

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 6 – 20. MARTS 1964 – 64. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

HELSINGØR



Service Station v/ BENNY POULSEN

Vask . Smøring . Polering . Automobiltilbehør
Hovedvagtsgade 1 . Helsingør . Telef. 210132

Man lægger mærke til Deres hår – gå til
DAMEFRISØRSALONEN

v/ LILLIAN IPSEN

Ewaldsvej 35 . Helsingør . Telf. 211869



SERVICE STATION v/ OLE MADSEN

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

BP SUPERMIX
Vask . Smøring . BP diesel- og smørole
Reservelede og tilbehør



v/ E. Clemmensen

KAJ BRAMMERS BOGHANDEL

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

... glæd med en bog

SV. AA. OLSEN - TANDLÆGE

GYLDENSTRÆDE 5 - HELSINGØR - TLF. 21 07 92

Lad kvindehænder behandle Deres tøj,
send det til

HVID VASK

Strandalle 1 . Helsingør . Telf. 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

Stjernerogade 20 - Helsingør - Telf. 21 31 40
Udstillingshal: Fabriksvej 11 - Telf. 21 13 94

KRUSAA

Tag en karton mælk med på rejsen.

Bov Sogns Andelsmejeri
Krusaa

Køb Deres møbler, hvor udvalget er størst!

Fa. Allann Lind's Møbelforretning

Bov, Sønderjylland . Telf. Krusaa 71336



SERVICE STATION

v/ Hans Petersen

Sønderborgvej 8 . Krusaa . Telf. 71 419

International-Transporter

-man
lægger
mærke
til ...



— godt tøj
til fornuftige
priser

TILSKÆRERNE

DET STORE MAGASIN FOR TØJ

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

Salon Lady v/ Kaj Jørgensen

DEN MODERNE SALON
FOR DEN MODERNE DAME

Sdr. Banevej 10 . Hillerød . Telf. 987



PER OVERBECK - exam. tandtekniker

Hverdage 9-16, onsdag og lørdag 9-12

SYGEKASSEPRISER

Sdr. Banevej 27 . Hillerød . Telf. 2127 y

TØNDER

BANEGÅRDSKIOSKEN PÅ TØNDER ØST

v/ H. P. Clausen

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

STRUER

For synet en vinding,
køb brillen hos Sinding!

★
STRUER . Tlf. 50119

Peter Jacobsen

FARVEHANDEL

Farver . Lakker . Tapet

Storegade 16, Tønder . Tlf. 22368



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 6 - 64. ÅRGANG

20. MARTS 1964



Indhold:

Den naturlige rute	83
Feriehjemmet på Knudshoved ..	84
De Gaulle's skaktræk	85
Hvor meget koster en u-bane? ..	87
Det københavnske tunnelbane- problem	88
Første underskud på Hollands jernbaner i 16 år	90
Fra medlemskredsen: MY - MX- kursus	91
Emolumentskema	91
Under DLF	91
Medlemskredsen	91
Dødsfald	91

Forsidebillede:

På jernbaneskole.



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

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

Annonce-ekspedition:

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Den naturlige rute

»Med indsættelsen af M/F »Prinsesse Elisabeth« på hurtigruten Kalundborg-Århus er et af statsbanerne gennem mange år næret ønske, nemlig ønsket om to moderne og hurtige færger til betjening af den rute, der efter statsbanernes opfattelse udgør en af de virkelig naturlige rejseruter mellem Sjælland og Jylland, endelig realiseret, og mon ikke det beredskab, som de to »Prinsesser« udgør, vil være garanti for, at hurtigruten i adskillige år frem over vil være vel rustet til at betjene såvel de tusinder af »gamle« kunder, for hvem hurtigruten forlængst er blevet en ganske naturlig ting, som for de tusinder af nye kunder, der har den behagelige overraskelse til gode at konstatere, at hurtigruten er den naturlige rute.«

Med dette oplæg fra statsbanernes meddelelse til pressen ved præsentationssejladserne med M/F »Prinsesse Elisabeth« i Kattegat gled tankerne uvilkårligt til den kraftudfoldelse og opfindsomhed, der fra en række interesseredes side lægges for dagen ved etablering af skibs- og færgeruter dels mellem vore egne landsdele dels mellem disse og vore nabolande i nord, øst og syd - skibs- og færgeruter der udadtil skiltes som den naturlige rute.

I begrebet »den naturlige rute« er der forskel i baggrunden for den private og den statslige rute. Medens den første - bortset fra ruten med speciel erhvervsmæssig interesse - etableres af profitmæssige hensyn hos nogle, som på andet område har tjent kapital, hvormed de yderligere komplicerer mulighederne for rationel ordning af trafikjunglen, er der for statsruten en forpligtelse i hensynet til at skabe landets befolkning gode og billige befordringsmuligheder.

I relation hertil er begrebet »den naturlige rute« for statsbanerne som offentligt transportmiddel helt enkelt de gode trafiktilslutninger, der er i Kalundborg og Århus både med hensyn til jernbane- og vejtransportmidler.

Det er derfor med glæde, at vi ser den nye motorfærge »Prinsesse Elisabeth« indsat på hurtigruten fra Kalundborg til Århus, og det tages som udtryk for, at der trods alt er fortsatte muligheder for statsbanerne til at udbygge sit trafikapparat i den hårde konkurrence fra mange sider. Det er godt at vide, at der er kræfter, som magter grundlaget for denne udbygning. Det er en gammel rute med »ungt blod«, indbegrebet af hurtighed og sikkerhed forenet med en komfort der gør overfarten behageligt afslappende, enten man er rejsende pr. jernbane eller bil.

Hurtigruten har siden dens etablering i oktober 1960 haft det rejsende publikums bevågenhed, og den nye færgeres tilkomst vil ikke gøre denne interesse mindre for ruten mellem de to byer, som statsbanernes skibe nu har besejlet siden 1. september 1914. Man kan således snart markere 50 årsdagen for rutens overtagelse fra private interesser.

M/F »Prinsesse Elisabeth« er, som allerede nævnt, i lighed med søsterskibet, M/F »Prinsesse Anne-Marie«, bygget på Aalborg Værft A/S.

Den nye færge blev kontraheret den 2. maj 1962 og søsat den 29. oktober 1963, idet den blev navngivet af Hendes kongelige

Højhed arveprinsesse Caroline-Mathilde, mens M/F »Prinsesse Anne-Marie« i sin tid blev navngivet af Hendes Højhed prinsesse Elisabeth.

M/F »Prinsesse Elisabeth« er i store træk indrettet som søsterskibet, hvilket jo er en stor fordel for de rejsende, der benytter ruten. De forskellige saloner i de 2 færger er placeret ens, således at de rejsende, når de kommer om bord, kan følge den samme »ganglinie«, uanset hvilken færge de kommer med.

Med den erfaring, man har høstet med M/F »Prinsesse Anne-Marie«, er der dog foretaget visse forbedringer med hensyn til salonernes størrelsesforhold, ligesom man i det rent tekniske har fulgt de senere års udvikling indenfor skibsbygningen.

