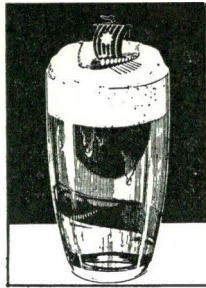


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 4 . 20. FEBRUAR 1962 . 62. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



VIKING
EXPORT BEER

*belønnet
med ærøspræmie
Prix d'Honneur
Belgien 1958*

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4. København V

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

SØNDERBORG

NU SOM FØR

MØBLER

fra

Central-Møbellager

Æblegade 2-5 - Sønderborg - Telf. 219 24

HADERSLEV

MØBELGÅRDEN

v/ M. Schmidt

Møbler i 4 etager

10 % kontant rabat

HUSK: Sønderbro 12 ind i gården

Haderslev - Telefon 2 41 62

RADIO - CENTRALEN

Storegade 8 - Haderslev - Telf. 2 32 55

Aut. forhandler af LL-radio og fjernsyn

HOLSTEBRO

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

BANEGÅRDSKIOSKEN

Holstebro

Tage Skjød Pedersen

Ringkøbing Amts Vareindkøbsforretning

Holstebro

Kolonial - Isenkram - Manufaktur

RINGPARKENS MALER

v/ ERIK ORLA ANDERSEN, malermester

Ringparken 11 - Holstebro - Telf. 2576

Værksted: Fredensgade 3

Vi udfører alt malerarbejde - Spec. tapet og bygningsarbejde

Vor skotøjsleverandør i Holstebro er

SKOTØJSBØRSEN

Nørregade 51 - Holstebro - Telf. 325

- alt i herre-, dame- og børnefødtøj

dalggaard RADIO
FJERNSYN

Vestergade 8 - Holstebro - Telefon 1695

Spis mere fisk - spis bedre fisk - spis fisk fra

»**FISKEBØRSEN**«

v/ B. J. Andersen

Struervej 47 - Holstebro - Telf. 2106

POVL LAGER

statsaut. installatør

Herningvej 5 - Holstebro - Telefon 915

Alt installationsarbejde af enhver art udføres omhyggeligt

PEDER LYNGS Bageri og Konditori

Sønderlandsgade 25 - Holstebro - Tlf. 592

- vi modtager bestilling på alt bagværk -

VEJLE

HOLM KRISTENSEN

Murermester

Ellevang 30 - Vejle - Tlf. 5065

Udfører alt murerarbejde - Tilbud gives gerne

DANSK SIGNAL INDUSTRI A/S

SPECIALFABRIK FOR ELEKTRISKE SIGNAL- OG SIKRINGSANLÆG . LEVERANDØR TIL D.S.B.

Finsensvej 78 . København F.

Telf. FA. 6767

Klimaet på arbejdspladsen

Klimaet på arbejdspladsen er en afgørende forudsætning for arbejdets gode udførelse. Det er meget vigtigt, at rammen om arbejdet, og det værktøj man skal virke med, er tiltalende og hensigtsmæssig. Det er dertil vigtigt, at den som leder arbejdet har forståelsen heraf. Til gengæld er arbejdstageren forpligtiget til sin indsats.

Det ligger i blodet for en lokomotivmand at bringe sit tog rettidigt til bestemmelsesstedet. Generation efter generation har det ikke været anderledes på denne arbejdsplads, men arbejdsvilkårene har ændret sig med tiden. Der er en mærkbar forskel fra fortidens åbne damplokomotiver til nutidens indkapslede dieselelektriske lokomotiver, og den som ikke har særligt kendskab til lokomotivmandsgerningen vil vel mene, at højeste grad af beskyttelse mod vind og vejr dermed er nået. Men sådan er det imidlertid ikke, idet der med virkeligt kendskab til forholdene kan peges på adskilligt som til trods skaber problemer, der bringer disharmoni i den gode balance for glæden ved arbejdet.

Det er givet, at forholdene på lokomotiverne førhen ofte var en kilde til ubehageligheder for lokomotivpersonalet, og at de i vid udstrækning gav anledning til sygdom, men den omstændighed, at lokomotiverne i vor moderne tid yder fortræffelig beskyttelse mod vind og vejr, har ikke nedsat mulighederne for pådragelse af sygdom ved tjenestens udførelse, det sker blot på anden måde. Til damplokomotivet kunne man klæde sig på efter årstiden, mere direkte udsat for vejrets luner, som man var. Der kunne være koldt omkring snuden, men den susende træk kunne bedre tages, end det er muligt i et diesellokomotivs lune fører-rum. Det ved enhver, at hensigtsmæssigt påklædt, er friluftsarbejde ikke så helbredsnedbrydende som arbejde i lune rum udsat for træk. Og dette er blandt andet et problem ved tjenestegøring på diesellokomotiver. Påklædningen kan ikke være dikteret af vind og vejr, men må indrettes efter forholdene i fører-rummet i almindelighed. Mangen rejsende har irriteret siddet udsat for træk i en jernbanevogn, men opholdet her har haft sin begrænsning. For lokomotivmanden er dette imidlertid en daglig foretelse på lokomotivet. I det mindste af hensyn til luftfornyelse skal et vindue altid stilles på klem, men under alle forhold skal vinduerne ned ved rangering, medens man venter på afgang o.s.v. Det skaber konsekvenser man ikke blot kan affærdige, fordi man synes, det fremførte er horribelt, og at lokomotivmanden er blevet en sart mimose. Den som lunt inden døre sidder ved sit skrivebord kan i mangfoldige tilfælde tale med om ubehageligheden ved træk. Er der træk, må den fjernes ved passende foranstaltninger. Førerens vindue må ned under mange forhold, og man kan forbedre de ubehagelige forhold med anbringelse af en virkelig effektiv vindskærm.

En anden ting kræver også ændring, men det bør ske på et nøje gennemtænkt grundlag. Vi tænker på dødmanspedalens anbringelse. Det vil være svært for udenforstående at sætte sig ind i, hvad det vil sige at skulle holde en fod konstant nedtrykket på en pedal i timevis, medens man samtidig sidder i en aka-



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 4 - 62. ÅRGANG

20. FEBRUAR 1962



Indhold:

Klimaet på arbejdspladsen	51
Hvad andre siger	52
Skive H i ny skikkelse	53
Driftsvilkår for USA's jernbaner	56
DSB beretning i uddrag	59
DSB regnskab	60
DLF	60
Personalia	60
Adressefortegnelse	61

Forsidebillede:

Brunkulstog ved Christianshede.

Foto: S. Jørgensen.



Redaktører:

E. Greve Petersen

(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Telefon: Hell. 7269.

Kontortid 10-16.

Lørdag 9-12.

Annonce-ekspedition:

Studiestræde 49, København K.

Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

Hvad andre siger!

Som det fremgår af meddelelsen, skal et udvalg – hvori departementschef *Ulrik Andersen* vil repræsentere finansministeriet – nu prøve på at finde udveje til at give tjenestemændene en kompensation for den lønstigning, der er sket på det private arbejdsmarked udover, hvad tjenestemændene fik dækning for gennem de 40 portioner overenskomstillæg. Forskellige blade har prøvet på at finde ud af, på hvilke områder sådan kompensation kan gives, og har bl.a. nævnt stedtillæggene, honorartillæggene, befodringsgodtgørelse, time- og dagpenge ved udstationering, overarbejdsbetaling, natpenge, kørepenge, fejlpenge, kosttilskud, honorar for rådighedstjeneste og officerers udkommandotillæg.

Alle disse områder har den svagheit, at ingen af dem hver for sig og ej heller de alle tilsammen har en sådan generel karakter, at der gennem en eventuel regulering opad af dem sker en regulering for alle tjenestemænd. Store grupper, bl.a. af Samraadets medlemmer, vil ingen glæde få af, at de nævnte tillæg reguleres. Og pensionisterne, der ikke får nogen af de omhandlede tillæg, vil blive ladt helt i stikken, hvis reguleringen ikke sker gennem overenskomstillæggene.

Af disse grunde og i øvrigt af rent principielle grunde må det fastholdes, at tjenestemændene har ét antal overenskomstillæg til gode, og at disse haves til gode fra 1. april 1961.

Det må fastholdes, at der ikke er indgået nogen som helst overenskomst – og altså slet ingen aftale om en vis periode, således som det muligvis ville have været tilfældet, hvis enighed var blevet opnået. At finansministeren nu vil hævde, at der i maj 1961 blev truffet en ordning »for finansårene 1961–62 og 1962–63« må stå ganske for hans regning. Tjenestemændene har ikke medvirket til nogen »ordning« og står derfor nu ganske frit.

Det er overenskomstillæg, vi har til gode, og det er et yderligere antal af disse – i loven forudsatte – tillæg, der nu må træffes bestemmelse om.

•Samrådet•.

