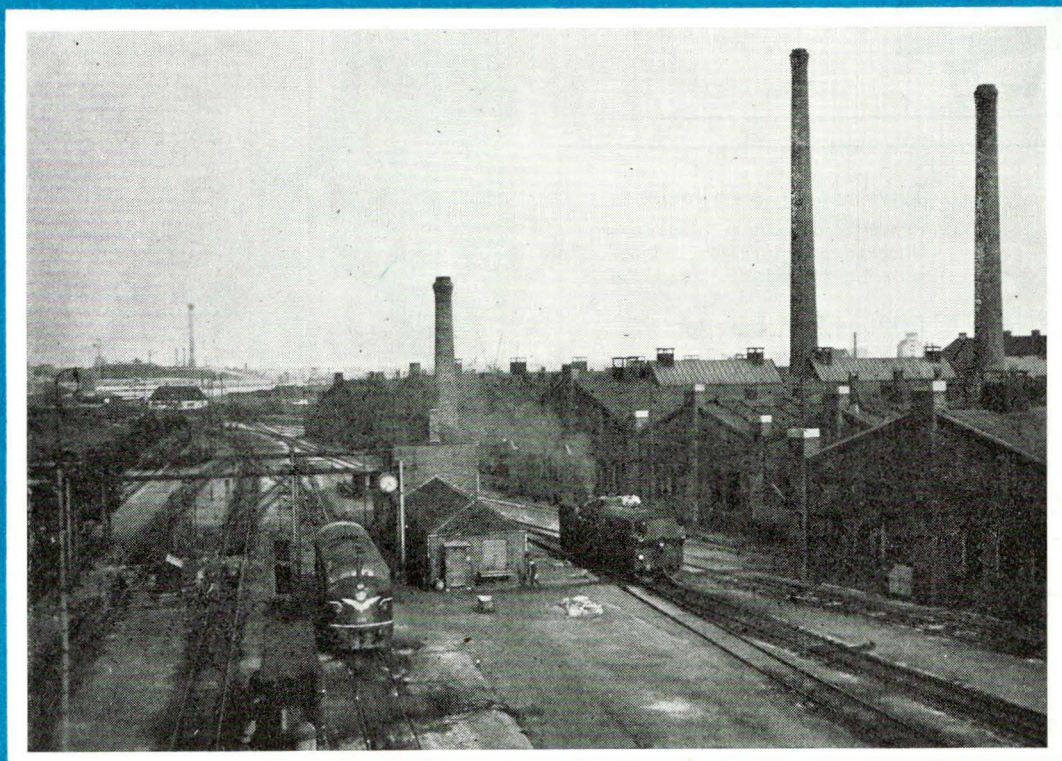


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 3 . 5. FEBRUAR 1961 . 61. ÅRGANG

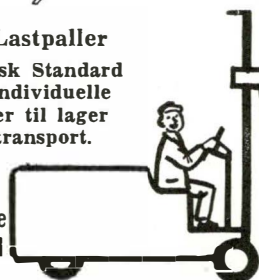


Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

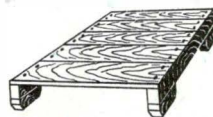
Dampallets

Lastpaller
Dansk Standard
og individuelle
typer til lager
og transport.

Til alle
formål



LASTPALLER



Trækonstruktioner — Træemballage

VÆRLØSE EMBALLAGEFABRIK

Ll. Værløse. Tlf. 749



VIKING
EXPORT BEER

*belønnet
med ærespremier*

Prix d'Honneur

Belgien 1958

Tørvemuld og tørvestrøelse

af mærkerne Pindstrup, Vildgås eller Urfugl er det bedste jordforbedringsmiddel og den bedste fjerkræstrøelse.

ROPI og P. M. briketter

er det bedste og billigste brændsel til regulerende varme.

Forhandlere over hele landet

PINDSTRUP MOSEBRUG

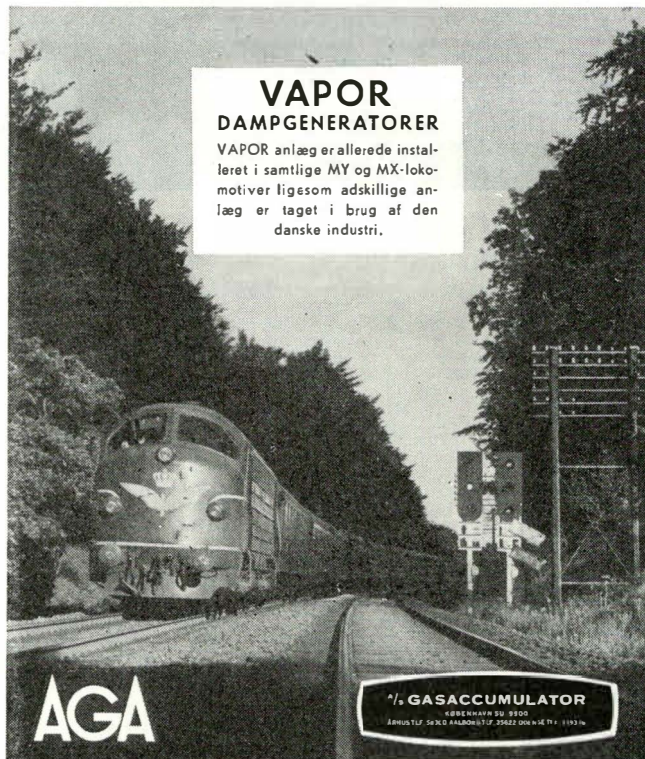
PINDSTRUP . TELEFON 13 (4 lin.)

VOGNFABRIKKEN **SCANDIA** AKTIESELSKAB



RANDERS
GRUNDLAGT 1861

Fionette



VAPOR DAMPGENERATORER

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

AGA

1/2 GASACCUMULATOR
KØBENHAVN 22 8500
ÅRHUS TLF. 5610 ÅLHØJ TLF. 2522 ØRNH. TLF. 1193

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

**DE FORENEDE
KULIMPORTØRER**
C. 211 HOLMENS KANAL 5 C. 211
KØBENHAVN K

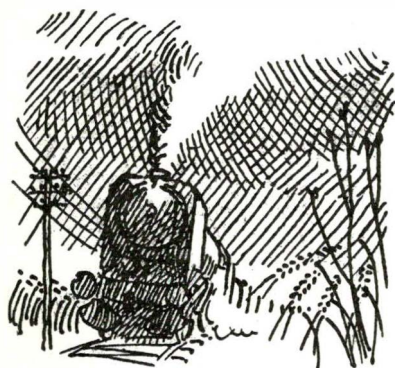
Tegn forsikringer i

**Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur
og Understøttelsesforening af 1891**

Telefon Humlebæk 713

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning

Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 3 - 61. ÅRGANG

5. FEBRUAR 1961



Indhold:

Uafbrudt tjeneste	35
Jernbanepolitik, socialpolitik og fagforeningspolitik i det nye Kina	36
Forsikringsagenturforeningen i 25 år	40
Uddrag af statsbanernes beretning	42
Frontruden	44
Landsoplysningsudvalget - Besøg på Frichs - Tysklandsrejse	45
Under DLF	45
Personalia	45
Nye adresser	45

Forsidebillede:

Fra Godsbanegårdens maskindepot.
Foto: Villy Olsen, Odense.



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

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

Annonce-ekspedition:

Sudiestræde 49, København K.
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.
Giro 22289.
Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Uafbrudt tjeneste

Vore medlemmer ser med stor interesse hen til dagen for offentliggørelse af tjenestetidskommissionens betænkning. Hvad den i hovedsagen går ud på, kan betragtes som almindelig bekendt. Der er besluttet nedsættelse af tjenestetidsnormen til 195 timer månedlig. Hvordan arbejdstidsforkortelsen kommer til udtryk er spørgsmålet, organisationerne skal forhandle med styrelsen om i nærmeste fremtid, men vi tager næppe fejl, når det antages, at styrelsen ikke ser grund til ændring af vor tjeneste i denne sammenhæng.

Der er imidlertid et par underbestemmelser, som lokomotivpersonalet omfatter med mere interesse end den månedlige norm. Det er bestemmelserne om maksimumstjenesten på den enkelte dag og uafbrudt tjeneste. Fra organisationens side er fremsat forslag til ændring af bestemmelserne, ikke specielt for at gennemføre en nedsættelse af 12-timers og 10-timers bestemmelsen som naturlig følge af den almindelige arbejdstidsforkortelse, men i et bestemt ønske om hensyntagen til sikkerhedsmargin på vort arbejdsområde.

Dieseldriften og eenmandsbetjeningen stiller i modsætning til de gammelkendte forhold i den svindende dampdrift større krav til agtpågivenhed. Det er nødvendigt at erkende denne afvigelse i lokomotivmandens tjenstgøring før og nu. Med den tiltagende afløsning på perronerne ligger praktisk talt hele tjenesten ved kørsel på strækningen. Ene mand på lokomotivet, især i døgnets mørke timer, belaster hårdere end man umiddelbart vil tro, ikke fysisk, men psykisk under 10 timers uafbrudt skærpet agtpågivenhed.