M/F »Prinsesse Elisabeth« har følgende hoveddata:

Længde overalt	104,640 m
Bredde over fenderliste	17,700 m
Sidehøjde fra køl til vogndæk	7,000 m
» » » » promenadedæk	11,300 m
» » » » bådédæk	13,900 m
» » » » kommandobro	16,300 m
Frie højde på vogndækket	3,900 m
Dybgang lastet	4,600 m
Fart på prøvetur	20,5 knob
Hovedmaskineriet	11,200 IHK
Antal passagerer	1500

M/F »Prinsesse Elisabeth«'s maskinelle anlæg består af 2 stk. enkeltvirkende to-takts dieselmotorer af B & W's type 950 VBF 90. Maskinerne udvikler tilsammen 11.200 IHK ved 200 omdrejninger pr. minut, og giver færgen en prøvetursfart på 20,5 knob. Gennemsnitsfart på ruten 18,75 knob. Maskinrummet er inddelt i ialt 6 vandtætte rum, hvor de 2 hovedmotorer er placeret i det største. I et andet af rummene findes 5 stk. hjælpemotorer af A/S Frichs fabrikat; motorerne udvikler 370 EHK svarende til 310 Kv. A. Hjælpemotorerne leverer strøm til færgens elektriske styremaskiner, ankerspil, capstans og øvrige hjælpemaskineri, såsom radar, radio m.m., til den omfattende lysinstallation og til varme- og ventilationsanlæg. I øvrigt udnyttes i denne færge hovedmotorernes kølevand til opvarmning. I andre af de forannævnte vandtætte rum findes bl.a. køle- og lænsepumper, pumper og tanke til sprinkleranlæg, startluftbeholdere, omformere, reservedelslager, køleanlæg samt et værksted med moderne værktøjsmaskiner. Hjælpemaskinerne leverer endvidere strøm til den forannævnte bovpropeller.

De 2 søsterskibe, M/F »Prinsesse Anne-Marie« og M/F »Prinsesse Elisabeth« er de hurtigste færger i statsbanernes flåde og kan hver pr. tur overføre 100-110 biler, for hvilke der er bekvemme til- og frakørselsforhold, idet der såvel for som agter findes hydraulisk betjente porte.

Feriehjemmet på Knudshoved

Statsbanernes feriehus på Knudshoved modtager i sommersæsonen 1964 gæster fra søndag den 10. maj til lørdag den 29. august.

Samtlige statsbanernes tjenestemænd og timelønnede fast ansatte med familie (hustru og hjemmeværende børn) har adgang til ophold på hjemmet. Endvidere vil der, i det omfang pladsforholdene tillader det og fortrinsvis uden for skoleferien, blive givet adgang også for pensionister og enker.

Erfaringen har vist, at der altid indgår mange flere anmodninger om ophold i skoleferien, end det er muligt at efterkomme, og det henstilles derfor, at alle, der har mulighed derfor, søger at henlægge ferien til et tidspunkt uden for skoleferien, i hvilken forbindelse opmærksomhed

den henledes på, at der nu er installeret centralvarme i samtlige værelser og opholdsstuer på feriehuset. Endvidere henstilles, at opholdet – især for så vidt angår pensionister og enker – så vidt muligt tilrettelægges således, at ankomst og afrejse finder sted på lørdage.

Betalingen for opholdet udgør pr. dag og pr. person:

	10 5-13/6 og	
	14/6-9/8	10/8-29/8
Voksne	12,00	11,00
Børn 4-11 år (incl.)	6,00	5,50
Børn indtil 4 år	3,00	2,75

Hertil må regnes betjeningsafgift 12½ pct.

Såfremt der undtagelsesvis gives tilladelse til kortere ophold end 5 dage, vil der yderligere blive opkræ-

vet 1 kr. pr. person for forbrug af sengelinned.

Til brug ved anmodning om ophold på feriehuset er fremstillet en særlig blanket, som vil kunne fås på stationer og ekspeditionssteder. Blanketten indsendes i udfyldt stand (alle 3 dele) direkte til generaldirektoratet.

Belægningen foretages af generaldirektoratet i den rækkefølge, hvori anmodningerne indgår; dog vil alle anmodninger, som er modtaget inden 1. april, blive betragtet som indgået samtidig.

For det tilfælde, at der skulle være optaget i det ønskede tidsrum, må det anbefales dem, der i så fald kunne ønske ophold i et andet tidsrum, at angive dette subsidiære tidsrum i ansøgningen.

de Gaulle's skaktræk

I sit store skakspil har de Gaulle nu definitivt afskrevet sin britiske dronning og amerikanske officerer – nu skal der spilles et massivt dækket bondespil. – Måske drømmer de Gaulle om at kunne vinde i et kongebonde-slutspil.

Der har været megen uklarhed over motiverne for de Gaulle's anerkendelse af det kommunistiske Kina den 27. januar, og denne uklarhed afspejler sig i de kommentarer, der er kommet fra venner, allierede og modstandere af både de Gaulle og Mao Tse-tung.

Både lettelse og bekymring.

Fra skandinavisk-britisk side har man været tilfreds ud fra det synspunkt, at disse lande selv havde anerkendt Peking-regeringen for mange år siden. Derfor kunne det kun være rigtigt, at Frankrig gjorde det nu. Man må dog ikke overse netop tidsfaktoren. Den storpolitiske magtbalance bygger på, at den anglo-skandinaviske fløj af den vestlige verden *havde* anerkendt Peking, og på at f.eks. Frankrig *ikke* havde. Når de Gaulle nu pludselig og uden nogen form for rådslagning med sine allierede anerkender Peking, betyder det en magtforskydning i balanceforholdet i storpolitikken.

Tydeligst ses dette vel i Fjerne Østen, hvor Peking-Paris-aksen pludselig bliver en magtfaktor i konkurrence med og måske til afløsning af den amerikanske indflydelse. Ganske bortset fra, om dette er godt eller skidt for Fjerne Østen, USA, os eller andre, så er der tale om en magtforskydning, der vil få følger overalt i udenrigspolitiske spørgsmål.

I det omfang, man med sikkerhed kan overskue disse følger og indrette sin egen udenrigspolitik efter de ændrede forhold uden at tabe ved det, kan man selvfølgelig erklære sig tilfreds med det skete.

Følgerne for USA kan blive meget store. Et prestige- og magttab i Fjerne Østen vil svække USA's stilling både dér og andre steder og vil i præsidentvalget give de yderliggå-

ende konservative kræfter uventede chancer. – Til glæde for hvem?

Følgerne af, at Peking har fået ny magt og manøvremlighed, vækker også bekymring i Fjerne Østen. Det kan give Formosa-regeringen anledning til desperate selvforsvarshandlinger – uden at rådføre sig med allierede, der måske kan blive inddraget.

Men også blandt Pekings venner har der vist sig usikkerhed og bekymring. Formanden for det japanske »Demokratiske Socialistiske Parti«, *Suehiro Nishio*, kommenterede på partikongressen 25.–27. januar rygterne om den forestående franske anerkendelse af Peking-Kina med følgende:

»Det er et dybt alvorligt spørgsmål. DSP anerkender helt og fuldt det kommunistiske Kinas eksistens og vil stærkt støtte dets optagelse i FN. Men vi må på det bestemteste modsætte os Kinas ekspansionistiske politik over for dets naboer.«

Kina eller Frankrig?

Dette antyder Kinas interesser i at blive anerkendt eller i at finde én, som Kina kunne få lov at anerkende. Vi taler som regel om, at *Frankrig* nu har anerkendt Kina, men er det ikke lige så meget omvendt, nemlig at *Peking* fik mulighed for at anerkende Frankrig? Det må i hvert fald gøres klart, at anerkendelsen er en *gensidig* handling, og hvem har tjent på det? Der er jo i hvert fald i de franske oppositionspartier stor tvivl om de Gaulle's gevinst.

Det franske Socialdemokratiske be-
dømmelse fremkom i en udtalelse 30. januar fra *Guy Mollet*, som sagde:

»I mange år har det franske socialpartiet anbefalet at anerkende Kina. Enhver bevægelse i denne retning burde derfor kun kunne godkendes af os. Men endnu en gang er den anvendte metode og det valgte tidspunkt ejendommeligt. Der er ikke tale om en fremskridtslinie, men om en betænkelig gestus. Ingen af Frankrigs allie-

rede eller venner blev rådspurgt i forvejen. Det er endda tvivlsomt, om forhandlingerne med Kina var ført langt nok til at bringe klarhed over de betingelser, Kina sandsynligvis vil stille.

