

Nº 6

20. marts 1950

50. årgang

Feriehjemmet.

Skønt vejrguderne ikke ligefrem opfordrer en til at tænke på en herlig varm sommerdag ved Kalundborg fjord, hvor morgenbadet kan tages i de friske bølger og dagen hengå i let påklædning fjernt fra hverdagslivet og dets mange bekymringer, er tiden trods alt inde til at spekulere på den kommende sommerferie.

Traditionen tro ved vi, at mange af vore medlemmer igen i år henlægger ferien til foreningens feriehus, og feriehusudvalget har derfor allerede nu tilrettelagt den kommende sæson, der begynder lørdag den 27. maj og slutter lørdag den 2. september. Pinsen er således, som vi ved ikke mindst vore pensionister og enker bliver glade for, indlagt i sæsonen.

For at lette administrationen af de mange ansøgninger, må vi igen i år henstille, at der til anmeldelse af ophold kun anvendes den formu-

lar, der sammen med prislisten findes her i bladet side 72, og som iøvrigt også vil blive optrykt i det følgende nummer. Ansøgningerne modta-

ges fra 15. april og skal indsendes under adressen: *Dansk Lokomotivmands Forening, Hellerupvej 44, Hellerup. Kuverten bedes mærket: »Feriehjemmet«.*

Da så mange af vore medlemmer med familie som overkommeligt skal kunne opnå at tilbringe ferien på Røsnæs, har

udvalget besluttet principielt kun at bevilge ophold i indtil 10 dage — ankomst- og afrejsedagen indbefattet, men der vil dog i de tilfælde, hvor forholdene tillader det, kunne bevilges indtil 14 dage. Af hensyn til det merarbejde, der må pålægges personalet på søndage, kan ankomst og afrejse ikke finde sted på disse dage.

I lighed med tidligere år appellerer vi til pensionister og enker om så vidt muligt at søge



ophold udenfor skolernes sommerferieperioder, det betyder en stor hjælp for os i bestræbelserne for at yde så mange som muligt et ophold, og vi håber, at de pågældende igen i år vil imødekomme os på dette område.

Til afdelingsformændene henstilles det at afslutte feriefordelingerne så hurtigt som muligt, så medlemmerne kan indsende deres anmodninger om ophold i god tid.

Selv om størsteparten af foreningens medlemmer tidligere har besøgt feriehjemmet eller i hvert fald ved, hvor det er beliggende, skal vi af hensyn til de helt nye medlemmer oplyse, at feriehjemmet ligger ved Røsnæs ved Kalundborg fjord ca. 6 km fra Kalundborg by. Transporten fra Kalundborg station kan ske med rutebil til Kysthospitalet, hvorfra der er ca. 15 minutters gang, eller med taxa, der har holdeplads umiddelbart udenfor stationen og som naturligvis kører lige til døren. Prisen for sidstnævnte er ca. 7 a 8 kr., alt efter bagagens størrelse.

På given foranledning henledes opmærksomheden på, at anmodning om ophold kun kan tilstilles foreningens kontor. Hjemmets økonomi er således ikke i stand til at imødekomme eventuelle henvendelser desangående. Belægningsplanerne udarbejdes på foreningens kontor, hvorfra bekræftelser på ophold med mere tilsendes hjemmets gæster, ligesom alle oplysninger hjemmet vedrørende kan fås her.

Legat til rekreationsophold.

I forbindelse med feriehjemmets åbning henledes opmærksomheden på det oprettede legat, hvis formål er at yde lokomotivmænd, disses hustruer eller enker efter lokomotivmænd, som trænger til rekreation, et ophold på Dansk Lokomotivmands Forenings ferie- og rekreationshjem enten helt uden betaling eller mod nedsat betaling.

Kun medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening, hustruer til henholdsvis enker efter medlemmer kan komme i betragtning ved uddelelse af legatet.

Ansøgninger om legatet tilstilles Dansk Lokomotivmands Forenings hovedbestyrelse.



Det nye pristal under debat.

Interessant debat mellem »Finanstidende« og chefen for det statistiske departement.

Offentliggørelsen af resultatet af pristalsnævnets arbejde har givet anledning til en del artikler i fagpressen. Af disse forekommer de indlæg, »Finanstidende« er kommet med, meget interessante. Af særlig betydning er »Finanstidende«s artikel d. 4. januar, som vi tillader os at aftrykke:

Der er nu forløbet et par måneder, siden Statistisk Departement offentliggjorde det første detailpristal beregnet på grundlag af de nye forbrugsundersøgelser i 1948 — undersøgelser, der havde til formål at konstatere den vægt, hvormed de forskellige varers priser skal indgå i pristalsberegningen. Resultatet af de nye forbrugsundersøgelser er tidligere udførligt omtalt i Finanstidende den 19. oktober 1949, nr. 3. I betragtning af, at pristallet efterhånden i så udpræget grad er blevet et »politisk« tal, og i betragtning af de mange uundgåelige usikkerhedsmomenter ved beregningen må man have lov til at undre sig over, at overgangen til det nye beregningsgrundlag har affødt så ringe offentlig diskussion. En vægtig del af kritikken af det »gamle« pristal rettede sig mod, at man som vægtfordeling benyttede et gennemsnitsforbrug, der var for lavt til at repræsentere arbejder- og funktionærfamiliers forbrug i almindelighed. Kritikken fremhævede, at leveomkostningerne efter alt at dømme siden førkrigsårene var steget stærkere for en familie med et højere og mere »realistisk« forbrug. Ud fra denne betragtning måtte det indbyde til kritik, når man nu fra oktober 1949 lagde et andet og væsentligt større forbrug til grund for beregningen, uden at det medførte stigning i pristallet.

Når nyordningen løb af stabelen uden megen diskussion, skyldes det formentlig, at det nye beregningsgrundlag betegner et klart fremskridt i retning af at gøre pristallet mere repræsentativt for de befolkningsgrupper, ved hvis indtægtsregulering det anvendes. Fra oktober 1949 tildeles de forskellige varers priser vægt efter et gennemsnitsforbrug, som i 1948 udgjorde lidt over 10 000 kr., mens det tidligere (fra 1942) anvendte budget ført frem ligeledes til 1948 kun beløb sig til ca. 5 400 kr., altså ikke stort mere end det halve. Det er sagt — og er rigtigt — at pristallet ikke skal give udtryk for ændringer i realindkomsten. For så vidt den nævnte stigning i det benyttede gennemsnitsforbrug kan tages som udtryk for en tilsvarende stigning i lønmodtagerens realindkomst, bør den derfor ikke øve indflydelse på pristallets højde. Men arbejder- og funktionærfamiliers levefod er ikke steget til omtrent det dobbelte siden 1942, omend der har fundet en betydelig forøgelse sted.