Nogle ynder at sammenligne det hårde fysiske arbejde fra dampens tid med al vejrligs vekslen frit omkring ørerne i de mere eller mindre åbne førerhuse og vore dages lukkede, opvarmede førerrum. Sammenligningen duer ikke. Den er lige så dårlig som den mellem den hårdt fysisk arbejdende og kontormanden, der sidder ved et skrivebord dagen lang. Den friskluftombruste damplokomotivmand havde en anspændende og hård tjeneste, men hans tid på strækningen begrænsedes i høj grad af forberedelses- og afslutningstjenesten - og han havde en makker. Dette er væsentlig ændret med dieseldriften. 10 timer gennem natten, ene overvågende signalernes endeløse række, belaster sin mand langt farligere end den, der med skovlen i hånd skal flytte en bunke kul eller den, der ved sit skrivebord trættes af papirenes mangfoldighed.

Ingen velfærdsmæssige goder kan afhjælpe ulemperne og farerne ved for lang uafbrudt tjeneste. Det kan kun gøres ved at forkorte tjenesten. Administrationen kan få et ansvar, som bliver tungt at bære; thi som skrevet foran findes det ikke alene naturligt, at alle bestemmelser om tjenestetidslængde ændres i konsekvens af arbejdstidsforkortelsen, men også forholdene i arbejdsområdet betinger opmærksomhed fra administrationens side. Når organisationen ved forhandlingerne fremfører sine argumenter, gør den det i fuld forståelse for, hvad der tjener, ikke blot dens medlemmers interesser, men lige så fuldt statsbanernes kunders og dermed samfundets.

Jernbanepolitik, socialpolitik og fagforeningspolitik i det nye Kina

Den kinesiske folkerepublik proklameredes den 21. september 1949. Den nye regerings, det nye Kinas program er, at forvandle landet fra et tilbagestående landbrugsland til et moderne industriland. Det er en opgave på langt sigt, og det er ikke mindst et kommunikationsproblem.

En i nogen grad moderne industri i Kina opstod først i slutningen af forrige århundrede. Det var bomuldsindustri, glasværker, metalindustri, gummifabrikker og tobaksindustri, og hovedcentret for industrien var i mellemkrigstiden Shanghai, hvor dengang næsten halvdelen af industriproduktionen fandt sted. I de sidste 20 år er der vokset en mængde fabrikker op også andre steder i landet. I centralprovinserne produceres jern og stål, og der har udviklet sig en ganske stor maskinindustri, som forsyner kraftudbygningen og den elektriske industri. Også Nanking, Kanton og Hankow er blevet vigtige

industricentre og ligeledes Tientsin, havnebyen til hovedstaden Peking.

Mao-Tse-tungs regering giver prioritet til sværindustrien og kommunikationerne, og samtidig understreger den, at man af hensyn til levestandarden ikke må forsømme landbruget og den lette industri. Den 1. januar 1953 trådte den første femårsplan i kraft. Kina fik omtrent samtidig dispositionsretten tilbage over de mancheriske jernbaner.

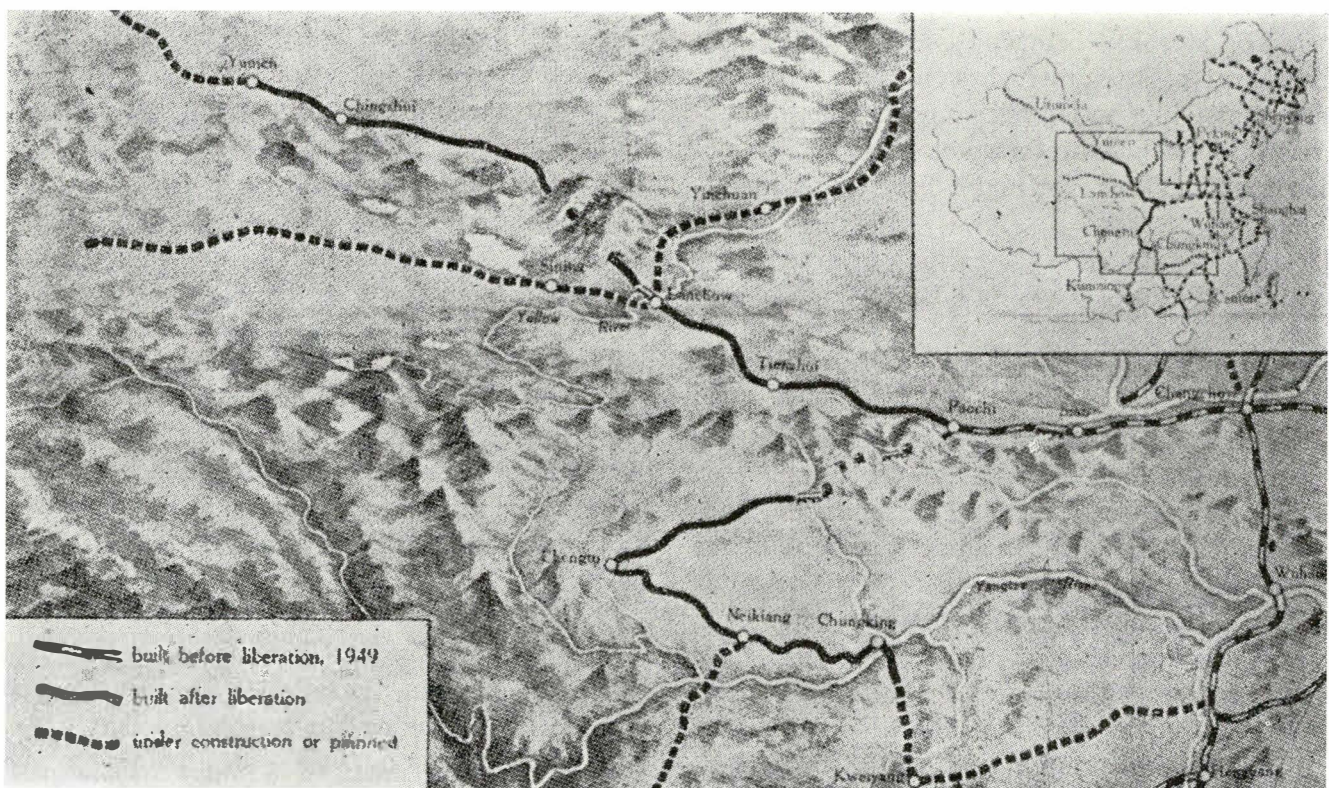
I 1953 havde Kina 39.946 km jernbaner. De vigtigste linier er Shenyang-Peking-Wuhan-Kanton (3394 km), Tientsin-Pukow (Nanking), Nanking-Shanghai. Fra Kuoming og Yünnan fører en linie til Vietnam. Et virkelig jernbanenet findes endnu blot i Manchuriet. En bane, der gennem Sinkiang skal give forbindelse med den sovjetrussiske Turk-Sibbanen er planlagt. Den nåede i 1952 frem til Lanchow, hovedstaden i Kansu. Samme år blev en bane åb-

net fra Chungking til Chengtu. Af en planlagt bane fra Tsining i Szechwan-provinsen til Ulan Bator var strækningen på kinesisk side delvis færdig i 1954.

Regeringens første 5-årsplan (1953-57) omfattede bygning af 6250 km nye baner. De fleste af de nye jernbanelinier er i de vestlige to trediedele af landet, som for blot 8 år siden ikke havde nogen jernbaner i det hele taget. De vil hjælpe til med at udvikle de enorme ressourcer i disse områder. Mange af disse jernbaner krydser ørkener og høje bjerge i nordvest og sydvest. Man har her haft at gøre med byggeproblemer af enestående art.

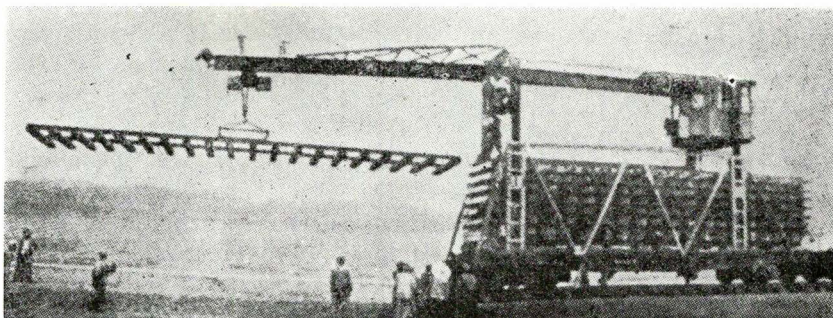
At vanskelighederne kan overvindes viser de 8 jernbanelinier, som er fuldført, siden man startede gennemførelsen af den første femårsplan.

Blandt de jernbaner som fremdeles er under bygning, har særlige



Billedet giver et indtryk af jernbanebygningsprogrammet efter anden verdenskrigs afslutning.