Som et resultat heraf er vore venner blevet sat i en vanskelig situation. Det må således frygtes, at den moralske støtte til Kina er givet på et tidspunkt, hvor Kina føler sig selv som lederen i rustningskapløbet og talsmanden for krigens uundgåelighed.«

Det er klart, at Peking efterhånden havde et desperat behov for at finde venner. Om de Gaulle så er den rette, må tiden vise, for er man først blevet de Gaulle's ven, så har man fået fjender nok!

Kinas problemer.

Kinas interesser i en alliance med Frankrig er mange. I 14 år har Kina været isoleret og totalt afhængig af sovjetisk forgodtbefindende – og det har ikke været for godt. Sovjet har ikke leveret Kina våben siden 1960, hvilket ses af de typer kineserne viser frem ved festparaderne. Det nyeste, man har, er i panservogne T-34/85 og T-54 og i kampfly MIG-19s. Den civile økonomiske hjælp stoppede også omkring 1960/61 – i det år, hvor Kinas høst slog fejl, og hvor Kina trængte allermost til hjælp. I de sidste par år har Canada været den store leverandør af canadisk og amerikansk korn til Kina, men kan Kina stole på disse leverancer efter at Canada og USA er begyndt at sælge korn til Sovjet (mod betaling i guld og dollars)?

Kinas udenrigsminister, marskal *Ch'en Yi*, udtalte i oktober 1963 til et japansk blad, at Kinas økonomi og den tredje 5-års-plan fra januar 1963 nu måtte »tilpasses Kinas egen tekniske og materielle formåen.«

Kinas rigsdag »folkekongressen«, der kun mødes et par uger om året, mødtes 17/11–3/12 1963, og i communiquéet tales nu ikke længere om fem-års-planer, men om enkelt-planer for årene 1963 og 1964. Der tales i Kina meget om »Sovjets annullering« af kontrakter og »Folkets Dagblad« i Peking skrev 4. dec. 1963 bl.a.:

*..... I juli 1960 besluttede de (Sovjetunionen) pludselig énsidigt at tilbagekalde alle deres eksperter, i alt 1.390, som var ifærd med at bistå Kina i dets arbejde, annullerede 343 kontrakter og tillægsbestemmelser vedrørende eksperterne samt annullerede 257 videnskabelige og tekniske samarbejdsprojekter. Derefter foretog de en kraftig nedskæring i levering af komplette udstyr og centrale dele af installationer

Kina har i et par år kæmpet energisk for at finde nye venner. Isolationen skulle brydes. Angrebet på Indien var et skaktræk, der over for Kina afslørede, hvor løst de bestående magtpolitiske blokke hænger sammen, når det gælder.

Med de »ideologiske« angreb på Sovjet blev der sået tvivl i den kommunistiske verden. Albanien faldt straks fra, andre østeuropæiske lande fik mod og held til at opnå Sovjets tilladelse til at slutte handelsaftaler med Kina. – De kommunistiske partier i Vesteuropa (også i Danmark), i Asien, Afrika og Latin-Amerika er dybt splittet mellem Moskva og Peking.

Peking har sikret sig venner i alle lande. Men den officielle anerkendelse? Ja, bortset fra Albanien lå det sløjt. Men kineserne har også lært udenrigspolitikens moderne teknik: Personlige kontakter og lange goodwill-rejser. I januar rejste Chou En-lai med en talstærk delegation til Nære Østens arabiske lande, til Europas eneste muhamedanske land, Albanien, til Afrikas muhamedanske og andre lande – især de tidligere franske kolonier og protektorater!

Så Frankrig en fare eller en chance?

Så snart Kina viste sig på den afrikanske scene, måtte Frankrig vælge sin politik. I Indo-Kina og i Algier havde Kina støttet Frankrigs fjender i krig mod Frankrig og tvun-

get Frankrig ud fra områder, hvor Frankrig havde store interesser bundet. Efter de Gaulle's magtovertagelse i 1958 havde 12 franske kolonier i Afrika plus Madagascar fået selvstændighed, men 12 af disse 13 var stadig i intimt samarbejde med Frankrig og associeret Fællesmarkedet. Hvordan hindre, at Kina nu væltede den politik?

I 1960'ernes nye afrikanske stater bygger man en national, folkelig tradition op ved bl.a. at minde om de afrikanske folks storhedstid – før europæerne kom og ødelagde det hele. Og dengang – i 12-13-1400-tallet var Kejseren af Kina, – der oven i købet boede i Peking! – de afrikanske folks bedste ven og handelspartner.

Kunne Frankrig risikere, at allierede afrikanske stater tog initiativet til at anerkende Kina? – Nej, så måtte Frankrig hellere selv tage føringen i noget, der så tydeligt tegnede sig som en fremtidig politisk linje.

Ved årsskiftet havde allerede Guinea og Mali anerkendt Kina; Sénégal anerkendte både Formosa og Kina, Congo (Brazzaville) og Dahomey havde proklameret, at de ville. De øvrige tidligere franske områder ville ikke anerkende, bl.a. fordi Kina uddannede folk fra disse lande til terror- og kup-aktioner. – Men kunne Frankrig afværge indrepolitisk uro i disse lande gennem en aftale med Kina? Det kunne da være et forsøg værd!

Frankrigs sikkerhedspolitik.

Dertil kommer, at fransk diplomati gennem århundrede specielt har udviklet teknikken med at sikre sig venner i ryggen på modparten for at sikre sig mod isolation og begrænsning af manøvrerfriheden. En teknik, Chou En-lai og andre kinesere lærte om i deres ungdoms studietid i Paris. Da Tyskland i 1890'erne bakkede ud af det varme venskab med Rusland, var Frankrig der straks: Alliance

med Rusland i ryggen på det fjendtlige Tyskland! Det var de Gaulle's første handling, da han overtog styret i 1944, at genoprette det gode forhold til Rusland mod Tyskland. Også i de Gaulle's anden regeringsperiode fra 1958 har de gode forhold til Sovjet været ret afgørende. Men – de Gaulle har stille og målbevidst lagt en ny linje: Hvorfor alliere sig med tvivlsomme venner imod fjender, der kun er fjender, fordi de og Frankrig har interesser, der krydses? Hvorfor ikke samarbejde med dem og gøre de krydsende interesse-linjer til et interessefællesskab? Ville det ikke tjene Frankrigs sikkerhed og verdensfreden bedre?

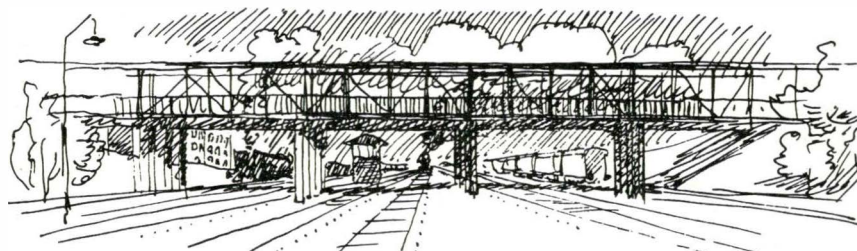
Nu prøver Frankrig i hvert fald denne linje: Fred og samarbejde med araberne i Algier, med de tidligere kolonier i Afrika – ja, og med arvefjenden Tyskland! Derved er Frankrigs nærmeste modstander i Nord, geografisk og reelt, blevet Sovjet, og hvor man har reelle modstandere uden interessefællesskab, må man alliere sig med nogen i ryggen på denne modstander!

