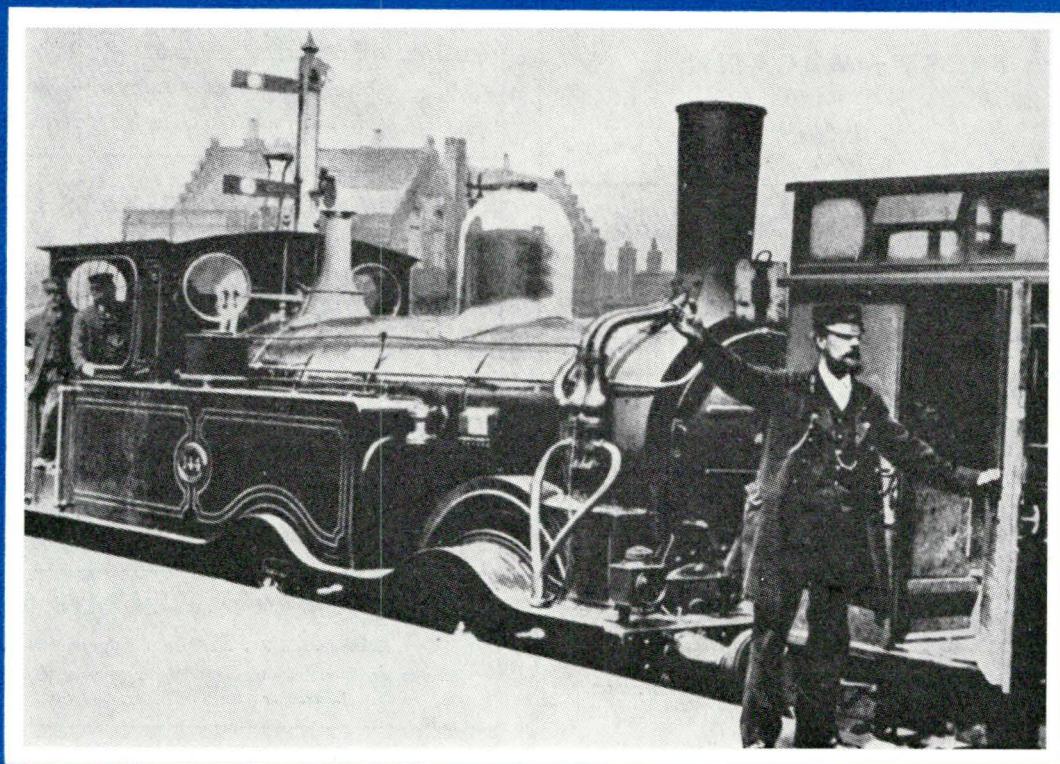


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 15 - 5. AUGUST 1963 - 63. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4. København V

Nørrebro-Møbel- og Tæppebureau

alt i møbler på rentefri konto

Nørrebrogade 195, 1. ste, Kbhvn. N. Telf. Taga 6876

Tegn Deres forsikringer i

Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur
og Understøttelsesforening af 1891

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning
Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes
Henvendelse Karup 12 og Fulda 74 50 56

AABENRAA

FROST's MAGASIN

v/ Mathias Frost

Magasinet med de gode varer

Vestergade 5 - AABENRAA - Telf. 22813

PRINZESS symaskiner og reservedele

HANS KRÜGER jun.

Vestergade 9 - Aabenraa - Telf. 23452

TIP-TOP

Herremagasin for den
moderne herre

Møller & Simonsen

St. Torv 7, Aabenraa - Telf. 22377

Cafe „HANSEN“ Byens førende konditori og cafe

Serverer kaffe - brød - øl - sodavand - vin

Tag brød med hjem

Ramshæred 33 - Aabenraa - Telf. 22172



BENT CHRISTESEN Slagtermester

Vi fører alt i kød-flæsk
- og så har vi hjemmelavet pålæg og medister

FORSTALLE 10 - AABENRAA - TELF. 22145

V. JENSEN KOCK Bageri - Konditori

RUGKOBEL 4 - AABENRAA - TELF. 23627

Tag brød med hjem -

prøv vore lækre kringler - og lagkage

TOBAKSFORRETNINGEN

v/ JOHS. PETERSEN

Skibbroen 14 - Aabenraa - Telefon 23 529

Alt i cigarer, cigaretter, tobak - førende mærker

ØL - VIN - VAND

TH. LAWÆTZ

Specialforretning i foto og kino

Nørreport 14 - Telefon 23425

AABENRAA

Sko køber man i **FOX**

skomagasin

Glostrup - Roskilde - Holbæk - Kalundborg
Slagelse-Nyborg-Aarhus-Skive-Nykøbing M.
Viborg

PHILIP W. HEYMAN & Co

KONSERVES

JÆGERSBORG ALLE 19 - TELEFON ORDRUP 9566

Leverandør til feriehemmet

AALBORG

H. P. Rasmussen

Købmand

Agade 26. Aalborg

kolonial - kaffe
konserves - vine
alt i tobaksvarer
Besøg vort store tæppe-
bureau; stort udvalg

MEJERIUDSALGET v/ Kirsten Koch

Boulevard 44 - Aalborg - Telf. 25397

Mejeriprodukter - øl - sodavand - brød

Hansen & Schneiders Eftf.

El-installatør - Alt i El-ting

Jernbanegade 10 - Aalborg - Telf. 25088

GÅ TIL



KØBMANDEN

- og få råd til mere

Simonsen & Weel's Eftf. & Co

Boulevard 7 - Aalborg - Telefon 20440

Ældste specialforretning for **S&W** syge- og sundhedsplejeartikler
Leverandør til sygekassernes

Kør godt - kør billigt - kør med

AALBORG MINI-CAB

TELEFON 24 800

SØREN NIELSEN (Skinbjerg's Eftf.)

Vi fører alt i 1. kl. kød - flæsk - pålæg

Kun en kvalitet - den bedste

REBERBANEGADE 9 . AALBORG . TELF. 20751

Vor bager **EJNER KLOKKERHOLM**

Alt i brød og kager til hverdag og fest

Christiansgade 35 . Aalborg . Telf. 27 440



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 15 - 63. ÅRGANG
5. AUGUST 1963



Indhold:

Juli-pristal	227
Frontruden	228
Danmarks Brugsforening	229
Træk af det britiske jernbane- forbunds historie	232
60 år - Henry Kjellvard	234
Personalia	235
Medlemslisten	236
Jernbaneskolen	236
400 millioner rejsende i Paris nærtrafik	236

Forsidebillede:

South Eastern Railway år 1885.



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.

Juli-pristal

Det med megen spænding imødesete pristal beregnet pr. 1. juli er nu offentliggjort. Det faldt 1 point i forhold til april-pristallet og er således nu på 101 points. Det er bl.a. helhedsløsningen, som gennemførtes i foråret, der har givet anledning til den stærke interesse for dette kvartals pristalsresultat. Ville sigtet på økonomisk stabilitet slå igennem på prisudviklingen, idet der ikke skulle alt for stort opsving til at udløse 700 millioner kroner i løntillæg til lønmodtagerne. Det kunne have ført til nye mere eller mindre populære finansforanstaltninger. Lønmodtagerne havde da været lige vidt.

Man har sideordnet med den nye pristalsreguleringsordning også beregnet de tidligere pristal, og disse udviser gennemgående større fald; men det tidligere lønregulerende pristal ville dog ikke med det foreliggende beregningsresultat have betydet nedgang i lønningerne.

Faldet i pristallet fra 102 til 101 points skyldes i følge Statistisk Departements oplysninger nedgang i priserne på kartofler og grøntsager, medens der for fødevarergruppen i øvrigt er mindre prisstigninger på kød og flæsk.

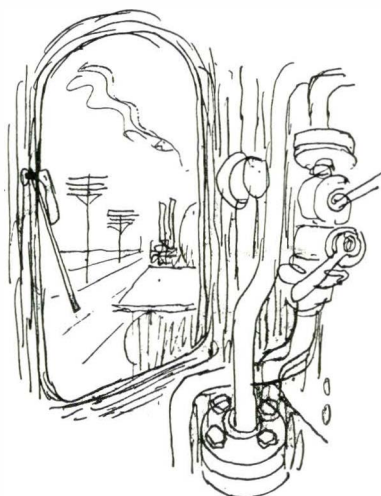
Om pristallet nu kan tages som et udtryk for en stabilisering på grund af helhedsløsningen og OMS kan måske vanskeligt præciseres, og om den nye form for beregning af det regulerende pristal er en bedre belysning af pristalsbudgettet er lige så vanskelig at bedømme, så er der dog en ikke ringe følelse af, at der i bred almindelighed foregår en snigende udvikling med prisstigninger. For lønmodtagerne er lønindkomsten fastlåst, men modsvarende bestyrkes disses opfattelse ikke i, at prisudviklingen er under kontrol. Det forekommer os, at det vanskeligt lader sig gøre at købe forbrugervarer og få vanlig service til priser før helhedsløsningen. Lønningsposens indhold rækker ikke så langt som tidligere. Kan denne opfattelse stå for en prøvelse, rokkes der alvorligt ved grundlaget for beregningen af pristalsbudgettet. Tilliden til pristallet må stå urokket, ikke mindst blandt tjenestemændene, som ikke har fået den dækning i lønudviklingen, andre lønmodtagergrupper har.