Rationelle metoder er bragt i anvendelse ved jernbanebygningen.



store vanskeligheder måttet overvindes, på Paochi-Chengtulinien mellem nøglepunkterne i Shensi og Szechwan-provinserne, som var bestemt til at åbnes for trafikken den 1. juli 1956. Jernbanen går over Tsinlingbjergene, som er 13.000 fod høje og som i århundrede har dannet en naturlig barriere mellem det nordvestlige og det sydvestlige Kina. For at mestre disse og andre hindringer har det været nødvendigt at bygge mere end 200 tunneler. I en af sektionerne udgør tunnelerne 36 procent af jernbanelængden. Anlægsarbejderne måtte hugge sig gennem den hårdeste granit, som findes i Kina.

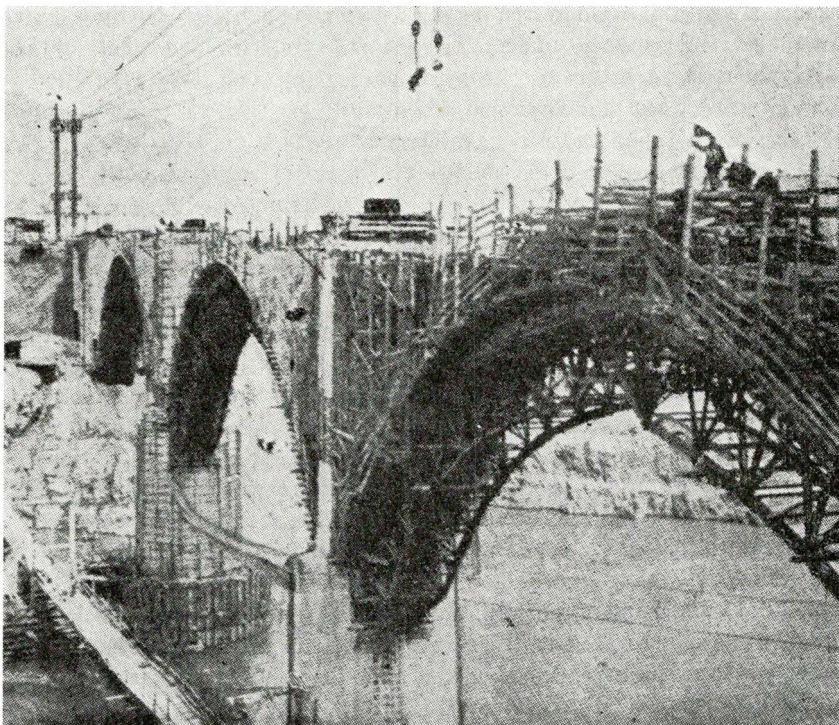
Den mest berømte bro, som er under bygning, er den over Yangtsefloden ved Wuhan, på linien Peking-Hankow-Kanton. Når denne bro, som er 5600 fod lang, er fuldført, vil tra-

fikken kunne gå direkte fra Kinas nordlige grænse til længst i syd, for første gang i Kinas historie.

Den første jernbanelinie som blev bygget i Nordvest-Kina efter den anden verdenskrig var strækningen Tienchu-Lanchow, i luftlinie 300 km. Denne linie forbinder jernbanerne Paoki-Tienchu og Lanchow-Sinkiang og har bragt det nordvestlige Kina i god kontakt med det øvrige land. Og siden dette skete i oktober 1952 – er der kommet mange nye ting i byer og landsbyer langs denne jernbanelinie. Nu skramler olietankvognene fra Gumen-kilderne østover, og lokale produkter af alle slags strømmer til stationerne for at nå nye markeder, som før var lukket for dem. Det er uld, kamelhår og råstoffer til medicinske medikamenter og adskilligt andet. Før i tiden lå disse produkter oplagret og glemt i bjer-

gene, til de på det nærmeste mistede sin værdi. Kamelkaravanerne kunne langt fra tage alt med sig.

I løbet af et par år fragtede denne jernbane mere end 50.000 tons uld, tørret frugt og råstoffer til kemisk industri, som blev sendt til Peiping, Tientsin, Kanton og andre kinesiske storbyer fra fjelddalene i nordvest. Med tilbage tog togene stålvarer, maskiner, såkorn og alle slags varer, der var behov for i det daglige liv. Lanchow-stationen har blandt andet modtaget over 100.000 tons bomuldstøj, te og andre varer til fordeling. Blot i året 1954 blev der fra dette jernbaneknudepunkt fordelt mere end 4000 tons landbrugsmaskiner, moderne landbrugsredskaber og kunstgødning. Det fine kinesiske porcelæn sendes nu fra Kiængsi-provinsen og er på markedet overalt. Nye maskiner, som er sendt til kul-



Dristige broanlæg spænder over floderne.



Den kinesiske jagbevægelse tager meget kraftigt del i bestræbelserne på at få fremskyndet boligbyggeriet.

gruberne ved Lanchow har moderniseret driften, så de i dag producerer betydeligt mere end dobbelt så meget kul som i 1952. Dette har reduceret udgifterne til brændsel med op til 75 procent i enkelte distrikter.

Det der præsteres af de kinesiske jernbaner i dag må vurderes på baggrund af ødelæggelserne under krigen og borgerkrigen.

Alene i året 1949 blev der repareret 8000 km jernbanelinier og genopbygget 2715 broer med en samlet længde af 90 km. I 1949 kunne et godstogslokomotiv tilbagelægge en strækning på 278 km pr. dag. I 1951 steg dette til 374,6 km, mens den højeste rekord i de kinesiske jernbaners historie tidligere var 254 km, altså en forøgelse på 47,5 procent. I første halvår 1952 var man allerede oppe på 416,6 km pr. dag på godstogslokomotiver. Og også passager togene har fået forøget hastigheden kendeligt.

Nye jernbanevogne afløser de dårlige og forældede fra tidligere og billetpriserne udgør kun 33,5 procent af taksterne i tiden før krigen med Japan.

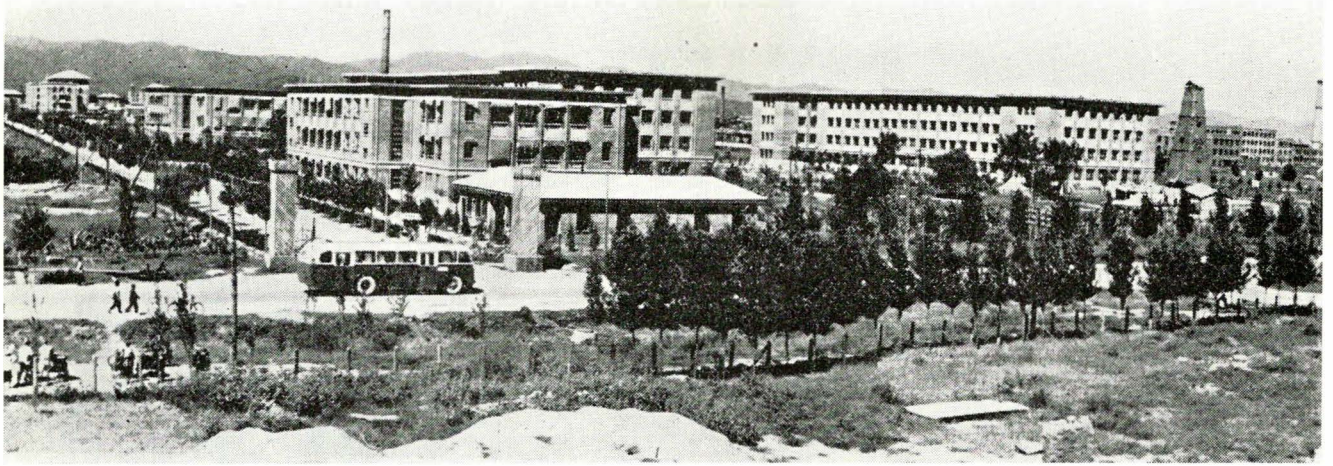
For tiden er der en stærk belastning af jernbanetrafikken på enkelte linier. De kommunikationslinier man har i dag i Kina må efterhånden underkastes den nødvendige tekniske forbedring. I løbet af den anden femårsplan 1957-62 skal der bygges 8-9000 km nye jernbanelinier. Lanchow-Sinkiang-banen skal udvides helt op til den kinesisk-sovjetiske grænse og sidelinier skal forbinde provinserne i nordvest og sydvest.

I transporten var målet i den første femårsplan, at der skulle bygges mere end 4000 km jernbanelinie, og dette program blev mere end opfyldt allerede i 1956, og man regner med at opfylde programmet for transporten og jernbanebygningen også i den anden femårsplan. Dette program indgår som en integrerende bestanddel af den industrielle helhedsplan, som går ud på, at Kina skal udbygge sit eget fuldstændige – og mest mulig selvstændige – industrisystem.

Den kinesiske fagorganisation tæller cirka 15 mill. medlemmer med cirka 180.000 faglige grundorganisationer.

I 1955 lå arbejdslønnen i den statslige sektor 20 procent højere end i 1950. Til sociale foranstaltninger for arbejderne anvendte staten over 500 mill. yuan, d.v.s. 5 procent mere end i 1954. Ved udgangen af 1955 havde fagforeningerne i Kina 613 sanatorier og 783 feriehjem – meget beskedent i et land af sådanne dimensioner, men alligevel et fremskridt af betydning.