Gennem alliancen – eller hvor meget anerkendelsen Peking-Paris kommer til at betyde – har Frankrig sikret at holde Sovjet i en to-frontstilling og samtidig åbnet vejen for fransk samarbejde med en række nye stater i Fjerne Østen, der siden frigørelsen fra fransk kolonistyre har været pro-kinesiske og anti-franske.

Både Kina og Frankrig føler behov for nye venner. De har fundet hinanden direkte; de har fundet hinanden i et interessefællesskab i Fjerne Østen, Nære Østen og Afrika. Og i den kommende tid rejser kinesiske og franske statsmænd – med de Gaulle i spidsen – ud for at møde flere nye venner; i Latin-Amerika.

Meget vil være ændret, inden FN's generalforsamling mødes til september.

Niels Alsing Andersen.



Hvor meget koster en u-bane?

Ved Tage W. Jensen.

18 byer rundt om i verden bygger u-baner. 34 byer har planlagt at ville bygge u-baner – København er én af dem. I denne artikel besvarer formanden for London Transport's og British Railways' planlægningskomité, mr. Anthony Bull, det vigtige spørgsmål om udgiften til en u-bane.

– En moderne motorvej med f.eks. to vejbaner i hver retning, hvor 6.000 passagerer i timen kan befordres i én retning med private transportmidler (d.v.s. 1,5 person pr. transportmiddel) koster ca. 5 millioner pund sterling (ca. 100 millioner kroner) pr. mile (1609 m) at bygge, udtaler mr. Anthony Bull, London Transport. En ny u-bane koster også 5 millioner pund pr. mile, men den kan befordre 25–30.000 rejsende i timen i hver retning – hvilket giver u-banen en fordel frem for motorvejen svarende til fem gange motorvejens kapacitet for de samme byggeomkostninger. Desuden kan en u-bane bygges uden vedvarende at optage plads på jordoverfladen – undtaget, naturligvis, nedgange til stationer samt forholdsvis små bygninger til el- og ventilationsinstallationer.

– Ekspertter har sammenlignet en u-banes bygge- og driftsomkostninger med socialt udbytte?

– Ja, og der er ingen tvivl om, at de beregninger, der som bekendt blev udført inden vi begyndte arbejdet på den kommende Victoria linie, vil komme til at spille en værdifuld rolle ved fremtidige vurderinger af forslag til større ny-projekteringer i byområder – både for jernbaner og for motorveje, svarer mr. Bull. Måske er det rimeligt – på baggrund af de to største, samfundsmæssige fordele, som ikke betales gennem billetindtægterne – at lade skatteborgere og grundejere bidrage til anlæggelse og vedligeholdelse af jernbaner til og fra byen: den ene fordel består i den lettelse af trafikpresset på motorvejene, som jernbaner skaber ved at

aflaste vejene og derved giver vejtrafikanten mere plads og økonomisk bedre kørsel. Den anden fordel udgøres af jernbanens betydning som »reservetransportmiddel« for den lejlighedsvis togrejsende, når dennes bil er til reparation eller bilisten af andre grunde ikke ønsker at benytte sit sædvanlige transportmiddel. Jeg kan her passende sammenligne med el- og gasselskabernes praksis, der jo kræver en fast takst blot for tilstedeværelsen af disse forsyninger – uanset det omfang, hvori forsyningerne udnyttes. Af disse grunde er udgifterne til konstruktion – og somme tider i nogen grad drift – af u-baner og omegnslinier i mange af verdens storbyer blevet dækket af statslige eller kommunale midler. I nogle tilfælde har staten ydet økonomisk støtte til driftsomkostningerne ved at indrømme selskabernes skattelettelser – i andre tilfælde, f. eks. i USA, har offentlige transportselskaber fået myndighed til at sikre sig støtte direkte hos samfundet ved at opkræve lokalskatter.

– Hvilken virkning vil anlæggelse af nye, kostbare offentlige transportmidler få på taksterne i fremtiden?

– De før nævnte beregninger har bevist for Londons vedkommende, at nye jernbaner i byområdet vil blive fordelagtige for hele samfundet, under streger mr. Bull. Effektiviteten i et udvidet offentligt transportsystem i London øges i takt med antallet af nye forretningsbygninger uden for centrum samt med ændringer i arbejdstiderne. Lad mig som eksempel nævne, at planlægningsfolkene regner med ca. 125.000 flere kontorjobs i 1971 i Londons centrum med mulig



Mr. Anthony Bull fra London Transport.

stigning til 170.000 i 1981. Resultatet af disse og andre forandringer bliver store opsving i antallet af rejsende til centrum – måske omkring 275.000 i 1971 og 400.000 i 1981. Udvikling på disse felter – altså væsentlig mere brug af offentlig transport i eller uden for myldretiderne – vil bidrage til at holde taksterne nede. Enhver forbedring af belastningsfaktoren plus tekniske fremskridt vil resultere i lavere *relativ* billetpris på byjernbaner sammenlignet med det nuværende prislag.

– Er det forventede opsving i passagerantallet berettiget?

– Fra London kan jeg nævne, at næsten 1,3 million mennesker daglig rejser til og fra deres arbejde i byens centrum – 73 pct. rejser med jernbane, over 27 pct. kommer ad motorvejene med busser eller private køretøjer. Af sidstnævnte befordres over 90 pct. med offentlige transportmidler, resten bruger egne biler, scootere o.s.v. Hvad specielt myldretiderne angår, er antallet af buspassagerer dalet betydeligt i de sidste ti år, mens antallet af rejsende med private biler o.s.v. næsten er fordoblet. Den udvikling kender de fleste storbyer. Men til trods for denne rivende udvikling i private transportmidler, forbedringer af vejnettet og energisk brug af praktiske færdselssystemer er det samlede antal mennesker, der hver morgen kommer til centrum ad motorvejene, *faldet!* Derimod trans-

porterer jernbanerne i London-området både forholdsvis og i faktiske tal flere passagerer nu end for ti år siden.

– Bilen vil således næppe komme til at forstyrre banens økonomi?

– På flere måder kan fremtidens vejtransport yderligere forbedres i retning af større vejkapacitet – f.eks. kan vejene frigøres så meget, at virkelig bedre busservice kan indføres – og vi må trods alt huske, at bussen er ca. ti gange mere økonomisk pr. befordret passager på et givet vej-

område end privatbilen! Men bl.a. denne frigørelse forudsætter, at hovedparten af fremtidens passagemængde til og fra Londons centrum – og i andre store byer jorden over – befordres med jernbane. Lad mig i denne sammenhæng nævne, at 52 byer i udlandet nu er ved at udvide eksisterende byjernbaner eller bygger nye (18 byer) eller planlægger fremtidige byjernbaner (34 byer) simpelt hen fordi man er nødt til det som følge af presset på indfaldsveje og i selve byområderne.

– En »gylden regel« for økonomisk rigtig u-banepanlægning?

Tegningerne til u-banen bør udarbejdes således, at intet sted i det centrale byområde og den indre omegn ligger mere end 7–8 minutter fra en u-banestation – et mål, som stort set er nået i Paris. Endvidere bør brug af fællesbilletter imellem omegns- og bylinierne udvides, og så behagelige skifteforhold som mulig bør skabes, d.v.s. så vidt muligt skal u-banerejsende kunne skifte blot ved at gå tværs over perronen.