Fra det tidligere lønregulerende pristal henstår 2 udækkede points, der i henhold til det aftalte under overenskomstforhandlingerne i foråret skal betinge udbetaling af et beløb til 1. oktober 1963 på 1 % af lønnen med alle tillæg pr. 1. april 1963.

Om pristalsreguleringen i øvrigt kan siges, at havde faldet i pointsummen været så stort, at pristallet var gået ned under 100 points, da skulle der have været optaget forhandlinger om, på hvilken måde reguleringen så skulle have fundet sted, idet sådanne forhandlinger var forudsat i den overenskomst, tjenestemændene indgik med finansministeren. Heri ligger faktisk et skøn på baggrund af en lang årrækkes udvikling, hvor der ikke blev tale om noget større pristalsfald. Men man må nok tage misteltenen i ed, når der arbejdes med en så snæver margin.

Det ville for øvrigt have været en bitter dag, om en dyrtidsportion skulle afleveres med en forlods manko in mente og en utryg fornemmelse over for prisudviklingen.

Frontruden



15 dieselhydrauliske kæmpe-lok fra Tyskland til Amerika

I fjor skete der store begivenheder i den verdenskendte maskinfabrik Krauss-Maffei A.G. ved München. For det første kunne man fejre dens 125 års jubilæum, for det andet leverede fabrikken en ny og forbedret type dieselhydraulisk lok til tyske forbundsbaner, V 200I, som med sine 2700 hk er verdens stærkeste fire-akslede lok i sin klasse efter det akseltryk, der er tilladt på europæiske baner.

Endelig fik man bestilling på de første seks dieselhydrauliske lok, en tysk fabrik nogensinde har leveret til amerikanske jernbaner. Det drejede sig om en type på 4.000 hk til de to baneselskaber »Southern Pacific« og »Denver & Rio Grande Western Railroad«.

I år er der kommet en efterbestilling på endnu 15 af denne lok-type til USA. Det er de stærkeste maskiner med dieselhydraulisk kraft, der nogensinde er blevet bygget i verden, og i øvrigt de første lok, som er blevet importeret af Amerika i halvtreds år. I sin tid købte USA diesellok i Europa, men det er første gang, man har importeret og indsat dieselhydrauliske lok i driften.

De første tyske lok blev i fjor anvendt i store og tunge tog, som kørte i bjergene i det vestlige USA, hvor de blev sat på en hård prøve, men klarede sig sådan, at amerikanerne i løbet af kort tid afgav den store efterbestilling.

Amerikanerne lod tre af disse kæmpe-lok koble sammen foran hvert tog, som havde en vægt på indtil 6.000 ton. Hvert lok har to motorer på hver 2.000 hk, og det vil sige, at føreren skulle kunne styre samtlige seks anlæg. På samme måde skulle maskinernes seks hydrauliske bremsere indstilles til at virke samtidig. Bjergbanerne i Vesten gik helt op til 3.000 meters højde, så man kan forstå, at det var maskiner, der skulle kunne trække noget, og med hensyn til de klimatiske forhold bevægede temperaturen sig mellem polar kulde og nærmest ørkenhede.

De 4.000 hk dieselhydrauliske lok, Krauss-Maffei leverede for et år siden til Amerika, var prototypen på denne serie, som siden er blevet forbedret gennem indhøstede erfaringer, men deres ydeevne har været af en sådan art, at »Southern Pacific«, inden et år var gået, bestilte 15 lok til.

Gothard-banens svære lok

De schweiziske forbundsbaner er blevet verdenskendt for Gotthard-banens el-lok, som vel nok hører til de stærkeste, der findes. Det er litra Ae 6/6 Co'Co'-lok på 6.000 hk, maksimal fart 125 km/t. Man har 74 af dem, og nylig er blevet bestilt 26 til af disse lok, så man kommer op på den runde bestand.

Efter erfaringerne med de første maskiner af denne type fra 1952, kan man nøjes med at underkaste dem hovedeftersyn, når der er kørt 2,4 millioner km.

127 Europa-bus-forbindelser

Europa-Bus, som drives af en række europæiske statsbaner, er gennem de senere år blevet stærkt udvidet, og der er nu etableret ikke mindre end 127 forbindelser mellem større byer i sommer på kontinentet og i England.

Desuden er flere af de bestående ruter enten blevet omlagt eller udvidet. Dette har i sommer været tilfældet bl.a. med busruterne Paris-Nice, Amsterdam-Hamborg, Wiesbaden-Luzern, Callais-Innsbruck, Paris-Venezia og Rom-Napoli.

5.000 km elektrisk drift

De vesttyske forbundsbaner regner med at nå et bemærkelsesværdigt »jubilæum« den 1. oktober, eller rettere en milepæl i driften. Så når man op på 5.000 km banestrækning under elektrisk drift. Det bliver med strækningen Wanne Eickel-Recklinghausen-Haltern.

Nyt sikringsanlæg i Zürich

For tiden lader de schweiziske forbundsbaner udføre et nyt sikringsanlæg på Zürichs hovedbanegård og vil få to kommandocentraler. Herfra skal 300 sporskifter og 450 signaler dirigeres, og tog- og rangerløb sker på ca. 700 skinneafsnit, som hver for sig er »isoleret« og kan ledes fra hovedkommandoposten.

Nye diesellok til Holland

Hollands statsbaner har bestilt en serie nye dieselelektriske lok, som har været under konstruktion siden 1955, under ledelse af banernes tidligere generaldirektør, der hedder den Hollander!

De nye lok er Hollands stærkeste, bygget efter Bo-Bo-princippet og i ORE's klasse F. Det har 12 cylindre, og RUHB-motoren udvikler ved 1075 omdrejninger i minuttet 1400 hk, mens generatoren ved samme omdrejningstal yder 650 kw. Lok'ets fart er på 105 km/timen.

Europas jernbanestatistik

Ifølge en statistik, udarbejdet for året 1961 lå Frankrigs statsbaner i spidsen som landet med det største jernbanenet, nemlig 37.933 km. På andenpladsen kom tyske forbundsbaner med 30.685 km, hårdt trængt af British Railways med 29.592 km. Derefter fulgte Italien 16.394 km, Sverige 14.231 km og Spanien 13.439 km. Danmark lå som det mindste jernbaneland i statistikken med 2.518 km banelinier.

Med hensyn til ansatte ved jernbanerne var der i det nævnte år 461.148 ved tyske forbundsbaner, men ikke mindre end 508.769 – rekorden – ved Englands baner.

»Danmarks Brugsforening«

De mange brugsforeningssammenlutninger har givet nyt liv til diskussionen om brugsforeningsbevægelsens struktur. I artiklen skriver FDB's formand, professor P. Nyboe Andersen om udviklingen hen mod Danmarks Brugsforening, der efter hans mening vil vokse organisk frem af en udvikling, der knytter de forskellige dele af brugsforeningsbevægelsen fastere og fastere sammen om løsningen af de praktiske opgaver. Professor Nyboe Andersen tager sit udgangspunkt i den enighed, der kom til udtryk på den nyligt afholdte generalforsamling om vedtagelsen af nye vedtægter, der giver de enkelte foreninger indflydelse i forhold til deres køb i FDB og som pålægger FDB at gøre forbrugersynspunktet gældende i den offentlige debat.

På FDB's generalforsamling, der afholdtes i Herning den 28. maj, blev der forelagt forslag til nye vedtægter, som på væsentlige punkter betyder en nydannelse i forhold til de tidligere vedtægter. Behovet for at underkaste disse en gennemgribende revision har været følt i flere år. Anledningen til, at arbejdet kom igang, blev imidlertid en henvendelse fra De samvirkende Brugsforeninger, som på et diskussionsmøde i Vejle i februar 1961 drøftede spørgsmålet indgående. Der blev da nedsat et udvalg på seks medlemmer af FDB's bestyrelse og repræsentantskab. Byernes brugsforeningsbevægelse var her repræsenteret af direktør Kaj Nielsen, HB, og formand Henry Hansen, Ålborg.

Indflydelse i forhold til købet.

Efter to års arbejde nåede dette udvalg i januar 1963 frem til enighed om et nyt forslag, og efter forskellige ændringer under to behandlinger i bestyrelse og repræsentantskab vedtoges heri enstemmigt det forslag, som nu er forelagt for generalforsamlingen. Det vigtigste nye i ændringen er en regel om, at al stemmeret på generalforsamlingen og ved valg til repræsentantskabet og der-

med bestyrelsen udøves på grundlag af brugsforeningernes køb i FDB. I sammenligning med den tidligere ordning vil dette give byforeningerne et væsentligt større stemmetal på generalforsamlingen, men lidt færre medlemmer af repræsentantskabet. Afgørende er imidlertid, at man fastslår det princip, at den indflydelse, de forskellige grupper af brugsforeninger kan få på FDB's ledelse, må afhænge af det omfang, hvori de gør brug af FDB ved deres indkøb. Det er et princip, som ikke er ukendt indenfor den danske andelsbevægelses hovedforeninger, og som bruges af flere udenlandske fællesforeninger. Således blev det indført i Norges kooperative Landsforening på kongressen i 1962.