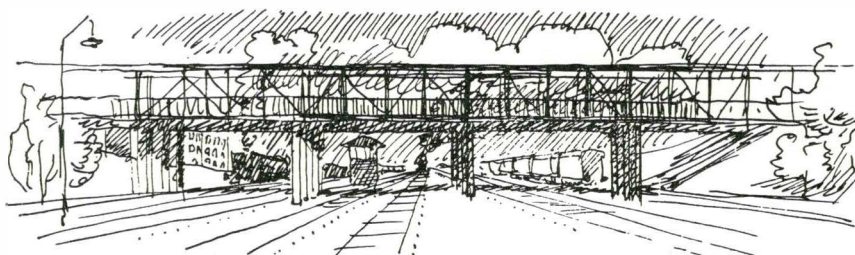
vet stilling, som for eksempel på loko litra MX, hvor førerrumsstolen burde have været placeret lidt mere til venstre, dels for at være bedre placeret i forhold til dødmanspedalen, og dels fordi stolen er for tæt på førerrumssiden. Der er fra foreningens side fremsat forslag til ændring af forholdene med dødmanspedalen, men det er uhyre svært at få virkelig gehør i denne sag, fordi der næres betænkeligheder for eventuelt at forringe ordningen. Det skal også erkendes, at sagen bør underkastes grundig undersøgelse, men den bør under alle forhold foretages, thi der er berettigelse i de krav, der stilles fra lokomotivpersonalet om at få denne dødmanspedal således anbragt, at det ikke bliver ulideligt at betjene den.

En ting som også medfører megen utilfredshed er de utætte førerrum på litra MO. Der findes nogle pragteksemplarer blandt disse motorvogne, hvor forholdene er så utålelige, at man snart foretrækker risikoen som rumpilot fremfor denne gigtkabine, som et MO-førerrum er. Det er uforståeligt, at teknikere ikke kan finde en fornuftig tætning til afhjælpning af dette forhold.

Det nævnte er et skønsomt pluk af den bunke ønsker, der fra personalet landet over er tilsendt os, og som er blevet behandlet og fremsat over for statsbanerne. Disse ønsker har også været forhandlet dér ved mundtlige drøftelser, og tilsagn om undersøgelser og ændringer er givet, men vi synes, at resultaterne lader vente for længe på sig. Årsagen er ikke os bekendt, måske er det spørgsmålet om arbejdskraft, måske er det spørgsmålet om økonomi.

Vi må imidlertid indtrængende henstille, at der sker noget med disse velfærdssager, thi det virker nedbrydende på arbejdsglæden, når man ser, at der intet sker, i bedste fald at det først sker efter meget lang tid. Selv om der ind imellem kan fremkomme forslag, som kan kaldes for petitesser, så ligger der dog i hovedsagen i de stillede forslag ændringer, der sigter på mere teknisk hensigtsmæssig anbringelse eller lettelse for personalet, idet vi meget vel forstår, at konstruktøren ikke ved sit tegnebord vil kunne opfylde ethvert praktisk hensyn uden et minutløst kendskab til forholdene i marken, som han i sagens natur ikke kan eller skal have. Det er der andre instanser som kan tage sig af, og vi mener, at her skorter det på at følge sagerne op, så rammen om arbejdet bliver tiltalende og hensigtsmæssig. Klimaet på arbejdspladsen trænger til forbedring. Sker dette, vil personalet også vide at gøre sin indsats.

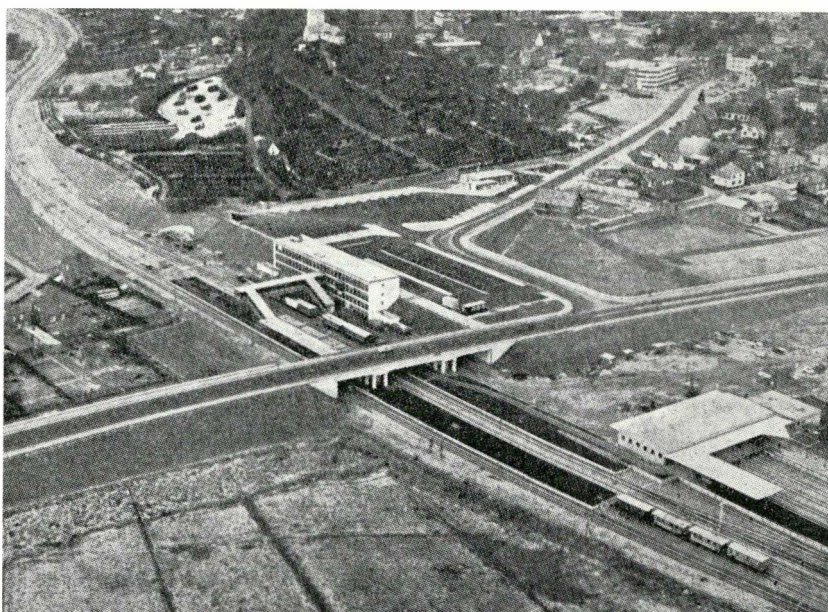
Der er megen utilfredshed i dag i velsagtens alle samfundslag, det er et symptomatisk tidens tegn, men der kan ændres ved dette på mange måder, især ved at skabe glæde til arbejdet.



Skive H i ny skikkelse



Luftfoto af ny banegård



Den 2. februar 1962 vil blive noteret som en skelsættende dato i Skives historie. Byen ligger smukt ved fjorden af samme navn, og dens oprindelse har rod så langt tilbage som før kong Valdemar Sejrs tid, og i dag har den ca. 16.000 indbyggere.

Som i de fleste andre byer i vort gamle land er der foregået en gradvis udvikling i overensstemmelse med tidens krav, og ovennævnte dato, blev der set hen til med en vis spænding af hele byens og omegnens befolkning, idet en ny banegård og rutebilstation skulle indvies under festlige former, og spændingen skyldtes, om nu vejrguderne ville imødekomme arrangørernes ønsker og håb. Det skete. I strålende sol samledes alle de indbudte på den gamle banegård kl. 10.00 og kort efter kørte indvielsestoget med alle gæsterne ind på den nye festlig smykkede station, hvor jernbanemændenes orkester fra Struer var stillet op for at modtage toget med fuld musik. Mange af byens borgere var mødt op, og flag var anbragt alle steder, hvor der var mulighed herfor, ja, selv det MX-lokomotiv, der var spændt for toget var smykket med flag under kørslen mellem den gamle og nye station.

Gæsterne blev samlet i ankomsthallen og her bød generaldirektøren velkommen med en tale, hvori blev nævnt, at der ingen tvivl kunne være om, at den by og egns befolkning, der i tiden fremover skulle benytte stationen, ville komme til at synes om den. Også byens borgmester, Woldhardt Madsen tog ordet for at sige tak til alle, der havde medvirket til arbejdets udførelse, hvorefter han sluttede med at sige, at aldrig har et samarbejde om en stor opgaves løsning været finere og bedre end det, der har fundet sted ved flytningen af Skive banegård.

Trafikministeren bragte ministeriets hilsen, og nævnte endvidere, at når det har taget så lang tid som 20 år med at få flytningen tilendebragt, så måtte det bringes i erindring, at disse år ikke havde været helt almindelige med besættelsestid

og forskellige restriktioner. Senere i talen nævnte ministeren, at Skive nu har fået sin nye station, og hermed er der skabt muligheder for industri-kvarterer, lad os ønske hverandre til lykke med resultatet og håbe på tilfredshed med det, der her er udført.

Til slut erklærede trafikministeren den nye station indviet og taget i brug, hvorefter højtideligheden sluttede med, at generaldirektøren motiverede et leve for den nye Skive H-station.

Samtlige indbudte fik overrakt et særnummer af »Vingehjulet« udgivet i dagens anledning, og heri har flere af statsbanernes ledende teknikere skrevet nogle interessante artikler, af hvilket vi i det følgende citerer:



Den Skive H station, som tages i brug den 2. februar 1962, er den tredje i rækken, siden jernbanen til Skive blev åbnet for drift i 1864.

Provinsialstænderne for Nørrejylland havde allerede i 1846 drøftet spørgsmålet om anlæg af jernbaner i denne landsdel, herunder også en jernbane til Skive, men på grund af de urolige politiske forhold blev sagen stillet i bero.

I 1852 tilbød den engelske jernbaneingeniør Sir Morton Peto imidlertid regeringen at anlægge og drive en jysk længdebane mod en vis rentegaranti. Forhandlingerne stod på i nogle år, indtil rigsdagen ved lov af 4. marts 1857 vedtog anlæg af en jernbane fra Århus til Randers med en »tværbane« fra Langå til Struer. Der forhandlede videre om koncessionen, som blev givet i 1859, og i 1861 overdrog man Sir Morton Peto at anlægge jernbanen.

