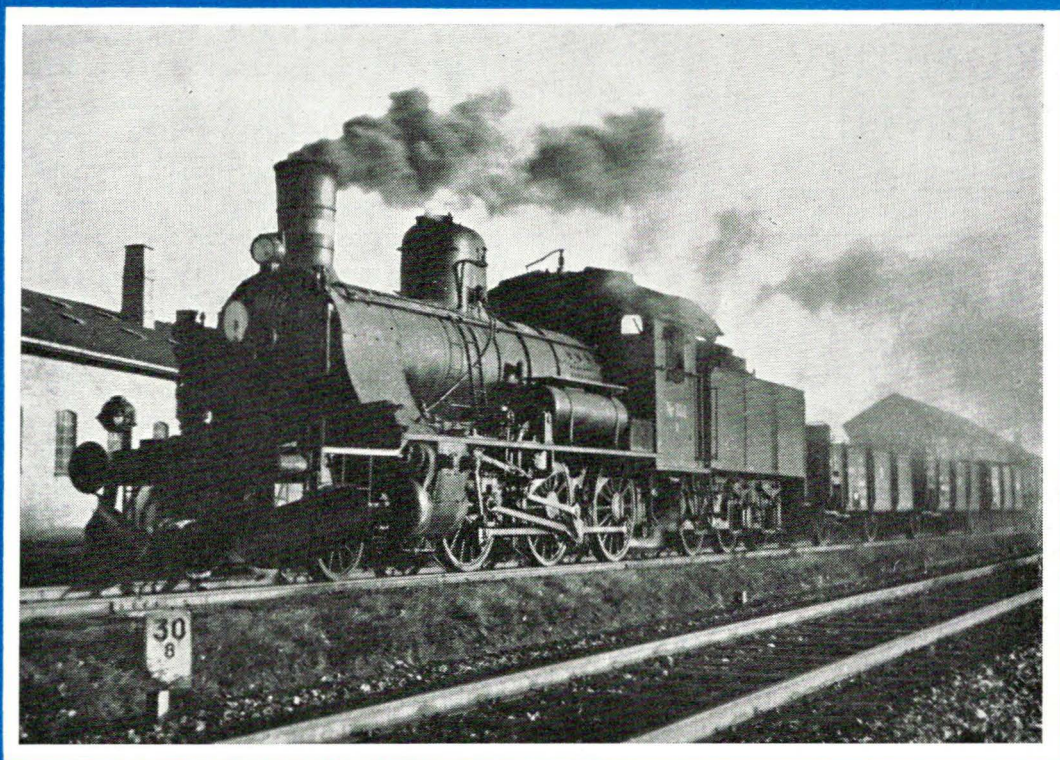


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING



Nummer 15 – 5. august 1965 – 65. årgang



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

5. AUGUST 1965 — 65. ÅRGANG

15

Indhold:

ITF kongres i København	2
Indsættes der Hover-crafts-fartøjer i Øresunds - trafikken	4
Billetautomater giver penge tilbage	5
Smedene bygger tillidsmandsskole . .	6
Naturen overgås ikke	8
To kæmpemæssige amerikanske jernbaner slutter sig sammen	10
Formanden hylidet på 50 års dagen	11
Ny jernbane i Irak til 800 mill. kr.	13
Damernes Dag	14
Adressefortegnelse	16

Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon: Hell. 7269.
Kontortid 9-16.
Lørdag 9-12.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

I dagene 28. juli til 6. august er International Transportarbejder Forbunds 28. kongres henlagt til København, og fra alle egne af kloden er stævnet en række transportarbejderrepræsentanter sammen for at behandle fælles faglige og økonomiske problemer. Transportinternationalens virkeområde er hele den vestlige verden. Og i dette store fællesskab samvirker alle uden hensyn til hudfarve og på tværs af religionsopfattelse. De mere end 6 millioner medlemmer i ITF giver en stærk baggrund for støtteaktioner specielt i teknisk underudviklede lande, hvor fagbevægelsen er svagt udbygget og derfor økonomisk dårligt stillet. I disse lande er det oftest etpartisystemet, som danner baggrund for regeringsmagten. Fagbevægelsen har disse steder størst mulig hjælp behov, og i den henseende gør og vil ITF fremdeles kunne gøre sig gældende ved økonomisk bistand, men allervigtigst gennem at stille rådgivere til hjælp ved udbygning af fagbevægelsen og uddannelse af faglige tillidsmænd.