Jernbanefolkenes organisationer har sine egne kasser for gensidig hjælp, en slags bedriftssparekasser som indtil nu tæller 4 mill. medlemmer. Jernbaneforvaltningen har givet økonomisk støtte til arbejdere ved deres selvbyggervirksomhed. Jernbaneforbundet lægger meget stor vægt på den kulturelle virksomhed ved oprettelsen af klubber ved egne lokaler, velfærdsanlæg, som betales af det offentlige, men administreres af fagforeningerne, arbejdsoplæring og videre uddannelse m.m. Jernbanepersonalet i Kina deltager meget aktivt i rationaliseringsarbejdet. Allerede i 1951 indkom der 42.749 rationaliseringsforslag, hvoraf 29.249 blev sat ud i livet.



Der er fuld fart på industrialiseringen indenfor de opstillede femårsplaner.

Boligproblemet i Kina er – med den enorme befolkningstilvækst taget i betragtning et problem af vældige dimensioner, ikke mindst i de stadig voksende storbyer ved kysten. Muligheden for at løse problemet ligger i første række i landets industrialisering. Den første femårsplan forudsatte, at værdien af den samlede industriproduktion (medregnet værdien af håndværksproduktionen) i 1957 skulle ligge 90,3 procent over niveauet i 1952, mens man senere har regnet ud i forbindelse med den anden femårsplan, at værdien af den totale produktion i 1962 skal være omkring dobbelt så stor som planlagt for 1957.

En overordentlig vigtig bestanddel af femårsplanen i Kina er boligbygningen, som foregår, dels gennem statslige organer, og dels – og i betydelig udstrækning – gennem fagorganisationerne.

Den første femårsplan omfattede

bygningen af 46 mill. kvadratmeter boliger for fabriksarbejdere og kontorarbejdere gennem statens finansielle indsats. Korrespondenter, som har rejst meget i Kina og blandt andet besøgt Shanghai og andre storbyer, fremholder, at der er opnået betydelige fremskridt på boligområdet. Den anden femårsplan er endda baseret på et mere omfattende boligprogram.

Bemærkelsesværdig ved siden af statens ydelser og indsats er den store aktivitet, som den kinesiske fagbevægelse, såvel gennem bedriftsorganer i storbedrifterne, som gennem fagforeningerne har præsteret for at fremskynde boligbyggeriet. Den kinesiske faglige landsorganisation tæller som nævnt for tiden cirka 15 mill. medlemmer, ikke noget højt tal i forhold til folkemængden, men et tal som genspejler forholdene i et stort land med en endnu i høj grad underudviklet industri. Fagforenede-

ne investerer kapital i boligbygning for sine medlemmer og tager aktiv del i den organisatoriske og administrative virksomhed på dette felt og det samme gælder de enkelte fagforeninger i industricentrene, ved jernbaneknudepunkterne m.v.

En bremsende faktor har i enkelte perioder været mangel på bygningsmaterialer. Visse statsorganer har undervurderet behovet på dette område i forening med den almene industrielle ekspansion, således at man endog eksporterede bygningsmaterialer i stedet for at oplagre dem, så man kunne imødegå behovet. Disse alvorlige fejl i statsapparatet skyldes uden tvivl i høj grad det voksende bureaukrati i apparatet og der gøres i den senere tid store anstrengelser for at rydde op i disse fejl og mangler og skabe balance mellem de forskellige industri- og produktionsgrene.

Arvid G. Hansen.

England bort fra damp

British Railways har nu afskaffet sit sidste damplokomotiv i driften. Som bekendt er banerne inde i en vældig moderniseringsperiode, der vil strække sig over 10 år og med en udgift på 2 milliarder pund sterling. Banelinjer, stationer, sikkerhedssystem og det rullende materiel skal fornyes, og man er nu gået over til kun at anvende diesel- og el-drift. De engelske statsbaners stolthed er det nye 3.300 hk stærke diesellokomotiv »Deltics«.

Det kører foreløbig de berømte tog Flying Scotsman og The Talisman mellem London og Edinburgh. Senere vil disse lokomotiver blive indsat på andre strækninger og skal køre særlige Pullman-ekspresser, som har luksuøst udstyrede og luftkonditionerede vogne, mellem London og en række store byer.

Et af de mest betydelige byggearbejder, British Railways for tiden har i gang, er den nye Piccadilly Station i Manchester, der bryder med alle principper for den gængse opfattelse af en stationsbygning.

Første Alweg-bane i USA

I Disneyland ved Anaheim i Californien er blevet bygget en 1600 meter lang Alweg-bane, den en-skin-nede jernbane, som kører oppe i luften på en betonbjælke, og som bæres af 7,5 meter høje piller. Tre vogne, som kan tage ialt 82 passagerer, kører på denne bane og har i løbet af sommeren befordret en million mennesker. Det er den første Alweg-bane, der er bygget i USA, hvor man studerer, om dette system egner sig til at udføre by- og forstadstrafik.

Forsikringsagenturforeningen i 25 år



Forsikringsagenturforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne har den 10. februar 1961 bestået i 25 år.

Tanken om en brandforsikringsforening for Statsbanernes tjenestemænd opstod i 1933 på initiativ af Dansk Jernbane Forbund og som følge af, at jernbaneforbundet ønskede kontakt og indseende med den på privat basis drevne Statsbanepersonalets Brandforsikringsforening i tilslutning til Forsikringsaktieselskabet »Nye Danske«.

En forhandling med denne forenings bestyrelse i juni 1933 endte imidlertid resultatløs, og Dansk Jernbane Forbund indbød herefter de øvrige 3 jernbaneorganisationer, Jernbaneforeningen, Dansk Lokomotivmands Forening og Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation til drøftelse vedrørende oprettelsen af en under jernbaneorganisationernes kontrol ledet forsikringsforening for organisationernes medlemmer, pensionister og enker efter disse.

På et møde den 12. oktober 1933 i Jernbaneforeningens lokaler, Vesterport, mødte følgende repræsentanter fra organisationerne:



Chr. Vejre.

Jernbaneforeningen: L. Mortensen og A. Ohmeyer

Dansk Jernbane Forbund: H. M. Christensen, Borch Jensen og Chr. Vejre

Dansk Lokomotivmands Forening: Sophus Jensen og Rosenkilde-Laurson

Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation: Laur. Hansen og Lorentzen.

Endvidere var Pensionistforeningen repræsenteret ved pens. togfører Raabæk, pens. lokomotivfører Clemmensen og pens. stationsforstander Wulf.

H. M. Christensen valgtes til dirigent og Chr. Vejre til sekretær.

Det vedtoges på mødet at undersøge betingelserne for oprettelsen af en brandforsikringsforening på grundlag af virkelig medindflydelse og føre selvstændighed som mål, og der nedsattes et underudvalg med Chr. Vejre som formand og sekretær.

Det var underudvalget pålagt at indhente tilbud fra Dansk Kooperativ Assurance og fra Det gjensidige Forsikringselskab »Danmark«, idet der overfor begge selskaber var fremsat følgende hovedprincipper for en mulig overenskomst:

- 1) at der fastsættes de billigst mulige præmier.
- 2) at selskabet og organisationerne (Brandforsikringsforeningen) i den overenskomstperiode, hvorom der skulle sluttes, etablerer et kompagniskab på følgende grundlag:
 - at selskabet yder hele den forsikringsmæssige og lovpligtige kapitalgaranti.
 - at selskabet overtager den pågældende brandforsikringskontormæssige administration.



D. O. Høgsgaard.

at en væsentlig del af udbyttet af virksomheden tilfalder organisationerne,

at organisationerne (Foreningen) får medlemmer i et nævn – hvor selskabet ikke må have overvægt – til afgørelse af sådanne skader, hvor skadelidte ikke er tilfreds med den af selskabet eller dets vurderingsmænd truffne afgørelse,

at organisationerne gennem en særlig bestyrelse får medindflydelse på forsikringsafdelingens drift,

at organisationerne (Foreningen) vælger revisorer til gennemgang af afdelingens regnskaber,

at organisationerne (Foreningen) ved overenskomstperiodens udløb uden overdragelsesudgifter af nogen art kan overtage den pågældende Forsikringsafdeling som ejendom.

Underudvalget havde af mange grunde – og navnlig økonomiske – ikke ønsket at stille forslag om oprettelsen af en forsikringsforening for organisationernes egne midler og med

hel eller delvis risiko for disse, men havde bestræbt sig for at tilvejebringe grundlag for en forsikringsvirksomhed blandt jernbanepersonalet – med adgang til udvidelse også til andre statstjenestemænd – som uden at indeholde pengesisiko og de foranvænte ulemper havde mulighed for, og som tillige gennem andel i det eventuelle overskud kunne opsamle en driftskapital.

I februar måned 1935 forelå tilbud fra de to selskaber, og da Dansk Kooperativ Assurance ikke kunne byde de præmie- og overgangsvilkår, som »Danmark« enedes man om at føre de videre forhandlinger med sidstnævnte selskab.

