjulpet til at begynde livet forfra. Og ICEM's indsats blev et bevis for, hvad der på det humanitære område kan nås ved internationalt samarbejde.

Men hvordan gik det til, at disse flygtninge fandt nye hjem, nyt arbejde og genvandt deres menneskelige værdighed, så de kunne begynde livet forfra i det fremmede land? Verden ved alt for lidt om det. Opgaven måtte løses med omhu og indsigt, og samtidig var det nødvendigt at gå varsomt og stilfærdigt frem. Men flygtningespørgsmålet har vist sig at være stadigt tilbagevendende, man kan forudse, at det også fremover vil kræve ny indsats og internationalt samarbejde af den frie verden. Derfor må tiden nu være inde til, at ICEM's programmer og hele aktivitet bliver kendt ud over jorden – og da især i de lande, hvor man indrømmer, at flygtningene er et internationalt ansvar.

## *Internationalt samarbejde er nødvendigt*

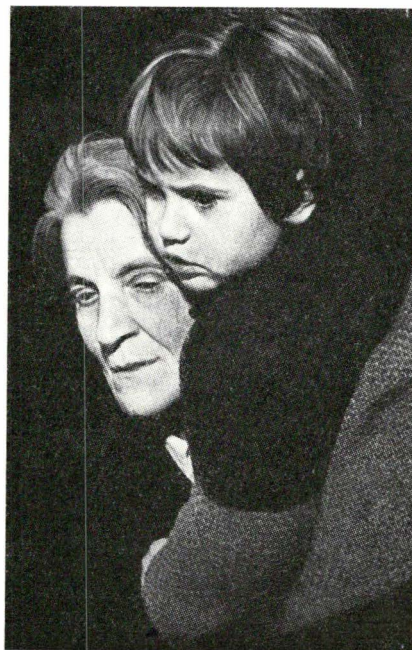
Det begyndte med, at FN betroede den internationale Flygtningeorganisation (IRO) at bosætte en million hjemløse mennesker, som ved anden verdenskrigs slutning befandt sig spredt over Europa. Da IRO sluttede

sin virksomhed i 1951, var spørgsmålet om flygtningenes bosættelse langt fra løst. Ganske vist havde FN's generalforsamling oprettet flygtningehøjkommissærens (UNHCR) embede, men dets funktioner var på det tidspunkt begrænset til at give international beskyttelse og gennem regeringer og frivillige organisationer i almindelighed at søge at fremme løsninger på flygtningenes problemer. Højkommissæren disponerede ikke over fonds og havde intet ansvar for flytning af flygtningene.

De nationer, som var mest interesseret i at løse flygtningenes problem, var af den mening, at hele spørgsmålet om at få flygtningene fast bosat, burde overlades en organisation, som især ville tage sig af udvandring fra Europa. Dertil kom, at visse dele af Europa, som i forvejen havde overbefolkning, led under de alt for mange flygtninge, og situationen blev alvorlig. USA foreslog derfor, at der skulle afholdes en international konference til drøftelse af flygtninge- og befolkningsproblemer. Den belgiske regering tog initiativet til et sådant møde af interesserede nationer i Bruxelles i december 1951.

16 lande enedes om at skabe en mellemstatslig organisation, der skulle have ansvaret for flytning af emigranter, heri indbefattet tusinder af flygtninge, for hvem der kunne findes udvandringsmuligheder. ICEM begyndte sin virksomhed den 1. februar 1952 og fortsatte den flytning og bosættelse af flygtninge, som den internationale flygtningeorganisation tidligere havde taget sig af. Og snart sluttede flere nationer sig til de 16 – i dag har ICEM 29 medlemmer.

ICEM tager sig af alle de opgaver, der betinger hurtig gennemførelse af udvandringsprogrammer for flygtningene. Det gælder registrering, lægeundersøgelse, rådgivning og dokumentation af flygtninge i det første asyl land. ICEM sørger for oplæring og sprogundervisning, hvis det kan hjælpe flygtningene til hurtigere at tilpasse sig det nye samfund. Transporten organiseres og finansieres af ICEM.



ICEM, der har hovedkvarter i Genève, har 32 afdelinger og kontorer i 20 lande ud over jorden. Den nuværende direktør er Bastiaan W. Have-man (Holland) og vicedirektør er Joseph B. McFadden (USA). På de første 10 år har ICEM brugt ikke mindre end 145.630.000 dollars til at finansiere sine flygtningeprogrammer.

## *Mange forskellige opgaver*

ICEM's operationer sigter i al deres mangfoldighed på at forberede flygtningen på bedste måde til at kunne glide ind i det nye lands økonomiske og sociale liv. Hvad ICEM foretager sig sker efter aftale med de implicerede regeringer. Derfor bliver programmer og opgaver forskellige fra land til land.

## *Overflytning af de »gamle« flygtninge*

Da ICEM begyndte sin aktion i 1952, var der 400.000 »gamle« flygtninge i Europa, der havde ventet forgæves i årevis på en lejlighed til at komme igang igen med et nyttigt virksomt liv. De fleste af dem levede i uhyggelige flygtningebarakker i lejre, som skæmmede landskabet mange steder i Europas lande. Gentagen appel til den offentlige samvittighed gennem alle de medvirkende organi-

sationer resulterede i en række samordnede aktioner, som skulle bringe denne menneskelige tragedie til afslutning. Mens den enkleste løsning for et stort antals vedkommende synes at være lokal integration, stod det klart, at der måtte skaffes udvandringsmuligheder for langt den største del af flygtningene.

ICEM satte ind på det problem og fik organiseret et effektivt maskineri og et samarbejde med lande, der var interesseret i emigranter. Ved slutningen af 1955 var noget over 140.000 flygtninge blevet bosat. De kom især fra Østrig (24.896), fra Tyskland (69.130), Italien (14.099), Grækenland (2.548) og Hong Kong (6.280).

USA tog 68.178 af disse flygtninge – ICEM besørgede transporten. Også andre lande – især Canada og Australien – tog betydelige grupper. Dertil kom så, at flere – især europæiske – lande erklærede sig villige til at tage syge og handicappede flygtninge, som ikke tidligere kunne gøre sig håb om at komme til at emigrere. Alle ICEM medlemslande bidrog til at finansiere disse programmer, og efterhånden faldt da også tallet på de »tiloversblevne« flygtninge ganske betydeligt.

#### *ICEM er med i verdensflygtningeåret*

Til trods for den stadige og heldigt gennemførte overflytning af de »gamle« flygtninge var der dog sidst i 50'erne endnu et betydeligt antal tilbage i lejre. Mange af dem havde fysiske, psykiske eller sociale handicap, som udelukkede dem fra almindelig emigration. De sank ned i sløvhed og fortvivlelse. Det var disse ulykkelige mennesker, som Verden fik dårlig samvittighed over, og man blev klar over, at en særlig anstrengelse måtte gøres, om også de skulle ud af lejrene.