Der ligger vældige perspektiver i dette udviklingsarbejde. Man kommer ikke udenom, at spørgsmålet om bevarelse af vore demokratiske parlamentariske rettigheder og frihed fra undertrykkelse har en stærk sammenhæng med vore anstrengelser for at fremme den sociale og økonomiske udvikling i de teknisk underudviklede lande. Det er en sådan set ubetalelig gæld for koloniasatorernes nedbrydning af gammel kultur og udbytning af mange folkeracer. I udviklingsarbejdet må der således, for at nå et godt resultat, skabes tillid blandt disse folkeracer, tillid til, at vor hjælp er uden anden bagtanke end det at skabe en verden i fred og forståelse. Også en verden med alle kræfter sat ind på social, teknisk og økonomisk ligestilling for alle folkeracer.

Som deltager i denne udvikling er fagbevægelsen i den såkaldte hvide verden mindre belastet af historiske kendsgerninger end de kapitalistiske interesser, som kun nødtvunget og i alt for ringe omfang slutter op bag ideerne med kontant baggrund; men i det hele taget er kapitaltilførslernes omfang som vor andel i arbejdet også utilstrækkelige, så i den retning har vi ikke noget at bryste os af.

Med ITF-kongressens tilstedeværelse i København får vi problemerne friske ind af døren. Dagene, som går med mange møders afvikling, vil vise, om transportinternationalen fortsat formår at leve op til kravene, som stilles.

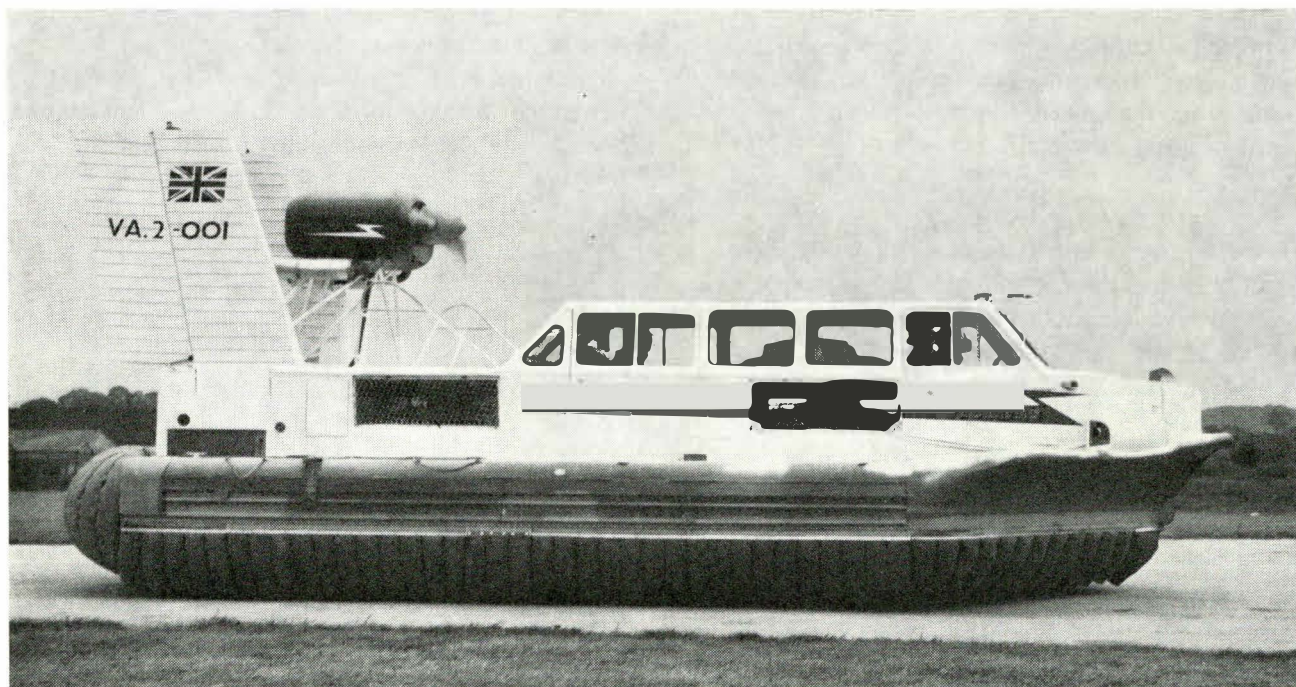
Imidlertid har et så teknisk udviklet område som Vesteuropa også sine problemer, der trænger sig på. Det står ikke lige godt til på det sociale område. I Norden må vi vel have lov til at mene, at vi har et højt socialt stade, men det står ikke lige godt til i alle vesteuropæiske lande. Derfor skal også jernbanemændenes sektionskonference under ITF-kongressen tage stilling til et socialt charter. Længere er vi trods alt ikke kommet. Og midt i bestræbelserne for at hjælpe de teknisk underudviklede lande skal vi også behandle en sag, som skulle være ligetil, men som har vist sig uhyre svært at få gennemført: Samordning af transportmidlerne. De tyske jernbanemænd har udfoldet de mest energiske bestræbelser for at få skabt en løsning på denne sag. De foreslår nu, at ITF får dannet en ekspertkomite, som skal tilpasse den hidtidige ITF-plan efter de ændrede forhold på området. Det må først og fremmest gælde om, at transporterne drives i hensynet til samfund og nationaløkonomi.