Der tilstræbes iøvrigt med den nye ordning en mere tidssvarende formulering af en lang række bestemmelser. Det gælder således formålsparagraffen, hvori man understreger, at FDB ved siden af sit hovedformål – at indkøbe og producere varer til brugsforeningerne – også har et ansvar for brugsforeningsbevægelsens udvikling som helhed og har pligt til at drive oplysningsvirksomhed om brugsforeningernes arbejde i forbrugernes interesse. Som noget helt nyt er indføjet en bestemmelse om, at FDB skal »fremme almen forbrugeroplysning og gøre forbrugersynspunkter gældende i den offentlige debat.«

Det forekommer mig, at denne nye formålsparagraf er et godt grundlag for en stærkere og mere selvstændig formulering af brugsforeningsbevægelsens stilling som en forbrugerbevægelse. Vi står i øjeblikket med vort ene ben i den gamle andelsbevægelse og vort andet ben i byernes kooperation. Vi må tilstræbe i fremtiden at placere os som en uafhængig forbrugerbevægelse, der bygger på de principper, som udtrykkes ved ordene »andelsid« og »kooperation«, nemlig princippet om de mange små andele som virksomhedens grundlag og ideen om stordrift gennem samarbejde mellem mange hver især økonomisk svage forbrugere.

Kongres en nyskabelse.

Som en vigtig nydannelse må endvidere nævnes bestemmelsen om, at der efter repræsentantskabets beslutning kan sammenkaldes en brugsforeningskongres. En sådan kongres kan vedtage henstillinger til FDB, til brugsforeningerne, til statsmagten eller offentligheden. Man vil forstå, at denne kongres ikke træder i stedet for FDB's generalforsamling, der vil blive opretholdt. Det må imidlertid erkendes, at generalforsamlingen er for stor til at kunne holde møde i flere dage og gennemdrøfte aktuelle brugsforeningsproblemer på en dybtgående måde. Derfor har vi besluttet at skabe denne mulighed for at sammenkalde en brugsforeningskongres efter behov. Den skulle få 3-400 delegerede, og her har man valgt det grundlag for stemmeretten, at brugsforeningernes medlemstal skal være afgørende. Betragtningen er den, at her drejer det sig ikke om ledelsen af en forretningsmæssig virksomhed, men om at skabe et forum for drøftelse af brugsforeningernes almindelige problemer.

Man må regne med, at der en gang i løbet af næste vinter for første gang vil blive indkaldt til en brugsforeningskongres med det formål at drøfte den betænkning, som formentlig inden udgangen af 1963 vil foreligge fra det strukturudvalg, der for nogle måneder siden er blevet nedsat til drøftelse af brugsforeningsbevægelsens fremtidige struktur.

Den naturskabte struktur passer ikke til dagens samfund.

Den danske brugsforeningsbevægelse har fra gammel tid sin største udbredelse på landet, og her blev sognet den naturlige enhed for brugsforeningen ganske som for andelsmejeriet og sparekassen og mange andre institutioner. Det er ikke tilfældigt, at antallet af brugsforeninger og antallet af sogne er omtrent lige store. Også i byerne fik man, da brugsforeningsbevægelsen for alvor tog fart fra begyndelsen af dette århundrede, mange små foreninger, ofte flere i samme by. Med HB som den

væsentlige undtagelse, der i dette tilfælde bekræfter reglen, havde man ikke held med forsøg på at sammenlutte disse små foreninger.

Den således skabte struktur rejser i dag problemer både for landets og byernes brugsforeninger omend på en noget forskellig måde. I landdistrikterne har vi stort set en god dækning med butikker og en høj medlemsprocent. Her består problemet først og fremmest i, at en del foreninger og butikker (men langt fra alle) er meget små. Dette forhold vil blive yderligere understreget, efterhånden som grovvareromsætningen fjernes fra brugsforeningerne og samles i særlige grovvarerforeninger. Det må forudses, at en del af disse foreninger efterhånden vil forsvinde.

Det rigtige ville være, om man kunne enes om en planlægning af brugsforeningernes dækning i et bestemt landområde, således at man samler sig om at udbygge nogle få velbeliggende butikker til moderne supermarkeder med fuld sortiment af fødevarer og et passende sortiment af ikke-fødevarer med særligt henblik på landboernes behov herfor. I den udstrækning, det viser sig umuligt at gennemføre en sådan planmæssig rationalisering af brugsforeningsnettet i landdistrikterne, vil udviklingen formentlig over en årrække gennemtvinge ændringer i den nuværende struktur på den måde, at det vil blive umuligt for de mindste foreninger at lønne en uddelerfamilie ordentlig, hvorved disse foreninger efterhånden tvinges til ophør. Det skulle imidlertid ikke være nødvendigt at understrege betydningen af, at man ikke lader det gå på bedste beskub, men med egnede midler søger at fremme en rationel udvikling samlet omkring de mest levedygtige og velbeliggende foreninger.

500 millioner kr. skal nyinvesteres i byerne.

Selv om disse problemer i landdistrikterne er alvorlige nok, er de dog for intet at regne imod de opgaver, der gerne skulle løses af brugsforeningsbevægelsen i byerne. Et tidsvarende net af brugsforeningsbutikker i de danske byområder vil kræve

kolossale investeringer. FDB's konsulenttjeneste har skønnet, at der vil være brug for op mod et halvt hundrede af de store dobbeltsupermarkeder, altså butikker med et salgsareal på mindst 1.000 m² fordelt på fødevarer og ikke-fødevarer og med en samlet omsætning i hver butik på en halv snes millioner kr. Derudover vil der være behov for en gennemgribende modernisering af de nuværende fødevarerbutikker i byerne og placering af et stort antal nye supermarkeder i de voksende boligområder. Beregninger tyder på, at en fuldstændig udbygning af et sådant butiksknet vil kræve investeringer af en så gigantisk størrelsesorden som 500 millioner kr.

Af mange grunde kan en sådan opgave kun løses over en længere årrække, og det vil formentlig være umuligt at skaffe egnede byggegrunde til at virkeliggøre en idealplan for butiksdækningen fuldt ud. Alligevel er opgaven foran os umådeligt krævende ikke blot finansielt, men også med hensyn til kvalificerede medarbejdere. Folk, der forstår at skabe og lede en butik, der både har den rette atmosfære og tiltrækningskraft og samtidig drives økonomisk, er i høj grad en mangelvare i vore dages Danmark. I virkeligheden er dette problem sikkert endnu større end vanskelighederne ved at fremskaffe den nødvendige kapital.

Indenfor byernes brugsforeningsbevægelse har HB vist, at den magter at løse sine naturlige opgaver indenfor hovedstadsområdet. Der er selv sagt også blandt provinsens bybrugsforeninger adskillige eksempler på noget tilsvarende, men i altfor mange byer står brugsforeningerne svagt, og i forhold til opgavernes størrelse må man desværre sige, at provinsbyernes foreninger råder over altfor små ressourcer i henseende både til kapital og arbejdskraft.

Organisatoriske rammer for investering – Indflydelse ønskeligt

FDB har i de senere år dels gennem Brugsforeningernes Garanti- og Lånefond, dels ved direkte investeringer ydet en betydelig finansiel støtte til en række investeringer i

byerne, ligesom vore butikskonsulenter og andre former for kontakttarbejde har ydet disse foreninger en væsentlig bistand. Det vil være svært at finde eksempler på, at påtrængende opgaver, som en brugsforening i en by har ønsket løst, er strandet, fordi den nødvendige støtte ikke har kunnet opnås.

På den anden side er FDB ikke en detailhandelsvirksomhed, der direkte kan drive butikker, men vi er henvist til at støtte bestående brugsforeninger. Det er klart, at et sådant samarbejde ofte kan være vanskeligt, den, der yder kapital, vil ganske naturligt ønske at stille visse betingelser for kapitalens anvendelse, medens omvendt den forening, der skal drive butikken, nødtigt ser sin selvstændige dispositionsfrihed begrænset. Det ville derfor være meget ønskeligt, om der indenfor brugsforeningernes egne rækker kunne tilvejebringes fastere organisatoriske rammer, hvorved foreningernes evne til selv at løse problemerne kunne blive forøget.

Det er vel ikke mindst sådanne betragtninger, der har ligget til grund for udviklingen i de sidste måneder indenfor byernes brugsforeningsbevægelse, som foreløbig er resulteret i, at brugsforeningerne i Esbjerg, Vejle, Nyborg, Svendborg, Fredericia og Slagelse er blevet tilsluttet Brugsforeningen HB.

Fremtidige sammenslutninger må ske efter en plan.

