

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 1 – 5. JANUAR 1964 – 64. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

Sko køber man i **FOX**
skomagasiner

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

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

HOLSTEBRO

**RINGPARKENS
SELVBETJENING**

Ringparken-Holstebro-Tlf. 1601

- ★ alt i konserver - kolonial
- ★ vine - tobak
- ★ ekstrafin kaffe
- ★ alt i dybfrost

Det er så naturligt, at du køber dit forbrug af
dag- og ugeblade, samt dækker dit tobaksforbrug i
BANEGÅRDSKIOSKEN
Holstebro
Tage Skjød Pedersen

PEDER LYNGS *Bageri og Konditori*

Sønderlandsgade 25 . Holstebro . Tlf. 592

- vi modtager bestilling på alt bagværk -

AARHUS

DE GAAR RIGTIG, NAAR DE GAAR TIL

SKOMAGERMESTER **H. LÆGS** HELGE RODESVEJ 9
Haandskomager - Sko modtages til farvning
Spee.: Dame-luxusforsaaing - TLF. 6 53 67

ESBJERG

**holger
alexandersen**

PEDER SKRAMSGADE 9 - ESBJERG - TELEFON 270 52

BLOMSTERBODEN v/ Sigrød Raun
Torvegade 62 . Esbjerg . Telf. 28264

Altid friske blomster og grøntsager
Medlem af »Sig det med blomster«

IKAST

for
mænd

Record
UNDERTOJ

for
dreng

Hans Jensens efft. - Ikast

kør godt - kør billigt - kør med
uno-X Benzin og Olie

Købmand Marius Pedersen - Telefon Langaa 227



Stjernesalonen v/ Sonja Jensen

moderne salon for hårpleje
individuel klipping og frisering

Bredgade 26 - Langaa - Telefon 285

BØRGE HENNINGSEN

Slagter og Viktualier
et godt sted at handle

Bredgade 22-Langaa-Tlf. 12

STRUER

ANDELSBANKEN

A. m. b. A.

Struer, Telf. 50677

NYKØBING F.

GEORG CHRISTENSEN

Smedemester

Aut. gas- og vandmester

Grøntorvet 8. Nykøbing F. Tlf. 850339

Centralvarme - Oliefy
Vand - Sanitet

Arne Aa. Ryde, eksam. ejendomsmægler

Tværgade 15, Nykøbing F. Telf. 85 21 72

Villaer og ejendomme anvises til køb og salg

Cykelhandler OTTO PETERSEN

Cykelforretningen »Vulkan«

Nygade 9 - Nykøbing - Tlf. 851306

De førende mærker i cykler & knallerter

GRAASTEN

Den gamle Kro GRAASTEN

- stor have - godt køkken

Telf. (046) 51567

Sønderjysk Lampeforsyning

v. Fr. Christensen
STATIONSVEJ 2 . GRAASTEN

Telefon 514 40

Cykler . Knallerter . El-artikler
Radio en gros

Graasten-Salater

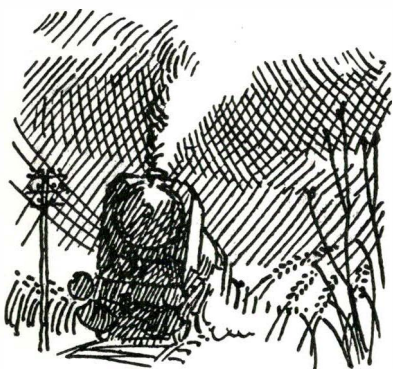
er kendt og anerkendt fra Kongeåen til Elben

Telf. Graasten (046) 51330

THISTED

DRAGSBÆK MARGARINE

FRISKKÆRNET HVER DAG



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 1 - 64. ÅRGANG

5. JANUAR 1964



Indhold:

De første ti år	3
Frontruden	5
Fra Medlemskredsen: Ferie- hjemmets udvidelse - Nytårs- tanker	6
Egil Halvorsen 50 år	7
Revolution i detailhandelen	8
Londons U-bane	10
Personalefortegnelsen	11
Under DLF	12
Personalia	12
Medlemslisten	12

Forsidebillede:

»The Flying Scotsman« klar til afgang



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.

De første ti år

Med indledningen til det nye år er det ti år siden, den omfattende fornyelse af trækraften ved Danske Statsbaner tog sin begyndelse. Uden en større eller omfattende publicering af et »Bort med dampen program« traf generaldirektoratet beslutning om at overgå til dieseldrift i et større omfang end hidtil. De første diesel-elektriske lokomotiver af litra MY blev sat i drift i februar måned 1954 og er siden fulgt op af nye leveringer af samme type og af litra MX i de efterfølgende år. I løbet af 1964 ventes yderligere en leverance på 15 stk.

Efter en forudgående grundig undersøgelse af diesel-elektriske lokomotivtyper på andre baner og på lokomotivfabrikker verden over faldt valget på den amerikanske model. Ønsket om dansk fremstilling af lokomotiverne kunne ikke imødekommes, da den europæiske byggelicens var opnået af »Nydquist og Holm«, Trolhättan, men et vellykket samarbejde mellem dette firma og forskellige danske fabrikker, har givet en ikke uvæsentlig dansk andel i fabrikationen af lokomotiverne. Selv om der med dette nye, som med alt andet, der kommer fra fabrik til driften, har været visse »børnesygdomme«, kan det fastslås, at såvel litra MY som litra MX på alle måder har opfyldt de stillede forventninger og blevet den succes i statsbanernes drift, som var beregnet. De har ikke alene været af stor betydning for den moderne driftsform i den almindelige konkurrence med andre transportgrene, men tillige en økonomisk faktor for etatsens driftsbudget.

*

For lokomotivpersonalet har de forløbne ti år i særlig grad været præget af en nødvendig videreuddannelse. Ikke alene med henblik på betjening af den nye trækraft, men også i forbindelse med det moderniserede signal- og sikkerhedssystem. Det store uddannelsesprogram har på mange områder tillige medført en fuldstændig omlægning af bestående tjeneste- og stationeringsvilkår, og det er vel næppe for meget sagt, at netop personalets medvirken har styrket moderniseringen og rationaliseringens succes. Den tilpasningsevne, som er nødvendig i en overgangsperiode fra gammelt til nyt, har været til stede. Selv om der i lange tidsrum blev foretaget indgreb i de hidtidige rettigheder for turvalg og turbesættelse, og mange i en forholdsvis høj alder påny måtte tage plads på skolebænken er alt taget med et godt humør og en stor interesse. For alle har det alene været et spørgsmål om at opnå det nødvendige og grundige kendskab til det nye og få det tilpasset, så driften gnidningsløst kunne overgå fra gammelt til nyt.

*

Samme indstilling har gjort sig gældende overfor de nye lyn-tog litra MA, der - som alt andet nyt - har visse »børnesygdomme«. Også til disse togs tekniske anlæg har en supplerende uddannelse været nødvendig. Togenes noget forsinket ankomst til landet betingede en kort uddannelsestid inden for tjenestetidsreglernes rammer, hvorfor et ikke ringe antal af personalets fritimer måtte anvendes i dette uddannelsesprogram. Det er derfor lidet opmuntrende for disse mennesker gennem dagspressen at læse en trafikkontrollør udtale:

Fjernstyring i Finland

I juli måned fuldførte Finlands statsbaner automatisk fjernstyring af trafikken på den 115 km lange bane-strækning Mikkeli-Kouvola. Som første afsnit blev i fjor bygget strækningen Pieksämäki-Mikkeli, 70 km. Ved det nye fjernstyringsanlæg har det været muligt at spare 50 mand på de mellemliggende 14 stationer.

Det nye anlægs kommandopost er placeret i Kouvola, hvorfra man fjernstyrer 155 signaler og 71 sporskifter. mens 34 bloksignaler på strækningen stilles automatisk af togene selv ved forbikørsel.

Til de to nu fjernstyrede bane-strækninger på ialt 185 km kommer næste år et tredje afsnit, nemlig den 28 km lange banelinie Luumäki - Lappeenranta.

Fransk farvel til damp i 1970

Frankrigs statsbaner har nu fastsat dampdriftens ophør i 1970. Til den tid vil en fjerdedel af samtlige banelinier være taget under el-drift og udføre de tre fjerdedele af landets trafik. Den sidste fjerdedel vil - hovedsagelig sidebaner - man tage sig af med dieseldrift. I året 1962 blev 360 km banelinier elektrificeret, således at man kom op på 7.625 km med eldrift eller 20 pct. af det samlede, franske banenet.

Vigtig grænsestation udbygges

Den tiltagende trafik på Sct. Gothard-linjen har bragt grænsestationen Chiasso mellem Schweiz og Italien på en hård belastningsprøve. Antallet af godsvogne i transit steg her det sidste år fra ca. 1100 til 1500 daglig, og en større udvidelse af stationens kapacitet blev nødvendig. Den er nu i fuld gang, og der er lagt to nye meget lange spor, hvor godsvognene kører ind og underkastes en hurtig behandling af told og spedition.