I denne sammenhæng må med interesse ses hen til opslutning om et forslag til sikkerhedsforanstaltninger til modvirkning af ulykker inden for de forskellige transportgrene. Det forekommer ganske naturligt, at man gennemfører foranstaltninger, som sikrer transportarbejderen mod ulykke, men slet så ligetil er det ikke, thi det kan koste arbejdsgiveren penge, forringe hans konkurrencemuligheder, hvorfor følgelig mindre profit opnås. Men sådanne sikkerhedsforanstaltninger bør også på landevejs- trafikens område medføre ændrede arbejdstidsbestemmelser for chauffører af bus-, last- og kølevogne. Der arbejdes under forhold, som er til fare for chaufførerne selv og øvrige vejfarende. En sanering på dette område vil også fjerne megen ubillig konkurrence overfor andre transportarter.

Kongressens forhandlinger vil spænde over mange sager fyldt med problemer. Dette er forståeligt med de mange transporterhverv, som er repræsenteret:

Jernbanemænd, vejtransportarbejdere, beskæftigede ved sejlads på søer og floder, havnearbejdere, sømænd, fiskere og personale ved civilflyvning. En broget buket som inden for hver sit område er sammensat af de forskellige hverv med det fælles at være beskæftiget ved transportarbejde.

Indsættes der Hover-crafts-fartøjer i Øresunds-trafikken



Drøftelser om et samarbejde mellem SAS, SAAB, Kochumværfterne og »Øresund«-selskabet.

Muligheden for en anvendelse af de luftpude-bårne engelske *Hover-crafts*-fartøjer i Øresundstrafikken har i nogen tid været genstand for drøftelser mellem repræsentanter for SAS, de svenske fly- og bilfabrikker SAAB, Kochum-værfterne i Malmø samt dampskibs-selskabet Øresund. En plan om en *Hover-craft*-forbindelse mellem Kastrup og Malmø har været diskutert, og en række undersøgelser af forskellig art finder for øjeblikket sted.

Om planen kan realiseres, er imidlertid stadigvæk uvist.