Den 6. december 1958 vedtog FN's generalforsamling en resolution, som opfordrede FN's nationer til at samarbejde om et forslag – fremsat af Storbritannien – om et verdensflygtningeår, så der kunne sikres verdens flygtninge yderligere hjælp. For ICEM blev verdensflygtningeåret, der begyndte 1. juli 1959, tilskyndelse til en ny intens anstrengelse for at få de

handicappede flygtninge bosat. Man opretholdt det næreste samarbejde med Højkommissæren for Flygtninge, der forhandlede med regeringer i mange lande for at lette reglerne for indvandring og for at få dem interesseret i særlige planer, ganske specielt for de handicappede flygtninge. Og ICEM opfordrede sine medlemslande til at lade deres indvandringsprogrammer gælde også for flygtninge.



Resultatet af disse samlede anstrengelser blev, at ICEM kunne flytte 31.095 flygtninge fra de lande, hvor de havde midlertidigt asyl, til lande, hvor de kunne bosættes fast.

#### *Nye flygtninge*

ICEM's anstrengelser for at hjælpe de nye flygtninge er nok den mindst kendte af komiteens aktioner. Men det er netop her, ICEM kan fungere mest effektivt, fordi dens lange erfaring her kan udnyttes mest direkte.

Årene, der er gået, har bevist, at længere ophold i en flygtningelejr skaber »lejr-mentalitet«, som giver

sig udslag i sløvhed og fortvivlelse, i tab af initiativ og ambitioner. Sådanne flygtninge bliver stadig vanskeligere og mere bekostelige at placere. Jo længere de opholder sig i lejrene, jo vanskeligere bliver det at integrere dem i nye lande, de bliver mindre produktive arbejdere.

ICEM's program for nye flygtninge sigter derfor mod at afkorte den tid, de skal tilbringe i lejre og at få dem afsted hurtigst muligt til lande, hvor de kan finde blivende sted. I mange tilfælde flyttede de nyankomne flygtninge så hurtigt, at de ikke engang kommer til at figurere i lejrbeholdningens statistikker.

Og ICEM's hele maskineri fungerer endnu mere gnidningsløst og virkningsfuldt, efter at man i Østrig og Italien har centraliseret modtagelsen af flygtninge og oprettet centre for forberedelse til udvandring.

#### *Hvad sker der i det fjerne Østen*

I Hong Kong har Højkommissæren og ICEM et kontor i fællesskab for at kunne hjælpe flygtninge fra Kina af europæisk oprindelse. Størstedelen af denne gruppe er Hviderussere, der flygtede for revolutionen i deres hjemland i 1917 og havnede i Kina. I tiden 1952–1963 er over 19.500 flygtninge af europæisk afstamning af ICEM bragt til lande i Europa og hinsides havene, hvor de kunne finde et fast tilholdssted. 2.300 flygtninge venter endnu på at blive flyttet fra det fjerne Østen og få et blivende sted.

#### *Det ungarske problem*

Ingen beretning om ICEM's virksomhed ville være fyldestgørende uden at nævne det arbejde, komiteen udførte for de ungarske flygtninge i deres vanskelige situation i 1956–57. Her kom det helt klart for dagen, hvilke hjælpemidler komiteen råder over, hvor smidig den er, og hvor stor dens indsigt er, når det gælder en katastrofesituation, der – som denne – i de første øjeblikke kan synes helt overvældende i sin udfordring.

Det var den 4. november 1956, at de første flygtninge kom over grænsen ind i Østrig. Da den første uge var til ende, havde 20.000 flygtninge

søgt asyl, tre dage senere var tallet vokset til 40.000, og 1. december var der 100.000. Da denne masseflugt ebbede ud i juni 1957, var ikke mindre end 171.358 ungarske flygtninge kommet ind i Østrig, og omkring 17.000 var undsluppet til Jugoslavien. En tilstrømning af dette format var naturligvis mere, end Østrig kunne klare alene. Den østrigske regering bad om international hjælp, og en mængde frivillige og internationale organisationer, som især gav sig af med at hjælpe flygtninge, reagerede øjeblikkelig på denne appel. I løbet af ganske kort tid fik man fordelt opgaverne, så alle de hjælpeskilder, man rådede over, kunne tages i brug og på den mest effektive måde sættes ind i denne menneskelige tragedie.

#### *Danmark og ICEM*

Også Danmark er medlem af ICEM, der har haft adskilligt samarbejde både med den danske regering og med private organisationer, hvor det gjaldt flytning af flygtninge – både fra og til Danmark.

I almindelighed opmuntrer ICEM ikke flygtninge til at forlade Danmark. Men i særlige tilfælde kan ønskes om at slutte sig til familie i andre lande berettigede, at flygtninge flyttes og hvis en flygtning i sådanne tilfælde ikke selv kan klare at ordne sagen og skaffe rejsepengene, kan han få hjælp hos ICEM. Dog har det i Danmark siden 1952 kun drejet sig om 465 sådanne flygtninge ved ICEM's medvirken.

ICEM hjælper flygtninge til Danmark, når de – mens de befinder sig i andre lande – har fået bevilget permanent ophold i Danmark og ikke selv er i stand til at bringe den nødvendige dokumentation i orden eller at betale transporten.

Under den ungarske krise 1956–57 blev godt 250 flygtninge bragt til Danmark af ICEM, og for omkring 1.100 traf ICEM alle forberedelser i Østrig – udvælgelse, visum og andre nødvendige papirer – og arrangerede rejsen med et dansk regeringstog.

Dertil kommer 105 flygtninge fra Kina, som over Hong Kong er bragt til Danmark i 1953–1962. Det drejer sig her om gamle og syge mennesker,

som behøver særlig omsorg og måtte transporteres den lange vej i flyvemaskine under tilsyn af læger og sygeplejersker.

Som et dansk bidrag til Verdensflygtningeårets anstrengelser for at få tømt Europas flygtningelejre, har Danmark modtaget 137 flygtninge fra Italien, Grækenland og Tyrkiet – let handicappede mennesker med deres familier, som ICEM bragte hertil.

Man kan også nævne, at 100 unge tibetanske flygtninge, der for tiden uddannes i Danmark, blev bragt hertil fra Indien under ICEM's medvirken.

Når som helst i fremtiden danske myndigheder måtte bestemme sig til yderligere at modtage flygtningegrupper, som man vil give ophold i Danmark, står ICEM parat til at sætte ind med alle nødvendige arrangementer, begyndende i lejren, hvor flygtningene måtte opholde sig, til de når deres bestemmelsessted i Danmark.