Desuden får rangerbanegården i Chiasso et nyt fuldautomatisk kommandoanlæg, hvorfra man dirigerer bl.a. 210 sporskifter.

»Det er ikke de nye lyntog, der er noget i vejen med. Tværtimod har danskerne ikke forstået at betjene dem rigtigt, nok fordi TEE-lyntogene endnu er så nye og skal betjenes på en helt anden måde end den normale.

Af samme årsag har der været en del kludder, og det vil så let hedde sig, at togene slet ikke duer, men det er ikke der »skoen trykker«. Lyntogene er leveret fra Tyskland, og der kan næppe være tvivl om, at togene har været i orden, da de kom til Danmark. Det varer sikkert ikke længe inden de tyske leverandører kommer til Danmark for at give danskerne et kursus i, hvordan maskinerne skal behandles.

Imidlertid har det været nemmere at indsætte reservetog, end begynde at reparere, hvad man selv har ødelagt, og endelig er der mere plads i de gamle lyntog end i de nye«.

Hvorledes trafikkontrolløren kommer til disse sårende bemærkninger om medansatte ved vi ikke. Naturligvis er der altid visse ting af teknisk karakter, der skal tilkøres og tilpasses. Det er også tilfældet med litra MA, hvor Statsbanerne har samme garantibestemmelser inden fuld overtagelse, som altid er gældende ved indkøb af nyt materiel. Her er tale om en nybygning med ændrede konstruktioner, og selv om vi nærer fuld respekt for tysk arbejde, har vi så megen erfaring overfor fintfølede moderne teknik, at vi ved, der kan opstå tekniske fejl, som alene skyldes materiellet og ikke lokomotivpersonalets fejlagtige betjening.

*

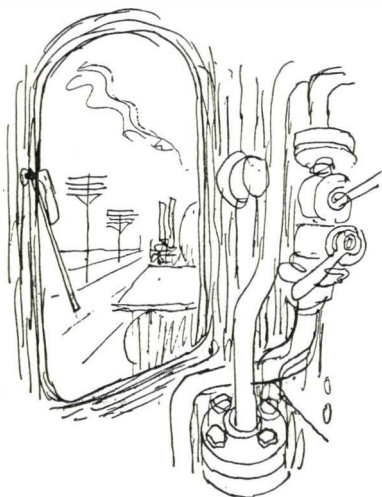
Også andre uddannelsesområder har de sidste ti år været særligt præget af den nyere tids krav til moderne jernbanedrift. Ikke alene motorkursus II har lagt beslag på personalet. Også motorkursus I er gennemført i så stort et omfang, det har været forsvarligt i forhold til personalestyrken og de tjenstlige vilkår.

Selv om efterkrigstidsprogrammet opstillet umiddelbart efter den anden verdenskrig ikke er overholdt i alle sine enkeltheder, er vi med udgangen af 1963 så vidt fremme med motorkursus I, at der kun skal afholdes nogle få af disse kursus i 1964 for lokomotivfyrbødere.

En del af forsinkelsen på dette felt må blandt andet ses på baggrund af kravet om fra 1. januar 1962 at oprette yderligere to skolekursus for de nyantagne lokomotivmedhjælperaspiranter. Skønt forskellige vanskeligheder er det lykkedes inden for den to-årige aspiranttid at få også denne del af uddannelsen tilpasset skoleprogrammet, således at grundkursus og motorkursus I for aspiranter er afholdt inden aspiranttidens udløb. Dette har ikke mindst været nødvendigt under hensyn til ønsket om at holde den nye generations uddannelsesprogram i overensstemmelse med de fastlagte regler, så vi i den kommende tid er a jour med denne personalegruppes skoleprogram.

For motorkursus II's vedkommende er udtagelsen hertil i nogle tilfælde sket efter den enkelte lokomotivmands ønske uden hensyntagen til anciennitetsprincippet. Vi har imidlertid de bedste forhåbninger om, at vi også for dette kursus vedkommende inden for en overskuelig tid kan samle deltagerne efter anciennitet, når ikke særlige - herunder personlige - forhold gør sig gældende.

Frontruden



65.000 amerikanske lokfolk skulle afskediges

Vi hørte for få måneder siden om optræk til en storstilet amerikansk jernbanekonflikt mellem de ansatte i de privat ejede jernbaneselskaber og disses ledelser. Der blev nedsat et par kommissioner til at behandle sagen, som også blev indbragt for højesteret

Der foreligger nærmere om konflikten, som blev afværget ved en foreløbig udsættelse, men sagen skal tages op igen inden årets udgang. Anledningen til, at der nær var opstået en jernbanestrejke, omfattende alle de store amerikanske baneselskaber, var, at man, under henvisning til sparebestræbelser, ville nedskære antallet af de ansatte med 65.000 mand, hvoraf ca. 40.000 var fyrbødere.

Dem var der ikke så megen brug for, efter at jernbanerne er gået over til dieseldrift, og disse folk foreløbig gør tjeneste på diesellok. Desuden ønskede baneselskaberne en ændring af lønsatserne for 200.000 andre ansatte, hvorved man regnede med ialt at kunne spare 600 mill. dollar årligt.

Konflikten har stået på i længere tid på grund af udviklingen og rationaliseringen. I 1920 var der 2 millioner ansatte ved USAs jernbaneselskaber, i 1940 androg tallet 1,4 mill. mand, og i 1962 blev det skåret ned til 700.000, af hvilke der nu skulle afskediges yderligere 65.000.

Fagforbundene gjorde gældende, at sådan masseafskedigelse ville betyde en katastrofe for de pågældende, når der i forvejen er ca. 5 millioner arbejdsløse i USA. Ved en række kollektive forhandlinger er sagen blevet behandlet og foreløbig stillet i bero, men under alle omstændigheder må man sikkert regne med, at sagen i sidste instans forelægges den amerikanske regering til afgørelse.

Lønudgiften til de 700.000 ansatte ved staternes jernbaneselskaber andrager årligt 5,5 milliarder dollar, eller ca. 8.000 dollar i gennemsnit. Jernbanerne udfører årligt 43 pct. af den samlede godstrafik og har 300 mill. rejsende. Siden 1940 er gods-transporten øget med 63 pct. til 1.080 milliarder ton-kilometer. Trods denne store stigning er det på grund af automatisering muligt at klare gods- trafikken med et mindre antal tog, også fordi disse er hurtigere og længere. Der er ialt 28.155 lok og så godt som alle med dieseldrift.

279 nye personvogne til svenske statsbaner

Omfattende moderniseringsprogram, der har stået på i fire år, ved at blive afsluttet.

Svenske statsbaners tog på hovedlinjerne er ved at gennemgå en radikal ændring i moderne retning og med en betydelig større komfort for det rejsende publikum. Et meget stort antal personvogne er blevet bestilt, og inden længe kan leverancen ventes afsluttet. Man taler om en helt ny generation inden for persontrafikens materiel.

Her er en oversigt over nyanskaffelserne. Siden sommeren 1959 er leveret ikke mindre end 23 af de populære, lette »paprikatog«. Siden sommeren 1960 har man modtaget 143 anden klasses personvogne, hvoraf 18 er med særlige børnekupeer og otte skal indsættes i trafikken til Norge og Danmark.

Af kombinerede 2. og 1. kl. vogne er modtaget 105, heraf otte i trafikken til Norge og Danmark, endvidere 21 ny buffetvogne med køkken i midten. Ialt er der leveret 279 nye vogne, hvoraf 153 er udelukkende anden klasse og 105 kombinerede

første og anden klasse. Af den store leverance resterer endnu 47 personvogne. Det vil altså sige, at de svenske statsbaner kommer op på ialt 326 nye vogne, et ganske imponerende antal.

Leverancen omfatter hovedsagelig materiel, beregnet til vintertrafikken, men fremtidig vil svenske statsbaner anskaffe personvogne, som er noget enklere udført og beregnet til mere end en begrænset årstid. De nye sovevogne til Nordlands-trafik bygges i Kalmar og får 11 kupeer mod 12 i universalvogn-typen, hvilket vil sige, at der bliver større plads i de enkelte kupeer. Ved dagrejse ændres sengene til tre magelige sofaer.

Ved leverancen af de 35 nye 1. kl. vogne er det tanken at ombygge en del af de ældre vogne i samme klasse til liggevogne. Hver af de nye 1. kl. vogne får to kupeer og to store saloner med adskillige finesser, og arkitekten har ved udformningen set bort fra den konventionelle form for togkupeer.