Strækningen fra Langå til Viborg blev åbnet for drift i 1863 og strækningen fra Viborg til Skive den 17. oktober 1864, uden større festlighed, da situationen på dette tidspunkt af krigen var yderst alvorlig. Således var Skive nogle dage forinden blevet besat af en stor styrke prøjsisk militær. Togene afgik dengang fra Skive kl. 4,45 om morgenen og

15,50 om eftermiddagen, og turen til Århus tog 4 timer.

Et års tid senere, den 17. november 1865, kunne strækningen Skive–Struer tages i brug.

Skives første banegård lå i vinklen mellem veje til Viborg og Brårup. I 1880'erne anlagdes lidt længere østpå Skives anden banegård, som har været i brug indtil nu.

Den 15. maj 1884 åbnedes banelinien Skive–Glyngøre og den 11. december 1924 privatbanen Skive Spøttrup. Fra 1880'erne og op til ca. 1930 var banegårdsforholdene stort set tilfredsstillende, men herefter blev det klart, at en ændring på længere sigt ville blive nødvendig.

To af byens mest befærdede veje, Viborgvej og Havnevej, krydsede Sallingbanerne og havnebanen i niveau. Ulemperne herved tog til med den voksende biltrafik og var særlig store ved Viborgvej, fordi rangeringen på stationsarealet medførte hyppige nedlukninger af bommene ved denne overkørsel. Rent jernbanemæssigt gjorde forøgelsen af motortogenes antal og godstogenes længde en ændring af spornettet ønskelig, og statsbanerne begyndte derfor at overveje en forbedring af forholdene på stationen.

I slutningen af 1942 anmodede Skive byråd statsbanerne om at blive orienteret om statsbanernes planer om ændring af banegårdsforholdene, som byen var stærkt interesseret i, både af hensyn til ønsket om at fjerne de generende niveauoverkørsler og af hensyn til udarbejdelsen af en byplan. Hermed var kontakten mellem Skive by og statsbanerne etableret, og i midten af 1943 kunne statsbanerne forelægge Skive byråd to projekter: et mindre, som omfattede en flytning af stationen mod øst, og hvortil udgiften blev anslået til 4–5 mill. kroner og et større, omfattende en fuldstændig omlægning, således at den nye personstation placeredes i engarealerne umiddelbart neden for kirkegården, medens godsstationen – bl.a. på grund af de vanskelige jordbundsforhold – var forudsat placeret lige øst for Brårupvej adskilt fra personstationen. Udgiften til dette forslag blev anslået til 9 mill. kroner.

Der var enighed om, at det store projekt, trods merudgiften, måtte foretrækkes, da kun dette projekt gav helt tilfredsstillende forhold.

I begge projekter var stationen ombygget til gennemkørselsstation, således at det dobbelte rebroussement, der har været så karakteristisk for Skive, kunne bortfalde.

Dette dobbelte rebroussement har i øvrigt ikke budt så store ulemper, som man umiddelbart kunne forestille sig. I modsætning til, hvad der er tilfældet ved et enkelt rebroussement, skal lokomotivet ved lokomotivtrukne tog ikke skifte plads i toget, og tidstabet indskrænkede sig til nogle få minutter.

Det lå fra begyndelsen klart, at ingen af projekterne bød på så store fordele for Skive by og for statsbanerne, at disse for egen regning ønskede at gennemføre stationsflytningen. Men da projektets gennemførelse ville medføre bortfald af et par generende overkørsler, og der ved arbejdets udførelse i givet fald ville kunne skaffes beskæftigelse til et

stort antal arbejdsløse, var det rimeligt at forvente, at der ville kunne ydes tilskud til projektets gennemførelse såvel fra vejkrydsfonden som fra arbejdsministeriet.

Skive byråd rejste derfor i juni 1943 spørgsmålet om stationsflytningen som vejkrydssag over for § 2-udvalget for Viborg amt, idet man samtidig påpegede, at arbejdet syntes velegnet til at indgå blandt de beredskabsarbejder, som regeringen på det tidspunkt planlagde til imødegåelse af den dengang frygtede arbejdsløshed efter krigens afslutning.

Det såkaldte vejkrydsudvalg var positivt indstillet, og de følgende 3 år førtes nu forhandlinger med de forskellige myndigheder om den nærmere udformning af projektet og ikke mindst om dettes finansiering.

I 1946 var man nået så vidt, at der var opnået principiel enighed om fordelingen af udgifterne mellem Skive kommune, vejkrydsfonden, arbejdsministeriet og statsbanerne, men da arbejdsløsheden i de første år efter krigen ikke havde noget større omfang, traf regeringen først i 1949 – efter fornyede forhandlinger om fordelingen af udgifterne, som nu var forøget på grund af prisstigningerne – beslutning om arbejdets igangsættelse.

Besigtigelses- og ekspropriationskommissionen afholdt sin første forretning den 20. september 1949, og den 15. februar 1950 blev den første parcel af jordarbejdet påbegyndt.

De nærmere betingelser for arbejdets gennemførelse, finansiering og kommunens overtagelse af de frigjorte banearealer blev fastlagt i en overenskomst mellem Skive byråd og generaldirektoratet for statsbanerne, som undertegnedes den 27. september 1951.

Efter at statsbanerne i 1953 havde henledt byrådets opmærksomhed på statsbanernes interesse i placeringen af en eventuel ny rutebilstation og mulighederne for at placere en sådan ved den nye Skive H station, blev der indledt forhandlinger herom, og i 1956 afgav et af byrådet nedsat fællesudvalg en teknisk redegørelse for de mulige placeringer af en ny rutebilstation og med forslag om, at rutebilstationen blev placeret ved den nye Skive H station.

Som et betydningsfuldt led i de løbende forhandlinger med Skive kommune om den nærmere udformning af den nye stations spornet m.v., besluttede statsbanerne i 1957 at ændre projektet således, at godsstationen blev anlagt i umiddelbart tilknytning til personstationen vest for Brårupvej, idet man mente at måtte lægge mere vægt på den besparelse i driftsudgifter, som derved kunne opnås, end på de som følge af de vanskelige bundforhold forøgede anlægsudgifter.

Det havde oprindelig været hensigten at gennemføre arbejdet på nogenlunde få år, men de økonomiske forhold i årene 1950–1956 medførte, at bevilningerne blev stærkt nedskåret, og at arbejdet kun skred langsomt frem. Dertil kom, at de særlige jordbundsforhold i Skive viste sig at være endnu mere varierende og sinkende for arbejdets udførelse end ventet.

Når det nye banegårdsanlæg åbnes for drift, må

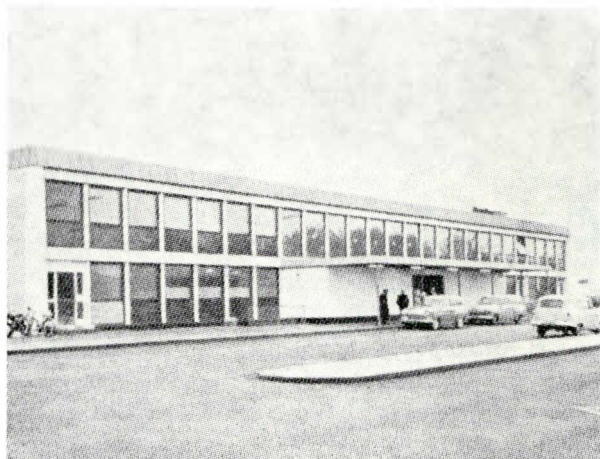
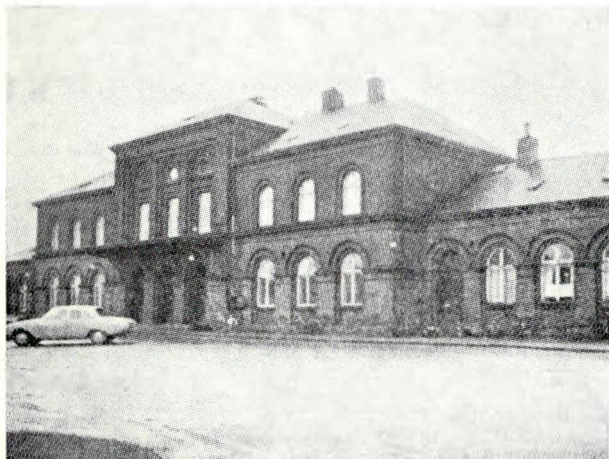
det være tilladt at konstatere, at der ved samarbejde mellem de af arbejdet berørte myndigheder er skabt en helhedsløsning, som både kan tilfredsstille alle rimelige krav til afvikling af trafik og transporter, og som har kunnet passes ind i den udvikling, som Skive by er inde i.