#### *Strømmen fortsætter*

Det er en fejltagelse at tro, at hele den praktiske side af flygtningeproblemet er løst – og det er der nogen, der tror. Det er rigtigt, at store fremskridt er gjort, hvor det gjaldt at få tømt lejrene for de »gamle« flygtninge. Men der kommer stadig nye flygtninge, som søger hjælp for igen at komme ind i produktivt arbejde og få mening i tilværelsen. Og det er ICEM's faste beslutning, at disse mennesker ikke skal igennem et udmærkede ophold i en flygtningelejr. Der må ikke igen opstå en gruppe af disse »gamle« flygtninge, som er så vanskelige at flytte til andre lande og så bekostelige at opretholde livet for. Også tidligere flygtnings familier, der har opnået tilladelse til at slutte sig til familiefaderen, som var draget forud, er afhængige af ICEM's hjælp for at kunne gennemføre deres emigration. Og hvis man nærer nogen tvivl om, at flygtninge fortsat behøver hjælp og støtte, så kast et blik på disse tal: I 1963 flyttede ICEM 33.613 flygtninge, i 1953 var tallet 31.561. For 1964 er det planlagt at flytte et lignende eller muligvis endnu højere antal sammenlignet med 26.323 flygt-

ninge, der blev transporteret i 1954. Så længe den politiske og økonomiske spænding fortsætter på vor jord, vil der også være et flygtningeproblem. Tilstrømningen kan skifte i styrke, eftersom politiske, økonomiske og nationale mønstre ændres.

Og endnu er der hver eneste dag i Europa mennesker, der forlader hjem og ejendele og kommer tomhændet til Vestens lande med kun troen på menneskets frihed og værdighed i behold. Det eneste, de beder om, er mulighed for at kunne slå sig ned et sted og leve et nyttigt, menneskeværdigt liv. Det er vigtigt for dem, men det er også til gavn for hele den frie verden, at de bliver hjulpet dertil så hurtigt, det kan lade sig gøre. De mennesker behøver vor støtte.

Ved siden af det arbejde, som dag for dag gøres for verdens hjemløse og rodløse mennesker, står ICEM – således som den ungarske krise viste det – parat til at møde enhver situation, der uventet måtte opstå, overbevist om, at den erfaring og de ressourcer, der er samlet, gør det skikket til de uforudsete opgaver.

I samarbejde med regeringer og frivillige organisationer vil ICEM sammen med Højkommissæren kunne gennemføre det fælles mål: at sikre, at der ikke bliver flere flygtningelejre.



# Ny u-baneskole i London

Dørene er blevet slået op til en ny skole for u-banepersonel i London. Dermed er London Transport kommet et stort skridt nærmere målet: altomfattende personalevelfærd. Fra eleven til den pensionerede funktionær har personalet i dag de bedst mulige forhold, som organisationen fortsat vil forbedre i takt med udviklingen.

Det ny træningshovedkvarter ligger i Wood Lane – en gade i den berømte White City (Stadium) bydel. Her er opført en tidssvarende skole for driftspersonalet, men også til andre undervisningsformål inden for organisationen. Det er London Transport's egne arkitekter, der har tegnet den stilrene, lave bygning, som afløser skolen i Lambeth North kvarteret, bygget 1920 og efterhånden ude af trit med moderne undervisningskrav.

Bag facaden med ordene »London Transport Railway Training Centre« over hovedindgangen findes forsamlingshal med siddeplads til 220 og demonstrationslokaler med det fuldt moderne jernbane- og stationsmateriel, som skal sikre eleverne undervisning på et plan, som ligner det, u-banefolk må regne med at møde i praksis.

Over 900.000 Pund Sterling – ca. 18 millioner kr. – bruges hvert år til trænings- og undervisningsopgaver. Til gengæld er der næsten ikke det,

man ikke kan gøre for eleverne! London Transport opererer med et vidt udbygget erhvervspraksissystem, der især tager sigte på at gøre skoleungdom på spring til en fremtid i erhvervslivet interesseret i organisationens muligheder. Man lægger endvidere stor vægt på personalets videreuddannelse og bidrager således til hele landets bestand af uddannede håndværkere og teknikere.

London Transport er stærkt interesseret i en ny lov om uddannelse i industrierhverv og ser hen til med forventning at kunne yde sit bidrag til de foreslåede uddannelsesråds arbejde.

## Skolen

Sidste år ansattes 100 stationsformænd og i alt 600 togbetjente. 88 drenge mellem 15 og 16 år blev antaget som trafikalever. Antallet af nyansat stationspersonale af begge køn var i alt 216. Det understreges, at nyantagelserne ikke kunne dække behovet for arbejdskraft – man måtte i nogen grad indskrænke togtjenesten som følge af personalemangel. August 1963 indførtes i øvrigt et nyt træningsprogram for unge mænd med henblik på uddannelse af vogninspektører.

Inden for tekniske og administrative poster var det noget vanskeligt at skaffe tilstrækkelig mange kvalifi-

cerede og erfarne civilingeniører til mellemstillinger, der er opstået i forbindelse med anlæggelsen af Victoria linien.

19 nybyggede studenter blev indfanget direkte fra universiteter i 1963, 13 til stillinger eller uddannelse i udviklings- og ingeniøraftdelingerne, 6 til træning i drift og administration. I slutningen af 1963 var 33 studenter i gang med indledende undervisning på skolen og 180 af ca. 1500 i højere administrative, tekniske og kontrollerende stillinger havde studentereksamen.

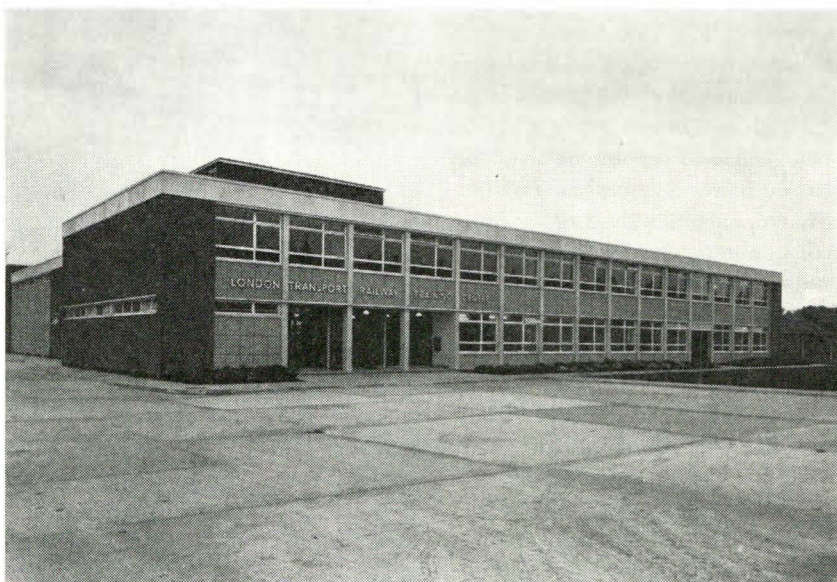
Eleverne i den ny skole vil komme til at opleve næsten enhver tænkelig situation fra det praktiske u-banearbejde. Et af klasseværelserne rummer en fuldkommen nøjagtig kopi af en u-banetunnel med spor, perron osv., som gør det muligt at indstudere realistiske situationer for derved at indprente eleverne de tilsvarende regler og regulativer, se illustrationen.

Der er også særlige klasserum for træning af billetsalgspersonale, arbejdsstudieteknikere, ledere m.m.