En videre udvikling efter disse linier må hilses velkommen, fordi den vil styrke brugsforeningsbevægelsens slagskraft i provinsbyerne overfor de store opgaver, der skal løses. Det er imidlertid vigtigt, at denne store sammenslutningsbevægelse ikke foregår planløst og tilfældigt, men tilrettelægges efter en plan, der både sikrer en effektiv udøvelse af den nye landsomfattende byforenings virksomhed og som samtidig indpasses i den øvrige brugsforeningsbevægelse. Det er værd at understrege, at der fortsat vil være brug for et nøje samarbejde mellem alle led af brugsforeningsbevægelsen, således at man undgår irrationelle investeringer og

dublinger af indkøbsapparater, lagerbygninger m.v.

Skal opgaverne i byområderne løses, vil der også fortsat være brug for den finansielle støtte, som FDB er i stand til at give hertil. FDB's muligheder i så henseende må ganske naturligt være desto større, jo mere rationelt man udnytter FDB's fordelingsapparat. Man kan ikke på samme tid undlade at købe FDB's varer og alligevel forvente, at FDB i kraft af sin virksomhed skal kunne fremskaffe midler til at yde brugsforeningerne finansiell støtte.

Fremtidens opgaver er så store, at de kun kan løses tilfredsstillende, hvis vi forener alle vore kræfter om det. Dette er ikke en talemåde, men en realitet, som lyser ud af nøgterne tal.

Danmarks Brugsforening vil vokse organisk frem.

Der er nogle, som fortolker den senere tids udvikling derhen, at den vil svække det fremtidige samarbejde indenfor brugsforeningsbevægelsen. Jeg tror, at dette vil vise sig at være en total misforståelse. Jeg tror tværtimod, at dette samarbejde gradvis vil vokse sig stærkere, indtil det engang er udbygget til et sådant omfang, at den fuldstændige integration af hele brugsforeningsbevægelsen i en enkelt organisation bliver den naturlige og afsluttende konsekvens af udviklingen.

Man må sigte mod at fastlægge retningslinier for en gradvis omdannelse af strukturen med dette mål for øje. Man må formentlig også søge at udarbejde en tænkt organisationsplan for en kommende Danmarks Brugsforening. Jeg tror imidlertid ikke, at en sådan plan kan ikklædes kød og blod alene ved at blive vedtaget på en brugsforeningskongres eller på FDB's generalforsamling. Derimod tror jeg, at Danmarks Brugsforening kan og vil vokse organisk frem af en udvikling, der knytter de forskellige dele af brugsforeningsbevægelsen fastere og fastere sammen om løsningen af de praktiske opgaver.

Midt i al den megen tale om uenighed indenfor brugsforeningsbevægelsen

– modsætninger mellem by og land, mellem HB og FDB o.s.v. – er det værd at lægge mærke til, at alle grupper indenfor FDB's bestyrelse og repræsentantskab er nået til fuld enighed om forslag til nye vedtægter, der også blev vedtaget med overvældende majoritet på generalforsamlingen. Efter min opfattelse vid-

ner dette om, at der findes en fast vilje til samarbejde, som i det lange løb vil være bestemmende for udviklingen, således at øjeblikkelige stridspunkter på længere sigt kun vil tage sig ud som større eller mindre ujævnheder på en vej, der fører fremad i fællesskab.

P. Nyboe Andersen.

Første automatiske bomme

De første automatiske jernbanebomme i de britiske statsbaners østlige region er taget i brug, hvor gade og bane krydser hinanden i Little London ved Grimsby. Her passerer daglig 150 tog og ca. tusind biler. Da de fuldautomatiske halvbomme er noget nyt for englænderne, havde jernbanernes øst-region ladet fremstille en brochure, som blev uddelt til beboerne i området.

4.600.000 kg friske blomster med toget

I vinterhalvåret og indtil maj 1963 blev der fra Italien sendt ikke mindre end 4.600.000 kg eller 4.600 ton, friske afskårne blomster til det nordligere Europa.

Den vældige trans- og eksport kom både fra italiensk-fransk Riviera, hvor der hovedsagelig dyrkes nelliker, men der var dog også en del roser imellem. Det ene store, specielle godstog med blomster efter det andet rullede over Chiasso og Basel nordpå til Tyskland, Holland, Belgien og Skandinavien.

Den stærkeste blomstertrafik skete i juleugen, til påske og ved Mors dag, hvor der til Basels BB-banegård daglig ankom 50.000–55.000 kg blomster.

Stadig dampen oppe

Skønt Englands statsbaner rationaliserer stærkt og i vidt omfang går over til dieseldrift, kan man dog ikke helt sige dampen farvel i de første år. Ved årsskiftet var lok-parken blevet nedskåret med 200 maskiner, men flere betydningsfulde ekspresser bliver dog stadig fremført af damplok. Det gælder bl.a. strækningen

Aberdeen – Glasgow – Aberdeen, 250 km, som bliver tilbagelagt på tre timer.

Finlands første fjernstyring

Ved de finske statsbaners 100 års jubilæum tog man landets første fjernstyrede banestrækning i brug for kort tid siden. Det er den 70 km lange strækning Pieksämäki–Mikkeli, og nu kommer turen til Mikkeli–Kouvola, 115 km, og Luumäki–Lappeenranta, 28 km. Stationerne på den førstnævnte og færdige, fjernstyrede strækning har ikke mere tjenstgørende personale, som er blevet sparet ved rationaliseringen.

3 tog: 75 mill. schilling

De østrigske forbundsbaner har bestilt tre tog på hver fem vogne til fjerntrafikken Wien–Basel. De koster hver ca. 25 mill. schilling, har plads til 72 rejsende på første og 180 på anden klasse. Maskinen udvikler 3400 hk, den maksimale fart er 150 km/t, og en af vognene har restaurant med plads til 34 gæster. Indretningen er så luksuøs, at den står mål med TEE-ekspresserne.

Skinne-målevogn med 160 km/t

Det skal gå stærkt i Amerika. Derfor har Chesapeake & Ohio jernbaneselskabet ladet konstruere en skinne-målevogn, forsynet med elektronisk udstyr, og med alle de tekniske finesser, man har fundet frem til gennem forsøg siden 1937.

Men ikke nok med, at målevognen er elektronisk, den er også i stand til at »arbejde«, mens den kører med en fart af 160 km i timen.

Træk af det britiske jernbaneforbunds historie

I forbindelse med det engelske jernbaneforbunds 50 års jubilæum, som fejres i år, har forbundet udgivet en bog, hvor organisationsudviklingens forskellige etaper indgående beskrives. Jeg skal i denne artikel søge at gengive en del karakteristiske træk af forbundets historie fra 1913 og til i dag og også give en del konkrete oplysninger i forbindelse med forhistorien. Materialet til denne historiske oversigt er hentet fra tidsskriftet »International Transport Workers Journal« for maj 1963.

De første generationer af tjenestemænd ved jernbanerne i England udgjorde på mange måder et aristokrati inden for arbejderklassen. Fordi jernbanerne var præget af en rask ekspansion – beskæftigelsen steg fra nogle få hundrede i 1830 til en kvart million fyre år senere – var den slags utryghed, som i dag gør sig gældende i beskæftigelsen, temmelig ukendt. En kvalificeret lokomotivfører blev godt betalt i forhold til datidens standard, og jernbaneselskaberne tilbød sådanne sociale forbedringer som syge- eller ulykkesforsikring og boliger til jernbanefolkene. Men medaljen havde også sin bagside. Streng disciplin blev indført gennem et system af bøder, og der var streng straf for alle former af illoyalitet – blandt dem i første række forsøg på at stifte fagforeninger. Ulydighed af denne art betød ikke blot at man blev afskediget og smidt ud af sin jernbanebolig, men at man blev placeret på »sorte lister«, som kunne føre til at vedkommende tjenestemand ikke kunne opnå nogen anden beskæftigelse.

Der krævedes mænd med stort mod og idealisme for at trods dette patriarkalske diktatur. Små strejker og forsøg på at danne lokale foreninger blev uden større besvær for arbejdsgiverne slået ned, fordi selskaberne praktiserede taktikken »split og hersk« over for de ansatte, samtidig som de opretholdt en urokkelig solidaritet inden for egne rækker. Hvis der opstod strejkeaktioner, var det en let sag at rekruttere strejkebrydere fra andre selskaber eller endog fra andre industrigrene.