Den nye Skive H station er vel beliggende ved byens nye udfaldsvej mod syd, med den ny rutebilstation som nabo og med direkte vejforbindelse til byens centrum ad den ny Søndergade. Den nye station ligger mellem den gamle bykerne og de nye

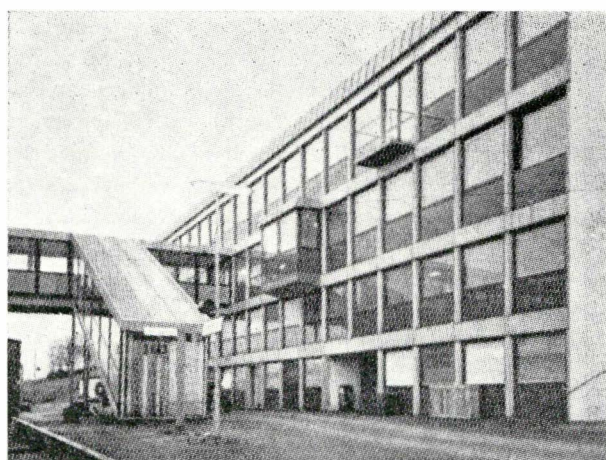
kvarterer, som er i hastig vækst omkring det nye seminarium og kirke i Egeris-Brårup.

Efter ændringen af banegårdsforholdene sker alle krydsninger mellem veje og baner ude af niveau, undtagen for havnebanens vedkommende, idet man har ment at kunne tolerere, at dennes krydsninger sker i niveau.

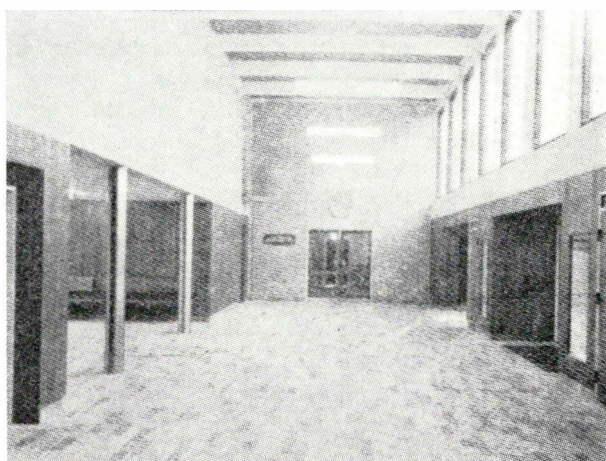
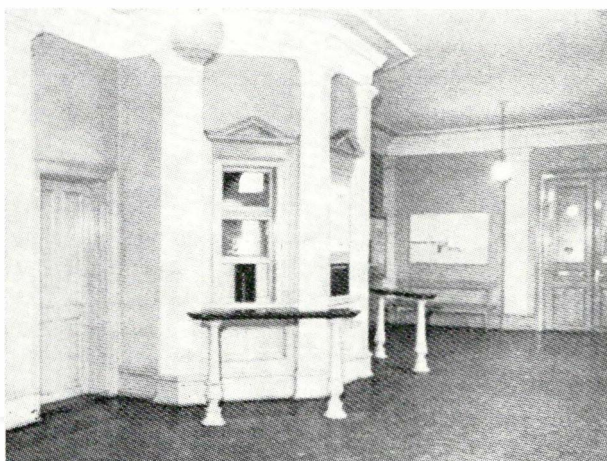
Ved stationsflytningen frigøres betydelige arealer, som allerede er ved at blive udnyttet af industrivirksomheder, hvoraf en del vil få brug for sidespor.



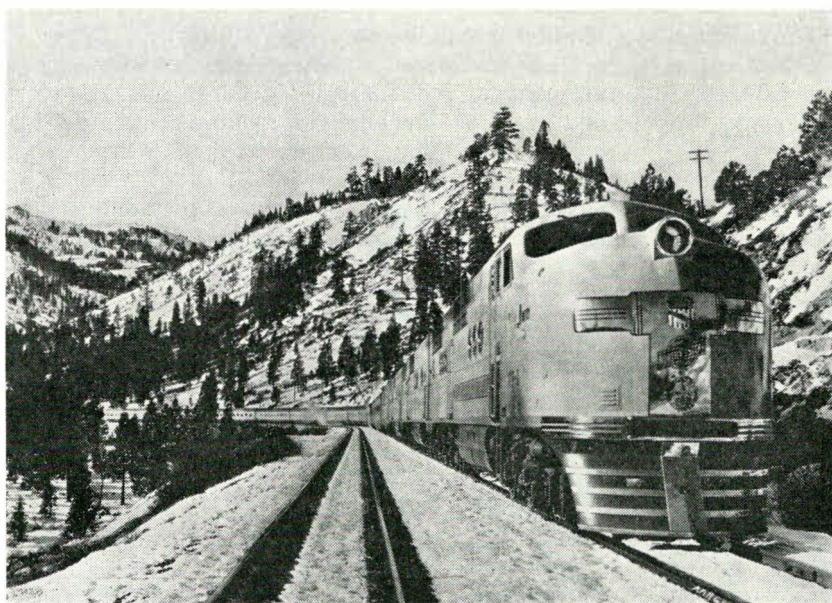
Den gamle og nye hovedbygning set fra forpladsen.



Den gamle og nye hovedbygning set fra perronsiden.



Forhallen før og nu.



Driftsvilkår for USA's jernbaner

For et stykke tid siden udkom der et stort værk om jernbanerne i De forenede Stater, et værk som er resultatet af mange års forskning og undersøgelser såvel på det historiske som på det tekniske og driftsøkonomiske område. Såvel arkivstudier som talrige studier i marken og et omfattende statistisk materiale ligger til grund for dette standardværk. Den oversigt og orientering der bliver givet i nedenstående artikel bygger i det væsentligste på dette værk med en del supplerende oplysninger fra andre kilder.

Længden af jernbanerne i USA er mere end 400.000 engelske mil. De har 50.000 lokomotiver og cirka 1.800.000 vogne til passager- og godstrafik. Personalets antal er heller ingen bagatel til trods for alle rationaliseringsforanstaltninger. 1.400.000 personer er tilknyttet jernbanevæsenet, heri iberegnet teknikere, videnskabsmænd og eksperter af enhver art.

Der findes over 1.000.000 aktionærer i jernbaneselskaberne i USA spredt rundt om blandt farmere og i alle amerikanske byer. Over halvdelen af alle jernbaneaktier og obligationer befinder sig i hænderne på livsforsikringselskaber, banker, undervisningsanstalter og andre.

I den amerikanske storkapitals historie spiller »Jernbanekongerne« en stor rolle. Den første jernbanekonge var Cornelius Vanderbilt. Han ejede

ved sin død i 1877 en formue på omkring 400 mill. danske kr. Jay Gould havde også mange jernbaner under kontrol og ejede 35.000 km jernbane, da han døde i 1893. Ja, men han distanceres fuldstændig af Edv. H. Harrimann, som i 1909 var nået så langt, at han var herre over 120.000 km jernbane, næsten en trediedel af alle daværende jernbaner i USA og lige så meget som alle jernbaner i England, Frankrig og Tyskland tilsammen. En stor jernbanekonge var også finansmagnaten, Pierpont Morgan, samtidig en af de ledende mænd i ståltrusten. Også olietrusten Standard Oil har i stor stil drevet spekulation i jernbaneaktier og profiteret på jernbanetrafikken.

Over 80 procent af jernbanerne i USA beherskes for tiden i realiteten af 13 store private koncerner og disse koncerner er en økonomisk faktor af rang. De høster også en kæmpemæssig fortjeneste, som til dels skyldes en vidtdreven driftsrationalisering og teknisk modernisering, ikke mindst når det gælder diesellokomotiver af kraftigste type og moderne elektriske lokomotiver.

Investeringerne i de amerikanske jernbaner og deres udstyr repræsenterede allerede i 1944 en sum på over 29½ milliard dollars. I det samme år gik ikke langt fra halvdelen af jernbanernes bruttoindtægt, som var på 8.680.791.000 dollar til lønninger til personalet. Til lokomotivbrændsel og

kraft medgik 572.713.637 dollar, eller 6,7 procent. Omkostningerne er steget meget mere end taksterne.

Der er ikke mindst i den sidste 10-års periode lagt stor vægt på at skabe rentabilitet i fremtiden ved en hurtig udbygning af jernbanevæsenet og ved bedre service på alle områder.

Nogle få historiske data vil belyse den enorme udvikling, som har fundet sted. Allerede i 1860 oversteg jernbanernes længde i USA 30.000 engelske mil. Fra 1880 til 1890 blev der bygget ikke mindre end 70.000 engelske mil jernbane. Næsten alt blev bygget på privat initiativ, men med støtte fra staten, blandt andet skænkede staten de private jernbaneselskaber landområder, som tilsammen udgjorde 159.000.000 acres land, et område 1½ gang så stort som Sverige. Kulminationen i amerikansk jernbanebygning foregik i 1916, da banelængden nåede næsten 254.000 engelske mil. Siden gik det tilbage på grund af konkurrencen med andre transportmidler, fremfor alt person- og lastbiler, men i de senere år har jernbanerne hævdet sig godt i konkurrencen blandt andet på grund af et omfattende net af »fra dør til dør«-trafik.