Moderniseringen af vognparken har medført, at 233 træbyggede vogne er blevet udrangeret i 1962, hvorved antallet af siddepladser blev formindsket med 5000. Den 1. januar i år rådede SJ over 1109 siddevogne, 202 sovevogne og 55 restaurantvogne af stal, ialt 1366.

Alle de nye vogne er forsynet med Minden-Deutz-bogier, som ved prøver, foretaget af UIC, har vist sig at være de bedste i Europa. Disse bogier giver på sammensvejsede skinner og betonsveller en rolig og behagelig kørsel. En række af de andre nye vogne skal også have MD-bogier, bl. a. restaurant- og buffetvognene. Ialt er der bestilt 1876 MD-bogier.

De nye 1. klasses vogne vil bl.a. blive indsat i eksprestog til Malmø og Gøteborg, ligesom vogne med børnekupeer også kommer på Malmø-linien.

Endelig kan det nævnes, at svenske statsbaners samarbejdende selskab, Togrestaurant, i Schweiz har købt 40 såkaldte »serviceboys«, det vil sige nogle små serveringsvogne, som kan køres gennem toget, og som ikke alene letter serveringen, men også har øget salget betydeligt.

Feriehjemmets udvidelse

Så blev da den ekstraordinære kongres overstået, og man nåede til enighed – om ikke andet – så dog til, at spørgsmålet om feriehemmets udvidelse skal ud til urafstemning, og herefter er det så det enkelte medlem, der har afgørelsen.

Det er mit indtryk, at der gik den røde tråd gennem alle forhandlinger og indlæg at alle, til dels hovedbestyrelse, såvel som de delegerede, var tilbageholdne for at tage et bestemt standpunkt under hensyn til den store meningsforskel, der findes blandt vore kammerater, og ikke mindst af hensyn til de konsekvenser det kunne få – såfremt den enkelte delegerede tog et positivt standpunkt for projektets påbegyndelse.

Vi fra Helgoland afdeling mødte med en tilføjelse til hovedbestyrelsens forslag om iværksættelse af det af hovedbestyrelsen udarbejdede projekt.

Denne tilføjelse gik ud på, at den projekterede udvidelse skulle fremmes – under forudsætning af, at feriehemmet efter den fuldførte udvidelse skulle overdrage driften af – må jeg kalde det hotellet? – til en professionel leder med uddannelse i hotel- og restaurationsbranchen med det selvfølgelige forbehold, at ved belægningen af hotellet skal medlemmer af DLF have fortrinsret! Må jeg tillade mig at anstille nogle betragtninger desangående?

Der er vel adskillige blandt os, der har prøvet at stå som det man kalder »bygherre«. Så kender de kammerater, der har prøvet det, også den »beklemthed« man føler, når man kommer til prioriteringen af huset, vel mest fordi det jo drejer sig om beløb af en størrelsesorden på ca. 90–100.000 kr. i dag i hvert fald.

Men selv om det jo er en ganske anselig pengesum, også for en lokomotivmand, så tænker man i samme stund, at selv om det går ad Pommeren til, så er der altid den udvej at ringe efter en flytte- mand og hænge nøglen til en anden; for værdien af huset er klart udtrykt gennem de penge, de forskellige låneinstitutioner har anbragt i huset.

Gode kammerater! Det samme er foretaget for vort feriehemms vedkommende, der er ikke én af os, der kommer til at ofre rede penge på ombygningen og udvidelsen, de penge er sikrede – og selv i værste fald, f.eks. ved en tvangsauktion, vil pengene være til stede.

Det der mere påkalder min interesse, er driften og dens rentabilitet. Lad mig være ærlig og konstatere, at der findes adskillige kammerater der »skumler« angående driften af feriehemmet, idet man bl.a. hører dette: »Ja, ja – hidtil kunne man finde de øverste tillidsmænd deroppe de tre måneder af året, skal de nu til at være der hele året rundt?«

Om dette er retfærdigt eller ej, om det er dikteret af en art misundelse eller ej – det får være, men det er sikkert at dette postulat falder til jorden, når den fremtidige drift varetages af en hotel-

forpagter, og måske én og anden vil stemme ja – hvor hans overbevisning nu er den modsatte.

Vi har for kort tid siden været samlet til kongres på »Hotel Nyborg Strand«, der jo ejes af Indre Mission. Er der ikke visse paralleller mellem dette hotel og vort fremtidige?

Beliggenhed ved strand og vand?

Tilhørsforholdet? – såfremt vi kunne enes om at lade en branchekyndig mand varetage driften.

Om udnyttelsesgraden giver opholdet på »Nyborg Strand« os et lille fingerpeg, idet der – midt i december måned, foruden os, var lige så mange fra »Dansk Kørelærerunion«. Og skal vi så lade vort ferie-H O T E L blive til en realitet.

H. N. Salvad.

Nytårstanker

For mange er det naturligt ved nytårstid at tænke tilbage på det år, der er gået, og gøre status og dermed forsøge at få plus og minus-side til at gå op. Formålet med at gøre status kan naturligvis være forskelligt alt efter den bestemte del af ens tilværelse, man ønsker at få analyseret. Som en fællesnævner for de fleste er penge i januar måned, et alvorligt aktuelt problem, idet selvangivelsen skal udfyldes og man i mange hjem vil spørge sig selv, hvad de mange penge, opgørelsen fra arbejdsgiveren viser, er brugt til. Det vil være den største synd at skælde husmoderen ud, fordi hun har brugt for mange penge, vi må nemlig med beklagelse fastslå, at det der hed pris- og lønstop i forbindelse med helhedsløsningen var en stor narresut godt med sukker på. Mange af de nødvendige varer til den daglige husholdning er steget, ikke mindst slagtervarer. Det var imidlertid et led i helhedsløsningen, at landbruget skulle have meget store tilskud, som skulle betales af hjemmemarkedet, og en følge heraf blev stort set at de lavestlønnede fik mere i løn, cirka til at dække disse prisstigninger, mens den øvrige del af lønmodtagerne reelt fik deres løn nedsat med dette beløb garneret med en tvungen opsparing.

Vi nærmer os et folketingsvalg og følgen heraf er en endog særdeles hjertegribende omsorg for den enkelte borger med store løfter om fedt flæsk og rigdom, hvis man blot følger dette eller hint parti ved valget. Tjenestemændene har vel efterhånden lært, at det i de fleste tilfælde er valgflæsk og falske mønter, der er i kassen for deres vedkommende. Trompetfanfarer om vor gode faste stilling med efterfølgende pension har i årevis været et yndet tema for at afvise berettiget lønkrav, og som toppen på kransekagen ligger der et finansministerielt cirkulære om den største tilbageholdenhed med opnormering af stillinger ved normeringslovsforhandlingerne. Hvor eftertragtet disse stillinger er, ses vel bedst i den mangel, der er for at få tilgang netop til tjenestemandstillinger. Det forbavser derfor, at finansministeren ved en nylig afholdt tjenestemand- og funktionærkongres udtalte, at det gjorde ham usigeligt ondt at høre, at staten skulle være

en meget dårlig arbejdsgiver. Måske har finansministeren endnu ikke fundet den skuffe, hvori ovennævnte cirkulære ligger, men det ville være en god gerning af ham, hvis dette udemokratiske papir blev tilbagekaldt. Det er for nemt i dag for embedsmændene at afvise alt på normeringslovsønskesedlen med en bemærkning om »vor store sympati, men vi har ikke noget at ha' den i«. Væk med det cirkulære, hr. finansminister.

Tilbage står så forårets forhandlinger om en generel løsning af tjenestemændenes lønmæssige placering i forholdet til andre lønmodtagere. Prisstigninger og almindelig lønfremgang for andre har i den grad forrykket tjenestemændenes økonomiske placering i samfundet, at selv finansministeren på ovennævnte kongres var klar over, at vi havde en del tilgode, men var samtidig bekymret for, at staten ikke kunne give hele vort tilgodehavende på een gang og måtte forvente, at der blev trappet af over nogle år. Hvorfor mon nogle opfatter staten som en dårlig arbejdsgiver, hr. finansminister? Borgeren i velfærdsstaten betragtes af mange som en sløv padde, der ikke er til at råbe op. Mon ikke tjenestemandorganisationerne skulle prøve, om dette er rigtigt, hvis ikke forårets forhandlinger bringer os på et stade, der svarer til de krav, der stilles til os.

G.

50 år



En af vore norske jernbanevenner, næstformand i Norsk Jernbane Forbund, *Egil Halvorsen*, fylder den 12. januar 50 år.

Det vil tage en overvældende plads at referere til hans mange tillidshverv, idet hans arbejdsområde er vidtspændt. Fagligt, politisk såvel inden for stat som kommune har Halvorsen en finger med i spillet. Stor og tung som den norske klippe står han midt i sit livsværk, og man kan være forvisset om, at der stadig vil være bud efter hans dygtighed og klogskab. En urokkelig støtte hvor arbejderbevægelsen gør sig gældende fagligt og politisk, såvel i skrift som tale saglig og grundig. Vi springer den spaltelange remse af hverv over og bringer Halvorsen vore bedste ønsker for dagen og fremtiden.