Det københavnske tunnelbane-problem

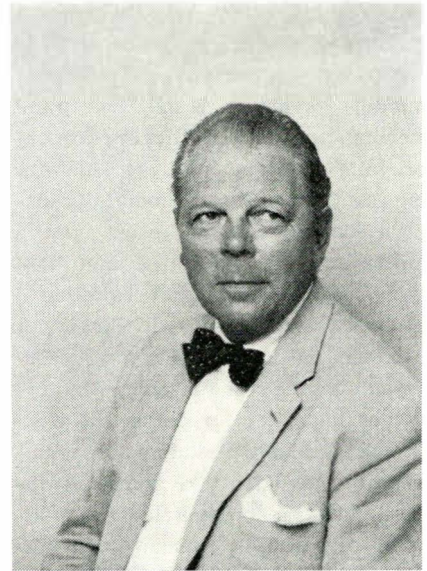
Banechef Thorning Christensen, en af dem som har direkte forbindelse med tunnelbaneprojektet, har venligst givet dette indlæg i relation til mr. Anthony Bull's foranstående udtalelser.

Det er jo ubestrideligt, at København er en af de mange byer – jeg ved ikke om tallet 34 er rigtigt – hvor spørgsmålet u-baner, eller som det vel herhjemme er almindeligt nu at kalde dem *tunnelbaner*, står på dagsordenen i den offentlige debat og forøvrigt har stået det i mange år. Det er i hvert fald i år 25 år siden, statsbanerne gjorde et første udspil ved at fremlægge et forslag til et københavnsk tunnelbanenet. Den efterfølgende krig og efterkrigstid måtte selvsagt gøre en umiddelbar realisation udelukket og skyde en stillingtagen inden for de politiske instanser mange år ud i fremtiden.

Det er sagt så ofte, men lad mig alligevel gentage det, at princippet i forslaget udformning er det at føre den eksisterende Ballerupbane, den til S-bane ombyggede Hareskovbane og den dengang meget fremtidige, men nu påbegyndte Køgebugtbane ind til bymidten som tunnelbaner, der sammen med Boulevardbanen kunne danne et vist net, der kunne dække det københavnske city, og som med en gaffeldelt udløber ud på Amager kunne bidrage til at klare øens og herunder lufthavnens voksende trafikbehov. Der er ikke noget

overraskende i disse hovedtræk, og de er trods mange ændringer i forslaget enkeltvis stadig opretholdt.

Til de af formanden for London Transport's og British Railways' planlægningskomité, mr. Anthony Bull meddelte oplysninger om rejsetal og anlægsudgifter for londonske forhold kan det være fristende til sammenligning at anføre nogle tilsvarende tal for København. Her regner vi i myldretiden efter de seneste tællinger kun med i gennemsnit 1,2 personer pr. bil, og kapaciteten for en motorvej med 2 vognbaner i hver retning bør næppe sættes højere end 4–5000 rejsende pr. time, afhængig af hastigheden, mod Londons 6000. Anlægsudgiften for en motorvejs gennemførelse i København ligger noget under de for London anslåede godt 60 mill. kr. pr. km og kan vel efter bebyggelsens karakter i det pågældende område antages at svinge omkring 30 mill. kr. For en egentlig tunnelbane ligger anlægsudgiften, afhængig af hvor vanskelige bundforhold, grundvandstand, bebyggelse m.v. viser sig at være, mellem 40 og 60 mill. kr., og af denne anlægsudgift lægger ekspropriationsudgifterne beslag på beløb, der



Banechef Thorning Christensen.

svinger mellem 10 og 25 pct. Befordringskapaciteten for en tunnelbane, der for Londons »underground« materiel er sat til 25–30.000 pr. time og retning, kan med statsbanernes S-togsmateriel forhøjes lidt til 30–35.000.

En ting lyser klart ud af disse tal, at man skal have mange flere kilometer motorvej end tunnelbane for at bestride det samme krav til befordring. I bybilledet kommer hertil, at hvor motorvejene trækker deres 20–30 m brede furer ind gennem byen, vil den ca. 10 m brede tunnelbane, efter at være udført, give udmærkede forhold for ny bebyggelse, hvorved samtidig en del af ovennævnte ekspropriationsudgifter kan genindvindes. Og overfor tunnelbanestationens beskedne krav om adgang gennem et lokale i hjørnet af

en ejendom eller ad en trappenedgang i et fortov står bilernes tilsyneladende umættelige krav om parkering.

Mr. Bull er dernæst inde på spørgsmålet om driftsudgifter for tunnelbaner og hvad han kalder »socialt udbytte« af disse. Det opridsede problem må formentlig forstås derhen, at en tunnelbane kan have en stor værdi set ud fra et samfundsökono-

misk synspunkt, selvom den regnskabsmæssigt må give et underskud, hvad jeg i parentes bemærket tror, at alle tunnelbaneanlæg i realiteten gør. For Københavns vedkommende er det min opfattelse, at et tunnelbanenet også her i høj grad bør vurderes ud fra samfundsmæssigt betonedede hensyn og ikke blot og bart ud fra nøgterne, regnskabsmæssige synspunkter. Af de beregninger, der

for tiden er i gang vedrørende rentabiliteten for et tunnelbanenet i København, synes det at fremgå, at der næppe kan forventes noget driftsoverskud, muligt et mindre driftsunderskud. Der kan således ikke påregnes at blive nævneværdige beløb til forrentning og afskrivning af anlægskapitalen, men vel til vedligeholdelse og fornyelse af spor, sikringsanlæg og lignende. Man kan,



Oversigt over nuværende og foreslåede nye S-baner.

når ens tanker kredser om disse problemer, ikke helt frigøre sig for overvejelser over de økonomiske vilkår for en motorgade, som vel simpelt hen regnes afskrevet i samme øjeblik, den er anlagt og taget i brug.

Mr. Bull taler om de fordele, der er forbundet med et tunnelbanenet, og her er først og fremmest tale om, at man får forbedret befordringsmulighederne mellem arbejdsområder og boligområder, som hidtil ikke har været banebetjente, og et effektivt tunnelbanesystem vil herigennem betyde en aflastning af gadenettet og store besparelser, som følge af et mindre behov for anlæg af nye motorgader m.v.

Der vil – som nævnt af Mr. Bull – selvsagt også være fordele for den lejlighedsvis togrejsende, når hans bil er til reparation eller bilisten af andre grunde ikke ønsker at bruge bilen, men dette forhold er på den anden side mindre ønskværdigt for det kollektive transportmiddel, for hvilket det stiller yderligere krav til et i forvejen unormalt stort beredskab, f.eks. under snevejrperioder og lignende.

Det er for mig ganske interessant at se, at et effektivt transportsystem i London – så vidt jeg har forstået Mr. Bull's udtalelser – vil lette muligheden for at forøge City-beskæftigelsen. For så vidt er jeg af den samme opfattelse for Københavns vedkommende og anser ikke dette for ufordelagtigt, men jeg vil ikke lægge skjul på, at der er delte meninger om dette problem. Jeg er iøvrigt ganske enig med Mr. Bull i, at en udbygning af det kollektive trafikapparat i byerne vil medføre en relativ større forøgelse i benyttelsen af dette og derved begrunde lavere billetpriser.

Mr. Bull bliver til sidst spurgt, om »en gylden regel« ved en økonomisk rigtig tunnelbanepanlægning og svarer herpå, at der intet sted hverken i det centrale byområde eller i den indre omegn bør være mere end 7–8 minutter fra en tunnelbanestation og henviser her til Paris som forbillede. Mr. Bull tænker altså på et egentligt bybanenet, men efter min opfattelse vil et sådant net kun være berettiget i byer med en betydelig større be-

folkning end Københavns, og det net, man regner med i København, tjener som indledningsvis berørt i første række til at føre forstadsbaner gennem brokvartererne til city og igennem city således, at der opnås gode forbindelser mellem boliger og arbejdssteder, hvorved der sker en aflastning af indfaldsvejene mod København og af det interne københavnske gadenet. I den indre by, inden for Søerne, vil der herefter næppe noget sted blive mere end de nævnte 7–8 minutter til en tunnelbanestation.