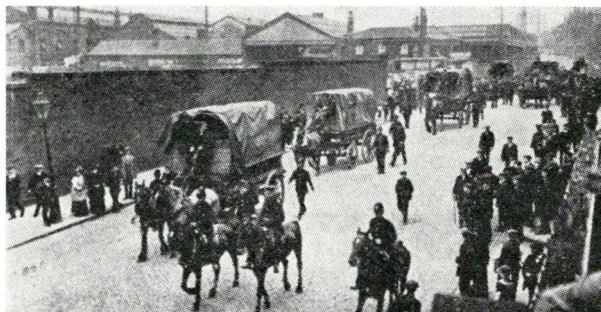
Den første bevægelse hen imod et landsomfattende forbund ved jernbanerne opstod i begyndelsen af 1870'erne, da en gruppe jernbanemænd beskæftiget ved Midland-jernbanen fik sit medlem af parlamentet, M. T. Bass, til at optræde på deres vegne, både som andelshaver i selskabet og i Underhuset. I 1872 begyndte Bass også at subsidiere et ugeblad der hed »The Railway Service Gazette«, og som tog standpunkt for dannelsen af fagforeninger ved jernbanen. Med denne støtte i ryggen tog en lille gruppe af jernbanemænd i London det skridt at registrere det forenede forbund af jernbanetjenestemænd (Amalgamated Society of Railway Servants – A S R S) som fagforening i marts 1872, og i juni samme år holdt A S R S sit første landsmøde. Et kontingent på 3 d. pr. uge forudsattes brugt til arbejdsløshedsunderstøttelse, og forbundets formål skulle være at forbedre levestandarden for alle grupper ansat ved jernbanerne. Medlemskab stod åbent for enhver person ved hvilken som helst jernbane i Storbritannien og Irland.

I det første år fik forbundet tilslutning fra 17.000 ansatte, men da den første bølge af begejstring havde lagt sig, blev forbundet ramt af alvorlige vanskeligheder. I 1882 var medlemstallet sunket med næsten to trediedele, den finansielle stilling var meget usikker, og støtten til Railway Service Gazette var gået tabt. Det sidstnævnte tilbageslag blev dog mere end kompenseret derigennem, at forbundet startede »The Railway Review«, som er blevet udgivet uden afbrydelse siden 1880, og som i dag er et af de bedste fagblade i England, og hvis ledende artikler ofte citeres i dagspressen.

I perioden fra stiftelsen af A S R S til århundredskiftet bestod en af forbundets vigtigste opgaver i at forbedre sikkerheden i beskæftigelsen ved jernbanerne. Præmien for ulykkes- og livsforsikring blandt jernbanefolk var usædvanlig høj. Til trods for, at selskaberne hævdede at dette hovedsagelig skyldtes folkenes egen skødesløshed, viste jernbanemændene selv, at årsagen til ulykkerne var den alt for lange arbejdstid, det fejlagtige og forældede udstyr, som var resultatet af regeringens undladelse af at få selskaberne til at give kompensation til ulykkernes ofre. I 1886 blev taget initiativ til indførelse af automatisk kobling, og i 1897 blev der gennemført en række forbedringer i erstatningsloven. Følgen blev, at præmierne for ulykkesforsikringerne faldt betragteligt, og forbundets juridiske

Dette billede er fra en af Londons største jernbanestationer Waterloo, under den landsomfattende jernbanestrejke i 1919, som blev iværksat for at beskytte jernbanefolkene mod lønreduktion.

Scene i London under den store strejke i 1911. Gods bliver flyttet ved hestetransport og under politibeskyttelse. Gennem denne strejke erobrede fagforeningen retten til at forhandle direkte med arbejdsgiverne.



afdeling har siden 1913 gjort en betydningsfuld indsats for at sikre den størst mulige tilfredsstillelse af medlemmernes krav.

En strejke ved jernbanerne i Skotland afslørede, at der blev arbejdet op til 25 timer på en strækning, og kravet om overgang til 10 timers arbejdsdag blev rejst i den forbindelse.

Forbundets anstrengelser, for at gennemføre bedre arbejdsvilkår for medlemmerne, førte også til fremskridt af stor betydning gennem politiske kanaler ved at gå ind for en forøgelse af arbejderrepræsentanternes antal i parlamentet. Dette standpunkt blev godtaget på LO-kongressen i 1899, og kort tid efter blev Labour-partiet stiftet, et parti som gentagne gange har opnået så bred tilslutning, at det har klaret at overtage regeringsmagten og derigennem skabe basis for en række økonomiske fremskridt og sociale reformer.

Jernbanestrejken i 1911 førte bl.a. til, at flere udenfor staaende »særforbund« sluttede sig til A S R S, hvorved dette forbund i 1913 fik den organisationsstruktur, som kendetegner NUR (National Union of Railwaymen) af i dag. Ved sin stiftelse havde NUR næsten 180.000 medlemmer, og ved udgangen af det følgende år var medlemstallet steget til 273.000.

Den første verdenskrig styrkede forbundets position i stærk grad. Lønforhøjelser blev mellem 1914 og 1918 gennemført i national skala i stedet for ved forhandlinger med hvert enkelt jernbaneselskab. Kampagnen for 8 timers dagen førte til et positivt resultat i februar 1919.

Også lønkravene kom nu mere og mere i forgrunden, særligt efter at regeringen havde gjort et mislykket forsøg på at splitte jernbanefolkenes front ved at tilbyde lokomotivmændene en betydelig lønforhøjelse, mens andre grupper skulle have lønreduktioner på op til 16 sh. pr. uge. Da jernbanestrejken tog til den 27. sept. 1919, gik lokomotivmandsforbundet sammen med medlemmerne af NUR om at gøre standsningen til den mest fuldstændige og effektive, som man hidtil havde oplevet ved jernbanerne. Af frygt for, at strejken skulle brede sig til andre industrier, gik regeringen nu ind for at stabilisere de bestående lønsatser for eet år, undtaget de tilfælde, hvor satserne var blevet forbedret ved forhandlinger eller på anden måde. Mindstelønnen for alle grupper skulle være en ugeløn på 51 sh. Gennem en række landsomfattende aftaler i 1920 blev der bl.a. indført specielle lønsatser for natarbejde, søndagsarbejde og overarbejde. Alle skulle

have krav på mindst en uges betalt ferie årlig. Hertil kom en glidende skala for at holde lønningerne på højde med forandringerne i leveomkostningerne.

Jernbaneloven af 1921 omgrupperede de mange jernbaneselskaber således, at der blot blev fire hovedselskaber og banede herved vejen for en nationalisering.

Efter generalstrejken i 1926, da jernbanemændene deltog i en sympatistrejke for grubearbejderne og mod lønnedsættelse, opstod der store vanskeligheder i forbindelse med genoptagelse af arbejdet. Mange blev kun deltidsbeskæftiget i et helt år efter strejken, og der blev lavet specielle tvangslove med sigte på at afværge generalstrejken og sympatistrejker i fremtiden.

Under den økonomiske depression i trediverne blev jernbanefolkene udsat for en alvorlig advarsel gennem lønnedsættelser. Jernbaneselskaberne var udsat for en alvorlig konkurrence fra vejtransporten, og jernbanefolkene var parat til at yde offer for at gøre den finansielle stilling lettere for selskaberne. Men da disse i 1932 forsøgte at nedsætte lønningerne med 10 pct., mente NUR, at jernbanemændene havde ofret tilstrækkeligt og satte sig til modværge.

Den anden verdenskrig bragte både advarsler og fordele til arbejderne. Deres arbejde blev en vigtig bestanddel af krigsanstrengelserne, men der opnåedes inden for jernbaneetaten lønforhøjelse 7 gange.

Efter den anden verdenskrig har det været jernbanefolkenes hovedproblem at holde sine lønninger på højde med lønniveauet i industrien.

I 1947 blev de vigtigste transportgrene nationaliseret af Labour-regeringen, og væsentlige fremskridt i retning af et integreret og centraliseret transportsystem blev gjort i årene op til 1953. Den britiske transportkommission, omfattende jernbane-, vej-, og indenlands vandtransport, havde et betydeligt driftsoverskud og opnåede i perioden 1951-53 en nettofortjeneste på næsten 9 millioner pund. Men denationaliseringen af størstedelen af vejtransporten under den konservative regering i 1953 berøvede kommissionen den mest lønsomme gren, og fra da af begyndte jernbanefolkenes lønninger at lide under kommissionens statusmæssige forpligtelse til at sikre rentabel drift. Cameron-komiteen i 1955 og Giullebaud-komiteen i 1960 fandt begge ud af, at jernbanefolkenes lønninger var faldet væsentligt i forhold til lønningerne i andre stillinger, som forudsætter tilsvarende duelighed og ansvar. Fagforeningerne har måttet føre en

vedvarende kamp for at holde sine medlemmers vilkår på et rimeligt niveau.

NUR står endvidere overfor et andet yderst vanskeligt problem. En vedvarende men relativt gradvis proces, nemlig moderniseringen og rationaliseringen ved jernbanerne, har ført til indskrænkning af beskæftigelsen i en årrække. I indeværende år er der imidlertid af dr. Richard Beeching (formanden for British Railways Board, som nu har ansvaret for jernbanedriften) lanceret et drastisk program for indskrænkning af jernbanedriften. Denne plan stiller jernbanefolkenes faglige organisationer ansigt til ansigt med et muligt tab af ca. 100.000 stillinger blandt drifts- og værkstedspersonalet i løbet af de nærmeste år. NUR har altid givet sin støtte til enhver forandring som kan øge jernbanernes effektivitet, men modsætter sig sådanne foranstaltninger, som blot er dikteret af hensynet til fortjenesten i øjeblikket. I kampen for at sikre beskyttelse af medlemmerne mod virkningerne af Beeching-planen – som ironisk nok blev offentliggjort dagen før NUR's jubilæumsmiddag – har NUR støtte ikke blot fra en stor del af den britiske offentlige opinion, som mener at offentlig transport bør sætte service over profithensyn, men også fra jernbanefolkenes faglige organisationer i mange andre lande, som står overfor den samme slags vanskeligheder. De sidste halvtreds års historie har vist, at NUR's ledere er gået til sagen med temperament og succes. De nuværende ledere har en god arv at bygge på, og de svigter ikke deres medlemmer, hedder det i jubilæumsartiklen til slut.