Gennemsnitsforbrugets voldsomme forøgelse må derfor tydes derhen, at man ved de nye forbrugsundersøgelser har fået fat på en anden og højere indkomstgruppe end den, pristalsberegningen hid-

til har hvilet på. — Dette må som nævnt hilses med tilfredshed, fordi beregningsgrundlaget her ved er blevet mere realistisk (selv om det forekommer, som om man med et gennemsnitsforbrug på over 10 000 kr. årligt er kommet lovligt højt op). Men samtidig kan den sammenkædning, man har foretaget af det nye og det gamle pristal, give anledning til kritik og i hvert fald give anledning til at fremhæve, hvad det nye og teknisk forbedrede pristal *ikke* viser. Sammenkædningen er sket på den meget simple måde, at man har beregnet, hvad pristallet for juli kvartal 1949 blev efter det gamle beregningsgrundlag, nemlig 307 med 1914 som basisår. Herefter har man ført det nye 1948-budget frem til juli 1949, hvilket giver 10 175 kr., og dette tal har man da sat = 307. Resultatet heraf er, at alt, hvad der indtil juli 1949 bidrog til at holde leveomkostningerne nede for en familie med et årligt forbrug på ikke mere end ca. 5 400 kr. (i 1948-priser), stadig virker på det nye pristal, skønt dette tilsyneladende angår en anden og bedre stillet (og for lønmodtagerne mere repræsentativ) gruppe af indkomsttagere. Det nye pristal vil med visse forbehold (især senere) *fremefter* registrere ændringerne i leveomkostningerne hos familier, der for tiden har et gennemsnitsforbrug på lidt over 10 000 kr. Men *bagud* viser pristallet ikke stigningen i denne befolkningsgruppes leveomkostninger. Her er det stadig prisændringerne for et budget, som i 1948 udgjorde 5 400 kr., der er afgørende.

Dette ville ikke spille nogen synderlig rolle, dersom man kunne gå ud fra, at leveomkostningerne de sidste ti år havde bevæget sig nogenlunde parallelt for den indkomstgruppe, som i 1948 havde et gennemsnitligt forbrug på lidt over 10 000 kr., og for den anden og meget lavere indkomstgruppe, som i de foregående år har dannet grundlag for pristallets beregning. Men alt tyder på, at *en sådan parallelisme ikke er til stede*, og at leveomkostningerne under og efter anden verdenskrig er steget stærkest for familier, hvis forbrug lå over det gamle beregningsgrundlags meget lave »pristalsforbrug«.

Dette beror navnlig på, at der også her i landet er ført en »pristalspolitik«, at man på forskellig måde har bestræbt sig for at holde priserne nede på netop sådanne varer, som indgår i pristalsberegningen med stor vægt, og på varer, hvis priser i beregningen er sat til at repræsentere en større varegruppes prisbevægelser. Priskontrollen har under og efter krigen i særlig grad interesseret sig for sådanne varer, således at budgetter med et vist luksuspræg har måttet konstatere en stærkere prisstigning end det gamle pristalsbudget, der såvist ikke levnede plads for megen luksus. Tilsvarende virkning har det haft, at forbrugsskatternes forhøjelse navnlig er lagt på varer, der kun med ringe vægt indgik i det lille forbrug, eller som i pristalsbudgettet repræsenteredes gennem andre varer (som ikke blev belagt med afgiftsforhøjelser). Også ved ligningen af de direkte skatter har

man taget pristalspolitisk sigte, idet forhøjelser navnlig er pålignet indtægter, der lå over pristalsfamiliens. Som et enkelt eksempel kan nævnes den ekstraskat, som for et par år siden blev lagt på alle indtægter over en vis størrelse, men ikke ramte pristalsindtægten. Omvendt var den i fjor gennemførte skattelettelse forholdsvis størst for de meget beskedne indtægter. Hertil kommer endelig, at ydelsen af rabatmærker i særlig grad er kommet de dårligst stillede til gode.

Hele denne politik har haft sin klare berettigelse ud fra et socialt synspunkt, men den førte samtidig med sig, at pristallets udsving kun dårligt repræsenterede prisstigningen på et højereliggende forbrugsniveau — hvilket også var hensigten. Som sammenkædningen af det nye og det gamle pristal er foretaget, ændres der ikke en tøddel heri ved, at man er gået over til at beregne pristallet på grundlag af et højereliggende gennemsnitsforbrug. Det nye pristal viser i dag prisstigningen for det meget lave forbrug indtil juli 1949 *plus* prisstigningen fra juli til oktober for det nye forbrug (og denne sidste stigning var så ringe, at den ikke medførte nogen ændring). Derimod viser det nye pristal *ikke*, hvor meget dyrere det f. eks. siden 1938 er blevet at købe det nye gennemsnitsforbrug. Der er ingen tvivl om, at prisstigningen for dette forbrug har været større, end det officielle pristal viser. Man vil måske hævde, at dette kun har historisk interesse, men er det rigtigt? Pristallet benyttes bl. a. også til at antyde levestandardforskudningerne mellem de forskellige befolkningsgrupper og har altså interesse, når indkomstfordelingen diskuteres. Det turde stå fast, at pristallet også efter overgangen til det nye beregningsgrundlag er uegnet til at påvise, hvor meget en gruppe arbejderes eller funktionærers eller tjenestemænds realindkomst er steget eller faldet de sidste ti år, *selv om* de betragtede grupper af lønmodtagere har en indkomst, der nogenlunde svarer til det nye pristalsbudget.

Når det foran blev sagt, at det nye pristal dog fremover vil registrere bevægelserne i leveomkostningerne for et 10 000 kr.-budget, er også det som antydning en sandhed med modifikationer. Et prisfald på varer af et vist luksuspræg, som indgår med større vægt i det nye budget end i det gamle, vil bringe det nye pristal til at falde mere, end det gamle i sin tid steg ved de tilsvarende forhøjelser; dette er af betydning, fordi det som påvist er disse (svagere) udsving i det gamle tal, der stadig bestemmer det nye pristals højde. En nedsættelse af øl- og spiritusafgifterne vil f. eks. sænke det nye pristal forholdsvis ret stærkt, mere end svarende til den virkning afgifterne havde på det nu sammenkædede gamle pristal, da de i sin tid blev gennemført. Det bliver herigennem muligt at *bringe pristallet til at falde stærkere*, end det steg i de foregående år, skønt selve prisændringen er af samme størrelse. Og dette gælder ikke blot øl- og spirituspriserne, men også priserne på en lang række andre varer, som nu indgår med forøget vægt, efter at beregningsgrundlaget er ændret. No-

get lignende gælder rabatordningerne. I det omfang de betyder mindre for et 10 000 kr.-forbrug end for et 5 400 kr.-forbrug, vil en fremtidig op-hævelse få pristallet til at stige mindre, end det i sin tid blev holdt nede ved deres gennemførelse. *Det betyder, at lønmodtageren i så fald kommer til at afgive en dytidsregulering, som han faktisk ikke har fået.*

På baggrund af alle de nævnte forhold, men også i betragtning af de mange usikkerhedsmomenter, der knytter sig til enhver pristalsberegning, havde det været naturligt, om man i stedet for eller i hvert fald som supplement til den foretagne simple sammenkædning havde foretaget en *bagudgående beregning*. En sådan tilbageregning er formentlig strandet på det politisk betonedede pristalsudvalg, idet dens resultat sikkert ville være politisk uønskeligt, hvad der ikke er svært at forstå. Et spring opefter kunne måske netop nu have uoverskuelige konsekvenser. Men kunne man ikke som en mellemønsning have beregnet bagud og så begynde på en frisk med det herved fremkomne (og antagelig væsentligt forhøjede) pristal — uden lønforhøjelse? Man ville da på en ærligere måde have opnået, hvad der nu opnås ved tilsløring, og det nye pristal ville fremefter have registreret leveomkostningerne bedre, end det nu bliver tilfældet. Det ville f. eks. da ikke være muligt gennem afgiftsnedsettelse at bringe pristallet til at falde mere, end det i sin tid steg ved tilsvarende forhøjelser.