Til lykke du brave nordmand.

München bygger undergrundsbaner til 1,1 milliard D-mark på 15 år

Det første spadestik til det vældige projekt og ny byplanlægning er allerede blevet taget

Gennem længere tid har by-eksperten og -planlæggeren, med det gode danske navn professor Jensen, som tilrettelagde og udformede genopbygningen af Kiel efter krigen, arbejdet med planer for Bayerns hovedstad München. Denne har udviklet sig til en millionby og er inde i en så rivende udvikling, at den har sprængt alle bymæssige rammer og er blevet et trafikalt problembar, som det er tilfældet med Paris og Rom, og også med København, hvor der i adskillige år har været talt om at bygge nye tunnelbaner, uden at man er kommet i gang med projektets udførelse.

Anderledes i München. Et enigt byråd vedtog for få måneder siden professor Jensens storstilede plan, man havde i samme takt undersøgt de økonomiske muligheder, og der er blevet handlet så hurtigt, at det første spadestik allerede et par måneder efter vedtagelsen er blevet taget. Her er i store træk, hvad byplanlæggeren og trafikeksperten, professor Jensens projekt går ud på.

Man regner med, at München om tredive år har nået 2 mill. indbyggere, og med dette som udgangspunkt omfatter projektet en ny U-bane og tunneler til 1,1 milliard D-mark. Byggetiden ventes at ville tage 15 år, det vil sige, at der skal skaffes 73 mill. D-mark årligt af selve byen, Bayern, af vesttyske forbundsbaner og med tilskud fra forbundsrepublikken. Dette økonomiske problem skal allerede være klaret.

Der er ikke mindre end 138 forstæder til München, og tog fra disse vil via Münchens hovedbanegård blive ført under jorden til Stachus, Marienplatz og Østbanegården, altså under hele bykernen. Ved Østbanegården skal tilsluttes andre linier fra tyske forbundsbaner.

Første byggeafsnit vil omfatte en underjordisk station under jernbaneplassen og Arnulfsstrasse. Der skal også bygges tunneler til anden kørende trafik for at aflaste gaderne for en del af bus- og biltrafikken. Efterhånden som arbejdet går fremad, vil man nedlægge forskellige sporvejslinier, men indtil videre opretholdes disse i forbindelse med omnibustrafikken for ikke at skabe kaos, og først når U-banen etapevis kan åbnes, bliver der tale om nedlæggelse af andre trafikmidler.

Planen går også ud på at forbinde de fire store autobaner, der fra Münchens byporte fører ind mod city, med hinanden. I Münchens gamle bydel med de ærværdige bygninger i gotik og de karakteristiske tårne, omfatter professorens trafikforslag en højbane. Dette projekt har vakt en del bekymring hos mange bayrere, som mener, at højbanen vil genere bydelen, men professoren har beroliget med, at man fra højbanen netop vil få bedre udsyn til disse bygningsværker, som kommer til at stå som silhuetter i baggrunden, siger han.

Revolution i detailhandelen

Det er ikke så mange år siden, detailhandelen blev betragtet som et stillestående led i erhvervslivet, hvor en stor del af den rationaliseringsgevinst, der fremkom i produktionen, blev tabt igen.

Sådan er det i hvert fald ikke mere. Der er i virkeligheden sket en revolution i detailhandelen i den sidste halve snes år; og hvad mere er: Revolutionen løber videre med stigende fart. 60'ernes butiksnætet vil blive meget forskelligt fra 50'ernes, der dog allerede havde undergået store forandringer.

Hvad sker det – og hvorfor sker det?

Hovedtendensen i udviklingen forløber på en måde parallelt med udviklingen i produktionen: Fra håndværk til industri, fra smådrift til stordrift. Den er karakteriseret både ved etableringen af stadig større butiksenheder, ved en udviskning af de hidtil eksisterende brancheskel og ved en sammenknytning af flere og flere butiksenheder i forskellige former for kæder.

De kræfter, der ligger bag denne udvikling, stammer både fra ændringer i forbrugernes købevaner, navnlig forbundet med den stigende velstand og den mobilitet, som den hastige motorisering har medført, og fra ændringer i detailhandelens omkostningsstruktur og salgsteknik. Og endelig har produktionsudviklingen sin helt selvstændige indflydelse, udtrykt i udsagnet: Masseproduktion kræver massesalg.

Måske ville udviklingen være forløbet endnu hastigere, såfremt ikke visse bremsende faktorer havde eksisteret. Det drejer sig både om en lang række lovgivningsmæssige og administrative bestemmelser såvel som menneskelig konservatisme og økonomiske forudsætninger.

Fra brancheopdelt »familiebrug« til integreret storbutik.

Det træk i udviklingen, som enhver forbruger vil være bedst kendt med, er ændringerne i butikkens udseende. Bortset fra enkelte stormagasiner fandtes der med ganske få undtagelser ingen storbutikker i detailhandelen op til 1949. Næsten hele handelen med dagligvarer skete over 60–70.000 små detailhandelsbutikker, hvoraf størstedelen var enkeltvirksomheder i privat eje. Hertil kom nogle enkelte, stærkt specialiserede kædeforretninger som Irma og Schou-Tatol-kæden samt brugsforeningerne, hvoraf igen den overvejende del kun havde én butik. Kædernes og brugsforeningernes butikker adskilte sig ikke afgørende fra de private detailhandlere i udseende og varesortiment. Også de havde en klar brancheopdeling og holdt sig til de varegrupper, der nu engang var tradition for.

I 1949 åbnede Esbjerg og Omegns Brugsforening landets første selvbetjeningsbutik, der mødtes med en blanding af dårlige spådomme og foragt fra den private detailhandels side. Det varede dog ikke længe, før de dystre spådomme var gjort afgørende til skamme, og s-butikken gik sin sejrsgang over

landet samtidig med, at den enkelte butiks areal stadig forøgedes.

I 1954 var der ialt 117 s-butikker (incl. supermarkeder) i Danmark, hvoraf brugsforeningerne havde de 59. I 1957 var tallet steget til 375 (165), og i 1961 til 1040 (528). Selv om antallet af s-butikker svarede til ca. 1/16 af butikstallet indenfor det varesortiment, der er tale om, svarer deres omsætning til omkring 1/5 af omsætningen af disse varer. Dette viser klart, at s-butikkerne gennemsnitlig omsætter 3–4 gange så meget som en almindelig diskbetjent butik.

I de allerseneste år er supermarkederne skudt frem i stor mængde, og de såkaldte dobbelt-supermarkeder har ligeledes så småt vist sig i Danmark, som f.eks. »Føtex« i Århus og »Kvickly« i Ålborg, med et butiksareal på omkring 1.000 m² og et omfattende varesortiment omfattende såvel hele fødevarer- og kolonialområdet som en lang række udsalgsvareer indenfor isenkram, manufaktur, skotøj m.m. Under opførelse er endnu større butiksenheder omfattende flere tusind m². Storbutikkerne indeholder et stadig mere omfattende varesortiment og medfører derfor en nedbrydning af de klassiske brancheskel i dansk detailhandel. Hermed er vi stærkt på vej mod et-stops-butikken, stedet, hvor forbrugerne kan forsyne sig med alle dagligvarerne eet sted under samme tag.

Butikskæderne i fremmarch.

Stordriften går imidlertid udover selve butiksenheden. Et stadig større antal butikker tilknyttes nu kæder af den ene eller anden karakter. Udover brugsforeningerne, der gennem FDB er sammenknyttet i en slags frivillig kæde af høj effektivitet med Brugsforeningen HB som en egentlig og efterhånden landsomfattende butikskæde, findes der følgende kædetyper:

Kæder med egenproduktion som Schou-koncernen og Irma m.fl. Rene detailkæder som Vime og Java Brænderierne. Frivillige kæder, dels i form af indkøbskæder med sammenslutninger som A/S Oceka, A/S Hoki, Danske Købmænds Handel A/S (Dankas) m.fl. og grossistledede kæder som Centra, Spar og Sewo-forretningerne.

Ialt må det antages, at omkring 4/5 af kolonialomsætningen i dag sker igennem butikker, tilknyttet kæderne, og at omkring halvdelen af denne omsætning sker direkte gennem kæderne, medens resten af omsætningen stammer fra køb udenom kæderne til de købmandsbutikker, der er tilsluttet frivillige kæder.

Kæderne har for alvor taget teten i detailhandelen og fremtidens konkurrence udspilles ikke mellem en række enkeltstående småvirksomheder, men mellem de forskellige kæder under mere eller mindre central ledelse.

Ændringerne i købevanerne.