## Personalevelfærdet

Uanset hvilken gren af arbejdet, eleven har lyst til at uddanne sig i og siden skabe sig en karriere i, er han eller hun sikker på at komme til at deltage i et af landets grundigste personalevelfærdsprogrammer.

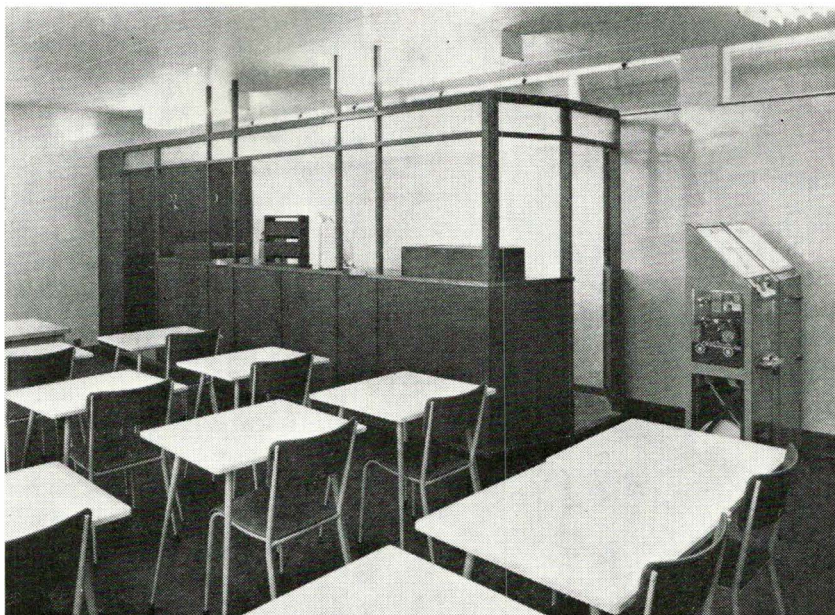
En fuldt udbygget pensionsordning er i kraft gældende i øjeblikket for 30.300 ansatte. Et rådgivende interessekontor er det levende midtpunkt i mange af de ansattes personlige problemer . . . arbejdet består bl.a. af sygebesøg hos medarbejdere, besøg hos familie og pårørende til medarbejdere, der er afgået ved døden, økonomisk rådgivning, bolighjælp. I øjeblikket bor 46 kvindelige og 94 mandlige u-banefolk i organisationens egne personaleboliger i Aldenham, Watford, Weybridge og Windsor, der alle er tiltalende omegnskvarterer . . . i Windsor ligger et af den engelske



Det ny, stilrene skolehus, »London Transport Railway Training Centre« set fra Wood Lane gaden. Skolen er tegnet af LT's egne arkitekter.



*Klasseværelse i den ny skole. Her undervises billetpersonale. »Billetkontor« ses øverst, det rummer flere typer billetmaskiner, hylder og andet standardudstyr. Yderst til venstre ses to billetmaskiner til møntindkast.*



dronnings yndlingslotte, Windsor Castle.

Arbejdet med at skabe gode forhold for u-banefolk i tjenesten bærer særlige frugter i personalets interesse for organisationen. Interessen ses meget tydeligt i forslag og ideer fra de ansatte. Næsten 4000 personaleforslag indkom sidste år og honoreredes med næsten kr. 40.000 i kontante præmier. Ny præmier og regler i forslagskæmpestriden indføres jævnligt for at holde personalets interesse for virksomheden levende.

Kantinen er en vigtig del af velfærdsarbejdet. 165 kantiner beskæftiger ca. 1500 medarbejdere fra tidlig morgen til ud på de små timer – flere har 24-timers drift. Kantinepersonalet er blevet lidt mindre i de seneste år på grund af opsatte automater, der fortsat vil blive anvendt i det omfang, man skønner er praktisk. Maden er populær at dømme efter omsætningen – gennem de sidste fire år har indtægter og salg i London Transport's personalekantiner vist jævnt stigende tendens. Organisationens udgifter til kantinedriften er ca. 14 millioner kr. om året.

For at holde personalet i form gives muligheder for såvel sport som lægehjælp. Fodbold og tennis står øverst på listen over yndede sportsgrene. Man deltager ofte i kampe med andre transportorganisationer, f.eks. de parisiske u-banekolleger. København har ganske vist endnu ikke fået sin u-bane, men der ville næppe af den grund være noget i vejen for en venskabsdyst DSB-London Transport?

Lægehjælpen er heldigvis kun und-

tagelsesvis en følge af sportsiveren! Hjælp ydes fra fire lokalcentre og omfatter hvert år ca. 40.000 helbredsundersøgelser – en nødvendig funktion for sikker driftsbetjening, siger LT. Lægehjælpen er også ansvarlig for, at de omgivelser, hvori alle u-banefolk arbejder, er sundhedsmæssigt tilfredsstillende. Man samarbejder snævert med statens offentlige sundhedsmyndigheder og udveksler erfaringer og oplysninger med disse afdelinger og med læreanstalter og organisationer. Desuden udføres videnskabelige forsøg og undersøgelser, der tager sigte bl.a. på hjerte-, fordøjelses- og

andre sygdomme, som kan få indflydelse på transportarbejderes helbred og sikkerhed.

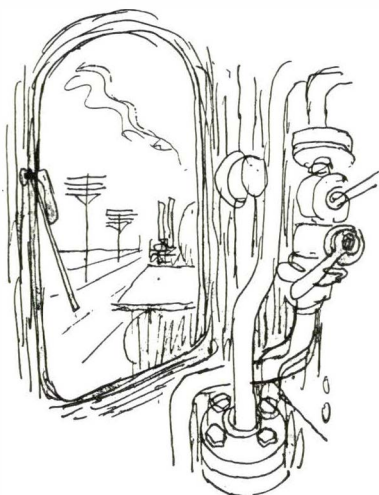
Også i lægearbejdet viser den britiske sportsglæde sig: London Transport arrangerer hvert år lokale førstehjælpskonkurrencer og deltager med repræsentative hold i landskonkurrencer. Med andre ord: hvis Københavns S-banefolk beslutter at udfordre londonske u-banefolk til f.eks. en boldkamp, må vi gøre os klart forinden, at øboerne vil stille med et hold fuldt værdigt til at hamle op med vikingtraditionen.

*Tage W. Jensen.*



*Fotografi af en ubanestation? Nej, et klasseværelse i London Transport's ny u-baneskole i Wood Lane, White City. Nøjagtig kopi af spor, perron, tunnelåbning m.m. er opbygget for at skabe realistiske undervisningsforhold.*

# Frontruden



## Busser slår toget i Stockholms forstæder

Storbyernes trafikale forhold er i disse år i støbeskeen på grund af den store udflytning, der sker fra bycentrerne til omegnens »sovebyer«. I Stockholm frembyder dette problem tilsyneladende store vanskeligheder, ikke mindst, fordi Sveriges statsbaner af sparehensyn må stille sig afventende, og man har med hensyn til trafikale nyanlæg og anskaffelser omkring Stockholm måttet sige stop.