»Danmark«s tilbud forudsatte en præmie på 50 øre pr. kr. 1.000 brandforsikringssum og en start med ca. 3.000 jernbanemænd, som allerede var forsikret i »Danmark« med en samlet præmieindtægt på ca. kr. 10.000,-, og mulighederne for en nogenlunde hurtig tilslutning til den ny brandforsikring var dermed givet.

Indstilling herom blev afgivet til hovedudvalget den 7. juni 1935, og det blev vedtaget at anbefale de 4 jernbaneorganisationer, at man sluttede overenskomst med »Danmark«.



L. M. Schmidt.

Da tilslutningen fra organisationerne forelå, blev Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne herefter stiftet den 10. februar 1936.

Det vedtoges at starte foreningens forsikringsvirksomhed i »Danmark«s bygning den 1. april 1936 som en selvstændig afdeling indenfor selskabet.

Den første bestyrelse kom til at bestå af sekretær Chr. Vejre, pakmester H. M. Christensen, stationsforstander D. O. Høgsgård, lokomotivfører L. M. Schmidt og snedker Laur. Hansen fra jernbaneorganisationerne og direktør F. L. Crone, direktør P. Lønborg, direktør Knud Nielsen, ekspeditionssekretær O. H. Dall og bogholder A. Fænsten fra »Danmark« i alt 10 medlemmer med Chr. Vejre som formand.

Til forretningsfører valgtes sekretær Poul Vejre.

Virksomheden begyndte som tidligere nævnt med overførsel af de i »Danmark«s hovedafdeling allerede forsikrede jernbanemænd, idet man overførte dem til nye policer, nye og lavere præmier og til lønafkortning ved Statsbanernes bogholderkontor.

Det sidste forhold var iøvrigt en forudsætning for den lave præmie og denne begunstigelse blev opnået ved velvilje fra Statsbanernes side overfor jernbaneorganisationerne.

Præmieindtægten steg i løbet af det første år til ca. kr. 10.000,- fordelt på ca. 2.000 medlemmer. I 1946 var præmieindtægten ca. kr. 140.000,- på 13.871 medlemmer. I 1956 ca. kr. 350.000,- på 17.341 medlemmer, og nu efter 25 års forløb er præmieindtægten mere end en ½ million fordelt på ca. 18.000 medlemmer.

Jernbanemændenes forsikringsforening i »Danmark«, har således gennemgået en rig udvikling til gavn for jernbaneorganisationerne og disses medlemmer.



Laur. Hansen.

Ved den fordelingsordning, som er fastsat i henhold til overenskomsten mellem »Danmark« og Forsikringsagenturföreningen, har foreningen gennem årene opsamlet en formue på ca. ½ million kr., som dels er anbragt i obligationer og dels som andel i de overenskomstmæssige sikkerhedsfond.

Forsikringsagenturföreningen indtager nu en god plads blandt jernbaneorganisationernes øvrige kooperative forsikringsforeninger, Uheldsforsikringsforeningen og den gjensidige hjælpekasse (Vejlekassen) og kan trods den meget yngre alder opvise gode økonomiske driftsresultater.

Den nuværende bestyrelse består af forretningsfører P. Madsen, og hovedkasserer L. Thorup fra Dansk Jernbane Forbund, pens. billetkasserer From Hansen, Jernbaneforeningen, lokomotivfører E. Greve Petersen, Dansk Lokomotivmands Forening og formanden for Fællesorganisationen ved D.S.B. Hjalmar Jensen samt direktør F. L. Crone, direktør O. H. Dall, direktør V. H. Bülow, regnskabschef A. Fænsteen og direktionssekretær F. C. Grønvald fra »Danmark«.

I anledning af jubilæet afholdes et ekstraordinært repræsentantskabsmøde den 10. februar.

Uddrag af statsbanernes beretning

Driftsåret 1. april 1958 - 31. marts 1959

Som tidligere bekendtgjort steg driftsindtægterne i forhold til det foregående driftsår med 21,1 mill. kr. til 549,0 mill. kr., driftsudgifterne med 15,6 mill. kr. til 571,6 mill. kr. og afskrivning og forrentning med 6,8 mill. kr. til 74,8 mill. kr. Driftsunderskudet faldt således med 5,5 mill. kr. til 22,5 mill. kr. Medregnes også afskrivning og forrentning, bliver det endelig regnskabsmæssige resultat et statstilskud på 97,3 mill. kr. mod ca. 96 mill. kr. i forrige driftsår.

Indtægten af befordringen af personer og rejsegods samt biler m.m. lokalt på overfarterne steg med 11,8 mill. kr. til 300,3 mill. kr. – Der blev i alt foretaget 113,8 mill. rejser mod 111,0 mill. i 1957/58, og på overfarterne overførtes 1,4 mill. biler eller 190 000 flere end året før.

Indtægten af godsbefordringen steg med 7,1 mill. kr. til 183,2 mill. kr. – Der blev i alt befordret 7,1 mill. tons gods mod 6,6 mill. tons året før.

Stigningen i driftsudgifterne skyldes, at de nye løntillæg (Lønningsloven m.v.) – trods en nedgang på ca. 300 i personantallet som følge af rationaliseringsforanstaltninger – forøgede lønningsudgifterne med ca. 26 mill. kr.; brændselsudgifterne faldt med ca. 15 mill. kr. hovedsageligt som følge af den fortsatte overgang fra damp- til dieseldrift.

Moderniseringen af materiellet fortsattes i årets løb, idet der blev leveret 5 motorlokomotiver, 20 dieseltraktorer, 21 stålboגיעpersonvogne og 379 sto-

I forhold til det foregående driftsår er antal togkilometer udført af damplokomotiver gået tilbage med 0,6 mill. (10,8 pct.), medens antallet for motorlokomotiver er stget med 0,5 mill. (5,5 pct.); for motorvogne, motortog og elektr. motorvogne er der en mindre stigning.

Af de af personførende tog præsterede togkilometer blev 6,3 pct. udført af damptog, 15,9 pct. af motorlokomotiver, 56,4 pct. af motorvogne, 7,5 pct. af motortog og 13,9 pct. af elektr. tog; af de af godsførende tog (ekskl. arbejdstog) præsterede togkilometer blev 31,8 pct. udført af damptog, 55,5 pct. af motorlokomotiver og 12,7 pct. af motorvogne.

Antallet af kørte særtogkilometer (herunder arbejds-kilometer) udgjorde 1,7 mill., hvoraf 0,6 mill. faldt på personsærtog og 1,1 mill. på godssærtog; særtogskørslen har udgjort 4,5 pct. af samtlige togkilometer.

Der er i alt kørt 61,8 mill. lokomotivkilometer, som fordeler sig således på de enkelte trækraftarter:

Vognakselkilometer

Antal vognakselkilometer på banerne er steget med 7,2 mill. eller 0,7 pct. til 1 000,9 mill.; stigningen udgjorde 0,3 pct. for motor- og personvognmateriellet og 1,1 pct. for det øvrige vognmateriel.

Den gennemsnitlige udnyttelse af pladserne i de fremførte motor- og personvogne var i 1959–60 36,2 pct. mod 38,0 pct. i 1958–59; udnyttelsen er dog stærkt varierende for de forskellige togarter (lyn-

	I togkørsel		Rangeringskilometer tus.	Tomkørsel og reservehold tus.	I alt tus.
	Forreste lokomotiv hhv. motorvogn (= togkilometer) tus.	Øvrige lokomotiver hhv. motorvogne (forspand o. lign.) tus.			
Damplokomotiver	4 738	24	677	1 526	6 965
Motorlokomotiver	9 496	19	679	69	10 263
Motorvogne	17 983	1 813	1 565	—	21 361
Motortog	2 239	2 139	—	—	4 378
Elektriske motorvogne	4 170	5 166	—	—	9 336
Rangerlokomotiver og -traktorer	1)	1)	9 481	1)	9 481
Ialt	38 626	9 161	12 402	1 595	61 784

1) Rangerlokomotivers strækningskørsel er medregnet under damp- eller motorlokomotiver.

re godsvogne, medens 22 damplokomotiver, 63 personvogne og 606 godsvogne blev udrangeret eller solgt.

Endvidere blev der leveret en ny motorfærge («Prinsesse Benedikte») til storehæltsoverfarterne.

Togkilometer

Antallet af kørte togkilometer er steget med 98 tus. (0,3 pct.) til 38,6 mill., af dette totalt faldt på damptog 4,7 mill. (12,3 pct.) på tog fremført af motorlokomotiver 9,5 mill. (24,6 pct.), på tog fremført af motorvogne 18,0 mill. (46,5 pct.), på motortog (lyntog og tilsvarende fremmede togenheder) 2,2 mill. (5,8 pct.) og på elektr. tog 4,2 mill. (10,8 pct.).

tog, ekspres- og iltog, persontog og elektriske tog).

På omnibusruterne er der kørt 31,8 mill. vognkilometer mod 31,1 mill. året før, en stigning på 0,7 mill. eller 2,3 pct.

Personalet

Det samlede personale udgjorde i 1959–60 gennemsnitlig 27 868.