Departementschef Cohns svar.

Departementschef Cohn har fornylig anmodet »Finanstidende« om at optage følgende indlæg:

Foranlediget ved en drøftelse i pristalsnævnet af den i Deres nummer for 4. januar d. å. indeholdte artikel: »Hvad det nye pristal ikke viser« beder jeg om plads for følgende bemærkninger.

Pristalsbudgettet fra 1942 var stærkt præget af krigsforholdene og indeholdt derfor et forholdsvist større forbrug af fødevarer, der kunne fås på det pågældende tidspunkt, end af andre varer som beklædning og nydelsesmidler. Efter at forsyningsforholdene var ved at falde i lave, måtte det derfor være ønskeligt at få et nyt budget, der bedre gengav de nuværende forbrugsforhold. Dette er opnået igennem det nye budget, der med sine 10.000 kr. gennemsnitsudgift dækker tilstanden i de befolkningsgrupper: arbejdere og funktionærer, der er særligt interesserede i pristallet som lønregulator. Denne gennemsnitsudgift ligger ikke for højt. Derimod var 1942-budgettets udgiftssum utvivlsomt i underkanten, og dette var en af grundene til at søge et nyt beregningsgrundlag tilvejebragt.

Spørgsmålet om det ene eller det andet budget er jo, som artiklens forfatter er helt klar over, spørgsmålet om den vægt, hvormed prisbevægelsen på de enkelte varer indgår i budgettets udgiftssum. Til måling af krigsårenes og de nærmeste efterkrigsårs prisbevægelse må det derfor være rigtigt at anvende 1942-budgettets vægtfordeling

som det mest realistiske grundlag for beregningen af prisniveauets ændring i disse år. En beregning af denne prisbevægelse ved hjælp af et budget, der indeholder varer, der enten ikke var til at få eller som lå i et prisleje, der gjorde deres køb umuligt for den befolkningsgruppe, hvis forbrug pristalsberegningen angår, kan ikke være rimelig. Jeg må derfor holde for, at den sammenkædning, der fandt sted ved at regne prisbevægelsen videre fra det niveau, man var nået op til, da det nye budget forelå (juli 1949 med et pristal på 307) er den rationelle måde at gå frem på.

Hvis man alligevel vil anstille betragtninger over, hvad pristallet ville have været gennem krigsårene med f. eks. det nye budgets varefordeling, støder dette på vanskeligheder. Vanskelighederne hidrører ikke — som forfatteren siger — fra »det politisk betonedede pristalsnævn«, men fra det mere jævne forhold, at der ikke foreligger priser for de foregående år, svarende til det prismateriale, der nu indsamles. Beregningen kan derfor kun foretages ved med en grov tilnærmelse at anvende pristalsbudgettet hovedgrupper: fødevarer, klæder, fodtøj, vask, brændsel og belysning o. s. v. Gør man det, når man med henholdsvis 1948-, 1942- og 1931-budgettet som grundlag til følgende tal, der angiver stigningen siden 1939.

| | Juli 1939 | Juli 1942 | Juli 1949 | Jan. 1950 |
|-------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| I. 1948-budgettets vægt | 100 | 158 | 171 | 175 |
| II. 1942- » | 100 | 157 | 169 | 174 |
| III. 1931- » | 100 | 153 | 167 | 171 |

Forskellen er, som det vil ses, ikke stor. Det lidt lavere niveau for 1931-budgettet skyldes nok, at huslejen, der er steget svagere, indgik med en større vægt i dette end i de to andre budgetter. Stigningen fra juli 1949 til januar 1950 ville have været 5 points for 1942-budgettet, men kun 4 points for 1948-budgettet. Dette er en naturlig følge af, at fødevaregruppen steg stærkt efter frigivelsen af kød- og flæskepriserne, og at fødevarerne vejede tungere i 1942- end i 1948-budgettet. Men uden at være spåmand kan man vel sige, at sandsynligheden fremover er større for en prisstigning i de øvrige forbrugsvarer end i fødevarerne, og at følgelig denne større prisstigning vil indgå med stærkere vægt i det nye budget end i det gamle. Iøvrigt forekommer det mig, at når man fra alle sider var enige i, at det gamle budget var udlevet, bør man lade det hvile i sin grav.

Forfatterens bemærkninger om pristalspolitikens virkninger på pristallet er jeg helt enig i. Naturligvis har pristalspolitikken, forstået som både prismyndighedernes bestræbelser for at holde de vigtigste livfornødenheder nede i pris og navnlig lovgivningsmagtens foranstaltninger i samme retning gennem tilskuds- og rabatordningerne og skattepolitikken, været påvirkede af den betydning, det ville få for pristalsfamilien. Men lad være, at 1942-budgettet nok retteligt burde have ligget lidt højere, så kan man dog ikke tænke sig, at de forskellige prisregulerende foranstaltninger skulle

være gået ud over de væsentlige livsfornødenheders område. Og så var resultatet blevet praktisk taget det samme. Et helt andet spørgsmål er naturligvis det, om målingen af prisstigningen for en familie i et væsentligt højere indtægtsniveau. Men det spørgsmål kan vist holdes uden for denne drøftelse.

Endelig er jeg også enig med forfatteren i, at i visse tænkte tilfælde vil der kunne fremkomme en større nedgang i det ny budget, end der har været stigning i det gamle. Varer, der ikke var i det gamle budget og derfor ikke deltog i prisstigningen, kan være med i det nye og gå ned i pris. Men jeg ser ikke bedre, end at den risiko, som — selv om den indtræder — næppe kan påvirke den samlede udgiftssum stærkt, må man tage med, når man ellers er enig i, at prisændringerne bør måles på et forbrug, om hvilket oplysningerne er så aktuelle som gørligt. Var man bange for sådanne virkninger, kunne man aldrig skifte udgiftsbudget. Særligt grelt vil dog dette forhold træde frem, hvis afgifterne på spiritus, øl og tobak, som forfatteren nævner, skulle blive nedsat i væsentligt omfang, idet disse varer vejer tungere i det nye end i det gamle budget. Man får vel håbe, at når denne lykkelige — og formentlig fjerne — begivenhed indtræffer, er der fundet en mere rationel lønningssform end pristals-reguleringen.