Når man i disse dage læser om behandlingen af et første forslag til motorgade i det storkøbenhavnske område til et beløb af en lille halv milliard kroner, motorgader og motorveje som endda kun skal betjene biltrafikken mellem København og Nordsjælland, kan det være nærliggende at spørge:

Hvordan går det med tunnelbanerne? Og svaret må da blive det, som kan virke, men ikke nødvendigvis behøver at være, forstemmende, at de er genstand for behandling i endog to udvalg. Disse udvalg er nedsat i henhold til loven af 17. maj 1961 til behandling af for det ene udvalgs vedkommende de tekniske problemer i forbindelse med et tunnelbanenet og for det andet udvalg de politisk og finansielt betonedede problemer. Et forslag til tunnelbanernes linieføring med et overslag på rundt en milliard kroner er i det væsentlige færdigt, og der mangler her kun en sidste afpudsning. Den politisk-finansielle side af sagen er genstand for indgående, endnu ikke afsluttede overvejelser.

Der er imellem de sagkyndige fuld enighed om, at det ved en løsning af de københavnske trafikproblemer ikke er et spørgsmål om bane eller bil, men at kun en fornuftig afvejning af de to transportmidler mod hinanden kan føre til et tilfredsstillende resultat. Vi synes nu at få de første motorgader, men den tid er forbi, da sagkundskaben ventede, at en storbys trafik kunne klares ved en stadig tiltagende motorisering. Det kan den ikke, uden tunnelbanerne kører vi en dag fast – bogstavelig talt.

Første underskud på Hollands jernbaner i 16 år

I 16 år efter hinanden har Hollands statsbaner haft overskud, men nu ser det ud til at være forbi med de gyldne tider. I sidste regnskabsår var der nemlig et underskud på 34,6 mill. gylden. Årsagen var, at driftsudgifterne steg med 9 pct., men indtægterne kun med 3 pct. Disse hidrørte fra større godsmængde og højere tarif.

På udgiftssiden stod højere lønninger, og dertil var den hollandske baneledelse nødsaget til at yde personalet præmiebeløb for særlig indsats, hvorved det blev muligt at holde den samlede styrke nede på 30.350 mand.

I efteråret 1962 gennemførtes en forhøjelse af godstariffen, og kort tid efter kom turen til persontrafikken, hvor der skete en gennemsnitlig forhøjelse på 15 pct. af billetprisen. Dette skete med den hollandske regeringens sanktion.

Dog blev disse forhøjelser hurtigt opslugt af de stigende udgifter, og nu er de hollandske statsbaner i gang med en plan for at genskabe rentabiliteten. Dette vil bl.a. ske gennem automatik og centralstyret toggang, og til gennemførelse heraf regner man foreløbig med en udgift på 62 mill. gylden.

Her er enkelte tal fra de hollandske statsbaners sidste regnskabsår, som gav det ovennævnte underskud. De samlede driftsudgifter steg med 45,2 mill. gylden til 577,6 millioner. Udgiften til lønninger steg 20,1 mill., afskrivning androg 92 mill. eller 12,6 mill. gylden mere end det sidste år med overskud.

Til nyanlæg, broer, bygninger og sikringsanlæg anvendtes 93,8 mill. gylden mod 88,6 mill. og til rullende materiel 71 mill. mod 65,3 mill. gylden det foregående år.

Farvel til tredje

Portugals statsbaner har ved køreplansskiftet i dette efterår afskaffet tredje klasse. De øvrige europæiske jernbaner indførte allerede i 1956 to klasse-systemet.

fra MEDLEMSKREDSSEN

My- Mx-kursus

Da jeg for nylig har været på MY-MX-kursus på skolen ved Gb., vil jeg gerne give nogle bemærkninger med hensyn til det pensum, man skal igenem, hvilket ikke alene jeg, men også mine kolleger, finder for stort i forhold til den tid, der er til rådighed, selv om de fleste af os har ofret en del tid på selvstudium før skolens begyndelse.

Det er især transmission, der er for få timer afsat til, hvilket jo også indrømmes af både lærer og censorer, det er endda så galt, at bliver man forstyrret i undervisningen i blot ½ time, når man ikke repetitionen helt igennem, hvilket man jo så selv kan sidde og rode med bagefter, selv om også de fleste frikvarterer blev brugt til undervisning.

Ligeledes er der mangelfuld læsestof med hensyn til tryklufften, idet der kunne ønskes noget mere udførligt referat om førerbremseventilen, ligesom en beskrivelse om trykomstilleren ville være meget passende.

Motorlæren kan der jo altid diskuteres om, når der ikke bliver brugt for megen tid på kemisk og mekanisk energi; men at man holder sig til de faktiske forhold.

Samtidig er der et andet spørgsmål, som trænger sig meget hårdt på, det gælder for det personale, der skal rejse frem og tilbage hver dag, blandt andet Roskilde og Helsingør, som jo får en meget lang dag ud af det, med start hjemmefra kl. 6.20 og hjemme igen de fleste dage kl. 16.58, i hvert fald for Helsingørs vedkommende – og så hjem og få kone og børn til at holde mund, mens man murer sig inde til kl. 23.00 og ofrer begge søndage på samme måde, altsammen for den vanvittige betaling af 2,00 kr. pr. dag, i det mindste burde der

ydes kørepenge fra afgang fra hjemstedet til ankomst til samme igen, da der jo fra personalets side ikke er mangel på interesse ej heller at gøre en indsats for sagen.

Ud fra disse bemærkninger håber jeg, at hovedbestyrelsen hermed får lidt at arbejde med, da der jo fremover kommer en del MY-MX-kursus endnu.

Til slut en henstilling til redaktionen af bladet – noget mere fagligt i bladet ville være af meget stor værdi.

S. C. Andersen,
lokomotivfører, Helsingør.



Opmærksomhed frabedes

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

E. K. B. Jensen,
elektrofører, Enghave.

Afdelingstelefoner

Fredericia afdeling:

Formandens telefonnummer er 2 46 36.

Kassererens telefonnummer er 2 46 37.



Pensioneret lokomotivfører Jens Elias Petersen, Jyllandsgade 44, Struer, født d. 13-1-1892, er afgået ved døden d. 23-2-1964.

Pensioneret lokomotivfører J. F. P. Gronemann, Rantzausgade 39, Ålborg, født d. 24-9-1884, er afgået ved døden d. 22-2-1964.

Emolumentskema Rettelsesblad til lommebogens side 14 gældende fra 1. april 1964.