Under personale er opført det faste ansatte personale, aspiranter og det direkte af statsbanerne som arbejdsgiver antagne ekstrapersonale, men ikke personer, der – med entreprenører som arbejdsgivere – er beskæftiget ved nyanlæg til statsbanerne eller ved arbejder i tilknytning til banernes drift (f.eks. restaurationsdrift).

	1959-60	1958-59	Formind- skelse	Formind- skelse i %
Tjenestemænd	15 211	15 406	195	1,27
Trafikmedhjælpere og -elever	244	268	24	8,96
Andre aspiranter	720	759	39	5,14
Fast ansatte timelønnede	2 793	2 810	17	0,60
Fast personale i alt	18 968	19 243	275	1,43
Ekstraarbejdere (herunder lærlinge)	6 772	6 776	4	0,06
Ekstraarbejdere ved rutebilvæsenet	1 018	1 007	÷11	÷1,09
Iatl	26 758	27 026	268	0,99

Det gennemsnitlige antal af det ved overledelse, drift og vedligeholdelse af anlæg samt ved rutebilvæsenet beskæftigede personale var driftsåret 1959-60 henholdsvis 1958-59:

På de enkelte tjenesteområder er der følgende ændringer i personaletallet i forhold til antallet i 1958-59:

Overledelsen	+ 11
Virksomheder, der er normeret under overledelsen, men med arbejdsområder uden for denne	+ 8
Driftens ledelse	÷ 8
Stationstjenesten	÷ 78
Maskintjenesten	÷123
Togtjenesten	÷ 38
Banernes bevogtning	÷ 50
Vedligeholdelse af anlæg	÷ 55
Søfartsvæsenet	+ 66
Værkstedstjenesten	÷ 10
Rutebiltjenesten	+ 9

Indtægter og udgifter april - december 1960

Driftsindtægterne:

Personbefordringen ca. 260,0 mill. kr. er steget ca. 14,3 mill. kr.

Godsbefordringen ca. 164,3 mill. kr. er steget ca. 7,7 mill. kr.

Andre indtægter ca. 54,9 mill. kr. er steget ca. 7,0 mill. kr.

For person- og godsbefordringens vedkommende skyldes stigningen i første række de pr. 1/7 og 1/8 1959 gennemførte takstændringer. Stigningen i andre indtægter hidrører såvel fra reelle indtægtsstigninger som fra ændret bogføringsteknik, idet visse indtægtsbeløb efter statsbanernes tidligere regnskabssystem blev registrerede som udgiftsreduktioner.

Driftsomkostningerne:

Stigningen skyldes øgede lønudgifter samt ovennævnte ændrede bogføringsteknik.

	April-december 1960	April-december 1959	Afvigelsr
Driftsindt. . .	479.198.000	450.156.000	29.042.000
Driftsomkst.	439.100.000	427.223.000	11.877.000
Driftsoversk.	40.098.000	22.933.000	17.165.000
Afskrivning	22.725.000	20.340.000	2.385.000
Forrentning	45.509.000	41.604.000	3.905.000
Statens tilskud til driften ..	28.136.000	39.011.000	÷10.875.000

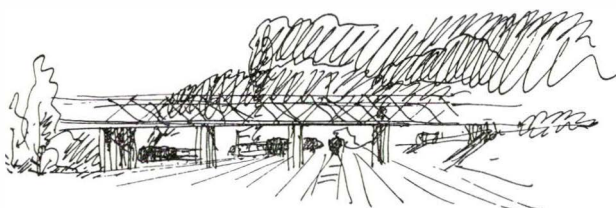
Hurtigruten Kalundborg-Århus

Da statsbanerne efter indsættelse af M/F »Prinsesse Anne-Marie« på hurtigruten Kalundborg-Århus var interesseret i at erfare de rejsendes og bilisternes mening om denne hurtigrute, for om muligt at tage hensyn til fremkomne ønsker, har man i nogen tid uddelt spørgeskemaer, der skulle afleveres ved landgangen.

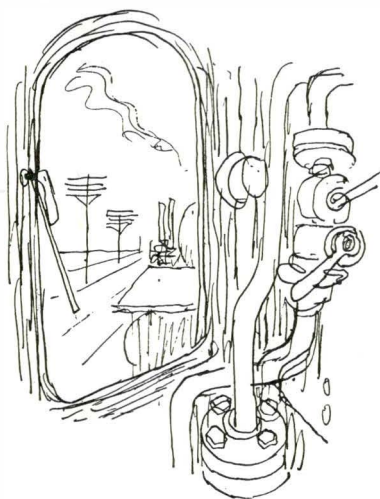
Blandt de indkomne besvarelser blev der i generaldirektoratet af borgmester Jørgen Hagemann-Petersen, Kalundborg, trukket lod. Den første udtrukne blev ingeniør A. Sollok Mortensen, Kathrinebjergvej 82 i Århus, der bliver gratis deltager i en af statsbanernes selskabsrejser til Italien.

Der har været så stor interesse for denne undersøgelse, at man har besluttet at foretage en tilsvarende undersøgelse i to perioder i foråret og sommeren 1961.

På billedet ses borgmesteren sammen med tariffchef Th. Jensen.



Frontruden



Toghastigheden sættes op

Sidste sommer blev den internationale togtrafik gennem Europa betydeligt forbedret gennem større hastighed mellem Nord- og Sydeuropa, og man kan i den kommende sommerkøreplan vente yderligere forbedringer som et led i konkurrencen med andre trafikmidler. I de sidste tre år er der sket store forbedringer. Til eksempel kan nævnes, at strækningen Amsterdam-Rom i 1957 blev kørt på 7 timer og 11 minutter, men på 3 timer og 58 minutter i fjor. Den tilsvarende rejsetid København-Rom var 35 timer og 9 minutter og sidste år 32 timer og 10 minutter. Hamburg-Rom 28 timer og 4 minutter og 24 timer og 18 minutter, mens rejsetiden Wien-Rom i 1957 var 23 timer og 12 minutter mod 20 timer og 30 minutter sidste år.

Kæmpemæssig støvsuger renses stationer

Når et tog har gjort ophold på en jernbanestation og forlader den, er det ikke noget sjældent syn at se en mængde papir og andet affald, som rejsende har kastet fra sig på stationen. Amerikanerne har fundet ud af, at der må gøres noget for at rense op, og baneselskabet Long Island Railroad anskaffede en kæmpemæssig støvsuger, som er taget i brug på Jamaica-stationen. Maskinens sugerør har et gennemsnit på ikke mindre end 25 cm, og den sluger med lethed alt affald på perronen og mellem sporene.

Nye baner i Canada

Der bygges stadig nye jernbanelinjer verden over. I Canada er netop planlagt et par store projekter. Den ene skal gå gennem Penace River-distriktet i Alberta til Hay River, og den anden bane, som bygges af Wenner-Gren-konsortiet for Pacific Great Eastern Railway, skal gå helt op til grænsen ved Yukon.

Gammel station som laboratorium

Sveriges statsbaner har ladet indrette et meget moderne geoteknisk laboratorium i den gamle stationsbygning i Stuvsta, hvor afdelingens chef, direktør Bror Fellenius residerer i spidsen for et stort personale. Laboratoriet har været i virksomhed siden efteråret, og det er noget ganske specielt denne virksomhed beskæftiger sig med, og som ikke er meget kendt blandt de andre led i jernbanedrift.

Det består hovedsagelig i kemiske undersøgelser og prøver af forskellige grundstoffer og jordarter, som bogstavelig talt danner grundlaget for jernbanernes eksistens. Laboratoriet har allerede udført op mod 10.000 prøver. Man undersøger igvrigt også stenarter i bjerge med henblik på anlæg af tunneler.

De ubevogtede, farlige overskærings land

Spanien er sikkert det land i verden, som har det største antal ubevogtede jernbaneoverskæringer, nemlig ikke færre end 9.179. Den besøgende fra andre europæiske lande undrer sig over, at der ikke sker langt flere ulykker, end tilfældet er, men den spanske befolkning må have vænnet sig til forholdene og har lært at tage sig i vare for jernbanen. Ved ikke så få af de bevogtede baneoverskæringer er den eneste sikkerhedsforanstaltning en jernkæde, som spændes tværs over vejen, når et tog er i vente.

De spanske statsbaner har ca. 12.000 km spor, 3325 damplokomotiver, 279 el-lokomotiver, 3000 personvogne og 116 skinnebustog. Man går nu, som omtalt, i større grad over til el-drift på RENFE.

To-etages bro over Volga

For tiden er man ved byen Gorkij ved at bygge en to-etages bro over Volgafloden. Den skal være færdig om et år og er blevet nødvendig på grund af den stigende trafik mellem landets vestlige og østlige dele. Broens nederste etage skal være jernbanebro, og den øverste tager biltrafikken. Det er samme projekt, som har været fremme herhjemme i forbindelse med Øresund og Storebælt.

Moskvas banegårde skal ombygges

Hver dag rejser omkring en million mennesker med tog fra Moskvas ni banegårde. Strømmen af passagerer er stadig stigende og har nødvendiggjort ombygning af samtlige stationer i byen. Flere af dem skal afløses af nye stationer, opført af glas, aluminium og beton. Ombygningen er nu i fuld gang, og Kasanbanegården har allerede fået nye tunneler og store ventesale.