(sign.) *Einar Cohn.*

STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE

Som led i den igangværende rationalisering af arbejdet i sygekassens kontorer har man som arbejdsbesparende foranstaltning indført den regel, at enhver regning på lægehjælp i jernbanelægens forfald skal betales af interessenterne til den pågældende læge, når denne ikke er en jernbanelæge, og derefter på sædvanlig måde fremsendes til sygekassen, for at dennes tilskud kan anvises.

Det samme gælder for honorarer — også årshonorar — til anmeldt privatlæge.

En hertil sigtende vedtægtsændring er vedtaget af sygekassens bestyrelse.

Den ulempe, som denne for sygekassen meget arbejdsbesparende foranstaltning vil volde interessenterne, vil mindskes derved, at man, når det nye arbejds-system i sygekassens kontorer er indarbejdet, vil blive i stand til, såfremt de for ekspedition af regningen nødvendige oplysninger foreligger ved regningens modtagelse her, at anviser disse tilskud omgående, således at der herefter — som i gamle dage — kun vil hengå 6—10 dage, fra en regning modtages her, til beløbet er udbetalt — i hvilken forbindelse det må erindres, at sygekassens anvisninger efter at være udfærdiget her skal passere Statsbanernes Bogholderkontor og Kassererkontor samt — som regel — Postvæsenets Girokontor og det stedlige postkontor eller tjenestestedet.

Det er hensigten at anviser de omhandlede tilskud uden at udfærdige bevillingsskrivelse, ligesom det nu sker med hensyn til tilskud til briller og tandbehandling.

Motorvogns-politik.

Af cand. mag. *C. E. Andersen.*

De danske privatbaner og statsbaner begyndte allerede kort efter første verdenskrig at indføre motorjernbanevogne til afvikling af den lokale og lille trafik. Omkring 1930 var Danmark et af de lande, der havde det største antal motordrevne jernbanevogne.

Det var for en stor del dem, der hindrede nedgangen i den lettere persontrafik og derved holdt liv i jernbanerne, da bilerne forøgedes i antal og påførte banerne konkurrence. — Motorjernbanevognenes indførelse fik således meget stor betydning for jernbanerne, navnlig privatbanerne. — Men det varede kun en tid.

Man undlod nemlig at udvikle det nye trafikmiddel videre. Resultatet heraf udeblev ikke. Trafikanterne blev med tiden mere fordringsfulde og undlod i vid udstrækning at bruge motorvognene, hvor der var lejlighed til at bruge rutebiler eller eventuelt personbiler i stedet. Den lokale jernbanetrafik blev atter meget urentabel.

Man måtte derfor skride til drastiske midler. Men de blev ikke af teknisk natur. I stedet nedsatte man en kommission, der skulle »regulere forholdet mellem banerne og bilerne«, især rutebiltrafikken, hvor jernbane- og rutebil-linierne forløb parallel.

Kommissionen fik til opgave at afgive indstilling over, hvilke bilruter, der skulle henlægges under jernbanerne, samt inddele banerne i grupper, hvoraf nogle skulle støttes effektivt økonomisk, medens andre skulle nedlægges.

Kommissionen nåede lige at få afgivet sin betænkning, da krigen kom. — Med et slag ændredes alle forhold. Biltrafikken måtte på grund af manglende olie og benzin tvangsreguleres til et minimum. Jernbanen blev befriet for konkurrence, og de gamle damplokomotiver kom atter til ære og værdighed, selv på lokalbanerne og til brug for tog med ringe kapacitet.

Efter krigen vedblev man at begrænse biltrafikken. Derimod satte man atter de motordrevne jernbanevogne i fart. — Banerne klarede sig igen i et par år, trods den udeblevne udvikling af de lette tog. Derved blev der vundet tid nok til, at man kunne få indført tidssvarende motorvognsmateriel på privatbanerne. Før dette omtales, vil det imidlertid være praktisk at se lidt på udviklingen i andre lande.

Her konstruerede man stadig nye og bedre typer af små motorvogne og seriebyggede dem i stort antal. Det var især tilfældet, hvor man var kommet senere med i udviklingen end i Danmark. Måske havde man netop derfor et friskere syn på sagen.

Man betragtede ikke jernbanemotorvognene som et forældet transportmiddel. Man forstod, at en jernbanemotorvogn ikke skulle konstrueres som en gammeldags jernbanevogn med en motor i, men, derimod som et specialkøretøj, der i sin helhed var

udformet direkte med henblik på formålet. Desuden tog man lære af bilerne. De letteste typer blev ligefrem udviklet af bilerne.

I slutningen af 1930'erne fandtes der som følge heraf talrige tidssvarende, ja højt udviklede motorvogne til skinnetrafikken i næsten alle europæiske lande. — Det drejede sig om mange og højst forskellige typer; men allesammen var de langt mere moderne end de danske.

Efter krigen blev det almindelig forstået herhjemme, at Danmark var kommet langt bagefter i udviklingen på dette område.

De nyeste danske konstruktioner var så klassiske, at der ikke kunne være tale om at videreudvikle dem. Man måtte bryde helt med fortiden, konstruere noget helt nyt. — For at komme helt på linie med udlandet, valgte man at efterbygge en af nabolandenes vogntyper.

Dens indsættelse i trafikken i stort antal førte ligefrem til en revolution for banerne, som herved fik tilført nyt blod, så de atter kunne hævde sig i konkurrencen med rutebilerne.

For at markere fremskridtet kaldte man det nye jernbanetrafficmiddel »skinnebus«. Men det er misvisende. En skinnebus er i ordets egentligste betydning en rutebil eller et rutebillignende køretøj, der er udrustet med jernbanehjul. Sådanne bruges stadig i vid udstrækning mange steder. De danske privatbaners skinnebus er derimod konstrueret som et udpræget jernbanekøretøj.

Når svenskerne bruger betegnelsen »skinnebus«, må det ses i belysning af den historiske udvikling i Sverige, hvor man faktisk begyndte med rigtige skinnebusser, men hvor man efterhånden omkonstruerede dem så grundigt, at de blev til jernbanespecialkøretøjer.

Men uanset, hvordan man end ser på dem, er det sikkert, at denne nye togkonstruktion har reddet vore småbaner på et kritisk tidspunkt og sikret deres fremtid indtil videre.

Derefter må man klare sig med nye midler. Det

lykkes formodentlig også, hvis man blot vedblivende følger med i den tekniske udvikling.

Der er i denne sammenhæng grund til at gøre sig klart, at man i Sverige ikke slår sig til tåls med denne type skinnebusser, som vi er blevet så glade for at have overtaget. Der har man allerede nu flere typer lette motorjernbanevogne, der repræsenterer store fremskridt i forhold til vore populære skinnebusser.

Trods alt dette skete der dog en udvikling i Danmark i løbet af 1930'erne. Den var endda særdeles bemærkelsesværdig. Men den faldt på et andet område. Udviklingen fortsatte altså, men ad nye spor.