En afgørende forudsætning for revolutionen i detailhandelen har været ændringerne i forbrugernes

købevaner. To forhold spiller her navnlig en rolle: Motoriseringen og indførelsen af køleskabet som hvermands eje. Tilsammen har disse to forhold betydning, at forbrugerne i stadig højere grad kan samle deres indkøb på nogle få butikker og derved spare tid. Forbrugeren er blevet langt mere mobil, og det spiller mindre rolle at bevæge sig et stykke vej, hvis man til gengæld kan se et større udvalg, vælge selv, gøre indkøbet på kortere tid og få hele dagligindkøbet foretaget på een gang.

Med de stadig bedre opbevaringsmuligheder kan indkøb af selv letfordærlige varer nu foretages for længere tid ad gangen, og også dette begunstiger den store butik fremfor den mindre.

Vi står her kun ved begyndelsen af en udvikling, der i lande som USA og Sverige er nået adskillige skridt længere. Det, der sker der idag, vil være indført i Danmark imorgen, og udviklingen rider nu raskere end nogensinde.

Omkostningsekspllosionen.

Også kræfter indefra detailhandelen selv presser i samme retning. Stigende omkostninger nødvendiggør en rationalisering af varefordelingen. Højere løn, større butiksløje og stigende lageromkostninger koncentrerer butikslederens opmærksomhed omkring centrale tal som omsætningen pr. beskæftiget, omsætningen pr. m²-butikareal og omsætningshastigheden for hver enkelt varegruppe. I disse tal har han sit kompas, efter dem pejler han sin kurs.

Handelsgruppen var tidligere en ringe lønnet faglig gruppe. Men efter krigen har denne situation ændret sig meget. Stigende organisering, en aggressiv faglig organisation og høj beskæftigelsesgrad har alle bidraget til at presse lønningerne stærkt i vejret. Den eneste kompensationsmulighed var rationalisering og atter rationalisering.

Samfundsmæssige bremseser.

Alligevel har den dynamik, der har kendetegnet detailhandelen i efterkrigsårene, haft sin begrænsning. Som på så mange andre områder er lovgivning og administration ikke bestemt af fremtidens, men af fortidens krav.

En forældet næringslovgivning, restriktive sundhedsbestemmelser, der ikke kender nutidens indpaknings- og opbevaringsmetoder, sammenholdt ikke mindst med årelange byggerestriktioner, har forsinket udviklingen stærkt – og har dermed kostet samfundet og forbrugerne hundrede af millioner kr. i tabte rationaliseringsmuligheder.

Nu synes en række af disse hæmmende bestemmelser at stå for fald, gennemhullede som de er af det praktiske livs vitalitet.

Endnu støtter den menneskelige konservatisme i detailhandelen såvel som hos myndigheder og politikere sig til resterne af det laugssystem, der endnu betragtes som det typiske og naturlige indenfor detailhandelen. Men det vil kun vare kort tid, før også disse rester af fortiden definitivt er forsvundet for at give plads for fuldbyrdelsen af detailhandelens revolution.

»Mallard's« 25 års rekord-jubilæum

På London-North Eastern Railway og hos alle engelske jernbane-entusiaster steg begejstringen til skyerne, da damplok litra 4468 »Mallard« for 25 år siden opnåede en hastighed på 202,7 km i timen og dermed blev verdens da hurtigste tog.

Året efter nåede det dampdrevne, amerikanske eksprestog »Hiawatha« samme fart, men »Mallard« var kommet først med rekorden. Denne blev sat på strækningen Grantham-Peterborough, som før har været skueplads for betydelige fartprøver. Toget vejede 240 ton foruden lokets vægt, og kørselsretningen var mod London. Lokføreren hed J. Duddington og fyrbøderen T. H. Bray.

Gennem Grantham kørte man på grund af sporarbejder med 40 km/t. De næste otte kilometer med en stigning op til Stoke viste lokpersonalet både hvad de og maskinen duede til. Det blev en hård kørsel, Stoke passeredes med 120 km i timen, og på den følgende strækning øgedes farten gradvis, så da man var i nærheden af Little Bytham, blev verdensrekorden nået.

»Mallard« slap ikke ganske helskindet fra rekorden. Flere lejer på maskinen var blevet overoppehødet, det forstod man nok ved at høre, at hjulenes omdrejningstal under den højeste fart var 8,9 gange pr. sekund.

Dermed var rekorden atter vendt hjem til England, som jo er jernbanernes fødeland. Gennem årene er der opnået ganske anselige hastigheder med de gode, gamle damplok, og så tidligt som i 1889 lykkedes det Frankrigs statsbaner at gøre sig bemærket med et 40 år gammelt lok, der kørte 144 km i timen.

Så lod USA høre fra sig. I 1893 kørte lok nr. 99 fra New York Central Railway 181 km i timen. Denne rekord lykkedes det ikke for England at tangere før i 1935, hvor man prøvekørte et damplok af typen A 4.

I 1936 var tyske rigsbaner lige ved at tage vejret fra alle jernbanefolk, da man under en rekordkørsel med et tog, kørt af damplok 05 nåede op på en fart af 200,4 km i timen. Den daværende trafikminister Dorphmüller, som også paraderede ved det historisk berømte spadestik på Lolland til Rødby-Femern-ruten, var med i rekordtoget. Men med hensyn til rekorden er ingen siden kommet på højde med englændernes »Mallard« – altså, når det drejer sig om damplok.

Frankrig nåede jo med el-tog under en prøvekørsel op på 331 km/t. Denne rekord på skinnevejen bliver sikkert meget svær at slå.

Foreløbig stiler Japans statsbaner jo mod at nå de 250 km/t på den nye Tokio-bane, når Olympiaden næste år åbnes derovre.



Godt år for Londons u-bane

Voksende behov for u-baner. Omorganiseringen af det tidligere nationaliserede selskab og bygningen af Victoria linien er årsberetningens hovedpunkter.

I en bog på 104 sider har London Transport Board offentliggjort beretningen for regnskabsåret 1962, der karakteriseres som et år med vigtige beslutninger og fremskridt.

Om-organiseringen af hele det tidligere nationaliserede offentlige transportnet (jernbaner og busser – byens sidste trolleys blev erstattet med busser i årets løb), der nu ledes af separate råd – hvoraf LTB er størst – viser en interessant udvikling bort fra statsdrevet jernbanevirksomhed til et system, der minder meget om »gamle dages« inddeling i separate divisioner.

Fordelene ved en sådan mere konkurrencebetonet ledelse anes allerede i en begyndende udjævning af passagerantallets svagt nedadgående tendens i de sidste par år – tendensen har været mest mærkbar på buslinierne.

U-banens samlede indtægt i 1962 blev 620 millioner kr. (31 millioner

pund) – heraf betaltes 18 millioner kr. i skatter og afgifter, 542 millioner kr. gik til driftsomkostninger, nettoindtægten var 60 millioner kr. – 6 millioner mere end i 1961. U-banen befordrede 668 millioner rejsende i 1962.

U-banen i bilalderen.

Parkeringspladser ved omegnstationerne er nødvendige, hvis jernbanerne skal kunne yde deres fulde bidrag til bilalderen, fremhæver årsberetningen. LTB har allerede udvidet det samlede parkeringsareal ved omegnens u-banestationer med 150 pct. i løbet af de seneste år.

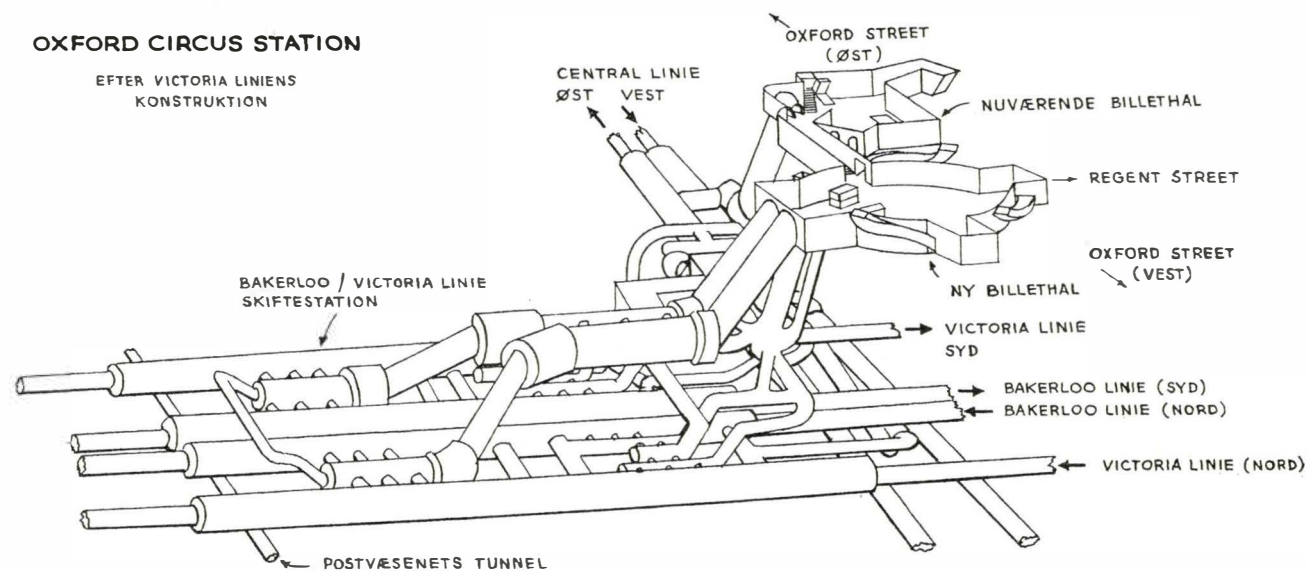
Selskabet besluttede i 1962 at supplere det bestående udviklingsprogram med en 5-års plan, der tager sigte på yderligere udvidelse af stationernes parkeringsarealer.