Fører Sovjet med lokomotiver?

Formanden for Sovjets statsplan-kommission, vicestatsminister V. N. Novikov, har forelagt den samfundsøkonomiske plan for 1961. Det er syvårsplanens tredje år. Kapitalinvesteringerne var i fjor 28 milliarder rubler større end det foregående år. I indeværende år skal nationalindkomsten efter planen blive 9 pct. større end i 1960. Novikov udtalte bl.a., at Sovjet med hensyn til fremstillingen af el- og motorlokomotiver nu skal ligge foran USA.

5334 km jernbane i Finland

Sidste år blev i Finland anlagt 124 km nye banestrækninger, og den 1. december androg finske statsbaners samlede banenet 5.334 km, hvoraf de 334 km havde dobbeltspor.

Ny præsident for UIC

For et tidsrum af to år er medlem af den britiske transportkommission, John Ratter, blevet valgt til præsident for den internationale jernbaneorganisation UIC og efterfølger den tyske jernbanepresident, professor, dr. H. Oeftering.



Landsoplysningsudvalget

Studiebesøg ved A/S Frichs, Aarhus

Som tidligere meddelt her i bladet, er forårets besøgsarrangementer opdelt over to afdelinger, hvoraf det første bliver et studiebesøg ved A/S Frichs, Århus, hvor deltagerne vil gå lejlighed til at overvære monteringsarbejdet på MH-lokomotivet, samt iøvrigt at bese fabrikkens andre afdelinger.

Sammen med dette besøg, er der for vore damer arrangeret et besøg på FDB's fabrikker i Viby J. Dette arrangement omfatter henholdsvis »Krydderimøllen« og »Tectum« på selve fabrikken, og damerne vil her få lejlighed til at se det nyeste indenfor moderne elementkøkkener. Endvidere omfatter arrangementet et besøg på det ny »Storlager«, og her må sikkert selve prøvelageret, med det store opbud af forskellige vareenheder, forventes at vække deltagernes interesse.

Begge disse arrangementer er berammet til *onsdag den 15. marts d.å.*, og tidspunktet er for begge virksomheders vedkommende *kl. 13.00*.

Damerne anmodes om at møde på Århus H. kl. 12.35, hvorfra der vil afgå særtog til Viby J. kl. ca. 12.40.

Deltagerne i Frichs-besøget, samles ved firmaets hovedindgang kl. 13.00 præcis.

Tegningslister for begge arrangementer er tilsendt samtlige afdelinger og underafdelinger. Tegningsfristen udløber den 1. marts, hvorefter listerne tilbagesendes undertegnede snarest og senest den 3. marts d.å.

Under hensyn til besøgsarrangementernes tilrettelæggelse, anmoder vi om at tegningen betragtes som bindende, og at evt. afbud meddeles undertegnede snarest muligt.

Studierejsen til Tyskland

Ved tegningsfristens udløb til ovennævnte besøg, er anmeldt ialt 76 deltagere. Endelig program for rejsen foreligger endnu ikke, men vil blive meddelt deltagerne så snart alt er klarlagt.

Det skal dog allerede nu oplyses, at deltagerne kun skal sørge for rejsehjemler fra hjemsted til grænsen. Øvrige rejsehjemler fremskaffes af udvalget. Det skal her bemærkes, at reglerne i ordreserie A vil være gældende, hvorefter der ikke vil kunne opnås yderligere frirejse i Tyskland i år.

Opmærksomheden henledes på, at der skal benyttes pas til rejsen, hvorfor man opfordres til at bringe dette i orden inden rejsen.

Fristen for indbetaling af rejsegebyret, vil blive meddelt sammen med rejsens program.

Efter tegningsfristens udløb er modtaget enkelte nye anmeldelser. Hvorvidt alle her vil kunne deltage, kan ikke siges for nærværende, men de på-

gældende vil blive underrettet, så hurtigt det er muligt.

Som bekendt er studiebesøget ved Frichs anlagt som en optakt til Tysklandsrejsen. Vi anmoder om, at deltagerne i Tysklandsrejsen, uanset om tidligere meddelelse er tilsendt udvalget, også tegner sig på listerne til Frichs-besøget, idet dette vil lette hele arrangeringen af førstnævnte studiebesøg betydeligt.

Med venlig hilsen

P. u. v.

Jørgen V. Christiansen,
Ormslevvej 69, Viby J.



Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. *M. Hornbæk*, lokomotivfører, Århus.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst (bortrejst). *P. K. Juhl*, lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst. *H. L. Larsen*, lokomotivfører, Gb.



Navnændring pr. 27-12-60.

Lokomotivfyrbøder *M. Jensen*, Fredericia, hedder *M. Lykkestrøm*.

Dødsfald blandt pensionister.

Pensioneret lokomotivfører *N. K. Hansen*, Sdr. Ringgade 41, 2., Århus, er afgået ved døden d. 20-10-60.

Pensioneret lokomotivfører *J. H. Jensen*, Oehlschlæggersgade 62, 2., København V., er afgået ved døden d. 14-1-61.

Pensioneret lokomotivfører *N. B. S. Nielsen*, Parkvej 56, 1. tv., Nykøbing F., er afgået ved døden d. 19-1-61.

Optaget som *ekstraordinært medlem pr. 1-1-61*.

Håndværker *A. I. Christensen*, Bøgevej 4, Nyborg.

NYE ADRESSER

Århus afdeling:

Kassererens adresse rettes til:
Aldersrovej 33, 1. th., Århus.

Randers afdeling:

Formandens navn og adresse rettes til:
Lokomotivfyrbøder *N. G. P. Andersen*, Valdemarsvej 11, Kristrup, Randers.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige ørelæger fra 1. januar d.å. antaget dr. Jørgen Christensen, Haderslev.

Konsuleation: Bispegade 17, kl. 12.30–15 (lørdag kl. 9–10).

UIC opfører stort administrationshus

I Paris overfor Palais Chaillot og i nærheden af Eiffeltårnet er man ved at opføre en stor administrationsbygning, som skal være hovedsæde for den internationale jernbaneorganisation UIC. Grundstenen er blevet lagt af organisationens præsident, chefen for Tyske Forbundsbaner, professor H. Oeftering, i overværelse af de franske statsbaners ledelse.

UIC blev stiftet i 1922 og har nu tilslutning fra 50 landes jernbaner, herunder alle i Europa med undtagelse af Sovjetunionen, og blandt medlemslandene er talrige baner i Afrika, Asien og Amerika.

De tilsluttede jernbaner har et samlet personale på ca. fire millioner mennesker og ca. 350.000 kilometer banestrækninger. Under organisationen står ORE med jernbaneforskning og CICE i Rom, de europæiske baners informationscentral.

Samkøb

12 millioner omsætning det første år!

Det nye Samkøb står på en skillevej. Samkøb af 15. maj 1959 har det første år en omsætning på henved 12 millioner kroner.

Det kan vist slås fast, at *eksperimentet er lykkedes*.

Samkøb vil gerne videre. Man tager nye metoder i brug i erkendelse af, at reklame, butikkers placering og service spiller en rolle i handelen.

Men en videre udvikling skaber øget behov for ny aktiekapital. Den er nu på 800.000 kr., men Samkøbs direktør, *Poul Bidstrup*, skønner, at en kapital på to-tre millioner kr. er nødvendig, hvis man ikke skal have kredit udefra. Den nuværende omsætning berettiger til en så væsentlig udvidelse af aktiekapitalen.

Danskerne kræver garanti

– Den idé, der oprindeligt lå til grund for Samkøb, har ikke kunnet omplantes til dansk grund, siger direktør Bidstrup. Vi må se i øjnene, at vi ikke som amerikanerne vil købe i discount-houses – lagre, hvor man køber fabriksnye varer uden garanti og service, og hvor man selv må hjembringe varerne.

Den danske forbruger kræver garanti på varer, der er så store og forholdsvis kostbare som dem, vi sælger. Han vil have garanti for, at en vare til 1000–2000 kr. kan honorere de krav, der stilles.

Kravet om service opstår. Vi har i det forløbne år opbygget en meget effektiv serviceorganisation, ikke mindst inden for fjernsyn.

Avertering

Vi henvender os nu på lige fod med alle andre til kunderne gennem dagbladsreklame. Desuden lader vi

gennem marketenderier på større arbejdspladser udele brochurer.

Vi har sløffet ordningen fra det gamle Samkøb, hvor der var faste kontaktmænd, som havde vareudvalg i deres hjem.

Vi driver forretning på normal vis. Alle kan komme og købe.

Afbetaling

Vore metoder adskiller sig sådan set ikke fra tilsvarende firmaers, i søger vore butikker placeret så centralt som muligt – hvor det køvende publikum er vant til at færdes.

Vi yder fem pct. rabat til kontantkøbere. Ved afbetaling kræver vi ganske lave rentetillæg, som svarer til den rente, folk skal betale, hvis de låner pengene i banken. Vi har ingen renteindtægt ved salg på afbetaling.