Arvid G. Hansen.

DSB regnskab

Driftsindtægterne er i forhold til samme periode f.å. steget 2,4 mill. kr., der fordeler sig med

- ca. 2,4 mill. kr. på personbefordring
- » -2,1 mill. kr. på godsbefordring
- » 2,1 mill. kr. på andre indtægter.

Tilbagegangen i godsbefordringen skyldes, at der i forrige års tilsvarende periode var ekstraordinær stor godstrafik.

Driftsudgifterne er steget med ca. 11,5 mill. kr. Heraf hidrører ca. 6,0 mill. kr. fra forøgede lønudgifter, mens den resterende stigning er påvirket af OMS og istandsættelser efter isvinteren.

Driftsindtægter og driftsomkostninger m.v. i tidsrummet april-juni 1963 og en sammenligning med det tilsvarende tidsrum i 1962.

	April — juni		
	1963	1962	Afvigelser
Driftsindtægter ..	186.689.000	184.271.000	2.418.000
Driftsomkostn. ..	178.169.000	166.714.000	11.455.000
Driftsoverskud ..	8.520.000	17.557.000	-9.037.000
Afskrivning	10.650.000	9.600.000	1.050.000
Forrentning	19.080.000	18.000.000	1.080.000
Statens tilskud			
til driften	21.210.000	10.043.000	11.167.000

60
år



Redaktionen af Svenska Järnvägsmannaförbundets medlemsblad »Signalen«, Henry Kjellvard, kan den 14. august fejre sin 60 års fødselsdag.

Henry Kjellvard er søn af en lokomotivfører. I 1922 blev han medarbejder ved den socialdemokratiske presse i Västerås, og efter en del arbejde ved forskellige socialdemokratiske blade, sidst som redaktionschef ved »Afton-Tidningen« kom han til »Signalen« i 1945 som redaktør. Kjellvard er en flittig skribent. Han har udgivet flere bøger gennem tiden, f.eks. har han skrevet jernbaneforbundets historie »Det bevingede hjuls folk«. Kjellvard er en meget benyttet taler ved forbundets møder og kursus, og vi har bl.a. derigennem lært ham at kende som en dygtig og vidtskuende mand, saglig i arbejdet men festlig i venskabeligt lag. Til de mange hilsener som sikkert vil strømme til fødselaren føjer vi vor med de bedste ønsker for dagen og fremtiden.



— Det var osse dig der sagde, at vi ikke skulle vente på den dumme ferge ---



Påskønnelse

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for lokomotivfører C. H. Christensen, Str., i anledning af, at han den 25. januar 1963 på Vinderup st. udviste god agtpågivenhed.

Ordensdekorationer.

Lokomotivfører (15. lkl.):
F. Hansen, Ab., R af D (12-6-63).

*Forfremmelse efter ansøgning ifølge opslag 1-7-63.
(fortrinsvis kørsel i motordriften)*

Lokomotivinstruktør 18. lkl.:
E. O. Erdland, Fredericia, i Fredericia.

*Overgået til anden stilling efter ansøgning 1-7-63
til lokomotivinstruktør (15. lkl.)*

Lokomotivførerne (15. lkl):
E. N. Olesen, Fredericia, i Fredericia.
K. E. Frandsen, Århus, i Århus.

*Til tjeneste som lyntogsafløser ved Helgoland
pr. 1-7-63.*

Lokomotivførerne (12. lkl.):
J. S. Pedersen.
P. V. M. Rasmussen.
M. Eriksen.
E. L. B. Wedebye.
J. P. Bøyesen.

*Forfremmelse til elektrofører (10. lkl.) efter
ansøgning ifølge opslag 1-6-63.*

Lokomotivfyrbøder:
P. Sørup, Gb, til Enghave.

*Forfremmelse til elektrofører (10. lkl.) efter
ansøgning ifølge opslag pr. 1-7-63.*

Lokomotivfyrbøder:
P. Berg, Gb, til Enghave.
P. Andersen, Gb, til Enghave.

*Forfremmelse til elektrofører (10. lkl.) efter
ansøgning ifølge opslag pr. 1-8-63.*

Lokomotivfyrbøder:
T. P. Nielsen, København Gb, til Enghave.

Uansøgt forflyttelse pr. 1-8-63.

Lokomotivfører (12. lkl.):
H. C. Jessen, Tinglev, til Padborg.

Forflyttelse efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-7-63.

Lokomotivførerne (12. lkl.):
E. A. W. Pedersen, Gb, til Helgoland.
C. C. I. Nielsen, Gb, til Helgoland.

F. H. R. Jensen, Gb, til Helgoland.
K. O. T. Povlsen, Gb, til Helgoland.
H. J. Schjøtt, Gb, til Helgoland.
E. J. Sørensen, Gb, til Helgoland.
B. Jessen, Gb, til Helgoland.

Forflyttelse pr. 1-7-63.

Lokomotivførerne (12. lkl.):
S. E. Tandrup, Helgoland, til Gb.
K. B. Laursen, Helgoland, til Gb.

*Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant
pr. 1-6-63.*

C. V. Mogensen, København Gb.
J. P. T. Jensen, København Gb.

*Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant
pr. 1-7-63.*

E. V. Hansen, Fa.
C. S. Jensen, Fa.
M. K. Stausholm, Fa.
E. V. Hansen, Fa.
H. J. Laursen, Fa.
R. H. Sejr, Fa.
P. L. Johansen, Ar.
J. Hededal, Ar.
G. Vang, Ar.
E. Leary, Ar.
L. Overholt, Ar.
L. Frederiksen, Ar.
H. Strunk, Ar.
G. Jørgensen, Ar.
P. J. K. Holm, Ar.
J. A. Larsen, Ar.
J. H. Boldreel, Ar.
O. P. Karlskov, Ar.
B. J. Rasmussen, København Gb.
B. I. Petersen, København Gb.
K. N. Voigt, København Gb.
B. S. Hansen, København Gb.
J. H. Aasbo, København Gb.
F. E. Andersen, København Gb.
S. Hein, København Gb.
J. Christensen, København Gb.
O. K. B. Jensen, København Gb.

*Antaget som lokomotivmedhjælperaspirant
pr. 1-8-63.*

F. W. Berndt, København Gb.

*Trådt uden for nummer efter ansøgning
fra 1-8-63 til 31-10-63.*

Lokomotivfyrbøder:
B. E. Østerill, Kb.

Afsked.

Afskediget efter ansøgning pr. 31-5-63.

Lokomotivfører (12. lkl.) uden for nummer:
F. Sørensen, Nf.
E. Hansen, (Åby), Gb.

Afskediget efter ansøgning pr. 31-8-63 på grund af alder med pension.

Lokomotivfører (15. lkl.):
V. C. M. N. Pedersen, Ar.

Lokomotivfører (12. lkl.):
A. Pedersen, Ar.

Afskediget efter ansøgning pr. 31-10-63 på grund af alder med pension.

Lokomotivfører (12. lkl.):
P. A. N. Ørbech, Gb mdt.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinære medlemmer pr. 1-8-63.

Lokomotivmester P. E. Christensen, Fasanvej 8 st., Fredericia.

Lokomotivmester K. V. Jensen, Tousparken 10 st. th., Åbyhøj.



Lokomotivfører (15. lkl.) E. A. Christensen, Århus er afgået ved døden den 20-6-63.

Pensioneret lokomotivfører T. G. Meng, Ndr. Ringgade 9, 2., Slagelse, født den 17-5-1888, er afgået ved døden den 20-5-63.

Værelse søges

Et værelse evt. en mindre lejlighed søges i Århus fra 1. november og i ca. 2 år til studerende.

Henvendelse bedes rettet til K. E. S. Dinesen, Jernbanevej 10, Korsør.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse vil foruden de hidtidige ørelæger fra henholdsvis 1. juli og 1. august d.å. ørelæge Erik Kauffeldt i kompagniskab med ørelæge C. Buch-Sørensen, Norgesgade 7, Fredericia, og ørelæge Aage Munk Jensen, Axeltorv 5, Næstved, fremtidig praktisere for sygekassen.

Jernbaneskolen

Instruktion til motoruddannelse:

15.-17. august, 17.-19. oktober.

I Århus: 14.-16. august.

Motorkursus I:

16. september-14. oktober med eksamen 15.-16. oktober og 18. november-16. december med eksamen 17.-18. december.

I Århus: 18. september-16. oktober med eksamen 17.-18. oktober.

Motorkursus II:

11.-26. november med eksamen 27.-28. november.

I Århus: 9.-24. september med eksamen 25.-26. september.

Lokomotivmedhjælperkursus:

2. september-21. oktober med eksamen 22.-25. oktober.