En statistik fra 5-års perioden 1945-49 giver et godt billede af i hvilken grad de amerikanske jernbaner er en indtægtskilde for aktionærerne. Statistikken omfatter såvel nettoindtægten som dividenden:

År	Nettoindtægt i dollar	Dividende i dollar
1945	502.250.000	294.249.000
1946	334.966.000	283.171.000
1947	537.405.000	280.397.000
1948	767.949.000	335.313.000
1949	496.103.000	306.995.000

De forskydninger, disse tal viser, skyldes så mange forskellige faktorer, at det ikke er muligt at klarlægge årsagerne dertil inden for denne artikels område.

I de senere år har letmetallerne fået øget anvendelse til jernbanemateriel i USA. Transportkapaciteten er steget betydeligt, og der er gjort en række vigtige tekniske opfindelser. Farten på jernbanerne er steget i så høj grad, at man også på dette felt med fuld ret kan tale om amerikansk tempo og amerikansk effektivitet som forbillede for mange andre, ja de allerfleste lande.

Som eksempel på den kørehastighed man er nået frem til i USA, kan nævnes den berømte togtype Mounteneer. Ved hjælp af de mest moderne diesellokomotiver kører disse tog 500 engelske mil på 11 timer og de stopper 10 steder. Dette tog kører gennem typiske fjeldkløfter, som har givet toget dets navn.

Som eksempel på den service, der præsenteres i sådanne togtyper som Mounteneer, Plaisman, Royal Blue med flere kan nævnes, at man på den 436 engelske mil lange strækning mellem New York og Buffalo ved hjælp af radiotelefon kan telefonere fra toget til et hvilket som helst sted i verden. Første gang dette blev muligt var den 15. august

1947 i Royal Blue toget fra Baltimore til Ohio. En forretningsmand, som befinder sig i toget mellem New York og Buffalo kan tale med London og Paris og træffe aftaler lige så enkelt og let, som hvis han befandt sig på sit kontor i New York. Man kan også nævne en række andre ting, som illustrerer den hypermoderne service på amerikanske jernbaner. Ved hjælp af nye materialer og konstruktioner er tog som Mounteneer blevet praktisk talt lydløse. I stedet for de sædvanlige kupeer, findes der i stor udstrækning værelser i lighed med det komfortable hotelværelse, men rigtignok til en pris, som ligger en del over Pullmann-togenes standard. At rejse med de mest moderne tog i USA – som en rejsende engang sagde – er det samme som at sende sit ynglingshotel på hjul. I en række nye togtyper findes der klubvogn med diverse spil og adspredelser og en bar, som ikke adskiller sig fra en moderne hotelbar, noget andet er, at det er en bar, som bevæger sig hundrede af mil. Og man kan være rolig for, at en sådan jernbanebar i USA har »alle rettigheder«.

Et tog af Century-typen går mellem New York og Chicago. Det er et strømliinetog. En enkelt sovevogn i dette tog har kostet 115.000 dollar. Disse tog tilhører selskabet Twentieth Century Limited. Dette selskab brugte på fire år 86 mill. dollar til nyinvestering, deraf 65 mill. dollar til 720 nye passagervogne og 21 mill. dollar til det »sidste skrig« i diesel-elektriske lokomotiver.

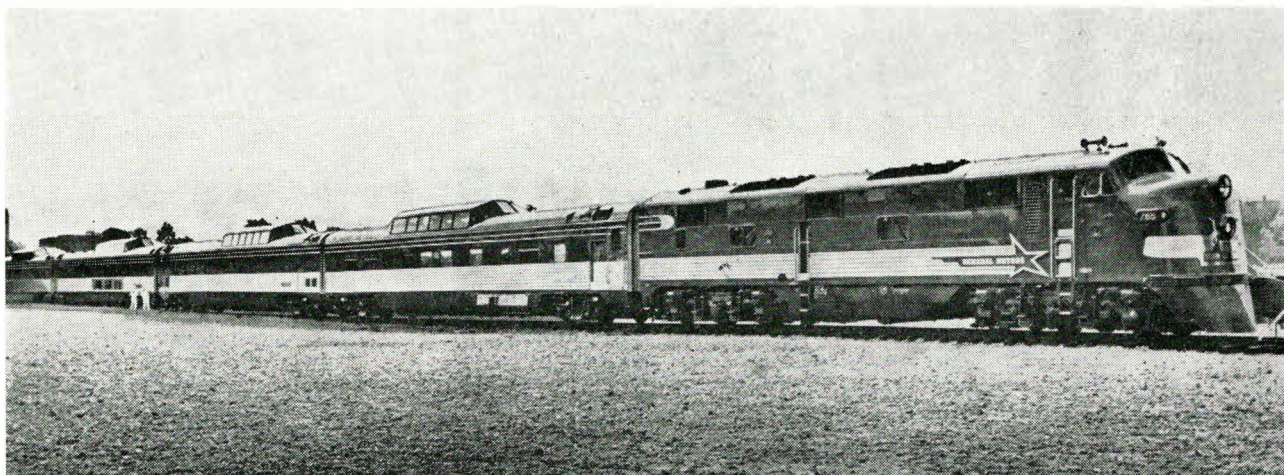
Et Century-tog af gennemsnitstypen har 253 sovepladser, desuden

vogne med 22 små værelser a la hotel, vogne med 10 større værelser og 6 dobbelt-soveværelser, vogne med 12 dobbelt-soveværelser, og desuden klubrum m.v. Det dieselelektriske lokomotiv i dette tog er på 4000 hestekræfter. Lysarrangementet er det mest moderne, som for tiden overhovedet kan skaffes. Hertil kommer moderne sikkerhedsindretninger i lokomotiverne. Disse lokomotiver er bygget af General Motor Corporation. De er således indrettet, at toget kører videre med samme fart, selv om en af de fire maskiner svigter. Lokomotiverne er lavet således, så de ikke generes af sne og is. Et Century-tog, som kører på en strækning af 961 eng. mil, har et personale på 41 personer ialt. En del af dette personale kører dog ikke med på hele turen fra New York til Chicago. Lokomotivføreren og -fyrbøderen skiftes ud i Harmon Syracuse, Buffalo, Cleveland, Toledo og Elkhart. Der er altså 16 personer ialt på lokomotivet i hvert af disse tog fra New York til Chicago.

Det, som her er nævnt, gælder stort set for alle moderne tog over længere strækninger i USA. Det er et kostbart apparat. Men erfaringerne fra amerikansk jernbane- og transporthistorie har vist, at det kun ved en sådan teknisk modernisering og tip-top service er muligt for vore dages jernbaner i Amerika at konkurrere effektivt med andre moderne befordringsmidler.

*

Drivfjederen til den tekniske modernisering og til rationaliseringsbestræbelserne som helhed med jern-



banerne i USA har i de senere år frem for alt været hensynet til den stadig skarpere konkurrence med andre befordringsmidler, i første række med den stærkt øgede bil-, bus- og lastbiltrafik og med flyvetrafikken. Jernbanernes andel i godstrafikken faldt fra $\frac{2}{3}$ i 1939 til mindre end $\frac{1}{2}$ i 1956. I samme tidsrum steg lastbilernes andel fra 10 til 18 procent. I persontrafikken faldt jernbanernes andel fra mere end $\frac{2}{3}$ i 1939 til knapt $\frac{1}{3}$ i 1956, medens f.eks. luftfartens andel i samme tidsrum steg fra $\frac{1}{50}$ til $\frac{1}{3}$ af den totale persontrafik. Dette til trods for, at det er klart, at jernbanerne kan befordre både personer og gods billigere end andre transportmidler over lidt længere afstande.

Et eksempel: For at transportere 100.000 tons gods mellem New York og San Francisco bruger man med lastbil 20 gange så mange dagsarbejde og 4 gange så meget brændstof som med jernbane. Ved lufttransport måtte man bruge 13 gange så meget dagsarbejde og næsten 30 gange så meget brændstof.

Det hævdes i dag fra jernbanernes side med styrke, at de øvrige transportmidler også må dække sine fulde linieomkostninger som jernbanerne må, dersom jernbanerne fortsat skal være levedygtige. Dette gælder både luftfarten, biltransporten og søfarten.

Det bør her tilføjes, at de amerikanske jernbaner er fritaget for begrænsningen i adgang til at drive biltransport i følgende tilfælde: 1) afhentning og udkørsel af stykgods, 2) overføring af stykgods fra station til station, 3) når jernbanen får adgang til at benytte biltransporten over lokalstrækninger i stedet for jernbanetransport.