I dag er man indstillet på, at der ikke er noget umoralsk i at købe på afbetaling. Afbetaling kan også forsvares moralsk, når det gælder varige forbrugsgoder, som holder længere end afbetalingstiden. Folk sparer op i goder i stedet for i banken. Det viser sig, at tabet på afbetalingskontrakter er helt minimalt.

Formålet

Vort formål er stadig at skaffe forbrugerne varige goder til lave priser. Vi søger at være prisregulerende, og meget tyder på, at disse bestræbelser har båret frugt i en række tilfælde.

Vi koncentrerer os om et stærkt sorteret vareudvalg. Mange varegrupper giver større omkostninger, såsom lagerkontrol, bogholderi o.s.v. De bevirker, at vi må have et stort kvalificeret personale, der kan spænde over store vareområder. Det er vanskeligt at skaffe.

En af måderne, vi kan sælge billigt på, er ved at springe over engrosleddet, og ved at vi foretager store indkøb. De besparelser, vi derved opnår, tjener forbrugerne hjem.

Den voldsomme diskussion, der var om det første Samkøb, eksisterer ikke mere. Man anerkender os som et normalt led i detailhandelen.

I dag er Samkøb bragt ind i faste rammer. Vi har organisatorisk hold på forretningen. Det nye fjernsyn, som er sendt på markedet, er kun et af beviserne for, at vi kan skaffe kvalitetsvarer til virkelig konkurrencedygtige priser.

15 Samkøb-forretninger

Aalborg: Vesterbro 115.

Århus: Gl. Munkegade 1.

Fredericia: Prinsessegade 33.

Herning: Fyensgade 10 B.

Horsens: Torvet 5.

Holbæk: Smedelundsgade 32.

Kolding: Haderslevvej 45.

Næstved: Vinhusgade 14.

Odense: Adamsgade 1 A.

Randers: Søndergade 2.

Rønne: Søndergade 17.

Silkeborg: Estrupgade 18.

Sønderborg: Brogade 10.

Viborg: Gothersgade 33.

København: Købmagergade 53.

AKTIESELSKABET JYKO

Aarhus

Lokomotivførere,

som skal på Motor Kursus i Aarhus, anbefales af mange Lokomotivførere

Rute Hotellet

2 min. fra Banegården - Telf. 2 80 70

Aarhus

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Telefon Aarhus 23720

Skræderi og konfektion

Skræderforretning

Ryesgade 27, Aarhus

Leverandør til DSB

Uniformer af enhver art leveres

»Spirella«

Frueer anbefales vor individuelle måltagning til korset, hofteholder og busteholder hos »Spirella« korsetiere

Fru C. Frederiksen - Michalsengade 4. 1ste Aarhus - Telefon 2 40 16

Alt taler for Vespa

ÅRHUS
SCOOTER

Alle taler for Vespa

v. E. Skaaning · Studsgade 31 · Telf. 2 21 48

HORSENS

Telefon HORSENS 24850

Worm's sandkage



Hatting tvebakker

EN GROS - WILLY F. JOHANSEN - HORSENS

FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL 1/2

KUL- OG KOKS-IMPORT

IMPORT A/S

Forhandler af Fredericia Gaskoks



KULPLADS OG KONTOR:
Vestmønten
TELEF. 955

FREDERICIA

HERNING

BOGTRYKKERIE

Nørrebrogade 5, Fredericia

A. Petersen · Tlf. 1014

Alle arter tryksager til små priser
Festsange - Telegrammer

Alt i fugle, frø fisk og rekvisitter

»Amazone«

Bredgade 61 - Herning - Telefon 1464

en forretning med liv i

Den lave butik med de små priser

Møbelforretningen „Centrum“

Viggo Nielsen Søndergade 9 Herning · Telf. 443

ESSO Service Station

Johs. Nøhr

FONNESBECHSGADE 16

Herning · Telefon 407

AARHUS

Stort udvalg i møbelstoffer. Vi giver Dem gerne uforbindende tilbud på ommontering af Deres møbler - for en forholdsvis beskednen udgift kan Deres stue få et nyt og mere interessant udseende.

H. P. Rasmussen

Møbelpolstrer

Banegårdspladsen 37, Aarhus

Tlf. 3 44 58

A/S COORDINA



Viby Blomster

Kongevej 20

Tlf. Viby 4 39 08

Buketter

Kranse

Dekorationer

leveres

overalt

Lindt-æsker og plader
Sveitsiske æsker og plader
CHOKOLADEFORRETNINGEN

Trøjborg 2

v/ S. E. SØRENSEN

Telefon Aarhus 6 88 36

Eksklusive kaffeblandinger
direkte fra importør

KAFFEN

- bedre end De er vant til er fra

KAFFEHUSET

v. Rutebilstationen · Hj. af Fredensg. og Sdr. Alle · Telefon 2 25 47

Tandlæge

J. E. WINTHER

Søndergade 32 · Aarhus

Tlf. 3 16 48

Kjeldsens Køreskole

m/ Volvo Amazone

Tausvej 98 - Aabyhøj

Telefon 5 52 26

De ringer -

Vi bringer -

kvalitet hos den frie Købmand

SV. AA. MORTENSEN

Købmand

Schleppegrellsgade 12 · Aarhus

Tlf. 2 64 60

Alt i Isenkram - Køkkenudstyr - Glas
Porcelæn - Gaveartikler

Udstyrmagasinet

Guldsmedegade 8 - Århus

Telefon 3 51 80

CYKLEFORRETNINGEN

Jordbrovej 4 (overfor posthuset)

Alle reparationer udføres
samvittighedsfuldt

Aflæg os et besøg og se vort store
udvalg i CYKLER

J. Sørensen - Tlf. 6 74 81

AUTO-UDLEJNING

M. Knudsen

Jens Baggesensvej 40 · Aarhus · Telefon 6 49 07

REKORD 61 V.W. u/ fører

Selskabs-fotografering m. m.

J. LINDEKILDE

Fotograferer overalt i Jylland

Telefon Aarhus 3 10 62

Spis mere OST,
ring så kommer Fallesen
Leverandør til Feriehjemmet
Tlf. Kalundborg 1029



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

KALUNDBORG

AARHUS

C. JØRGENSENS MØBELMAGASIN

Frederiksalles 49 - Telefon 2 30 79 - Aarhus

Tandlægepraksis påbegyndt

Tandlæge P. Rasmussen

Viborgvej 113, Hasle pr. Aarhus
Telefon Aarhus 5 51 05

KONSULTATION EFTER AFTALE

Læg turen til

Moesgaard Skovmølle

Her får De altid en god kop kaffe med hjemmebagt
- og godt smørrebrød

Tlf. Aarhus 71214



Borggade 10 - Aarhus - Telefon 21144

Specialværksted for engelske og
tyske fjernsyn

Særlig udstyr for
hjemme service

Kør med

HASLE TAXA

Telf. Aarhus 56544

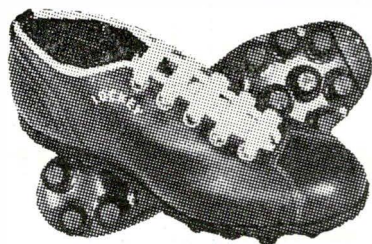
Varme - Kulde - Lyd - Isolering

OLAF BAHN

Telefon 35652

Forhandler af vakuum til hulmur-isolering

LOCKEY - Milano



Frugt- og Grøntforretningen

Marstrandsgade 14

Aarhus - Telefon 24773

NIMBUS BUDENE

Frode Nielsen

Såvel stort som småt - biler og motorcykler
vogne indtil 2½ tons

Samsøgade 4

Telf. 2 33 88

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

VAREMESSEN
BUURNUDSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

H. RASMUSSEN . Gartner

Gisseløre

Tlf. Kalundborg 594

Leverandør til feriehjemmet

Kalundborg

Fællesbageri

J. Kjær Christensen

aut. installatør

Kordilgade 4 . Telefon 520

Lev. til feriehjemmet

NYBORG

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

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

N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER

Altid 1. Kl. Varer

NYBORG - Tlf. 111, 2 LIN.

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9. (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

Windsor Nørregade 20

Telf. 1811

Herre- og Drengeskivpering

**Centralværkstedernes
Marketenderi**

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

Driftsudvalget.

**NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Reserveret

AALBORG

Rud. Olsen & Co.

Automobil-reservedele

Tilbehør, pakninger og batterier
en gros - detail

Danmarksgade 9 - Aalborg
Tlf. 2 40 88

J. HØYGAARD MICHAELSEN

Maleremester

Korsgade 37 - Aalborg - Tlf. 21692
privat tlf. 35626

Alt malerarbejde
udføres, såvel nyt som reparationer
Specialt møbelbehandling

SKANDERBORG

**TAPET - FARVER - LINOLEUM
RULLEGARDINER**

Laurberg

Adelgade 127 - Skanderborg - Tlf. 275

ESBJERG

Jernbanepersonalet anbefales

BANEGAARDSRESTAURATIONEN

Esbjerg - Telefon 681