U-banen i fremtiden.

Den ny Victoria linie – nu budgetteret endeligt til ca. 1 milliard kr. – er 1962 beretningens andet betydelige punkt. LTB betragter den ny linie som en særlig sejr for selskabet, der

i årevis har fremhævet vigtigheden af en u-bane mellem Victoria-kvarteret via Oxford Circus, King's Cross, Finsbury Park til Walthamstow (omtalt tidligere i Dansk Lokomotiv Tidende), fordi en sådan linie ville afkorte og forenkle mange rejseruter, aflaste svært belastede afsnit af nuværende linienet og skiftestationer og skabe direkte forbindelse mellem en af de vigtigste hovedbanegårde, Victoria, og de andre hovedstationer, Euston, St. Pancras og King's Cross, samt med West End-kvarteret. Desuden ville en Victoria linie betyde en ny forbindelse til Londons nordøstlige omegnskvarterer og lette trafikpresset på gaderne.

Arbejdet på Victoria linien er nu i fuld gang. Det er interessant at notere fra regeringens godkendelse af byggeplanerne, at Transportministeriet på basis af erfaringer såvel i England som i andre lande udtrykker sin overbevisning om, at »til trods for det stigende antal private biler på gaderne er opretholdelse af hurtige og hyppige, offentlige transportmidler nødvendige for storbyens effektivitet og behagelige trivsel«.



Et af LTB-årsberetningens hovedpunkter er den kommende Victoria linie. Tegningen viser Oxford Circus station, som den kommer til at se ud, når udvidelsen i forbindelse med den nye Victoria linie er færdig. De tykke, vandrette »rør« nederst rummer perroner, mellemgange og spor, de tyndere fortsættelser er kun sportunneler. I de to, trappevis stigende »rør« og deres vandrette forbindelser i tegningens midte findes rullende trapper til og fra perronerne.

I 1962 blev de første kontrakter på hovedentrepriser placeret – d.v.s. arbejdet på Victoria station og de ny tunneler til Oxford Circus fra Victoria. Kl. 13.30 d. 3. august 1963 – lørdagen før en af de årlige, nationale fri-mandage, Bank Holiday – blev gaderne omkring det travle Oxford Circus gadekryds spærret for al trafik (kvarterets beboere var undtaget), og kl. 18.30 tirsdag d. 6. august blev gaderne åbnet igen. I de mellemliggende 65 timer lykkedes det LTB's ingeniører og entreprenører at bygge en 600 tons »paraplybro« af stål, der nu dækker ca. 2500 kvadratmeter og tillader trafikken at passere ad fire veje over Oxford Circus krydset, mens u-banens arbejdere underneden bygger nyt »tag« på den kommende station, som bliver en udvidelse af den nuværende Oxford Circus station. Dermed indledtes det egentlige arbejde på Victoria linien, der ifølge planerne skal være klar på 5 år. LTB håber at have alle tog i gang på hele linien i 1968. Vor tegning viser Oxford Circus stationen, som den kommer til at se ud, når Victoria linien er færdig.

Victoria linien bliver tydeligt nok ikke den sidste, store u-baneudvidelse i London, hævder LTB – forudsat kæmpebyen vokser med samme fart som hidtil (alene i 1962 steg befolk-

ningstallet i LTB's netområde med 64.000, det samlede befolkningstal i området er nu 10.170.000). Selskabet forudser, at den stadig voksende personbefordring med jernbaner og private køretøjer til og fra arbejdspladser i det centrale London vil kræve flere ny linier for at aflaste de nuværende linier samt allerede overfyldte gader.

U-banen i social betydning.

Årsberetningen fremhæver u-banens hidtil upåagtede fordele for *samfundet* – helt bortset fra banens egne finansielle fordele.

To eksperter i transportøkonomi, C. C. Foster fra Jesus College, Oxford, og dr. M. E. Beesley fra Londons Universitet, har i shillings og pence udregnet de værdier, som svarer til det rejsende publikums tidsbesparelser ved brug af Victoria linien og – for bilfolkets vedkommende – tidsbesparelser opnået ved et anslået mindre trafikpres i de kvarterer, banen kommer til at betjene, og har fundet frem til et tal, der repræsenterer 11,3 pct. af den investerede kapital til banens anlæggelse og drift over en 50 års periode.

Disse besparelser går naturligvis lige i det rejsende publikums lommer og kan derfor med rette siges at være kontante, sociale fordele for samfun-

det – det modsatte af samfundsskabte værdier!

Som kontrast hertil har økonomerne beregnet, at Victoria linien i begyndelsen ikke vil indbringe LTB mere end driftsomkostningerne, og så er investeringens renteudgift endda ikke medregnet – den vil komme op på 170 millioner kr. af den samlede udgift på 1 milliard kr. Renteomkostningerne må dækkes af kunderne på alle LTB-systemets ruter – d.v.s. af det rejsende publikum. På denne baggrund understøtter økonomernes rapport den utilfredshed, der råder nogle steder med hensyn til de nuværende arrangementer for finansiering – overvejende lån – af store transportprojekter af denne art i London og peger i retning af større bidrag fra regeringen til såvel vej- som jernbaneinvesteringer.

Årsberetningen udtrykker optimisme for indeværende regnskabsår – og for fremtiden. Og den er velegnet til at få f.eks. danske til at misunde stockholmerne deres allerede behageligt fungerende, tidsbesparende u-bane! Når det gælder u-baneudvikling er der altså længere fra København til London end fra Stockholm til London – for begge de skandinaviske storbyer har jo haft nøjagtig 100 år i år til at omplante den londonske idé. *Tag W. Jensen.*

Personalefortegnelsen

Det er ved at være på tide med at afgive bestilling på den nyttige håndbog om statsbanernes tjenestemænd. Med sine oversigter over lønforhold, normativopstillinger, anciennitetsplacering m.v. er bogen det bedste grundlag til at holde sig orienteret om disse forhold. Det gælder nu om at få sving i bestillingerne, så håndbogen kan komme ud. Vi har allerede ventet længe på den nye udgave som tiltrængt ajour-føring af den gamle.

Udgiverne af denne nyttige håndbog oplyser, at en gennemgang af de indtil nu modtagne bestillinger viser, at adskillige – selv større – tjenestesteder endnu ikke har fået bestilt bogen, og beder os derfor gøre opmærksom på bogens udsendelse og på, at efterbestillinger vil kunne nås til og med den 10. januar 1964.

Den vedstående kupon kan benyttes til bestilling.

Det er vel en selvfølge, at hver enkelt afdeling har sikret sig et eksemplar af denne i organisationsarbejdet nærmest uvurderlige bog?

Undertegnede bestiller herved
eksemplar(er) af håndbogen »Danske Stats-
baners Tjenestemænd« (à 15 kroner).

.....
(navn)

.....
(stilling)

.....
(tjenestested)

(Indsendes til kontorchef O. E. Rude,
generaldirektoratet).



Juletræsfest

Esbjerg afdelings årlige juletræsfest afholdes onsdag den 8. januar 1964 på hotel Esbjerg. Indmarch kl. 15.00 prc. Pensionister med pårørende indbydes til festen. Tilmelding på tlf. 2 46 42.

Bestyrelsen.



Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. efter ansøgning ifølge opslag pr. 1/1-64.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

P. Jensen (Haugaard), Århus H., i Århus H.
J. V. B. Christiansen, Århus H., i Århus H.
V. P. Graversen, Århus H., i Fredericia.
S. E. Petersen, Fredericia, i Fredericia.
I. N. Jensen, Fredericia, i Fredericia.

Forflyttelse efter ansøgning ifølge opslag pr. 1/1-64.