400 millioner rejsende i Paris' nærtrafik

Siden 1950, hvor Frankrigs statsbaner - SNCF - startede et moderniseringsprogram, er udviklingen gået stærkt frem med hensyn til el- og dieseldrift. Med tilfredshed har man kunnet konstatere, at udviklingen svarer til de opstillede prognoser.

I 1961 nåede godstrafikken op på ca. 59 milliarder ton/km, en stigning på 4,6 pct. i forhold til året 1960, mens persontrafikken steg med 4,7 pct. til ca. 33,5 milliarder rejsende. Antallet af ansatte ved de franske statsbaner er blevet mindsket med 10 pct. til 350.000 personer, og der sker en fortsat nedgang i takt med elektrificeringen.

Selv om damplok nu er stærkt på retur i Frankrigs jernbanetraffic, spiller de dog stadig en rolle. På de strækninger, hvor man fortsat har dampdrift, udfører denne otte procent af den samlede trafik. Når vi er nået over midten af tresserne, vil dieseldriften i Frankrig have distanceret dampdriften. I løbet af det sidste årstid er eldrift blevet indført på følgende strækninger: Paris-Marseille, Paris-Strasbourg, Paris-Dunkerque og på den franske del af strækningen Paris-Bruxelles.

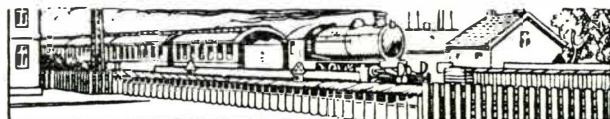
Frankrigs statsbaner udfører en betydelig forstadstrafik ved landets store byer, og det er ganske interessante tal, vi kan oplyse om trafikken i forstadsområdet til Paris, som har 952 km banelinje, deraf 430 km med eldrift. Dette net omfatter 28 strækninger med 349 stationer og holdepladser.

Hver dag kører her ca. 3.000 tog, som tilbagelægger 65.000 km. I 1960 blev i Paris-området og forstæderne transporteret 321 millioner rejsende, og man har udregnet, at i midten af tresserne vil tallet være nået op på ca. 400 millioner rejsende på et år.

Programmet for bygning af nye personvogne er meget omfattende i Frankrig, hvor man råder over ca. 7.000 stål vogne, og af disse er ca. 2.000 bygget efter krigen og med moderne komfort. I de senere år har trafikken med de såkaldte ligge vogne, hvis sæder om natten kan slås op til køjepladser, taget et stort opsving, navnlig i natekspresserne fra Paris til Rivieraaen. Der er bygget ca. 500 af denne vogn-type siden krigen. Endelig er franskmændene også begyndt på at bygge to-etagers personvogne, hvor »første sal« er forsynet med særlige udsigtvinduer på samme måde, som man har det i Italienske statsbaners »Il Settebello« og i den nyeste, vesttyske TEE-ekspres »Rheingold«. Frankrigs statsbaner har nu en halv snes af disse udsigtvogne indsat i trafikken til Middelhavskysten.

Flytning

Husk i god tid at melde flytning til postvæsenet. Hvis medlemsbladet udebliver, meld det da til postvæsenet. Hjælper dette ikke, skriv så til bladets ekspedition.



FREDERICIA

DANA KIOSKEN

v/ H. K. Christensen

Alle dag- og ugeblade - Tidsskrifter
Danmarksgade 68 - Fredericia - Telefon 82
Tipsforhandler

Køb kaffen direkte i Kafferisteriet

v/ Arne Pedersen

Prinsessegade 51 - Fredericia - Telefon 911
Vor kaffe i kanden er bedre end nogen anden

Erik Eriksen - blikkenslagermester

Alt i blikkenslagerarbejde, skiferdækning og centralvarmeanlæg udføres. Tilbud gives gerne.

Bjerggade 53, Fredericia - Telefon 3805

Symaskiner, barnevogne, knallerter, cykler, globus og P. M. K. barnevogne, Husqvarna symaskiner og Triton cykler

- Vi sælger på konto på fine betingelser -

Fredericia Cykellager, Gothersgade 42 - Tlf. 1243

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

Bedre Bolig

v/ BENT FRØLUND

Møbler . Stoffer . Tæpper . Kunsthåndværk . Lamper

»SOLGAARDEN«
KONGENSGADE 57
FREDERICIA
TELEFON 386

Det kan
betale sig at
gå til ...

EL *Hushjælper*
KØKKENUDSTYR

VENDERSGADE 15 - TLF. 2090 - FREDERICIA

Alle førende mærker i vaskemaskiner og køleskabe

ILU-DENT Tandteknik

v/ I. & L. Gregersen - EXAM. TANDTEKNIKERE

Gothersgade 23 - Telf. 2654 - Fredericia

NYKØBING F.

HEROLD'S KAFFE OG VINHANDEL

v. Torben Løjre Larsen

Joh. Fr. Schalburgs Vine

Kaffen med den ædle aroma

ØSTERGADE 9, NYKØBING F. TELF. 85 20 45

Cykelhandler OTTO PETERSEN

Cykelforretningen »Vulkan«

Nygade 9 - Nykøbing - Tlf. 851306

De førende mærker i cykler & knallerter

VEJLE

JESPER HOLK & CO

Tobakker - Vine - Rygeartikler

STORT UDVALG

Dæmningen 34

Vejle 1088

NYBORG

NORMANN HANSEN Tandlæge

(B. Flygaards Eftf.)

Nørregade 1 - Nyborg - Telf. 356

Konsultation fra Kl. 9-17

Kongegades Tobaksforretning v/ Gunnar Henriksen

Alle mærker i cigarer - cigaretter - tobak - stort udvalg i piber - pibeservice
Alt i 1. kl. vine og spirituosa føres

Kongegade 31 - Nyborg - Telefon 435

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur. Direkte salg fra Driehus. Ingen Butikleje - derfor billige Priser.

NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

N. URBAN SØRENSEN SLAGTER

Altid 1. Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9. (Alfred Johansen) Tlf. 261

Als i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

Windsor Nørregade 20

Telf. 18 11

Herre- og Drengeskiviping

Carlsberg
HOF
her den rene friske pilsnerøl



B. RAZNIAK

Møbelpolstrer . Tapetserermester

Dronningensvej 8 . Nyborg

Telefon 1907

★ Alt i tæppe- og
gardinarbejde
Reparationer udføres

Årstidens frugt, grønt, blomster køber De bedst og billigst i

GRØNTKÆLDEREN v/ Helmer Pettersson

Knudshovedvej 40 . Nyborg . Telf. 48

Vi bringer gerne varerne

RØDBY

Benny Lund's Herrefrisørsalon

Vi udfører alt i 1. kl.s frisørarbejde - hurtig og høflig betjening -

DET KAN DE STOLE PÅ

De er velkommen - selv med træsko på

Østergade 22 - Rødby - Telefon 90 13 32

JOHNS KVALITET Vore 3 specialiteter

Extrafin salami - Lollandsk spegepølse - Hjemmelavet leverpostej

JOHNS SLAGTERFORRETNING

Torvet Rødby - Telf. 901059

Benzin - Olie - Vask - Smøring - Autogummi



SERVICE STATION

v/ Frede M. Pedersen

Østergade 36 - Rødby - Telf. 901454

SLAGELSE

SLAGELSE TROPEHUS

Jens Larsen . CASINO . Telf. 52 08 83

Vestsjællands største udvalg i fisk og planter

... vi har store og tamme papegøjer - småfugle
Alt i rekvisitter og tilbehør

Slagelse Tropehus v. Jens Larsen . Tlf. 52 08 83, priv. 52 45 02



Service v/ Ejvind Tønnesen

Benzin - Olie - Vask - Smøring -

Undervognsbehandling

V. Ringgade 76-78 - Slagelse - Telf. 5215 04

Cigarforretningen

RECORD

v/ Aage Jensen

Løvegade 39, Slagelse . Telf. 5216 34

Tipsforhandler - Alle Dag- og Ugeblade

Vaskemaskiner - Komfurer - Støvsugere - Køleskabe

NUTIDENS HUSHJÆLP

Bredgade 45, Slagelse Telf. 5210 11

Reserveret **A. S. J.**



Singer Symaskiner

Navnet der klinger, er stadigvæk Singer

4/5. Singer Symaskiner v/ L. & B. Lund

Løvegade 10, Slagelse Telf. 5238 50

flere og flere går til

Renseriet »THY«

Herrestræde (v. missionshuset), Slagelse - Telefon 5238 02

vi er hurtige - omhyggelige - billige

**PERSIENNER OG
RULLEGARDINER**

Alle reparationer udføres

ALT MALERARBEJDE
udføres - Forlang tilbud

Nygades Farvehandel og Malerfirma

Vagn Hansen - Slagelse - Telf. 5202 33

CARL ANDERSENS EFTF.