Statsbanernes ledelse har udtalt, at de pågældende kommuner omkring hovedstaden må bidrage med økonomisk tilskud, hvis der skal gennemføres yderligere trafikforbedring. Det nyeste, der er sket, er en aftale mellem Stockholm by og kommunerne Solna og Sundbyberg om, at der skal bygges en tunnelbane fra city ud mod Järvafältet, et område, hvor der vil blive opført store bebyggelser.

For at danne sig et indtryk af trafikmængden har statsbanerne på hovedstrækningerne fra Stockholm ud til forstæderne ladet foretage en tælling, som gav det overraskende resultat, at SJ's busser transporterede næsten dobbelt så mange rejsende som jernbanerne inden for Stockholms-området. Tællingen blev foretaget en dag i februar. Med jernbanelinjerne var der den pågældende dag 66.000 rejsende.

Antallet fordeler sig således: Södertäljebanen 23.000, Roslagsbanen

(Österskär-Lindholmen) 22.000, Västeråsbanen 11.200, Uppsalabanen (Upplands Väsby) 14.400.

Statsbanernes busser kørte tællingsdagen med ialt 126.000 rejsende, som fordelte sig således: Solnalinjerne 90.000, Danderydslinjerne 23.000 og Huddingelinjerne 13.000. Alene Solnalinjerne transporterede næsten 50 pct. flere mennesker end samtlige jernbanetog. En fjerdedel af de 90.000 tog med linje 15-bus til og fra Sundbyberg, hvor der for nogle år siden var almindelig sporvognsforbindelse.

Man kan godt forstå, at der er trængsel på Norra Bantorget i Stockholm, når der hver dag ankommer eller afrejser mellem 25.000 og 30.000 mennesker.

Omsætningen i Stockholms nærtrafik var i 1962 for jernbanerne 25 mill. sv. kr. og for bustrafikken 29,4 mill. kr. Man venter en yderligere trafikforøgelse på Solnalinjerne. På disse har man for tiden 240 busser, men når den nye tunnelbane kommer til Järvafält, vil det betyde stor forbedring.

## Finlands statsbaner får el-drift til 370 millioner

*Trafikmængden ventes i 1970 at være steget så meget, at investeringen kan betale sig.*

I de seneste år er industrien i Finland undergået en så kraftig udvikling, at dens krav til statsbanernes godsbefordring nødvendiggør en betydelig udvidelse af banernes kapacitet. Man regner således med, at der i 1970 årligt skal transporteres 500.000 vognladninger, hvilket er ca. 50 pct. mere end nu.

Spørgsmålet har været behandlet på regeringsplan, hvor man gik ind for en modernisering og rationalisering af banerne gennem elektrificering. I første omgang blev bevilget 100 mill. finmark til en el-plan og bygning af elektro-lok i Finland.

Den første ordre omfatter seks lok og 20 motorvogne, og planen går ud på, at ca. 1.000 km banelinjer skal elektrificeres eller 20 pct. af det samlede skinnet. Dette samlede

projekt vil koste 370 mill. finmark, og planen er inddelt i tre etaper at udføre over en 10-årig periode.

Første afsnit vil omfatte strækningen Helsinki-Tampere, Helsinki-Karja og Riihimäki-Kouvola, anden del bliver Kouvola-Pieksämäki og Kouvola-Kotka, og tredje del Tampere-Seinäjoki.

De nævnte banestrækninger har en sådan trafik, både hvad angår personer og gods, at omstilling til el-drift her vil være rentabel så meget mere, som man venter en yderligere stigning på disse linjers trafiktal i de nærmest følgende år.

Udgiften til el-driftens indførelse ligger væsentligt på ledningsnet, omformerstationer og el-lok. Man regner med en udgift til køreledninger alene på ca. 50.000 finmark pr. kilometer.

## En ordentlig lussing

Det fransk-tyske selskab, der med statsstøtte fra begge lande har foretaget en uddybning af Mosel-floden, så den er i stand til at tage betydelig større skibstrafik, er kommet ud for uforudsete udgifter og fordyrelser. Det er syv år siden, selskabet blev dannet, og man tog fat på de forbedrende arbejder. Mens projektets gennemførelse stod på, er priserne steget stærkt.

Man regnede oprindeligt med en samlet udgift på 370 mill. d-mark, men allerede for nogen tid siden blev de 780 millioner passeret, og man er endnu ikke helt færdig med projektet.

## Dansk-svensk rejsebureau

Fra i sommer er oprettet et rejsebureau »Norden« i Hamborg ved samarbejde mellem danske og svenske statsbaner. Bureauet skal formidle samarbejde med de vesttyske rejsebureauer og ellers propagandere for en større turiststrøm til Danmark og Sverige.

Leder af bureauet er for en fire-årig periode Bengt Andersson fra SJ, hvorefter han afløses af en DSB-mand i en tilsvarende periode.

### Effektiv undervisning

I DLT nr. 15 var der en artikel om, hvordan de tyske lokomotivførere bliver undervist, og man må anerkende, at det foregår på en meget naturtro og effektiv måde. Man kommer så til at tænke på sin egen uddannelse ved DSB og siger til sig selv – hvor er den dog både gammeldags og primitiv.

Havde der ikke hos DSB været nogle dygtige ingeniører og erfarne lokomotivførere, som var villige til at give deres viden og erfaringer fra sig, så var man ikke kommet langt med det undervisningsmateriale, man blev budt. Det skal dog indrømmes, at der er sket fremskridt i de senere år, og engang kommer vi vel frem til det helt rigtige.

Men – for der er et »men« ved det hele, og det er – hvorfor tilrettelægger man ikke turene, så et større antal kan blive beskæftiget på MH, MO, MY og MX? Der er ingen mening i, at en lokomotivfører skal være nervøs, fordi han pludselig en dag skal have et køretøj, som det er flere måneder siden, han sidst har kørt med; ja, der kan endda være tale om år.

Når man ofrer mange penge på at uddanne en lokomotivfører, så må man også sørge for, at manden med jævne mellemrum forretter tjeneste på de køretøjer, som han er oplært til at betjene, ikke mindst af sikkerhedsmæssig grunde.

Derfor prøv, så vidt det er muligt, at tilrettelægge turene sådan, at de mest benyttede lokotyper er indlagt i de samme ture.

Det var glædeligt, hvis vi inden for lokomotivmændene kunne komme så langt, at vi deltes om arbejdet, det ville blive til større arbejdsglæde for de fleste og til gavn for DSB.

G. B. Østergaard,  
Rødby Færge.

### Landslotteri

Den 1. september lyder startskuddet i alle landets DUI afdelinger til det årlige lodseddelsalg, der er af afgørende betydning for De Unges Idræts børne- og ungdomsarbejde. I tiden mellem 1. september og 31. oktober håber DUI at få udsolgt samtlige 200.000 lodsedler à 1 krone – sidste år lykkedes det næsten til hundrede procent.