Lokomotivfører (15. lkl.):

E. T. D. Paulsen, Fredericia, til Århus H.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/1-64.

Lokomotivfører (12. lkl.):

N. G. P. Andersen, Korsør, til Ålborg.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/1-64.

Lokomotivfyrbøderne:

H. C. Nielsen, Næstved, til Kalundborg.
H. C. F. Schmidt, Næstved, til Korsør.
B. B. Andersen, København Gb., til Korsør.

Ansæt som lokomotivmedhjælper pr. 1-1-1964.

Lokomotivmedhjælperaspiranterne:

J. M. Thorsager, København Gb., i Næstved.
J. D. Schmidt, København Gb., i Næstved.
K. Hansen, København Gb., i Næstved.
E. S. Petersen, København Gb., i Kalundborg.
H. E. M. Madsen, Korsør, i Korsør.
T. M. Pedersen, København Gb., i Næstved.
J. Hansen, Korsør, i Korsør.

Anciennitetsrækkefølge.

Følgende lokomotivmedhjælperaspiranter er indplaceret i anciennitetsrækkefølge således:

J. M. Thorsager,	København Gb.
O. Nylander,	» Gb.
J. D. Schmidt,	» Gb.
K. Hansen,	» Gb.

E. Larsen	København Gb.
E. S. Petersen,	» Gb.
B. Z. Nielsen,	» Gb.
B. Skott,	» Gb.
F. J. Holleufer,	» Gb.
H. T. Hansen,	» Gb.
S. H. Nielsen,	» Gb.
H. E. M. Madsen,	Korsør
T. M. Pedersen,	København Gb.
J. K. Christensen,	» Gb.
J. Hansen,	Korsør
P. Jonassen,	København Gb.
F. Olsen,	» Gb.

MEDLEMSLISTEN

Overgået som ekstraordinære medlemmer pr. 1/1-64.

Pensioneret lokomotivfører J. H. Pedersen, Dalegade 53, 2., Fredericia.

Pensioneret lokomotivfører Poul Andersen, Nymarksvej 4, 2., Fredericia.

Pensioneret lokomotivfører Svend A. W. Jensen, Sprotoften 1 B, 2., Nyborg.

Pensioneret lokomotivfører Anton Chr. Mortensen, Edisonsvej 8, Rosenvang, Århus, født d. 4/3-1885, er afgået ved døden 7/12-63.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Det meddeles herved, at overlæge, dr. med. V. Svane-Knudsen, H. C. Andersens Boulevard 13, København, efter eget ønske fratræder som speciallæge i øre-, næse- og halssygdomme ved sygekassen med udgangen af indeværende måned, og at dr. H. J. Vinkel Hansen, H. C. Andersens Boulevard 13, København, fra 1. januar 1964 er ansat i nævnte post.

Dr. Vinkel Hansen afholder konsultation mandag, onsdag, torsdag, fredag kl. 13-14,30, tirsdag kl. 14,30-15,30 og lørdag kun efter aftale.

Danske Jernbanemænds Turistorganisation

Vinterolympiaden i Innsbruck 29/1-9/2 1964.

Vore tyske kolleger tilbyder under vinterolympiaden ophold i Augsburg med halvpension for 15 DM pr. person pr. dag. Der vil blive arrangeret busture til og fra Innsbruck for gæsterne, pris frem og tilbage samme dag 21 DM, eller hvis man vil benytte tog mellem Augsburg og Innsbruck, pris 16 DM for tur-retur.

Desuden vil der kunne arrangeres bustur og byrundtur i München med tilsluttende Bierabend til en pris af ca. 11 DM. Endvidere er der mulighed for tur med tog til den smukke bjergby Oberstdorf, pris frem og tilbage ca. 13 DM. Evt. interesserede bedes henvende sig til:

FREDERICIA

Bedre Bolig

v/ BENT FRØLUND

Møbler . Stoffer . Tæpper . Kunsthåndværk . Lamper

»SOLGAARDEN«
KONGENSGADE 57
FREDERICIA
TELEFON 386

Det kan
betale sig at
gå til . . .



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



- KVALITET FOR KENDERE

Christoffersens Vin-Import Grundl. 1881
v/ Cort Trop

FREDERICIA . TELEFON 42

. . . . altid hos SPETZLER

URMAGER
GULDSMED
OPTIKER

Telefon 280 - Fredericia - Giro 42533

Køb kaffen direkte i Kafferisteriet

v/ Arne Pedersen

Prinsessegade 51 - Fredericia - Telefon 911

Vor kaffe i kanden er bedre end nogen anden

Køb Deres frugt og grønt hos

HOUSTRUP's Eftf.

Jyllandsgade 16 - Fredericia - Telefon 367

NYKØBING M.

NYKØBING JERN & STÅL

GRØNNEGADE 12 - NYKØBING M.

TELEFON 600

BRÆNDSSELSFORENINGEN

Grundlagt 1912

Havnen - Nykøbing M - Telefon 218

vi sælger varme

THOMSENS HERREMAGASIN

FØRST MED DET NYESTE

ALGADE 21 - NYKØBING M. - TLF. 183

BRANDE

LANDKJÆRS ANDELSMEJERI

BRANDE . Telf. 33

- drik 3 glas mælk daglig -

NYBORG

SPROTOFTENS SLAGTERFORRETNING

v/ KNUD E. LARSEN

Vi fører alt i 1. kl. kød - flæsk - pålæg ★ Kun een kvalitet - den bedste

Nyborg »SMØRREBRØD« - Telefon 1525

Salon „hos Herdis“

v/ K. Linde Jacobsen

anbefales med hårpleje - formskæring - permanent

Nørregade 7 - Nyborg - Telf. 462



Tapet - malervarer - gulvtæpper - vinylgulve - altid bedst fra

C. ØSTERGÅRD JENSEN

Nørrevoldgade 66-68 - Nyborg - Tlf. 283

C. Pommerencke

NYBORG MATERIALHANDEL

Kongegade 9 - Nyborg - Telefon 206

Deres MATAS forhandler

Til daglig og fest
brød og kager fra

CITY

 er bedst

Strandvejen 32 - Nyborg - Telefon 399

Vor bager i Nyborg **A. G. Knudsen**

Knudshovedvej 15 - Nyborg - Telefon 180

Alt i 1. kl. brød og kager - bestillinger modtages

Windsor Nørregade 20 Telf. 1811

Herre- og Dreengeekvipering

lad vaske ude,

Nyborg Centralvaskeri

Dronningensvej 26, Nyborg, Telf. 199

N. URBAN SØRENSEN SLAGTER

Altid 1. Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9, (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i

Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

Nyborg Ligkistemagasinet

K. Jacobsen. Snedkermester

Besørger alt vedr. Begravelse

el. Ligbrænding. Grdl. 1897.

v/ Slottet . Tlf. 171

C. Knackstredt Tlf. Nyborg 550

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

1/3 C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG

Grundlagt 7. juni 1817

RANDERS

IB WIGH Slagtermester

Vi fører alt i 1. kl. kød - flæsk - pålæg
kun een kvalitet - den bedste

Gl. Hobrovej 59 - Randers - Telefon 28505

HADSUNDVEJENS Blomstergartneri

ved Nordre Kirkegård

v/ Gunnar Knudsen

blomster - kranse - dekorationer

Hadsundvej 75 - Randers - Telefon 2 51 41

TAPET-LAGERET

v/ Nørager Pedersen

Østergade 17 - Randers - Tlf. 2 67 75

vi fører alt i tapet og farver

SLAGELSE



Singer Symaskiner

Navnet der klinger, er stadigvæk Singer

4/6. Singer Symaskiner v/ L. & B. Lund
Løvegade 10, Slagelse Telf. 523850



B. Silkehoved
SCT. MIKKELSGADE 19 - SLAGELSE

Tlf. 52 10 73

**KØD
FLÆSK
PÅLÆG**

*Ved køb og salg af ejendom eller villa
henvend Dem da til*

Anker Jensen, statseksam. ejendomsmægler

Valbygaardsvej 6, Slagelse . Telf. 52 29 95

MØBEL - Huset

Vi har møbler for alle hjem. De må komme og se
INGEN KØBETVANG

Slotsgade 8 - Slagelse - Telefon 500181

CARL ANDERSENS EFTF.