Tilbud på nybygning - Blyindfattede ruder, autoruder isættes

ring til 52 02 12 - så kommer glarmester

Ejner Jensen & Sønner - Jernbanegade 8 - Slagelse

BRANDE

AUTORISERET **DOMI** FORHANDLER



Emil Lorentzen
Auto-
værksted

Nørregade 10 - Brande - Telf. 305

HADERSLEV

Møbelfirmaet TERKELSENS EFTF.

K. E. Lorentzen

Badstuegade - Haderslev - Telefon 2 51 20

... først med det nyeste - i møbler og tæpper

SØNDERBORG

Lys petroleum



Gasolie

Fyrings diesel

Farvet benzin

Sønderborg depot

v. A. Ødis Schmidt, Brogade 15 - Telf. 24515

Deres direkte olieledning

Blikkenslager - Centralvarme - Oliefyr - Sanitet

Aut. Gas- og Vandmester **PAUL MÜLLER**
v/ Reinhard Müller

Løkken 14, Sønderborg . Telf. 22768

Læg mærke til

El-mærket -

A. PALLESEN

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

Fagmandens garantimærke Perlegade 6 - Sønderborg . Telefon 2 37 33

Chr. Degn

DYBBØLGADE 22 . SØNDERBORG



SERVICE STATION

Alsgade 86-88 . Sønderborg . Telf. 25 445

BENZIN . VASK . SMØRING . AUTOGUMMI

Sig det med blomster

»IRIS«

Jernbanegade 17 - Sønderborg - Telefon 22266



- Danmarks mest solgte scooter...

AKSEL THOMSEN

Aut. forhandler . Specialværksted for scootere

Rødhustorvet 11 . Sønderborg

Telefon (044) 2 22 71

KJERS DAMESALON

Alt i moderne hårpleje udføres
Permanent . Formskæring . Frisering

Brogade 14 . Sønderborg . Tlf. 22131



HERNING

Kør godt - kør økonomisk - kør med **UNO-X BENZIN**

Jensen & Martinussen

1. kl.s autoværksted

Odinsgade 17, Herning. Telf. 926

TOBAKSHUSET

v. Poul W. Nielsen
Bredgade 48, Herning Tlf. 1664

Vi fører alt i gangse tobaksvarer - stort vinlager
kvalitetspiber - pibeservice
Alltid friske varer i automaten

HOBRO

reparation **Auto-opretning** nybygning

HOBRO KAROSSERIFABRIK

v/ R. Quist Jacobsen

Skibsgade - Hobro - Telf. 20806

VIBORG

Cand. pharm. **V.A. Jørgensens Eftf. A/s**
St. Sct. Mikkelsgade 23 - Viborg - Telf. 886
Sygeplejeartikler - Toiletartikler

MALERFIRMAET A.P. Andersens Eftf.

v/ AKSEL SØRENSEN

Maleren kommer vinter og sommer

Frederiksvej 12 - Viborg - Telefon 718

Lær at køre bil
hurtigt og billigt
til en fornuftig pris

15 kr.
pr. time

Fiskers køreskole

Klostervænget 16
VIBORG
Telefon 3720

Kør godt - kør billigt - kør med

MINI CAB
VIBORG TELF. 9192

„**BROMAGASINET**“

fører alt til damerne i trikotage, garn m. m.

Middagshøjvej 22 B - Viborg - Telefon 12

VIBORG SMØRREBRØD

Vi leverer smørrebrød til daglig og fest
Vi anvender kun 1. kl. varer

Sct. Mikkelsgade 23 - Viborg - Telf. 874

De skulle prøve en kaffefrokost i

KAGEBODENS CONDITORI

midt i byens hjerte

Sct. Hansgade 5 - Viborg - Telefon 799

RØDBY HAVN

TAGE MADSEN

Havnevej 13, Rødby Havn . Telf. 905033
Kolonial . Konserver . Kaffe . Vine . Tobak,
Skibsprovantering

MARIBO



Gaskomfurer - Vandvarmere

Lolland-Falsters Gascentral

v/ Sv. Hermann

VESTERBRO 15 - MARIBO - TELEFON 988

ESBJERG

Har De fået en bule?

VESTJYDSK AUTO-OPRETNING

V/ Erik Frikke og Kaj Sørensen

Storegade 8 - Esbjerg - Telefon 23456



Understreg

Deres personlighed med en
elegan frisure fra

Salon »Carina«

v/ Hertha og Preben Georgsen

KONGENSGADE 40 - ESBJERG

Telefon 20675



Det førende Schweizerprodukt

Symaskiner

Strandbyplads 3, Esbjerg. Telf. 24485



Salon »Laila«

Alt i moderne hårpleje udføres
Permanent . Formskæring . Frisering

Frodesgade 126 . Esbjerg . Telf. 28800

★ Mal og bevar
hvad De har -
køb materialerne hos

A. CHR. KNUDSEN

TAPETER og MALERVARER

Nygaardsvej 19 . Esbjerg

Telefon 21264

VIBY J

DERES RADIO- OG TV-SPECIAL-FORRETNING!
Faglig salg og service

VIBY RADIO . GEORG SØRENSEN

Kongevej 19 . Viby J. . Telefon 41633



Viby Maskinstrikkeri

W. O. Ankerstjerne - Tlf. 41706

Strikkeri . Væveri

Gulvklude, karklude, håndklæder m. m.

NÆSTVED



Lorentzen's damefrisørsalon

den moderne salon for den moderne dame

Vinhusgade 14, Næstved . Telf. 72 21 75

Næstved Kaffebrænderi

v. Tove Petersen

Stedet hvor man køber kaffe, the, biscuit og chokolader
Ringstedgade 2a, Næstved . Telf. 720396

VEJEN

A/s Sydjydsk Damkultur

VEJEN

KOLDING

OLAF CHRISTENSEN

Tandteknik

Slotsgade 19, st. Kolding. Telf. 4216

ODENSE



Man spiser og bor godt på
Hotel Hans Tausen . Odense
ALTID ET BESØG VÆRD
Telefon 11 32 62

Consul Phønix Symaskiner
Stedsevarende garanti - vi sælger gerne på konto
Dronningensgade 107 - Odense - Telf. 1109 04
Nyborg filial: Vægtgade 12 - Telf. 2168

BANZON
Maskinentrepriser - Odense - Tlf. 12 88 77
Alle jord- og planeringsarbejder

Aksel Larsen
Alt i kolonial, konserver, vine, tobaksvarer
Frederiksgade 19 . Odense . Telefon 126576
Husk den ekstrafine kaffe

Automobil- og møbelpolstring?
— så **ERNST THOMSEN**
Hunderupvej 120 . Tlf. 11 35 94 . Odense

Sko til hele familien

Gå med noget godt - gå med **COMO SKO**
Overgade 5 . Odense . Tlf. 11 55 05

HORSENS

Graversens SKO-magasin
V/ Erik Damsgaard
Jessensgade 10 Horsens - Telefon 25508
det moderne sko-magasin for dame-, herre- og børnesko

TØNDER

Tønder
Begravelsesforretning
v/ Hans Dinsen
Nørregade 1 - Tønder
Telf. 22073

Vort kød, flæsk, pålæg
køber vi hos
K. LYKKE SØRENSENS EFTF.
v/ **HENRY HOLM**
Beringsgade 1, Horsens
Telefon 25 897

Køb hos annoncørerne

Svend Kirchheiner



Aut. El-installatør | Arbejder for DSB
Vestergade 7 - Tønder - Telf. 22045

SKIVE

CITY SKO v/ P. Wind
— den sko De søger har vi —
Adelgade 4 - Skive - Telf. 193

KALUNDBORG

Peter S. Samuelsen

GULDSMED - GRAVØR

Kordilgade 43 - Kalundborg - Telf. 442

N. JENSENS SØNNER

Inventar- og bolig montering
Telf. Kalundborg 280

Fa. **KJÆR** 
CHRISTENSEN

Rubjerg Alle 7 . Telefon 503 og 520 . Lev. til feriehuset

DÆK-CENTRALEN ARNE JEPSEN

Rosengade - Kalundborg - Telf. 1744

Altid nye og brugte dæk på lager



SERVICE STATION v/ Frede Pedersen
Vænget - Kalundborg - Telf. 1791

BENZIN - OLIE - VASK - SMØRING
POLERING - TILBEHØR - QUICK SERVICE

B. M. Nielsen . Sadelmagermester
ROSENGADE 14 . KALUNDBORG . TELF. 2008
Møbelpolstring udføres - nyt og reparation

Konfekturforretningen »ANITA«

Altid friske varer
Bestilling på dessert-is modtages

Kamma Nielsen - Skibbrogade 53 - Kalundborg - Telefon 846

Flere og flere benytter **REKORD VASK**

v/ Povl Friis Jensen

KORDILGADE 33 - KALUNDBORG - TELEFON 1357

Våd vask - skånsom vask - REKORD VASK
48 timers skjortevask - Arbejdstøj

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

Tlf. TRETEN

OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

Kalundborg

Fællesbageri

Køb hos annoncørerne

Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen
Leverandør til Feriehuset
Tlf. Kalundborg 1029

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspætte-
filet'er samt Fiskefars.
Leverandør til Feriehuset.

VAREMESSEN
BUUR 
KALUNDBORG

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426