Lotterioverskuddet fordeles mellem lokalafdelingerne og DUI's øvrige organisationsled, hvor det anvendes i det daglige børnearbejde samt til ferievirk-somhed og lederuddannelse.

DUI's lodseddel former sig i år som et lykkehjul med 410 gevinstchancer for kun 1 krone. Hovedgevinsten er en personbil, Ford Taunus 12 M Super, med forsikring og motorskat betalt for et halvt år – alt til en værdi af kr. 18.570. – Derefter følger »Køb hvad De vil for 2.000 kroner«, to Safirwash, fuldautomatiske vaskemaskiner, hver til en værdi af 2.490 kr., samt et campingudstyr, bestående af villatelt, 2 soveposer, luftmadrasser og gasanlæg, til en værdi af 1.000 kr. De øvrige gevinster er signalure, rustfrie fade og »Silvabakker«.

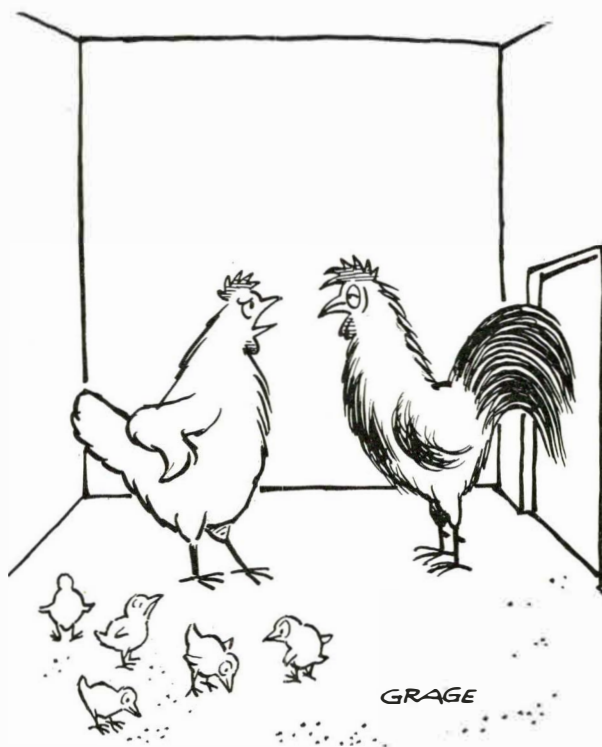
De vindende numre i DUI's landslotteri udtrækkes af Notarius Publicus den 9. november 1964, og lodtrækningens resultat bekendtgøres i samtlige landets dagblade den 12. november 1964.

### Kursus

Danske Jernbaners Afholdsselskab afholder sit årlige kursus på Ejstrupholm Ungdomsskole i dagene 9.–12. oktober, hvor alle jernbanefolk med pårørende er hjertelig velkomne til at deltage.

Prisen for hele kurset er kun 110,00 kr. De kan også deltage i enkelte dage og enkelte arrangementer.

Nærmere oplysninger kan fås hos oplysningslederen: Overportør H. O. Jensen, Dr. Holmsvej 19, Svendborg.



- Er du måske nogensinde kommet hjem med så meget som et påskeæg til børnene !



### Påskønnelse

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører J. E. Johansen, Nyborg, i anledning af, at han den 23. april 1964 på Svendborg station udviste god atgpågivenhed.

### Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes.

S. A. H. Petersen, Gb. mdt.

### Udflugt

DLF Århus afdeling afholder sommerudflugt onsdag den 2. september til Løgten kro. Aft. År H kl. 14.19, ank. ca. 1.00. Der serveres kaffe, kroanretning, 1 øl og 1 snaps. Pris pr. deltager 17 kr. Tegningsliste fremlagt på reservestuen.

Pensionister indbydes venligst.

På festudvalgets vegne  
H. A. Laursen.



Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-6-64.

Lokomotivfører (12. lkl.):  
S. A. Nielsen, København Gb., til Korsør.

Ansæt som lokomotivmedhjælper pr. 1-6-64.

Lokomotivmedhjælperaspirant:  
P. H. D. Jacobsen, København Gb., i Rødby Færge.

Afsked.

Lokomotivførerne (15. lkl.):  
C. Nielsen, Næstved, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-8-64).  
E. S. C. Pedersen, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (30-9-64).  
F. Hansen, R. af D., Ålborg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-9-64).  
S. A. P. Halvorsen, Århus, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-9-64).

Lokomotivfører (12. lkl.) (depotforstander):  
G. H. Sørensen, Nykøbing F., er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-8-64).

Lokomotivførerne (12. lkl.):  
O. K. Pedersen, Nyborg, er afskediget på grund af alder med pension (31-8-64).  
E. A. J. Jønson, Nyborg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-9-64).

Elektrofører (12. lkl.):  
E. A. Nielsen, Enghave, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-9-64).

Lokomotivmedhjælperaspirant:  
K. H. E. Petersen, København Gb., er afskediget efter ansøgning (30-6-64).



Lokomotivinstruktør Ivan Høyer, Struer, født d. 16/12 1897, er afgået ved døden d. 2/8 1964.

Pensioneret lokomotivfører J. M. M. Jensen, Thiesens Allé 33, 1. th., Korsør, født d. 24/10 1882, er afgået ved døden d. 28/7 1964.

Pensioneret lokomotivfører G. C. V. Zerahn, H. C. Andersensgade 4, Sønderborg, født den 14/4 1884, er afgået ved døden.

### MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-7-64.  
Pensioneret lokomotivfører J. Th. Jensen, Frisen-gårdsvej 81, Nyborg.

Pensioneret lokomotivfører S. H. Broe, Jordbrovej 19, 2., Århus N.

Pensioneret lokomotivfører K. A. Spangtoft, Svanedamsgade 22, 1., Nyborg.

Pensioneret lokomotivfører Johs. Jensen, Bjerg-lide 18, Brande.

### NYE ADRESSER

Rødby Færge afdeling:  
Kassererens adresse rettes til: Lærkevej 9, Rødby-havn.



## Landsoplysningsudvalget

### Englandsrejsen

Regnskabet vedrørende landsoplysningsudvalgets studierejse til England er afsluttet. Af dette fremgår et overskud på kr. 142,86, som i overensstemmelse med det vedtagne er overført til benyttelse ved svag-førearrangementet 1964.

G. A. Rasmussen.

### DSB spareklub

Efter at pens. lokomotivfører Aage Hansen er fra-trådt hvervet som DLF's repræsentant ved DSB spareklub, er dette overtaget af lokomotivfører P. K. Kristensen, Gb. Privatadresse: Banefløj 8, 2. tv.

### Byttelejlighed

Randers-København.

Fuldt moderne 2 værelses med kammer i Randers, mdl. leje kr. 182,- incl. varme, ønskes byttet med tilsvarende i nordlige del af København, helst Lyngby.

Politibetjent Preben Leth, c/o Kellermann, Syd-skråningen 74, Lyngby, tlf. 87 07 06.