Ydelsens art		Emolumenter				
		Lokomotivpersonale				
		18. lkl.	15. lkl.	12. lkl.	10. lkl.	7. lkl.
Time- og dagp.	Timepenge	1,15	1,15	1,05	1,05	1,05
	Fulde dagpenge	21,75	21,75	19,75	19,75	19,75
	Hertil nattillæg	26,90	26,90	23,55	23,55	23,55
	Tillæg for 1.—4. dag	9,60	9,60	7,70	7,70	7,70
	Nedsatte dagpenge	15,25	15,25	14,55	14,55	14,55
	Hertil nattillæg	9,55	9,55	8,05	8,05	8,05
Kørepenge		0,95	0,95	0,79	0,79	0,79
Rangergodtgørelse			0,47,5	0,39,5	0,39,5	0,39,5
Overarbejdspenge		—	14,96	13,55	12,86	11,98
Godtgørelse for mistede fridage		—	119,00	108,00	102,00	95,00
Betaling for ekstraordinær tjenestefrihed		^{1/30} af nettomånedslønnen inkl. stedtillæg pr. dag				
Natpenge	Kl. 18—21	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83
	Kl. 21—6	1,66	1,66	1,66	1,66	1,66
Søn- og helligdagstjeneste	Kl. 6—18	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36
	Kl. 18—21	0,83	0,83	0,83	0,83	0,83
For mere end 3-delt tjeneste...		1,76	1,76	1,76	1,76	1,76
For delt tjeneste udov. 12. time		0,83	0,83	0,83	0,83	0,83

Dansk Lokomotivmands Forening

Feriehjemmet

Modtaget
Antal
Takst
Bekræftet
Værelse nr.
<i>Udfyldes af kontoret</i>

Navn:	Ophold ønskes for				personer		
Stilling:	mig selv		}	sæt x			
Adresse:	min hustru						
Vi (jeg) ankommer:	kl.					Alder	
Vi (jeg) afrejser:	kl.						
Her opgives både dato og tidspunkter. Ankomst og afrejse kan ikke foregå på søndage.		egne børn					
		fremmede børn					

Bemærk: Der kan kun skrives een familie på denne formular.

..... den / 19

Indsendes under adresse:

Dansk Lokomotivmands Forening,
feriehjemmet,
Hellerupvej 44, Hellerup.
(Foreningens telefon-nr. er Helrup 7269)

.....
Underskrift

KLIP HER!

Priser for ophold på feriehjemmet

		Ophold pr. dag	Børn indtil 8 år	Børn 8 til 14 år incl.	Måltider uden for døgnets	
					Voksne	Børn
1	Medlemmer, disses hustruer, enker efter medlemmer samt børn indtil 18 år.	23,00	6,00	9,00	Morgenkaffe . . . 4,00	3,00
2	Andre voksne og børn over 14 år.	28,00	6,00	9,00	Frokost, middag på hverdage . . . 6,00 og på søndage . . 8,00	3,00 3,00

E. Greve Petersen.

HORSENS

Telefon HORSENS 24850

Worm's
sandkage



Hatting
tvebakker



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

WINTHER PEDERSEN

FABRIKVEJ 66 . HORSENS . TELEFON 25360

Kolonial . Konserves . Vin . Tobak . FF kaffe
Varerne bringes

Skotøjsmagasinet »Brock«

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

SØNDERBORG

★ Frugt
Grønt
Konserves
Varerne bringes

Torvehallen

R. Tychsen
Jernbanegade 46 . Sønderborg
Telefon 22501

HELGE SKJERNING

GULDSMED . GRAVØR

PERLEGADE 62 . SØNDERBORG . TELEFON 23522



GULD - SØLV - BESTIK - FLERE MØNSTRÉ - GRAVERING - REPARATIONER

K. GRIMSTRUP v/ Anna Grimstrup og Sv. Halgren

Urmager . Guldsmed . Optiker

Perlegade 19, Sønderborg . Telefon 21707

S. CHR. JACOBSEN JUN.

SØNDERBORG - GRUNDTVIGS ALLE 161 - TELF. 23380

En gros ★ Ost ★ Eksport

E. M. SANDERS DAMESALON

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

Grundtvigs Alle 102 - Sønderborg - Telf. 22549



HERNING



Hammerum Herreds
Spare- og Laanekasse

NYBORG

SALON "MADAME"

v/ GUDRUN PEDERSEN

Nørrevoldgade 61 . Nyborg . Tlf. 1182

Alt i moderne hårpleje - permanent - formskæring



FREDERICIA

Birkso

Pigernes Magasin
Gøthersgade 30
FREDERICIA
Telf. 24748
Stort udvalg i babytøj
Pigetøj til 14 år

Kageboden

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

PRANGERVEJ MEJERI

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

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

TELEGRAMKIOSKEN

v/ J. Chr. Østergaard
Kongensgade 75 . Fredericia . Telf. 1430

Alle dag- og ugeblade . Lommeromaner
Tiptjeneste

Det bedste i
FJERNSYN OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22, Fredericia
Telf. 1033

Fredericia Mejeri

Vejlevej

Anbefaler sig med
1. kl.s mejeriprodukter

ESBJERG

I. MØLLER THORGAARD

GULD - SØLV - URE - OPTIK

Kongensgade 75, Esbjerg . Telf. 29477

Gadebergs ure & optik

Stort udvalg i urremme og lænker
Briller og solbriller
Hurtig levering af reparationer
Skolegade 23 - Esbjerg - Telf. 26940

SORØ

BENT WIELSØE

ABSALONGGADE 15 . SORØ . TELEFON 117

Kolonial - Konserves - Tobak - Vine
... og så har vi ekstrafin kaffe



Altid de bedste kvaliteter i kød, flæsk og pålæg køber vi hos

CARLO JENSEN

ØSTERGADE 7 - SORØ - TELEFON 885

RØDKÆRSBRO

RØDKÆRSBRO KRO

GODE VÆRELSESR - GOD MAD - GØR SINDET GLAD
ALTID ET BESØG VÆRD

RØDKÆRSBRO - TELEFON 9 - VED E. SKOV



NÆSTVED

Flemmings Damesalon
DEN MODERNE SALON – FOR DEN MODERNE DAME
Vi yder altid 1. kl.s betjening
Balticgården – Axeltorv – Telf. 724515 (indgang i passagen)

72 10 03

Farimagsvej 9
Næstved

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

Tobaksfirmaet »ØRNVOLD«

Køb hvor udvalget er stort i **tobak - vin - piber**
Sct. Mortensgade 3 – Næstved – Telefon 722302

Herlufsholm-Hallen's cafeteria og kiosk

v. Jørgen Nilsson
Telf. 721289 - Næstved
Bestilling modtages på små og store udflugter - Madkurve kan medbringes

>ELEKTRA<

Elektromekanisk værksted – v. H. Paulsen
Hvedevænget 54-56 - Næstved - Telf. 722243
Reparationer af elektromotorer samt støvsugere og elektrisk håndværktøj udføres – Gerne tilbud

E. Q. JENSEN

Tømrer- og Snedkermester – Tlf. 720959
Tømrer- og snedkerarbejde
Tilbud gives uden forbindende - Altid reel behandling

Skovbrynets Kolonial

v. E. Løvgreen
Ringstedgade 177 - Næstved - Telf. 722606
Alt i kolonial - vine - tobak - frugt - grønt Alle ugeblade føres

E. BRIX PETERSEN

Auto- og maskinværksted
Rampen 1 - Næstved - Telf. 720763

Vordingborg Diesel Service

v. Børge Juliussen
KALBYRISVEJ 2 - NÆSTVED - TELF. 721832
Eneforhandling af Tempo - Hanomag - Magirus Deutz

Frue... Deres slægter **Hans P. Jensen**

Kalbyrisvej 62 - Næstved - Telf. 721526
har alt i 1. kl. kød-flæsk-pålæg – Altid friske varer – Høflig betjening



E. OMEL'S DAMESALON

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

Sydsjællands Råstof Kompagni

Opkøb af gl. jern og metaller m. m.
Blegdammen 4, Næstved . Telf. 72 12 14

NYKØBING F.



Lys petroleum - Gasolie - Fyringsdiesel
Farvet benzin

NYKØBING F. DEPOT

v/ K.B. Hansen-Finsensgade 52-Nykøbing F.
85 03 63 - Deres direkte olieledning

... JØRGENSENS KØDUDSALG ...