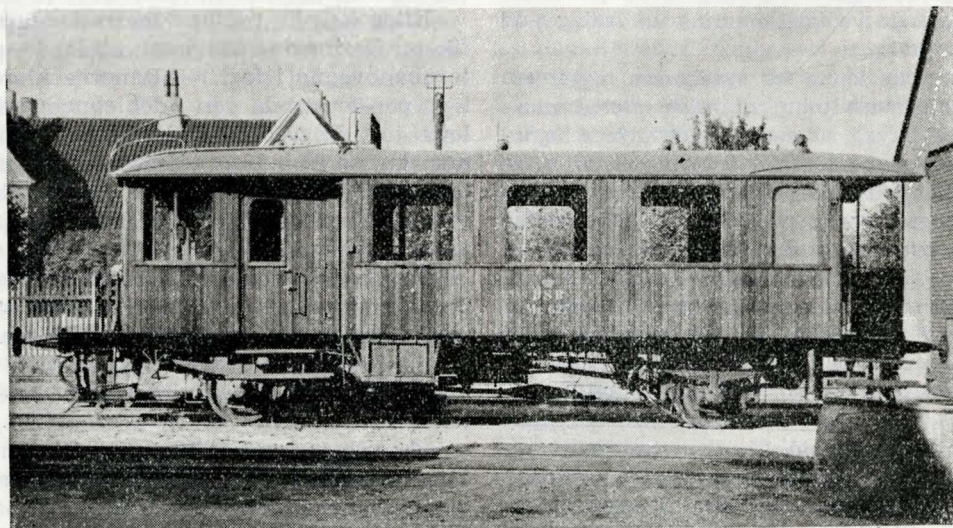
Man vedblev at bygge og videreudvikle jernbanevognene med motorer. Men de blev lidt efter lidt til køretøjer, der egnede sig til ganske andre trafikale opgaver end de oprindelige.

De nye typer var stadig typiske jernbanevognkonstruktioner, — oprindeligt brugtes kun toakslede vogne. Med tiden byggedes der bivogne, delvis også styrevogne til dem. Senere gik man over til at bygge bogievogne, endda med både 4, 5 og 6 aksler. — Herefter interesserede man sig ikke mere for de små motorjernbanevogne.

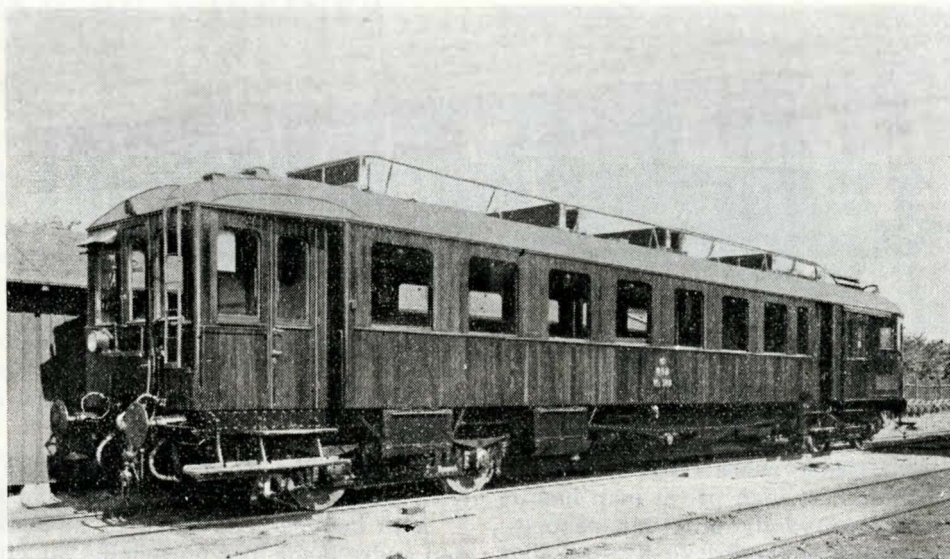
Efterhånden indførtes dieselmotorer. De udkonkurrerede snart benzinmotorerne. Motorerne blev stadig kraftigere. Vognene fik endda til sidst to motorer. Det var typer af megen svær konstruktion. — Selve vognene byggedes først med udstrakt anvendelse af træ, senere gik man over til at bygge dem af stål.

Udviklingen foregik jævnt, men sikkert. Lidt efter lidt forandredes typerne til ukendelighed. Motorvognene blev efterhånden til hovedbanemateriel, der var meget robust, der kunne bruges til store hastigheder, der kunne køre over lange strækninger, der kunne tage mange passagerer.

Motorvognene blev til lokomotivvogne, som kunne trække hele tog af tunge hurtigtogsbogievogne. Motorvognene indrettedes til fjernstyring,



Me.



Ml.

så de kunne bruges parvis eller flere sammen. Til sidst førte udviklingen til dobbeltvogne med meget kraftige motoranlæg. De er mere lokomotiver end vogne. Desuden fremkom der tog bestående af 2 motorvogne og 1—2 mellemvogne sammenbygget til en helhed, lyntogene.

De oprindelige så små og langsomme bibanenvogne blev til store, tunge, kraftige og hurtige lokomotivvognstyper, der erstattede selv hovedbanernes hurtigste fjertog og som delvis endog måtte rangeres over eksprestogene.

Udviklingen var højst bemærkelsesværdig i teknisk henseende. Det var samtidig en udvikling mod helt nye felter, idet de nye konstruktioner tjente ganske andre formål end de oprindelige. Man var på en måde blevet afsopret.

Når man glemte at gøre noget ved de små lokaltogs konstruktioner, skyldtes det muligvis de gunstige resultater med de nye svære hovedbanekonstruktioner.

Det fulde billede af udviklingen forudsætter en omtale af både privatbanernes og statsbanernes materiel. Men allerede statsbanemateriellet illustrerer udviklingen.

Den toakslede DSB-motorvogn fra 1925 blev efterfulgt af en række typer med større kapacitet, større vægt, delvis treakslede, kraftigere motorer o. s. v. Fra 1928 fulgte fireakslede bogievogne med to drivakslers, kraftigere motorer, to i antal; senere indførtes dieselmotorer i stedet for benzinmotorer, de fik elektrisk kraftoverføring o. s. v.

1932 kom de meget svære Mq-vogne, der har en 250 hk dieselmotor. Det er stålvogne. Bogierne er treakslede. — 1934 kom Mp-vognene, ligeledes 6-akslede stålvogne, nu med to kraftige dieselmotorer. Fra 1935 byggedes Mo-vognene, som havde lidt kraftigere motorer. De havde kun 4 eller 5 aksler og større akseltryk, så de kun var brugelige

på hovedbanerne. De bruges mest med 2—3 bogievogne til persontrafik og erstattede især K-lokomotiver. To Mo-vogne brugtes med op til 6 bogievogne eller til svær persontogtrafik og til iltog, under sådanne forhold erstatter de både K, C og P-lokomotiver. Endvidere blev en del stålhurtigtogs vogne udstyret eller nybygget med styreledninger, så man kunne formere hurtige iltog af to Mp- eller Mo-vogne med 1—2 mellemvogne. Det var forløberen for lyntogene.