## STENSVED

# ODSHERRED

Kunne De tænke Dem at bo her-  
oppe i det skønne Odsherred, har  
jeg gode huse til salg fra 35.000 kr.

## Snejlerup Ejendomshandel

ved B. Neergaard

TELEFON HERRESTRUP 232

## Holder De sensommerferie

Pension Skovbrynet ved Mariager byder Dem  
rolige, naturskønne omgivelser, lyse, venlige væ-  
relser, hyggelige opholdsstuer, pris pr. dag på  
fuld pension 25 kr. Ring for nærmere oplysninger.  
Tlf. Skrødstrup 106, Pension Skovbrynet, Torn-  
holt, Mariager. Alle tiders madsted.

## SELVBYGGER - SE HER

Er De uvenner med konen  
angående indretningen af Deres  
nye hus, da lad mig hjælpe Dem  
med planlægningen samt tegninger  
af Deres fremtidige hjem. Flere  
typer haves.

**B. HANSEN** Telf. (03-318) Femhøj 60 kl. 18-19

## Betonfundament

almindelig grundstøbning samt jernbeton, alt i jord  
beton og kloak udføres. Tilbud gives.

## KJELD JØRGENSEN

Entreprenør - Telf. 03 291 Græsted 414

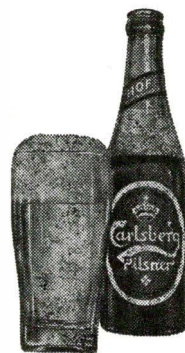
## KNUD SØRENSEN

Aut. RENAULT Forhandler  
Alt i reservedele og tilbehør

Stensved - Telefon Stensby 27

# Carlsberg HOF

har den rene friske  
pilsnersmag..!



## HJØRRING

ALT i Kolonial - Delikatesse - Vin - Spiritus - Tobak

## KYED LARSEN

Fynsgade 26 - Hjørring - Telefon 492

TOFT's kaffe på kanden - det er kaffe

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

## NYKØBING F.



## STRAND SALON

V/ H. G. CLAUSEN

MODERNE HÅRPLEJE - INDIVIDUEL KLIPNING  
PERMANENT - FRISERIING  
STRANDVEJ 10 - NYKØBING F - TLF. 85 24 88

**ARNE JØRGENSEN** Farve og Tapethandel  
mal og bevar - køb Deres malerverker hos os  
Slotsgade 5 - Nykøbing F. - Telf. 85 01 01

## Cykelhandler OTTO PETERSEN

Cykelforretningen »Vulkan«

Nygade 9 - Nykøbing - Tlf. 8513 06

De førende mærker i cykler & knallerter

## SLAGELSE

## RENOVA

RADIO &  
TV SERVICE

v/ **E. ANDERSEN**

Absalonsgade 26 - Tlf. 52 35 56

1. klasses reparationer

Kun kontant - derfor billigst

## MØBEL - Huset

Vi har møbler for alle hjem. De må komme og se  
INGEN KØBETVANG

Slotsgade 8 - Slagelse - Telefon 500181

Vaskemaskiner - Komfurer - Støvsugere - Køleskabe

## NUTIDENS HUSHJÆLP

Bredegade 45, Slagelse Telf. 521011

## STJERNE - FOTO

ved Robert Hjort

Jernbanegade 3, Slagelse

Telf. 520567

er stadig billigst - alt i foto - film - kino

## NÆSTVED



### E. OMEL'S DAMESALON

En moderne salon for moderne hårpleje  
Al hårpleje - Formskæring - Permanent udføres  
Sct. Mortensgade 7 - Næstved - Telf. 721659

*Sygeplejeartikler . Babyartikler*  
BANDAGER . FODINDLÆG OG GUMMISTRØMPER

**MATERIALISTEN** Kjeld O. Madsen  
i Dania, Ringstedgade 1a . Telf. Næstved 724203

### Spis Hygæa-Brød Næstved Brødfabrik

AADERUPVEJ 154 - NÆSTVED - TELEFON 720491

### KLEIN TRIKOHL - Farveri og renseri Næstved

Ramsherred 20 - Telefon 72 08 28  
Slagelsevej 9 - Telefon 72 12 47

### Skovbrynets Kolonial

v. E. Løvgreen

Ringstedgade 177 - Næstved - Telf. 72 26 06  
Alt i kolonial - vine - tobak - frugt - grønt      Alle ugeblade føres

### FOTO HUSET

Skomagerrækken 10 - Næstved - Telf. 72 45 73  
Alt i foto og kino      Fotoarbejde udføres -

### »ELEKTRA«

Elektromekanisk værksted - v. H. Paulsen

Hvedevænget 54-56 - Næstved - Telf. 72 22 43

Reparationer af elektromotorer samt støvsugere og elektrisk håndværktøj udføres - Gerne tilbud

### Kør sikkert med TAXA

Der er altid moderne vogne ved  
BANEGÅRDEN i NÆSTVED Telf. 72 40 01

### E. BRIX PETERSEN

Auto- og maskinværksted

Rampen 1 - Næstved - Telf. 72 07 63



Kragh's Eftf.

### NØRGÅRDS KONDITORI

Byens førende konditori  
- kun det bedste -

Sct. Mortensgade 3 - Næstved - Telf. 72 02 87 - 72 12 22



### GARAGERNE - AXELTORV NÆSTVED

v. U. Orland Pedersen - Telefon 72 34 45

Vask - Smøring - Tilbehør - Quick service

Åben hele døgnet

## HORSENS

### RØDE BRO RENSERI

er Deres tøj træt - så kvikker vi det op  
med en kemisk rensning  
vi er hurtig og omhyggelig

Sønderbrogade 37 - Horsens - Telefon 2 67 47

### ORLA JENSEN

kør på cykel - det er sundt  
reparation af knallerter og cykler . . .

Absalonsgade 1 - Horsens - Telefon 22129

### Strøg-Magasinet

Søndergade 41, Horsens . Telf. (066) 26190

Kjoler-Nederdele-Bluser-Strikvarer-Strømper

### STRUER

#### P. WEILING

Struer . Tlf. 50093

Anbefaler alt  
i moderne  
blomsterbinderi

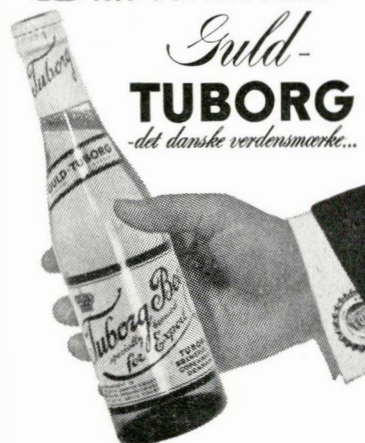
For synet en vinding,  
køb brillen hos Sinding!