Et af de store problemer, planens ophavsmænd må tage i betragtning, er selve Øresund med dets intense skibstrafik. Luftpude-fartøjerne skyder en sådan fart, at selve kurslægningen frembyder vanskeligheder. Overfarten mellem Kastrup og Malmø skulle i følge beregningerne kunne foretages på ca. 15 minutter – hvis der er *klar bane*. Men den tætte skibstrafik fra nord til syd og i modsat retning gør Øresundsfarvandet temmelig vanskeligt at besejle med tværgående fartøjer af en så høj hastighed, som *Hover-crafts* kan præstere. De sagkyndige mener, at kurslægningen for disse overmåde hurtige fartøjer sandsynligvis kun kan foretages ved en elektronisk beregning, hvis nødvendige hensyn til sejlads-sikkerheden skal imødekommes.

Pilot eller styrmand?

Der er også andre problemer: *Hover-craft* er som bekendt en mellemting mellem et skib og en flyve-maskine. Skal skipperen og hans næstkommanderende være pilot-uddannede eller styrmands-uddannede, eller skal de have begge kvalifikationer? Det vides, at de mænd, der har ført *Hover-craft*-fartøjerne under prøve- og demonstrationssejladser både ved de engelske kyster og i andre lande, har været marineofficerer med fuld flyveruddannelse, med andre ord usædvanligt højt kvalificerede folk, som der ikke findes ret mange af på det skandinaviske arbejdsmarked.

Her til kommer det ubestridelige faktum, at de hurtigtgående hydrofoil-både, de såkaldte flyvebåde, allerede har skabt sig en sikker position i den tværgående passagertrafik på Øresund. De smarte, bekvemme flyvebåde kan på ca. 35 minutter transportere deres passagerer fra Kongens Nytorv til Malmø. Altså direkte fra een storby til en anden.

Det er klart, at flyvebådene har tilført SAS-ruten mellem Kastrup og Malmø en meget følelig konkurrence. Det tager tid at komme fra København til Kastrup og fra Malmø-lufthavnen ind til selve byen, og skønt SAS-trafikken mellem Kastrup og Malmø naturligvis væsentligt regner med passagerer med langturs-billetter og ikke med rejsende, der blot skal en tur til Malmø og tilbage, kan det skandinaviske luftfartselskab mærke flyvebåds-konkurrencen i en sådan

Billetautomater giver penge tilbage

grad, at det, så vidt man forstår, overvejer at indskrænke lokaltrafikken mellem Kastrup og Malmø.

Det er Øresund-selskabet, der driver flyvebådsruten. Denne rute har haft en eklatant succes. Masser af udenlandske turister og et stigende antal danskere og svenskere benytter de elegante, hurtigt sejlene både. Derfor er det forståeligt, at dette selskabs ledelse ikke uden videre er interesseret i at træde til som reder for en eventuel flåde af *Hover-crafts* – et forslag, der af de andre deltagere i ovennævnte drøftelser blev stillet Øresund-rederiets ledelse.

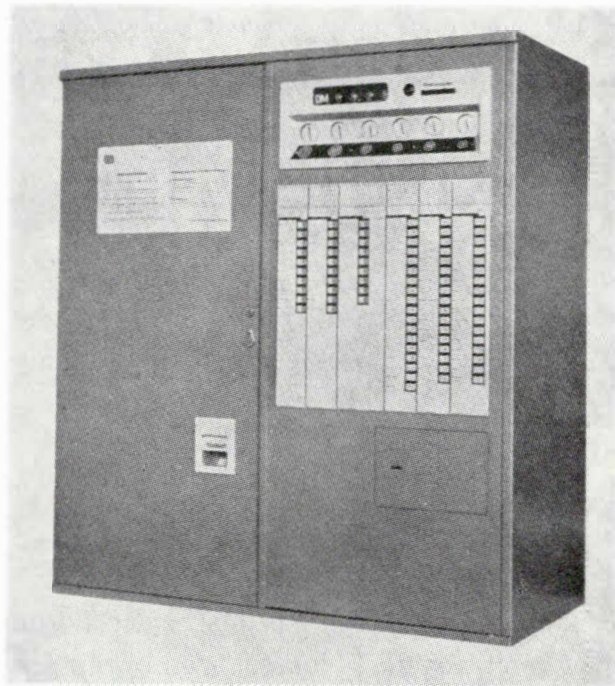
Danske øjenvidner til en kæntring.