Af en rapport som for en tid siden blev sendt ud fra et af regeringens kontorer »Interstate Commerce Commission«, fremgår bl.a., at underskuddet på passagertrafikken i et af de sidste år løb op i 723 mill. dollar. Omkring 40 procent af underskuddet dækkes af godstrafikken. Bustrafikken overtager i stigende grad passagertrafikken, fordi busbilletten er langt billigere end jernbanebilletten. Når det gælder årsagerne til jernbanekrisen i USA, må man bl.a. tage i betragtning, at jernbaneselskaberne selv må dække de udgifter, som er forbundet med jernbanelinier, stationer, etc., mens både bilvejene og flyvepladserne bygges for offentlige midler.

De amerikanske myndigheder såvel som administrationen for de forskellige jernbanelinier, er fuldt klar over stillingens alvor, og nødvendigheden af at gribe til vidtgående forholdsregler for at fremme udnyttelsen af jernbanernes kapacitet og

gennemføre foranstaltninger med sigte på at genrejse jernbanetrafikens rentabilitet.

Af en artikel i tidsskriftet U.S. News & World Report fremgår, at kongressen har vedtaget en støtteplan for jernbanerne, som ikke er uden betydning. For tidsrummet fra august 1958 til marts 1961 har jernbanerne fået statsgaranti for lån op til 500 mill. dollar til kapitaludstyr og vedligeholdelse. Der er endvidere givet fuldmagt til at regulere taksterne for forskellige transportgrene på en god måde, så man kan afveje urimelig konkurrence fra andre befordringsmidler, særlig lastbiltrafik. I en række stater har jernbaneselskaberne, som er særlig »hard up«, søgt og har fået tilsagn om finansiel støtte for at kunne hævde sig i konkurrencen. En række spareforanstaltninger og andre foranstaltninger er planlagt for at bedre rentabiliteten, og enkelte af disse forholdsregler hænger direkte sammen med personalets stilling. Man regner alligevel ikke med nogen sænkning af lønniveaue. Alt i alt regner man med at bedring i de almene økonomiske konjunkturer plus støtten gennem kongressens vedtagelse og den støtte, som ydes i andel af staten, efterhånden skal føre til en lettelse af situationen for jernbanens drift.

Arvid G. Hansen.



Man tænker sig ikke, at dette er interiør fra en jernbanevogn.

DSB-beretning i uddrag

Beretning for driftsåret 1. april 1960–31. marts 1961.

Driftsindtægterne steg i forhold til det foregående driftsår med 44,1 mill. kr. til 636,7 mill. kr., driftsudgifterne med 15,8 mill. kr. til 607,7 mill. kr. og afskrivning og forrentning med 9,1 mill. kr. til 91,7 mill. kr.

Driftsresultatet, et overskud på 29,0 mill. kr., blev således forbedret med 28,3 mill. kr., og statens tilskud faldt med 19,2 mill. kr. til 62,7 mill. kr.

Stigningen i driftsindtægterne skyldes dels de i sommeren 1959 gennemførte takstforhøjelser og dels større trafik.

Indtægten af befordingen af personer og rejsegods samt af biler m.m. lokalt på overfarterne steg med 24,4 mill. kr. til 338,6 mill. kr. – Der blev i alt foretaget 112,1 mill. rejser mod 113,7 mill. i driftsåret 1959/60, og på overfarterne overførtes 1,7 mill. biler eller 215.000 flere end året før.

Indtægten af godsbefordringen steg med 7,2 mill. kr. til 219,0 mill. kr. – Der blev i alt befordret 6,92 mill. tons gods mod 6,88 mill. tons året før.

Stigningen i driftsudgifterne skyldes især nye løntillæg (dyrtidsregulering).

Færgemateriellet blev forøget med tre nye færger, nemlig »Hälsingborg« til Helsingør–Hälsingborg overfarten, hurtigfærgen »Prinsesse Anne-Marie« til Kalundborg–Århus overfarten og todækkerfærgen »Knudshoved« til storebæltsoverfarterne.

Moderniseringen af det rullende materiel fortsattes i årets løb, idet der bl.a. blev anskaffet 13 motor-toglokomotiver, 17 motor-rangerlokomotiver, 18 stålbugiepersonvogne og 482 store godsvogne, medens 4 damplokomotiver, 35 personvogne og 796 godsvogne blev udrangeret eller solgt.

Tog-, lokomotiv- og vognbevægelsen.

Antallet af kørte togkilometer er steget med 501 tus. (1,3%) til 39,1 mill.; af dette totaltal faldt på damp tog 4,1 mill. (10,6%), på tog fremført af motorlokomotiver 10,6 mill. (27,0%), på tog fremført af motorvogne 18,0 mill. (46,1%), på motortog (lyntog og tilsvarende fremmede togenheder) 2,2 mill. (5,7%) og på elektr. tog 4,2 mill. (10,6%).

I forhold til det foregående driftsår er antal togkilometer udført af damplokomotiver gået tilbage med 0,6 mill. (12,5%), medens antallet for motorlokomotiver er steget med 1,1 mill. (11,4%); for motorvogne, motortog og elektr. motorvogne er tallene på det nærmeste uændrede.

Af de af personførende tog præsterede togkilometer blev 5,5% udført af damp tog, 17,6% af motorlokomotiver, 55,8% af motorvogne, 7,4% af motortog og 13,7% af elektr. tog; af de af godsførende tog (ekskl. arbejdstog) præsterede togkilometer blev 26,9% udført af damp tog, 60,1% af motorlokomotiver og 13,0% af motorvogne.

Antallet af kørte særtogkilometer (herunder arbejdstogkilometer) udgjorde 1,9 mill., hvoraf 0,8 mill. faldt på personsærtog og 1,1 mill. på godssær-

tog; særtogskørslen har udgjort 4,8% af samtlige togkilometer.

Der er i alt kørt 62,4 mill. lokomotivkilometer, som fordeler sig således på de enkelte trækkræfter:

	I togekørsel				
	Forreste lokomotiv vogn (= tog-kilometer)	Øvrige lokomotiv. motorv. o. lign.)	Rangerings-kilometer	Tomkørsel og reservehold	I alt
	tus.	tus.	tus.	tus.	tus.
Damplokomotiver ..	4 147	26	588	1 461	6 222
Motorlokomotiver ..	10 575	25	769	127	11 496
Motorvogne	18 019	1 941	1 595	–	21 555
Motortog	2 235	2 140	–	–	4 375
Elektr. motorvogne .	4 151	5 229	–	–	9 380
Rangerlokomotiver og -traktorer	1)	1)	9 358	1)	9 358
I alt ..	39 127	9 361	12 310	1 588	62 386

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

Antal vognakselkilometer på banerne er steget med 18,7 mill. eller 1,9% til 1 019,6 mill.; stigningen udgjorde 4,3% for motor- og personvognmateriellet, medens tallet for det øvrige vognmateriel faldt med 0,2%.

Den gennemsnitlige udnyttelse af pladserne i de fremførte motor- og personvogne var i 1960–61 36,9% mod 38,0% i 1959–60; udnyttelsen er dog stærkt varierende for de forskellige togarter (lyntog, ekspress- og iltog, persontog og elektriske tog).

På omnibusruterne er der kørt 32,4 mill. vognkilometer mod 31,8 mill. året før, en stigning på 0,6 mill. eller 1,9%.

Personalet.

Det samlede personale udgjorde i 1960–61 gennemsnitligt:

Personale til overledelse, drift og vedligeholdelse af anlæg	25 568
Personale til rutebilvæsenet	1 078
	26 646
Personale til fornyelse af faste anlæg samt til nyanlæg og fremmedarbejder	1 201
	27 847

Under personale er opført det fast 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).

Det gennemsnitlige antal af det ved overledelse, drift og vedligeholdelse af anlæg samt ved rutebilvæsenet beskæftigede personale var i driftsåret 1960–61 henholdsvis 1959–60:

	1960-61	1959-60	For- mind- skelse	For- mind- skelse i %
Tjenestemænd	15 006	15 211	205	1,3
Trafikmedhjælp. og -elever	232	244	12	4,9
Andre aspiranter	752	720	÷ 32	÷ 4,4
Fast ansatte timelønnede..	2 804	2 793	÷ 11	÷ 0,4
Fast personale i alt	18 794	18 968	174	0,9
Ekstraarb. (heru. lærlinge)	6 824	6 772	÷ 52	÷ 0,8
Ekstraarb. ved rutebilvæs.	1 028	1 018	÷ 10	÷ 1,0
I alt	26 646	26 758	112	0,4

DSB regnskab

Til denne oversigt over statsbanernes driftsresultat for tiden 1/4-31/12 1961 bemærkes, at 52,1 mill. kroner af den anførte stigning i driftsomkostninger hidrører fra regulering af løn m.v. pr. 1/4 1961, herunder nedsat tjenesteydelse.

	April — December		Afvigelser
	1961	1960	
Driftsindtægter ...	504.213.000	479.198.000	25.015.000
Driftsomkostn. ...	502.071.000	439.100.000	62.971.000
Driftsoverskud ...	2.142.000	40.098.000	÷ 37.956.000
Afskrivning	25.497.000	22.725.000	2.772.000
Forrentning	52.731.000	45.509.000	7.222.000
Statens tilskud til driften	76.086.000	28.136.000	47.950.000



D.L.F.'s kontor

Opmærksomheden henledes på at foreningens kontor lukker kl. 12 på lørdage.