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

En af naturens mange skønheder er blomster
Hyg om Dem selv – sæt levende blomster på bordet

Køb dem i »AALYKKE«

Jernbanegade 38 - Nykøbing F. - Telefon 850723

SVEND TEILMANN

Jernbanegades material og sygepleje
NYKØBING F. - TLF. 850044



Varemærke

gælder det briller – går man til

NYKØBING F. SPECIALOPTIK

v/ B. Hausgaard
Rådhusstræde - Telf. 852220



STRAND SALON

v/ H. G. CLAUSEN
MODERNE HÅRPLEJE - INDIVIDUEL KLIPNING
PERMANENT - FRISERING
STRANDVEJ 10 - NYKØBING F - TLF. 852488

SLAGELSE

RENOVA

RADIO &
TV SERVICE

v/ E. ANDERSEN

Absalonsgade 26 . Tlf. 523556
1. klasses reparationer
Kun kontant – derfor billigst



Restaurant „CENTRUM“

Edel Smidt
Et af byens bedste madsteder
Schweitzerplads 1A . Slagelse . Telf. 520727

— lidt lækkert med hjem!

LEIF'S KONDITORI

Rådhuspladsen 6 - SLAGELSE - Tlf. 523839

AARHUS

D. S. B.

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

VEJLE

EJNER JENSEN

(J. Chr. Larsens Fttf.)

Elsdyrvej 8 - Vejle - Tlf. 3781

kolonial - konserver
vine - tobak

UNO - X Service

Vestre Engvej 5, Vejle . Telefon Vejle 2744

SILKEBORG

Byens mini taxi telf. 3173

Frederik Reisenhus
Grøndalsvej 48
Silkeborg

SKOLEBOGHANDELEN

Skoletorvet - Silkeborg - Telf. 96

*Vi fører alle skolebøger
Vi opretter gerne en bogkonto*

AABENRAA

Aabenraa Dampvaskeri

Langrode - Telf. 2 35 19

Vi vasker skånsomt og hurtigt!

FROST'S MAGASIN

v/ Mathias Frost

Magasinet med de gode varer

Vestergade 5 - AABENRAA - Telf. 22813

VARDE

P. H. KORSGAARD

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

GAVEARTIKLER

Vestergade 12 . Varde . Telf. 20164

Chr. Pedersen . Tobaksforretningen

NØRREGADE 4 . VARDE . TELF. 20963

Stort udvalg i tobaksvarer, vine, spirituosa . Pibeservice

ODENSE

Salon "KRØJER"

v/ GRETHE ALMIND

Vestergade 7 . Odense . Telefon 125022

Den moderne salon for den moderne dame



DET FYENSKE TRÆLASTKOMPAGNI

AKTIESELSKAB

ODENSE

BRANDE



Service

v/ JØRGENSEN & CHRISTENSEN

Herningvej 31 - Brande - Telf. 73

HJØRRING

DET NYE OG SMARTE FINDER DE HOS

KRØJGAARD

STRØMGADEN 8 - TELEFON 2835 - HJØRRING

TOFT's kaffe på kanden - det er kaffe

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

Knud Petersens Selvbetjening

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

Birthesvej 4 . Hjørring . Telefon 2516

ALT i Kolonial - Delikatesse - Vin - Spiritus - Tobak

KYED LARSEN

Fynsgade 26 . Hjørring . Telefon 492

PADBORG

P. G. PETERSEN

Alt i Kolonial - Konserver - Vine - Tobak

- og så har vi kaffe for kendere

Jernbanegade . Padborg . Telf. 73324

Padborg Tapet- & Farvehandel

Nørregade 14 . Padborg . Telf. 73243

... mal og bevar, hvad De har

MIKKELSEN & JENSEN

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

Frøsløvej 36 - Padborg - Tlf. 73322

— Alting i EL-ting —



H. F. HANSEN Urmager og optiker

- vi har kvalitetsuret for Dem!

Alt i optik - Reparationer udføres

Padborg - Telefon 73274

HOBRO

HOBRO DEPOT

v/ Otto Bøker Nielsen

Hobro - Telefon 21096



vi klarer

Deres

fyringsproblem

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

Skovvej 11 - Hobro - Telefon 20173

og så får De 3% rabat

TV MAGASINET

RADIO - TV - AUTORADIO MV.

ADELGADE 43, HOBRO

TELEFON (085) 2 02 05

RØDBY

Benny Lund's Herrefrisørsalon

Vi udfører alt i 1. kl.s frisørarbejde – hurtig og høflig betjening –
DET KAN DE STOLE PÅ
De er velkommen – selv med træsko på
Østergade 22 - Rødby - Telefon 90 13 32

JOHNS KVALITET Vore 3 specialiteter

Extrafin salami - Lollandsk spegepølse - Hjemmelavet leverpostej

JOHNS SLAGTERFORRETNING

Torvet Rødby - Tlf. 9010 59



SERVICE STATION

Benzin - Olie - Vask - Smøring - Autogummi
v/ Frede M. Pedersen
Østergade 36 - Rødby - Tlf. 9014 54

RØDBY HAVN

KOLONIALFORRETNINGEN v/ Torben Knudsen

Alt i kolonial

Syltholmsgade 13 - Rødby Havn - Tlf. 905078

JOHN NIELSEN

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

Havnevej 44 - Rødby Havn - Tlf. 90 5194

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

H. W. Selvbetjening

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

H. W. Selvbetjeningen
Rødby Havn - Drej 90 5188

De ringer - vi bringer



Treldal's damesalon

den moderne salon - for den moderne dame
alt i hårpleje - permanent - formskæring
Havnegade 48 - Rødby Havn - Tlf. 90 51 54

- ★ Kød - Flæsk - Paalæg
- ★ Hjemmelavet medister
- ★ Dybfrost - Konserves
- ★ Bedst og billigst hos

Slagter

A. ERIKSEN
Rødby Havn

AAGE HASEMANN

Havnevej 56 . Rødbyhavn . Telefon 905047

Stedet hvor man køber FJERNSYN - RADIO - CYKLER

ESPERGÆRDE

GLARMESTER EDV. JENSEN

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

Bjergegade 29 . Helsingør . Tlf. 210795
Ritagade 22 . Espergærde . Tlf. 32074

RINGSTED

Finn Frejding . Urmager og Optiker

Sct. Hansgade 6 . Ringsted . Tlf. 205

URE OG BRILLER I BEDSTE KVALITETER

Reparationer udføres

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar- og bolig montering

Telf. Kalundborg 280

OHRT'S

GULDSMÆDIE
SKIBBROGADE 3
KALUNDBORG
TELEFON 2222

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

H. P. Plante-Selvbetjening

Planter til haver og strandgrunde

Vi hjælper Dem, så De får de rigtige planter

Holbækvej - Kalundborg - Telf. 1820

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen
Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og RødsPøttefilet'er samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjemmet

OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10

Telefon 173

Privat 1243

Altid første kl. varer

Kalundborg

Fællesbageri

Svenn Høj

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

Fineste

Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

Kul, Koks, Briketter

& Brændselolier

IMPORTKOMPAGNIET 1/2
KALUNDBORG

Telf. *33 (Flere Ledn.)

Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

RANDERS

Randers Begravelsesforretning

v/ A. V. Oest

Vandværksvej 3 - Randers - Tlf. 21529
- Begravelse og Ligbrænding ordnes -

Kør godt -

kør sikkert -

kør med

TAXA
RANDERS
Telef. 23 088

VIBORG

Biografen er stadig den billigste fornøjelse!

Gå i KINO-PALÆT * VIBORG

BENLØSE

Kør ind til



BENLØSE . Telef. Ringsted 899

Benzin . Olie . Vask . Smøring
Autotilbehør

BENNY JENSEN