Adskillige norske rederier har interesseret sig for de engelske luftpudefartøjer, men nordmændenes villighed til at gå ind i *Hover-craft*-trafikken blev kendeligt afkølet efter en mislykket demonstration i norsk farvand: Under en sejlads på spejlblankt vand skulle fartøjets fører foretage en »krap« drejning til styrbord. Drejningen gennemførtes, med det resultat, at fartøjet kæntrede. Blandt de sagkyndige tilskuere til denne manøvre var, uheldigvis, repræsentanter for et dansk selskab, der overvejer at anskaffe sig nogle *Hover-crafts* – nemlig direktør *Hahn-Petersen* fra »Dansk-Fransk«, sammen med et par af dette rederis skibsinspektører. »Dansk-Fransk« driver som bekendt Kalundborg-Juelsminde-ruten, og de nævnte herrer var efter indbydelse rejst til Norge for at overvære demonstrations-sejladserne og for at finde ud af, om *Hover-crafts* ville egne sig for selskabets rute mellem Sjælland og Østjylland. Hvis de havde været optimister, da de tog hjemmefra, var de det i mindre grad efter demonstrationen.

Fransk luftpude-skib til 1000 passagerer.

Englænderne kom først med det mærkelige luftpude-fartøj. Men for nogen tid siden kunne et fransk firma, *Jean Bertin*, præsentere modellen til et andet, ikke mindre opsigtsvækkende fartøj, det såkaldte »Naviplane«, der glider på luft, med en fart af 150 km. i timen i smalt farvand og ca. 65 km. i timen på et farvand med indtil tre meter høje dønninger. Det franske fartøj er 100 meter langt, kan transportere 1000 passagerer og 250 biler og har en stabilitet, der efter sigende er væsentligt større end den, de engelsk-konstruerede fartøjer kan regne med. Det er muligt, at danske og norske redere nu retter deres øjne sydpå. Der vil rimeligvis blive tale om en tysk-fransk samarbejde ved produktionen af »Naviplane«.

Viggo Jensen.



Som et led i bestræbelserne på at rationalisere – i dette tilfælde billetudstedelsen – har tyske forbundsbaner forsøgsvis ladet opstille to billetautomater af ny konstruktion på hovedbanegården i Hannover.

Mens de hidtil kendte automater kun kan trykke én slags billetter, kan de nye præstere et langt større antal og er udstyret med ialt 40 trykplader. Automaten måler 111 cm i højden, er 102 cm bred og 40 cm dyb. På forsiden til venstre er anbragt en brugsanvisning, så kunderne kan sætte sig ind i automatens betjening. Desuden findes i venstre side en lille skål, hvori den ønskede billet og penge, man skal have tilbage, glider ned.

Automaten er nemlig så fint indrettet teknisk, at den regner billetprisen ud og giver rigtigt penge tilbage. På højre forside af automaten findes en tavle, som giver besked om til hvilke banestrækninger man kan købe billetter, og deres pris står med lysende tal på en anden tavle.