Tak

Hjertelig tak for udvist deltagelse ved vor kære mand og fars død og begravelse.

Marie Scheel-Poulsen og børn,
Enghavevej 23, Skjern.



Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant
pr. 15-1-62.

J. K. Christensen, København Gb.
H. T. Hansen, København Gb.
B. Skott, København Gb.

Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant
pr. 1-2-62.

O. Nylander, København Gb.
B. Z. Nielsen, København Gb.

Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant
pr. 15-2-62.

E. Larsen, København Gb.

Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant
pr. 1-4-62.

J. C. Jensen, København Gb.
W. B. Østergaard, København Gb.

Rettelser.

Forflyttelse efter ansøgning af lokomotivfører (12. lkl) G. S. Hansen, Helgoland til Fredericia pr. 1-1-62 er annulleret efter ansøgning.

Antagelsen af lokomotivmedhjælperaspirant K. V. Jensen, København Gb. pr. 15-1-62 er annulleret efter ansøgning.

Afsked.

Lokomotivfører (12. lkl.):
C. C. Christoffersen, R. af D., København Gb. er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-6-62).

Dødsfald.

Depotleder Th. P. Jørgensen, Elektrokontrollen, er afgået ved døden d. 5-2-62.

Lokomotivfører H. M. Madsen, Århus, er afgået ved døden d. 12-1-62.

Dødsfald blandt pensionister.

Pensioneret lokomotivfører:
L. H. Dybdahl, Stations Allé 4, 2., Århus, er afgået ved døden d. 14-12-61.

J. J. Scheel-Poulsen, Enghavevej 23, Skjern, er afgået ved døden.

H. V. K. Agenholt, Sdr. Boulevard 100, 1., København V. er afgået ved døden d. 4-2-62.



- Næ-h -- er det pastør Martha fra Canada !

Byttelejligheder

Randers - København.

3 værelses moderne lejlighed i Randers, leje 127 kr. med varme, intet indskud, ønskes byttet med lejlighed så nær København som muligt.

Finn Eriksson, V. E. Gamborgs Vej 1, København F. Tlf. Fasan 827 efter kl. 18.

København-Arhus.

3-værelses nyistandsat lejlighed med kakkelovn, leje kr. 75.- mdl., nær Enghave Plads ønskes byttet med 3-3½-værelses med varme og bad i Århus.

Politibetjent B. V. Jensen, Flensborggade 32, V., tlf. Fasan 1448 (lokal 42).

HAR DE SOMMERHUS ?

Udlej Deres hus til en kollega i den tid, De ikke selv benytter det. Når De udlejer til en kollega, er De sikret mod misligholdelse. Sæsonen er lang, da mange tjenestemænd må tage ferie uden for højsæsonen (skoleferien).

Skriv eller ring - og De får tilsendt nærmere oplysninger.

Tjenestemændenes Ferie Service

Lyngvej 38, Kgs. Lyngby.

v/ kommunelærer V. Mathiasen,
Tlf. PA 8167. Efter kl. 18 87 76 38.

Adressefortegnelse

Hovedbestyrelsen

Lokomotivfører:

E. Greve Petersen (formand).

Strødamvej 26, 1. tv., Kbhvn. Ø. Tlf. Ryvang 8058.

S. Suneson (næstformand).

Steins Plads 6 st., Kbhvn. Valby. Tlf. 30 10 77.

K. B. Knudsen (sekretær).

Smaragdvej 4, Herlev. Tlf. 94 08 16.

G. A. Rasmussen, (hovedkasserer).

Krusågade 26, 2., Kbhvn. V. Tlf. Hilda 1152.

N. V. Ø. Jensen.

Lundtoftgade 86, 2. tv., Kbhvn. N. Tlf. Ta 7122x.

S. A. Rasmussen.

Indre Ringvej 13, 4. Fredericia. Tlf. Fredericia 1536.

E. Tandrup.

Lyngbyes Allé 12, st., Esbjerg.

N. P. Røgilds.

Teglværks Allé 7, 2. th., Ålborg. Tlf. 2 00 77.

Lokomotivfyrbøder:

J. B. Larsen.

Smørumvej 239 st. th., Brønshøj.

P. H. Andersen.

Skovbakken 26 b, Fredericia.

M. K. Nielsen.

Tjørnevej 7, 2. th., Padborg.

Afdeling	Formandens og repræsentantens adresse	Kassererens adresse
Københavns Godsbanegård	Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st., København S. Telf. Asta 3093.	Lokomotivfører P. K. Kristensen, Banefløjten 6, Brh.
Helgoland	Lokomotivfører H. Fønnesbæk Hansen, Kongshaven 22, Valby. Tlf. 30 37 44.	Lokomotivfører N. V. Ø. Jensen, Lundtoftgade 86, 2. tv., København N. Telf. Taga 7122 x.
Enghave	Elektrofører Ths. Foldager Pedersen, Byparkvej 127, Glostrup. Telf. 96 44 54.	Elektrofører H. B. Henningsen, Hvidovrevej 524 ² th., Hvidovre. Telf. 78 47 35.
Roskilde	Lokomotivfyrbøder Kaj Juul Rasmussen, Holbækvej 10.	Lokomotivfyrbøder E. W. Pedersen, Fælledvej 24 b, st. th.
Helsingør	Lokomotivfører R. G. Holm, Ydunsvej 12 D.	Lokomotivfyrbøder A. B. Hansen, Sct. Annegade 53 A 1.
Hillerød	Lokomotivfører S. A. Botling, Skovgærdet 25 1.	
Næstved	Lokomotivfører O. E. Søltøft, Rosenvej 3 st.	Lokomotivfyrbøder J. Voltzmann, Erantisvej 1 D 2, tv.
Gedser	Lokomotivfører B. E. Rasmussen, Langgade 14.	Lokomotivfører S. G. Lund Pedersen, Langgade 8 a.
Nykøbing F.	Lokomotivfører H. J. Jørgensen, Finsensgade 48.	
Kalundborg	Lokomotivfører T. G. B. Olsen, Røsnæsvej 28.	Lokomotivfører P. A. Jensen, Stationsvej 3 B.
Slagelse	Lokomotivfører E. Meng, Klokketøbergade 15, 1. th.	Lokomotivfyrbøder H. Klørup Christensen, Valbyvej 40.
Korsør	Lokomotivfører G. Juul Madsen, Thiesensallé 29 ¹ .	Lokomotivfører H. E. Jørgensen, Fasanstien 1, 1. th.

Afdeling	Formandens og repræsentantens adresse	Kassererens adresse
Nyborg	Lokomotivfører A. Tarpø, Aldershvilevej 25.	Lokomotivfører N. T. Christensen, Provst Hjorthsvej 2.
Odense	Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Munkerisvej 6, 1., Odense. Tlf. 11 59 09.	Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, Fruens Bøge.
Fåborg	Lokomotivfører P. E. Bækgaard, Svendborgvej 107.	
Svendborg	Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 62.	
Fredericia	Lokomotivfører S. A. Rasmussen, Indre Ringvej 13, 4., tlf. 1536.	Lokomotivfører A. Vilhelmsen, Sjællandsgade 49, st.
Vejle	Lokomotivfører Aage Bentsen, Arvadvej 11, Brande.	
Kolding	Lokomotivfører P. F. Pedersen, DSB maskindepot.	
Padborg	Lokomotivfører H. Ørnstrøm, Haralddalsvej 2. Tlf. 046 73 217.	Lokomotivfyrbøder M. K. Nielsen, Tjørnevej 7 2.
Abenrå	Lokomotivfører H. P. Møller, DSB maskindepot.	
Haderslev	Lokomotivfører Ejnar Nielsen, Ribe Landevej	
Tinglev	Lokomotivfører H. Jessen, Birkevej. 66. Tlf. 045 24266.	
Sønderborg	Lokomotivfører R. U. Andersen, Frihedsalle 31,1.	Lokomotivfører P. A. Overgård, Gartnervænget 9, st.
Tønder	Lokomotivfører J. P. Møller Jensen, Jernbanegade 16.	Lokomotivfører J. L. J. Christensen, Widdingherredsgade 4.
Esbjerg	Lokomotivfører C. M. Clausen, Storegade 73, telf. 4642.	Lokomotivfører H. M. Barlo, Østergade 53, II. th.
Skjern	Lokomotivfører A. C. Knudsen, Pilealle 20.	
Struer	Lokomotivfører R. Lynggaard Olesen, Rosenvænget 50.	Lokomotivfyrbøder K. R. Christensen, Ringgade 152.
Thisted	Lokomotivfører I. A. Asmussen, Kirkegårdsvej 4.	
Frederikshavn	Lokomotivfører L. E. Larsen, Lundevej 14.	Lokomotivfyrbøder A. T. Larsen, Vinkelvej 7 st.
Alborg	Lokomotivfører N. P. Røgilds, Teglværksalle 7, 2. th. Telf. 2 00 77.	Lokomotivfyrbøder B. C. V. Kruse, Vendsyselgade 24, 3.
Randers	Lokomotivfyrbøder N. G. P. Andersen, Valdemarsvej 11, Kristrup, Randers.	Lokomotivfører J. V. Jensen, Hans Bojes Alle 24, st.
Langå	Lokomotivfører J. A. Pedersen, Vestergade 16.	
Århus	Lokomotivfører E. G. Appel, Tietgens Plads 9, 3. Telf. 2 95 46.	Lokomotivfører E. A. Lønnqvist, Rosenvangs Allé 20.
Horsens	Lokomotivfører E. Jørgensen, Claus Cortsensgade 11, 4.	
Skanderborg	Lokomotivfører E. Bondrup, Skanderupgade 26.	
Viborg	Lokomotivfører E. E. Jensen, Frihedsvej 1.	Lokomotivfyrbøder Ib Jørgensen Klostervænget 17.
Brande	Lokomotivfører H. H. A. Christensen, Blichersvej 29, 2.	Lokomotivfører J. E. Pedersen, Herninggade 20 ¹ .
Silkeborg	Lokomotivfører J. K. Bentsen, Rolighedsvej 3, 1.	
Herning	Lokomotivfører Aage Lauritsen, Godthåbsvej 68.	Lokomotivfører O. Bruno, Museumsgade 50.