Tilbud på nybygning - Blyndfattede ruder, autoruder isættes
ring til 520212 - så kommer glarmester

Ejner Jensen & Sønner - Jernbanegade 8 - Slagelse

HERNING

N. C. JENSENS EFTF.

Jes Øst-Jacobsen
URMAGER OG GULDSEDER
Telefon 507 HERNING

Stort udvalg i ure, guld og sølv . Reparationer udføres



KONDITORIET BREDGADE 7

v/ Erik Sørensen tag brød med hjem
hyggelige lokaler - god kaffe og brød

Herning - Telefon 26



»Emma Salonen«

den moderne salon for den moderne dame
permanent - formskæring - frisering
Fredhøj alle 5 - Herning - Telf. 1013

EINAR LANGE

Slagtermester
Fredshøj - Herning - Tlf. 1739

kød - flæsk - pålæg
alt i dybfrost
kun de bedste kvaliteter føres



Service Station

Johs. Nøhr
Fonnesbechsgade 16 . Herning . Tlf. 407
Benzin . Olie . Vask . Smøring

KRUSAA



RADIO - FJERNSYN

R. Paulsen . KRUSAA . Telf. KRUSAA 71296
Stedet med det største udvalg og den bedste service

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

W. Kurzke

Vi har alt i 1. kl. kød, flæsk og
pålæg

Jernbanegade 41 . Sønderborg . Telf. 22754

POUL HØST . Murermester

Udfører alt i murerarbejde - nyt og reparationer
Kærvej 53 . Sønderborg . Telf. 22134

Sig det med blomster

»IRIS«

Jernbanegade 17 - Sønderborg - Telefon 2 2266



- Danmarks mest solgte scooter...

AKSEL THOMSEN

Aut. forhandler . Specialværksted for scootere
Rådhusstræde 11 . Sønderborg
Telefon (044) 2 2271



Husqvarna Aksel Jensen

Friarmsmaskiner Sct. Jørgensgade 43

Fra kun kr. 895,- el. kr. 35,- pr. md. SØNDERBORG
Telefon 2 44 23

HENNING E. PETZ

VI FØRER ALT I 1. KL. KØD OG FLÆSK
HJEMMELAVET PÅLÆG OG MEDISTERPØLSE
Oehlenschlägersgade 15 . Sønderborg . Telf. 25555

... De spiser godt og billigt på

K.F.U.M.s restaurant og pensionat

i Sønderborg, Løkken 28
Telefon 2 29 12

EHLERS KAFFE

Perlegade 70 - Sønderborg
Telefon 21157

Drøjhed

Fylde

Smag

TØNDER

Renseriet PIKA

v/ P. J. Schmidt

Østergade 49 - Tønder - Telf. 22682

VIBORG

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

De skulle prøve en kaffefrokost i

KAGEBODENS CONDITORI

midt i byens hjerte

Sct. Hansgade 5 - Viborg - Telefon 799

SILKEBORG

Vi klarer Deres fyringsproblem - Benyt Dem af vor
rentefri varmekonto - Ring til 2714

Deres direkte OLIELEDNING

E. Kristensen's
Hvinningsdalvej 1



depot
Silkeborg

KORSØR

» **MØBELGAARDEN** «

Algade 17 - Korsør - Telefon 1775

... har stort udvalg i moderne møbler og bedre brugte møbler
Fine betalingsbetingelser

NÆSTVED

Mal og bevar det De har

AXELTORVS FARVEHANDEL

Torvestræde 3 - Næstved - Telefon 720621

MØBELHUSET

Riddergade 10-14 - Næstved - Telf. 720651

*- moderne møbler til moderne hjem
- vi er altid til tjeneste*

Salon »BIRGITTE«

Moderne salon for moderne damer

ALT I HÅRPLEJE - FORMSKÆRING - PERMANENT
Karrebækvej 30 - Næstved - Telf. 72 34 15



GARAGERNE - AXELTORV NÆSTVED

v. U. Orland Pedersen - Telefon 72 34 45

Vask - Smøring - Tilbehør - Quick service

Åben hele døgnet

KLEIN TRIKOHL - Farveri og renseri

Næstved

Ramsherred 20 - Telefon 72 08 28

Slagelsevej 9 - Telefon 72 12 47

Spis Hygæa-Brød

Næstved Brødfabrik

AADERUPVEJ 154 - NÆSTVED - TELEFON 720491

AABENRAA

BENT CHRISTESEN *Slagtermester*

Vi fører alt i kød-flæsk

- og så har vi hjemmelavet pålæg og medister

HOPTRUP - TELEFON HOPTRUP 7 52 38

» **LYSTRYK** «

v/ H. C. Hansen

Wollesgyde 4 . Aabenraa
Telefon 23202

- ★ Lyskopiering
- ★ Fotokopiering
- ★ Duplikering
- ★ Maskinskrivning

VARDE

FARVEMESSEN

Tapet - maling - linoleum

Storegade 22 - Varde - Telefon 20545

BALLESGAARDS BLOMSTER

VARDE - TELEFON 20618

AALBORG

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

Til hverdag og fest

DANASALAT *er altid bedst*

Poul Paghsgade 16 . Aalborg . Tlf. 30349

BAY's Bageri

KASTETVEJ 82 . AALBORG
TELEFON 21740

★ *åben om søndagen* ★

Brød og kager
til daglig og fest
Kun de bedste
råvarer anvendes



„Salon Rafinett“

moderne frisurer - stil og elegance
tilskæring - hårfarvning - permanent
Sjællandsgade 44 - Aalborg - Telf. 21717

Rutebilstationens Cafeteria

Billig, god og hurtig mad

Aalborg . Telefon 36 555



HADERSLEV

Møbelfirmaet TERKELSSENS EFTF.

K. E. Lorentzen

Badstuegade - Haderslev - Telefon 25120

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

Bonzo Trikotage

GRAVENE 6 - HADERSLEV - TELEFON 23147

Magasin for dame- og børnebeklædning

ODENSE

Vagn Salzwedell

Tandlæge

Vestergade 32 . Odense . Telefon 125770

Sko til hele familien

Gå med noget godt - gå med **COMO SKO**

Overgade 5 . Odense . Tlf. 115505

NAKSKOV

AGNES STAAL's EFTF.

v. Johanne Rasmussen

Kaffe - The - Cacao Hjemmelavet chokolader - Konfekturer

SØNDERGADE 1, NAKSKOV, TELF. 860

THISTED

Engelsk Beklædnings Magasin

først med det nyeste

Nytorv - Thisted - Telefon 247

kør godt - kør billigt - kør med

THISTED MINI-CAB

telefon 1740

FREDERIKSHAVN

Lissi Trikotage & Børnekonfektion

Vi anbefaler alt i trikotage - lingeeri - børnekonfektion

Vi sætter lille pris på varer - stor pris på Deres tilfredshed

Danmarksgade 29 . Frederikshavn . Tlf. 20883

SNEKKERSTEN

VI KØRER OVERALT

Vådvaske . Tørvaske . Kilovask . Rensetøj . Rullevaske . Skjortevaske

SYDKYSTENS VASKERI

Parallelvej 17 . Snekkersten . Telefon 215148

ROSKILDE

★ **A/s MALCO**

kommer overalt!

maler overalt!

Ringstedgade 4

Roskilde

Telefon 3608

KALUNDBORG

N. JENSENS SØNNER

Inventar- og bolig montering

Telf. Kalundborg 280

Fa. **KJÆR**



CHRISTENSEN

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

PFÄFF-SYSTEM v/ Aa. Hansen

Kordilgade 58 - Kalundborg - Telefon 641

Pfaff symaskiner - vaskemaskiner - køleskabe - dybfrysere

De går aldrig fejl af Pfaff-System

Gå tur i »MØBELGÅRDEN« Kalundborg

Stort udvalg i moderne møbler

Sct. Jørgensbjerg 54 - Telefon 1270

... De kan også finde bedre brugte møbler

SV. KLØCKER OLSEN

Slagtermester

Vi har alt i kød - flæsk - pålæg ★ Kun een kvalitet - den bedste

Kordilgade 60 - Kalundborg - Telefon 343

FYRINGS-
OLIE ★

J. Hagemann-Petersen

Kalundborg - Telf. 607

KALUNDBORG HERREMAGASIN

Leverandør til Forbrugsforeningen

KORDILGADE 85 - TELEF. 2112

TOBAKSFORRETNINGEN v/ C. J. Honoré

Skibbrogade 49 . Kalundborg

Har det store udvalg i tobaksvarer

Vin og spirituosa til daglig og fest

Parfumeriet »Belle fleur«

v/ K. Larsen

Alt i toiletartikler-parfume bijouterie

Skibbrogade 55, Kalundborg. Telf. 498

Forlang Kalundborg Mejeri's

1. kl. mejeriprodukter

Slagelsevej 121. Telf. 159

Uds. Nørrelle 57, Telf. 1392

Skibbrogade 53, Telf. 732

Kordilgade 52, Telf. 235

Vore vogne kommer overalt i Byen

Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen

Leverandør til Feriehemmet

Tlf. Kalundborg 1029

OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

BOUR-KNUDSEN
Varemessen
KALUNDBORG TELF. 426

Sengeudstyr, gardiner, Hvidevarer

Kalundborg - Tlf. 426

Kalundborg Folkeblad

Eneste blad der trykkes i Kalundborg

Telf. 236

Fiskehus nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspættefilet'er samt Fiskefers.

Leverandør til Feriehemmet.

Kalundborg

Fællesbageri