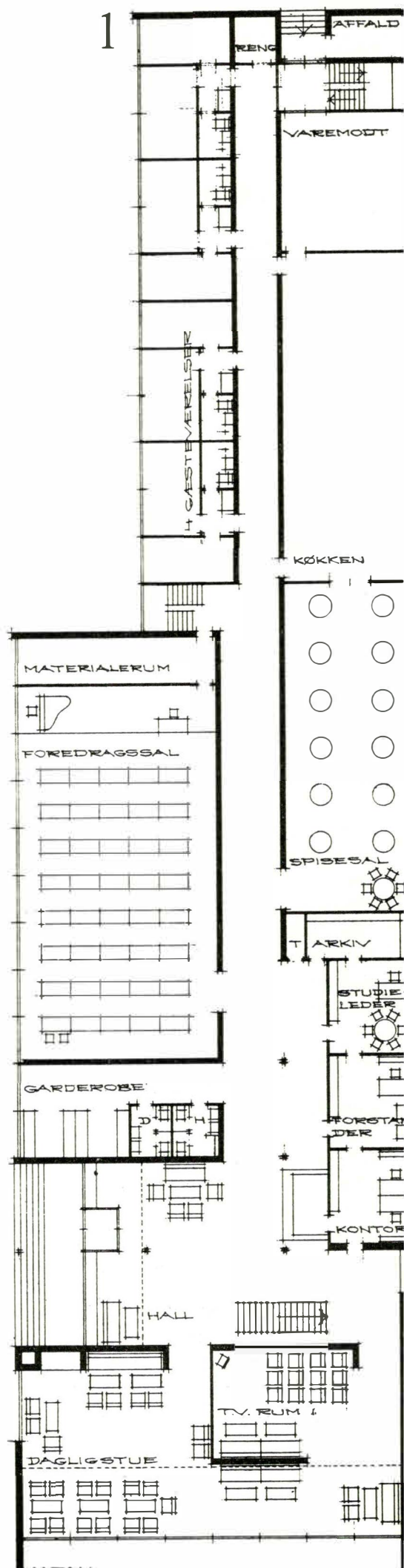
Når man har puttet en eller flere mønter i automaten og trykket på en knap ud for den strækning, man ønsker billet til, træder hele den elektriske og elektroniske indmad i automaten i funktion. Mønterne bliver »prøvet« derinde, det regnes ud, hvad man skal have tilbage; pengekassetten åbnes, og lige netop det rigtige beløb rasler ud samtidig med, at trykkemekanismen træder i funktion og finder trykpladen med den rigtige tekst til billetten, som derefter slynges ud i skålen til kunden. – Det er bare så nemt det hele!

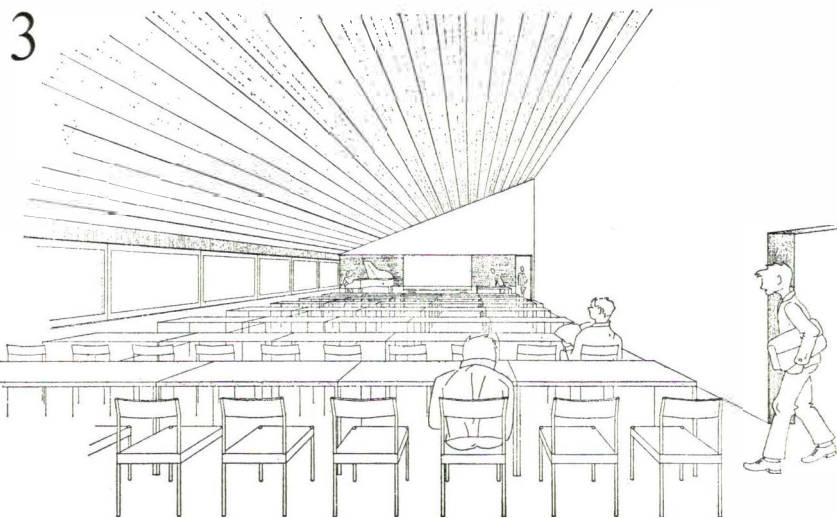
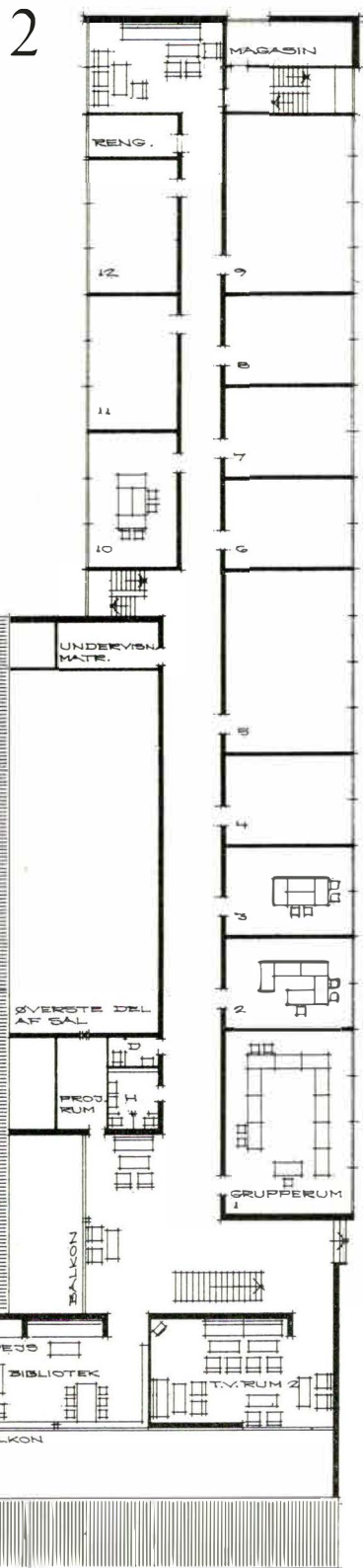
Smedene bygger tillidsmandsskole