1935 byggedes trevognslyntogene. Deres motoranlæg svarede til to Mo-vognes. — 1937 fulgte 4-vognslyntogene, der egentlig er dobbelte halvtog, hvert svarende til en motorvogn m. h. t. motorudrustning.

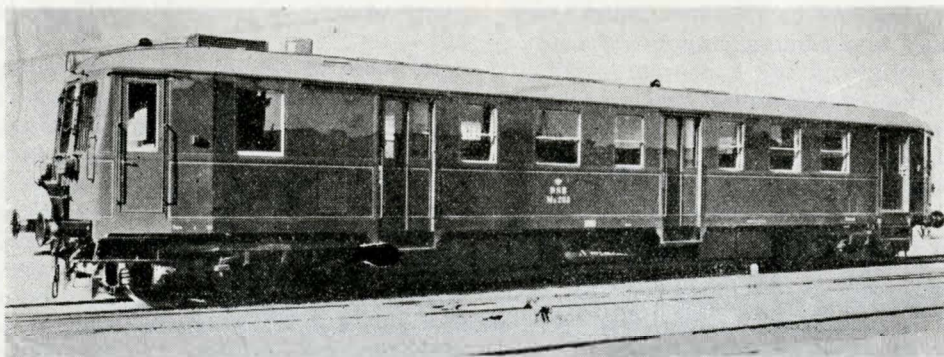
1943 fulgte Mk-dobbeltvognen. Den har to motorer ligesom en Mo-vogn. Men motorerne har 8 cylindere og kompresser. Motorerne udvikler tilsammen 1000 hk, d. v. s. det dobbelte af, hvad motorerne i Mo-vognene udvikler, og det samme som alle de fire motorer i et lyntog byder på. — Mk-vognen svarer i teknisk og trafikal henseende helt til en Mo-vogn blot med fordoblet kapacitet og trækraft.

Efter krigen har statsbanerne bestilt fire Mk-motorvogne og i 1949 tillige 20 nye Mo-vogne, de sidste til levering i løbet af 1950/52. — I forvejen er der 59 Mp- og Mo-vogne, 3 trevognslyntog, 10 halve 4-vognslyntog og 1 Mk-vogn, hvortil kommer et antal komplette reservebogier.

Hermed er statsbanernes fremtidsudvikling faktisk afstukket. Man har allerede 73 svære enheder af nærbeslægtede standardtyper, og tallet vokser snart til 97.

Desuden må det forventes, at DSB vil vedblive at anskaffe materiel af denne art.

Når man har bestilt et par Mk-dobbeltvogne i supplement til de mange Mo-vogne, der kan bru-



Mo.

ges parvis, og som tjener ganske samme formål, så må det være et sikkert tegn på, at man har til hensigt at anskaffe et betydeligt antal Mk-dobbeltvogne i den kommende række år.

Dette betyder, at Mo-, Mk-motorvognene vil blive den vigtigste danske motortogtype til persontrafik i provinsen igennem hele sidste halvdel af århundredet, — ligesom K-, C-damplokomotiverne har været det vigtigste drivmiddel for samme trafik igennem århundredes første halvdel.

Måske vil man mene, Mo-, Mk-vognenes levetid ikke bliver så lang, idet dieselmateriellets levetid er mindre end dampmateriellets. Men det må da holdes for øje, at motortogenes forskellige elementer kan udveksles let og særskilt. Da de har forskellig levetid, vil man sikkert forlænge hele køretøjets levetid ved stadig at forny dets enkelte maskinelementer, snart dieselmotorerne, snart bannemotorerne, snart dynamoerne o. s. v. — Der er følgelig god grund til at regne med, at Mo-, Mk-togene vil være i drift i vid udstrækning helt efter årtusindskiftet.

Spørgsmålet er nu, om man til den tid vil være tilfreds med en togtype, der tegnedes omkring 1930, og som nu bygges i næsten uforandret skikkelse og som desuden skal bygges i stort antal igennem 1950'erne, ganske vist i fordoblet størrelse omend iøvrigt efter samme standard.

Man kommer uvilkårligt til at tænke på den føromtalte trafikpolitik fra mellemkrigsårene, hvor man kun udviklede de klassiske konstruktioner til større ganske vist bedre typer, men hvor man

glemte at tænke på at udvikle de lette tog, — med det resultat, at jernbanerne tabte populariteten.

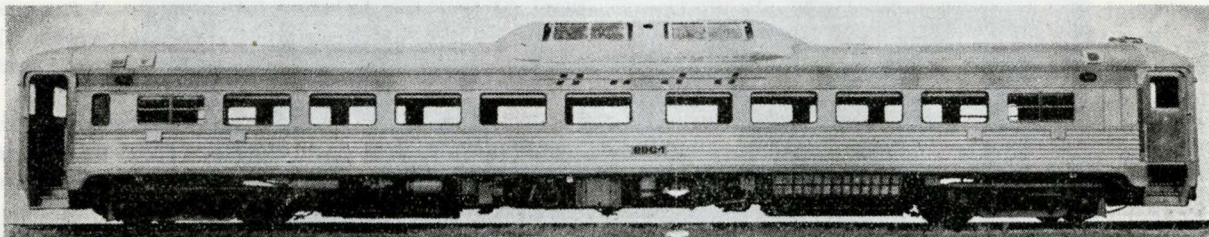
Man kommer endvidere til at tænke på, hvordan andre lande, der oprindeligt var efter Danmark i den tekniske udvikling på det pågældende område, konstruerede nye typer, der var langt bedre end vore. Disse konstruktioner var mere tidssvarende, netop fordi man ikke udviklede dem af de klassiske konstruktioner, men i stedet brød af med fortiden og begyndte på helt nyt grundlag; man kan måske risikere samme resultater om en række år, som dem, der fulgte i 1930'erne af fejlpositionerne.

Iøvrigt må man betænke, at den planlagte anskaffelse af et stort antal Mk-dobbeltvogne og her til bogievogne vil kræve meget store pengebeløb. Derfor må man overveje meget nøje, om denne anvendelse af midlerne nu også er den allerbedste.

Ligesom det i 1945 var aktuelt at interessere sig for, hvordan man byggede lette motorvogne udenfor vort lands grænser, således er det da også aktuelt nu i 1950 at se, hvordan man andetsteds bygger svære motorvogne, der tjener samme trafikale formål som Mo-, Mk-vognene.

Af pladshensyn skal der kun beskrives en enkelt type. Vi vælger en amerikansk efterkrigs-type, der i mange henseende ligner Mo-vognene så overordentligt meget, at man passende kan kalde den en amerikansk Mo-vogn. — Den udviser rigtignok også store forskelle.

I følgende nummer skal vi bringe nogle billeder af moderne udenlandske skinnebuser og lignende.



General Motors og jernbanevognfabriken Budd har i fællesskab udviklet denne motorjernbanevogn, der seriebygges i standardudførelse omtrent som automobiler. Den tjener samme trafikale formål som DSB' Mo-vogne og kan med få ændringer blive velegnet til danske jernbaneforhold.