★  
STRUER . Tlf. 50119

#### Thomas Hansen's Bageri

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

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



## HADERSLEV

De køber godt  
herretøj  
billigt hos

10 % rabat på alle varer

**Wejen's**  
HERRETØJ

## SKIVE

### MOKKA Compagniet

Frederiksgade 7 SKIVE Telf. 1067

## NAKSKOV

### AGNES STAAL'S EFTF.

v. Johanne Rasmussen

Kaffe - The - Cacao      Hjemmelavet chokolader - Konfekturer  
SØNDERGADE 1, NAKSKOV, TELF. 860

## AALBORG



### „Salon Rafinett“

moderne frisurer - stil og elegance  
tilskæring - hårfarvning - permanent

Sjællandsgade 44 - Aalborg - Telf. 21717

## TØNDER



### BP Tønder Depot

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

**Deres direkte olieledning**

## SILKEBORG

### E. Øvall's Parfumeri

det vil glæde os at vejlede Dem  
vi har mange yndige gaveartikler  
Torvet 11 - Silkeborg - Telf. 862

## SKOLEBOGHANDELEN

Skoletorvet - Silkeborg - Telf. 96

*Vi fører alle skolebøger  
Vi opretter gerne en bogkonto*

## GRAASTEN

### Graasten - Salater

er kendt og anerkendt fra Kongeåen til Elben

Telf. Graasten (046) 51330

## FREDERICIA

*- en fodbehandling letter Deres gang!*

### Karens fodklinik

EXAMINERET FODSPECIALIST

Luthersvej 16 - Fredericia - telefon 2 07 57

## TELEGRAMKIOSKEN v/ J. Chr. Østergaard

Kongensgade 75 . Fredericia . Telf. 2 14 30

*Alle dag- og ugeblade . Lommeromaner  
Tipstjeneste*

## VOJENS

### H. Lehrskov

Olie & tekn. artikler ★ Tapet- og Farvehandel

ØSTERGADE 16 . VOJENS . TELF. 41201

Køb Deres møbler og tæpper; hvor udvalget er størst

## CHR. SCHØNNING'S MØBELFORRETNING

VOJENS . TELEFON 41406

## ODENSE

### Odense Højskolehjem

*Hotel - Restaurant*

Dronningensgade 2B. Odense - Telefon 12 37 18 - 12 24 80

### Fyns Porcelænsbrænderi

H. STEFFENSEN

Vester Stationsvej 96

Odense

Telefon 12 90 76

## SØNDERBORG

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 2 55 45

## HELGE SKJERNING

GULDSMED . GRAVØR

PERLEGADE 62 . SØNDERBORG . TELEFON 2 35 22



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

Læg mærke til

**El-mærket -**

**A PALLESEN**

prikken over l-et **EL - Installationsforretning**

Fagmandens garantimærke Perlegade 6 . Sønderborg . Telefon 2 37 33

## SØNDERBORG KAFFERISTERI

*Math. Lorenzen*

KASTANIEALLE 17 . SØNDERBORG . TELF. 23851

K. P. Maletzki

### Bageri - Conditori

Bestilling modtages paa alt bagværk  
Dybbølgade 17 . Sønderborg . Tlf. 21804

## VARDE

## BALLESGAARDS BLOMSTER

VARDE - TELEFON 2 06 18

## ESBJERG

## VESTERBYENS FARVEHANDEL

v/ Frede Alsrud

*Farver - tapet - linolium - rullegardiner*

Strandbygade 56 - Esbjerg - Telefon 21982

## HILLERØD



De bor og spiser godt på

### MISSIONSHOTELLET

Slotsgade 5 . Hillerød . Telf. 189

HYGGELIGE SELSKABSLOKALER

Biografen er stadig den billigste fornøjelse  
gå derfor i

### BIO på TORVET

Hillerød . Telefon 7

## BRØNDERSLEV

### BRØNDERSLEV BOLIGMONTERING

v/ Jørgen Jensen

*møbler for moderne hjem*

Nørregade 14 - Telefon 600

## KRUSAA



### SERVICE STATION

v/ Hans Petersen

Sønderborgvej 8 . Krusaa . Telf. 71 419

*International-Transporter*

## VEJLE

**SÆDHOLM IRE**

VESTERBROGADE 15 - VEJLE - TELF. 4883

kør godt - kør billigt - kør med

**VEJLE MINI-CAB**

Parkvej 27 - Telf. 3726

**EJNER JENSEN**

(J. Chr. Larsens Fff.)

Elsdyrvej 8 - Vejle - Tlf. 3781

kolonial - konserver  
vine - tobak

## AARHUS

**Restaurant »DEN RØDE OKSE«**

Nyt, moderne og hyggeligt - altid et besøg værd

Haandværkerforeningens restaurant og selskabslokaler

Aarhus, telf. 20233

## AABENRAA

*Aabenraa Dampvaskeri*

Langrode - Telf. 2 35 19

*Vi vasker skånsomt og hurtigt!*

Man lægger mærke til Deres hår - gå til

**DAMEFRISØRSALONEN**

v/ JYTTA PETERSEN

Sønderport 34 - Aabenraa - Telf. 22872



## SORØ

**ORLA** Storegade 42 . Sorø  
**V. NIELSEN**  
HERRE & DRENKEKVIPERING.

## KOLDING

1. klasses slagter- og fedevareforretning

**N. J. KLOSTER & SØN**

Katrinegade 10 . Kolding . Tlf. 20612

**KOLDING FOTO** v/ R. Hartimmer

Jernbanegade 32 . Kolding . Telf. 2 00 54

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

*Bendixen Brillor*

Søndergade 16

Kolding . Telf. 26865

## KALUNDBORG

**N. JENSENS SØNNER**

*Inventar- og bolig montering*

Telf. Kalundborg 280

**KALUNDBORG KULKOMPAGNI**

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Tlf. TRETEN

**O. Blechingberg's Eftr.**

Farve - Tapet - Linoleum - Tæpper

Kordilgade 69, Kalundborg . Telf. 62

*Kør godt -*

Telf. 808

*kør sikkert med* **Kalundborg Taxa Centralen**

**Kul - Koks - Briketter - Brændselsolier**

**IMPORTKOMPAGNIET A/S**

Kalundborg - Telefon \*33 (flere ledninger)

**KALUNDBORG FOLKEBLAD**

*Eneste blad der trykkes i Kalundborg*

**Tlf. 236**

**P. FAARUP CHRISTENSEN'S TANDTEKNIK**

Vænget 5 - Kalundborg - Telefon 817

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

**Køb dit tobaksforbrug hos A. SØRENSEN**

Slagelsevej 62 - Kalundborg - Telefon 103

*Stort udvalg i alle tobakssorter*

VIN og SPIRITUOSA til hverdag og fest

*Kør godt - kør billigt - kør med*

**MINI-TAXI**

Kalundborg - Telefon 1011

*Fineste*

**Kød, Flæsk, Paalæg**

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

Kalundborg

Fællesbageri

**Spis mere OST**

ring så kommer Fallesen

Leverandør til Feriehjemmet

*Tlf. Kalundborg 1029*

**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.

**OTTO NIELSEN**

Malermester

0

Tlf. Kalundborg 447