ULBJERG**VARDE****Varde og Omegns
ANDELSVASKERI**

Smedegade 20. Tlf. 746

Vasker alt for alle

**Isenkram - køkkenudstyr
glas - porcelæn - kunst**
Chr. Blinkenbergs Eftf.
v. Poul E. Sørensen

Storegade, Varde. Tlf. 127

ANDELSBANKEN

A. m. b. A.

Varde-Afdeling

Tlf. 945

NYKØBING F.**GEORG CHRISTENSEN**

Smedemester

Aut. gas- og vandmester

Grøntorvet 8. Nykøbing F. Tlf. 850339

Centralvarme - Oliefyur

Vand - Sanitet

Carl Møller

Smedemester

Aut. gas- og vandmester

Frisegade 39-41. Nykøb. F. Tlf. 852611

Alt bygningsarbejde
udføres

Ewald Andersen $\frac{1}{2}$

Tømrer -

murer - entreprenør

ingeniørfirma

Nykøbing F. - Telefon 85 08 73

**BALLESGAARD
BLOMSTER**

Varde . Tlf. 618

**EBBE CLAUSENS
BOGHANDEL**

VARDE - TELF. 21

Parfumeriet

K. Jørgensen

Smedegade 2, Varde . Tlf. 554

**Nordholts
Margarinefabrik**

Østervold 9, Varde

Tlf. 21533

BRANDE**Evalds Kolonial, Viadukten**

Altid friskbrændt kaffe
og udsøgte varer

Varer bringes overalt, også på landet

BRANDE . TELEFON 277

RANDERS**Satega**

Maskin- og Metalvarefabrik

Telefon Randers 7000

L. A. Jørgensen, Lørgravsvej 63

BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København 5

ODENSE**Chr. Andersen & Søn**

Ure & Optik

Kongensgade 6 - Odense - Telefon 12 50 70

 $\frac{1}{2}$ Kulimporten Dania

H. C. Andersens Boulevard 9, Kbhvn.

Central 3443

J. B. Schilder

Nørregade 7 - Kbhv. K. - Central 2058

Uniforms-Skrædderi - Målkonfektion

HERNING **$\frac{1}{2}$ SANDER HANSENS
TRÆLASTHANDEL**

Fredensgade 2 - Herning - Tlf. 18-1849

De holder på varmen, når De indsætter TERMOGLAS

Tilbud gives uden forbindelse

Poul Juul - glarmester

Th. Niensensgade 39 - Herning - Tlf. 772

**Midtjyske Betonvarefabrikker
HERNING**

Telf. 464 - 465 - Lind 45

Mænd beundrer Deres hår

INGRID E. LEY sætter det for Dem

Bryggergaarden - Herning - Telefon 639

ESSO Service Station

Johs. Nøhr

Fonnesbechsgade 16 . Herning . Tlf. 407

Benzin . Olie . Vask . Smøring

SØNDERBORG

Tager De på ferie eller overnatter i Sønderborg?
har vi hyggelige, moderne værelser med rindende vand

ARNKILSHUS

v/ M. V. Helmich,

Arnkilsgade 13 - Sønderborg

Telefon 2 23 36

Besøg Hotel NYBORG STRAND

Nyborg . Telefon 112

FREDERICIA**MUSIKHUSET**

Fredericia - Tlf. 605

MØBELMAGASINET

v/ Hermann Hansen & Søn

- det moderne magasin for møbler - vi ompolstrer Deres møbler

Gothersgade 32 - Fredericia - Tlf. 822

Køb Deres frugt og grønt hos

HOustrup's Eftf.

Jyllandsgade 16 - Fredericia - Telefon 367

Læs byens blad . . .

FRIT FOLK

- et blad i udvikling

AARHUS

Fotoarbejde - Fotoartikler - Hurtig fremkaldelse af film

CENTRAL KIOSKEN

hj. af Frichsvej og Chr. Winthersvej - Aabyhøj - Telf. 5 74 74

- jeg sætter kulør på Deres tilværelse

Malermester PEDERSEN

TELEFON 30585 - AARHUS

"GRETHES" KJOLEALON

Systue for kjoler

SDR. RINGGADE 2, AARHUS . TELEF. 31041

Jernbanens fru er anbefales

Frue Kjoler

Borggade 11 . Aarhus . Telefon 2 56 50

BERNINA symaskine

- det fuldenste schweizer
produkt

Bruunsgade 51 - Aarhus
Telefon 3 31 21

HVILEHJEM

Ældre mennesker kan få ophold
under venlige og betryggende
forhold

Dot Hvide Bånd's Hvilehjem, Risskov
v/ bestyrerinde
Fru Magda Thomsen
Telefon Aarhus 7 88 97

Dansk Stoker og Varmekedel Kompagni A/S

Ny Banegaardsgade 45 - Aarhus
Tlf. (061) 21122

S. Møller Christensen A/S

Papir en gros

Aarhus - Telefon 2 14 33

HENNING NIELSEN

Tømrermester

Tunøgade 32 . Aarhus
Tlf. 3 09 32
Nyt tømmerværksted

Sygevogne

nye og brugte
til salg eller
udleje

Karl Jensen, Sygevognsfabrikant

Ndr. Strandvej 37 . Risskov
Telefon Aarhus 7 98 58

HØJBJERG

UNGE HJEMS HØJSKOLE

Skaade pr. Højbjerg. 7 km sydf. Århus

Et vidunderligt højskoleophold på Danmarks mest moderne højskole med levende undervisning for vor tids unge. Kursus beg. novbr. og jan. Program sendes. Understøttelse kan søges.

Jernbanefunktionærerne
anbefales

TOBAKSHUSET

Randersvej 29, Aarhus, Tlf. 6 92 97
Alt i vin - spiritus og tobakker

D. S. B.

kører altid i

Haandværkerforeningens
Restaurant og Selskabslokaler

Aarhus Tlf. 2 02 33



KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10
Telefon 173
Privat 1243

Altid første Kl. Varer

OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning
Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

»Køb det hos

Schau

lige i nærheden«

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Fineste

Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44
Tlf. Kalundborg 161
Leverandør til Feriehjemmet

Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen

Leverandør til Feriehjemmet
Tlf. Kalundborg 1029

Svenn Høj

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

Kalundborg

Fællesbageri

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid Iriske Torske- og Rødspøttefilet'er samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.

STRUER

STRUER BRÆNDELSFORRETNING

v/ Henry Christiansen

Søndergade 17 - Struer - Telf. 5 00 33

Alt i brændsel og fyringsolier - SHELL og CALTEX brændselsolier

Et DUBARRY præparat, som er tilpasset de forskellige hudtyper. DUBARRY er den moderne kvindes skønhedspleje. Derfor glædede den lille gave fru Hansen, og hun glemmer ikke at fortælle, at DUBARRY forhandles af

M. Madsens parfumeri

Østergade 32 . Struer . Telf. 5 02 83

NYBO

STRUER

ANDELSBANKEN

A. m. b. A.

Struer, Telf. 50677

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

Anbefaler alt
i moderne
blomsterbinderi

For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!

★
STRUER . Tlf. 119

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

Thomas Hansen's Bageri

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade . Struer . Tlf. 308

A/S RONDO RADIO

Stengade 24 og 28
Tlf. Helsingør 212004

Byens største udvalg
i FJERNSYN