MÆND OG MASKINER

Intet er vel mere opløftende for lokomotivmanden og den lokomotivinteresserede end en strampudet maskine.

Endnu kan man i erindringen se disse skinnende dampheste køre på drejemaskinen på vej til dagens gerning. Det rød-hvide skorstensbånd på den sorte, men blanke baggrund bringer stolthed og nationalfølelsen frem. Måske skal billedet ikke engang fremkaldes i erindringen, thi der findes endnu adskillige depoter, der er vendt tilbage til den gamle »polerform«, og fyrpladserne er snart overalt, som lokomotivmændene har pligt til at holde dem.

Disse renselsesprocesser betyder imidlertid andet end øjets tilfredshed, indvendig stolthed, respekt for gerningen og den rette behandling af de værdier, der er investeret i maskinerne.

Der findes i lokomotivmandens daglige tilværelse andre værdier, der må beskyttes. Pengene er små, og hver en lille fornuftig foranstaltning, der foretages ved renholdelse af maskinerne, betyder en forlængelse af de værdier, der indestår blandt andet i klæderne.

En god udrensning af krogene i førerhuset, godt gennemvandet gulv og en altid fugtig dørk, skåner såvel det ydre tøj som undertøjet for megen slid og hustruen for mange unødvendige besværligheder.

Enhver lokomotivmand kender dette, og med de forlængede uniformsterminer og den dårlige kvalitet af stoffet under krigen og umiddelbart efter skulle hurtigt belære den uerfarne om, at rationalisering ikke kan anvendes alle steder.

Den lille daglige proces giver derfor mange gode renter og uden at have følelsen af, at lokomotivmanden bevæger sig i en marmorhal eller stiller krav om blot noget i den retning, forstår han betydningen af en renlighed tilpasset efter forholdene.

Men han må færdes andre steder end på og uden om maskinen. Ved eftersyn og opsmøring må han »dykke« ned under maskinen i de dertil indrettede kanaler.

Selvfølgelig er han arbejdsklædt, men alligevel er det absolut nødvendigt, at man ikke svigter med renholdelsen af disse i forvejen ret ubekvemme arbejdssteder.

De gamle kanaler og remisegulve, bygget op af mursten, var til tider livsfarlige. De blev glatte som en glidebane, hvorfor man efterhånden er gået over til de cementstøbte og for nogle gulves vedkommende til bøgestave-belægning. Til gengæld var murstensbelægningen nemmere at holde ren. Men også de nye kan renses, omend ikke så effektivt, så i hvert fald bedre end tilfældet er ved nogle af depoterne.

Foruden personalet må tørre disse fedtede kanalsider af med deres tøj, udsættes fodtøjet for en gennemsvivning af en blanding af olie og vand, og

mange gange foregår eftersyn og opsmøring hen over gamle murbuesten etc., fordi det ikke kan fjernes før maskinen er flyttet.

Lokomotivpersonalet kan og må ikke bære træfodtøj under udøvelsen af tjenesten, og enhver vil da forstå, at en beskyttelse af læderfodtøjet så meget som mulig er nødvendigt.

Er det vanskeligt at holde kanalerne i en tilfredsstillende tilstand med den nuværende belægning, da må der kunne fremstilles en mere hensigtsmæssig cement eller lignende, som ikke i den grad opsuger olien eller vanskeliggør rensningen.

Det kan ikke være et pengespørgsmål, thi det, der er sparet, må betales dobbelt op på anden måde, selv om det er fra en anden pengepung.

Når maskinernes renholdelse efterhånden er vendt tilbage til det normale, så må også den del af tjenestestedet, som omfattes af remisen, følge med.

Velsoigneret giver et godt velbefindende, et godt indtryk over for andre, men det er af liden værdi, hvis det kun er en skal og et billede udadtil, det indvendige og de hjemlige forhold må svare til den udsendte repræsentant.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

Nye Bøger.

| Sj.-Væbster | Jjl.-Fjn | |
|-------------|----------|--|
| 21078 | 21867 | Krarup-Nielsen, Aage: Kimono og Khaki. |
| 21079 | 21897 | Skotte, Mary: Alle blaa Himle. |
| 21080 | 21861 | Mølbjerg, Hans: Gaarden. |
| 21081 | | Cellins, Norman: Sort Elfenben. |
| 21082 | 21885 | L yngby, Jesper, Hans: Rød Jord. |
| 21083 | 21889 | Lauring, Palle: Familien Schmidt. |
| 21084 | 21903 | Warren, Robert, Penn: Hovslag i Natten. |
| 21085 | 21921 | Maas, Edgar: Dronningens Læge. |
| 21086 | | Srangen, Sigurd: Salamander-Dammen. |
| 21087 | | Seabrook, William B.: Gennem Afrikas Jungle. |
| 21088 | | Hansen, Martin A.: Ansigterne. |
| 21089 | 21910 | Gregersen, Gudrun: Alt er Marianes. |
| 21090 | 21911 | Lindemann, Kelvin: Lykkens Tempel. |
| 21091 | 21909 | Duurlo, Ellen: Fru Ellermanns Pensionat. |
| 21092 | 21826 | Thane, Elswryth: Slægtens unge. |
| 21093 | 21925 | Dansk Jernbane Forbund: 1899 — 23. Oktober — 1949. |
| 21094 | | Sansom, William: Mistanke. |
| 21095 | 21918 | Lassen, Anders: Sømand og Soldat. |
| 21096 | | Schacht, Hjalmar: Opgør. |
| 21097 | | Utley, Freda: Bristede Illusioner. |
| 21098 | 21913 | Moravia, Alberto: Romerinden. |
| 21099 | | Danielsson, Gudmundur: Jorden er min. |
| 22000 | 21865 | Ewald, Jesper: Europa er mit Hjem. |
| 22001 | 21915 | Nygaard, Jakob, Bech: Flyv varsomt Engel. |
| 22002 | | Andresen, Sune: Litterære Perspektiver. |
| 22003 | 21923 | Dronning Alexandrine. Af Poul Hansen. |
| 22004 | 21854 | Paassen, Pierre van: Taarnet. |



Jubilæer.



Lørdag den 1. april kan lokomotivfører C. H. Hansen, Carlsmindevej 14, Nyborg, fejre 25 års jubilæum som lokomotivfører.

Hansen har gennemgået sin lokomotivmandsuddannelse ved tidligere Sydfynske Jernbaner, idet han begyndte som lokomotivfyrbøderaspirant den 13. marts 1923 i Odense og blev ansat som lokomotivfyrbøder samme sted den 1. april 1925. Forfremmet til motorvognsfører den 1. april 1946 med station i Nyborg. Ved Sydfynske Jernbaners overgang til DSB rykkede Hansen op i lokomotivførerstillingen.

I den forholdsvis korte tid Hansen har virket som lokomotivmand mellem sine nye kammerater, har han, som følge af sit venlige og kammeratlige sindelag, gjort sig afholdt blandt alle. Med interesse og pligt-opfyldelse forretter han sin tjeneste og har altid et venligt ord til kammerater og medansatte. Organisationsarbejdet har også Hansens interesse, han har således i en årrække været betroet kassererhvervet i sin gamle organisation, Dansk Lokomotivmands Forbunds afdeling i Odense.

Alle dine kammerater ønsker dig hjertelig tillykke på jubilæumsdagen og takker dig for godt samarbejde med ønsket om mange gode arbejdsår fremover.

C. S.

Esbjerg lokomotivfører-afdeling har i april to 40 års jubilæarer. Den 8. april H. J. F. Andersen og den 25. april O. P. Petersen. Begge jubilæarer, der er velidte og dygtige lokomotivmænd, har lagt deres manddomsgerning i Esbjerg. Esbjerg lokomotivfører-afdeling sender på dagene sine bedste lykønskninger med håb om godt helbred i de kommende år.

Taksigelser.

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min mand, pens. lokomotivfører H. H. K. Nielsens bisættelse.

Julie Nielsen.

Min hjerteligste tak for venlig deltagelse ved min kære hustrus død og bisættelse.

pens. lokomotivfører J. B. Jørgensen,
Thorsvej 56, Fredericia.

Dødsfald.

Den 5. marts døde vor kammerat, lkf. P. L. Pedersen, måske bedst kendt under navnet "Lillepeder". Netop det, at have et navn, som kammeraterne har givet, siger, at han var en af deres.

Robust og voldsom var han både i gerning og ord, men altid parat med en hjælpende hånd, altid med i kammeraternes færden.

Han vil savnes såvel i det daglige, som ved fest og foreningsarbejde, altid var han lige godt oplagt.

I snart 15 år har Pedersen været her i Næstved, kom fra Gedser, hvor han begyndte i 1920. At han var lige så afholdt der, er der mange beviser på, blandt andet den virkning, der sporedes, da budskabet om hans død kom ud.

Ved begravelsen var bl. a. mødt kolleger fra Gedser med deres fane samt mange andre inden- og udenbys kolleger og medansatte.

Hans minde vil længe bevares.

LB.

Københavnske afdelinger.

Oplysningsudvalget indbyder medlemmer og interesserede pensionister til:

Diskussionsaften torsdag den 30. marts 1950 kl. 19,00 på Københavns Maskinskole, Jagtvej 163.

Organisationens formand, lokomotivfører E. Greve Petersen indleder over emnet:

Aktuelle problemer for lokomotivmændene.

Da det sikkert vil blive en yderst interessant aften, forventes der meget stor tilslutning.

Edvidere indbyder oplysningsudvalget medlemmer og pensionister med damer til besøg på Danmarks største kooperative virksomhed: *Fællesforeningen for Danmarks brugsforeninger*, tekstilfabrikken og skotøjsfabrikken samt de store prøvelagre, museet m. m., mandag den 3. april 1950 kl. 13,00. Mødetid og -sted: Hovedindgangen, Njalsgade, kl. 12,50.

Prøvinskolleger med damer er velkomne.

Benyt de fremlagte indtegningslister, eller anmeld deltagelse til: S. A. K. Sørensen, Bryggerivej 4, 4., tfl. Va. 954.

Oplysningsudvalget.

Personalia.

Afsked.

Lokomotivførerne:

J. I. V. Hansen, Esbjerg, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 30-4-50.

P. C. J. Thorsgaard, Kh. Gb., efter ans. p. gr. af alder med pension fra 30-6-50.

Ordensdekoration:

H. M. Kongen har under 16-2-50 udnævnt lokomotivfører C. M. Johansen, Kh. Gb., til Dannebrogsmænd.

Dødsfald blandt medlemmer.

Lokomotivfører P. L. Pedersen, Næstved, den 5-3-50.

Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 11. april 1950 frabedes venligst.

Lokomotivfører *A. C. P. Skotting*,
Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit forestående jubilæum 1. april frabedes venligst.

Lokomotivfører *J. Kjempff*,
Aabenraa.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum den 1. maj d. å. frabedes venligst.

Lokomotivfører *E. Nyborg Christensen*,
Frederikshavn.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 19. april d. å. frabedes.

Lokomotivfører *Johannes E. Pleen*,
København Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 15. april 1950 frabedes venligst.

Lokomotivfører *E. H. J. Olsen*,
Roskilde.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 24. april 1950 frabedes venligst; er bortrejst.

Lokomotivfører *A. A. Jensen*,
Vordingborg.

Eventuel påtænkt opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes venligst; er bortrejst.

Lokomotivfører *P. G. O. N. Asp*,
København Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 15. april 1950 frabedes venligst.

Lokomotivfører *P. K. Larsen*,
Viborg.

Rettelse til adressefortegnelsen.

Lokomotivførerafdelingerne:

Aarhus: Formandens navn og adresse rettes til: C. A. O. Lønnqvist, Chr. Wærumsgade 16, 1.

Lokomotivførerunderafdelingerne.

Ringøbing: Repræsentantens navn og adresse rettes til: O. Carlsen, DSB maskindepot.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne.

Nyborg: Formandens navn og adresse rettes til: E. Crone Larsen, Vognmandsvej 12, 2.

Lokomotivfyrbøderunderafdelingerne.

Aabenraa: Repræsentantens navn og adresse rettes til: S. E. Schou, DSB maskindepot.

»Lanternen«.

afholder generalforsamling mandag den 17. april kl. 15,30 pr. i »Karnappen« (malerisalen), Niels Hemmingsensgade 10, med følgende dagsorden:

- Punkt 1. Protokol.
- 2. Beretning.
- 3. Regnskab.
- 4. Indkomne forslag.
- 5. Valg iflg. lovene.

Forslag, som ønskes behandlet, skal være foranden i hænde senest den 13. april kl. 16,00.

Efter generalforsamlingen spisning og kammeratligt samvær. Der serveres 1 stk. med sild, øl, snaps samt skipperlabskovs for en pris af kr. 5.00.

Indtegningen, som slutter torsdag den 30. marts, kan ske på de københavnske depoter samt til formanden, elektrofører B. A. Jensen, Syvens Alle 2, 1., S. Telf. Su. 6495 ulla.

Bestyrelsen.

Medlemslisten.

Optaget som ekstraordinære medlemmer fra 1-3-50.
pens. lokomotivførere:

- M. A. Christensen, Blichers Alle 29, Esbjerg.
- H. R. Blicher, Lyshøjgaardsvej 31, 3., Valby.
- C. A. Christensen, Castenskjoldsgade 5, st., Kolding.
- S. A. Andersen, Strandvejen 135, Jerne, Esbjerg.
- J. C. A. Malling, Krusaagade 26, 1., København V.
- S. P. Bjørnaa, Vester Alle 18, st., Aarhus.
- M. Rismussen, Rønnealle 17, Brande.



-Hvorfor der står Nr. foran nummeret? - Det er naturligvis for at almindelige mennesker som os skal kunne regne ud, at det er maskinens nummer og ikke prisen eller årgangen - - -