I Danske Smede- og Maskinarbejder Forbund er man langt fremme i planerne med bygningen af en tillidsmandsskole. I september 1964 besluttede hovedbestyrelsen at bygge denne skole, og et byggeudvalg har siden beskæftiget sig med sagen. Den arkitekt som fik opgaven overdraget har udarbejdet skitseprojektet til »Metalskolen«, som skal placeres på en ny erhvervet grund i en af Sjællands smukke egne, Jørlunde i nærheden af Slangerup.

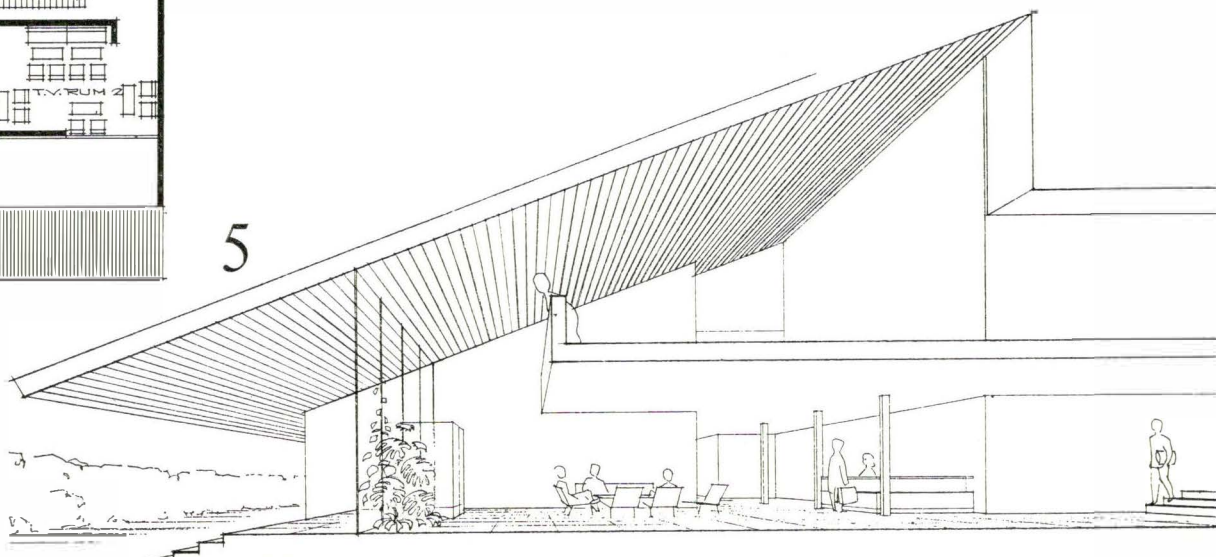
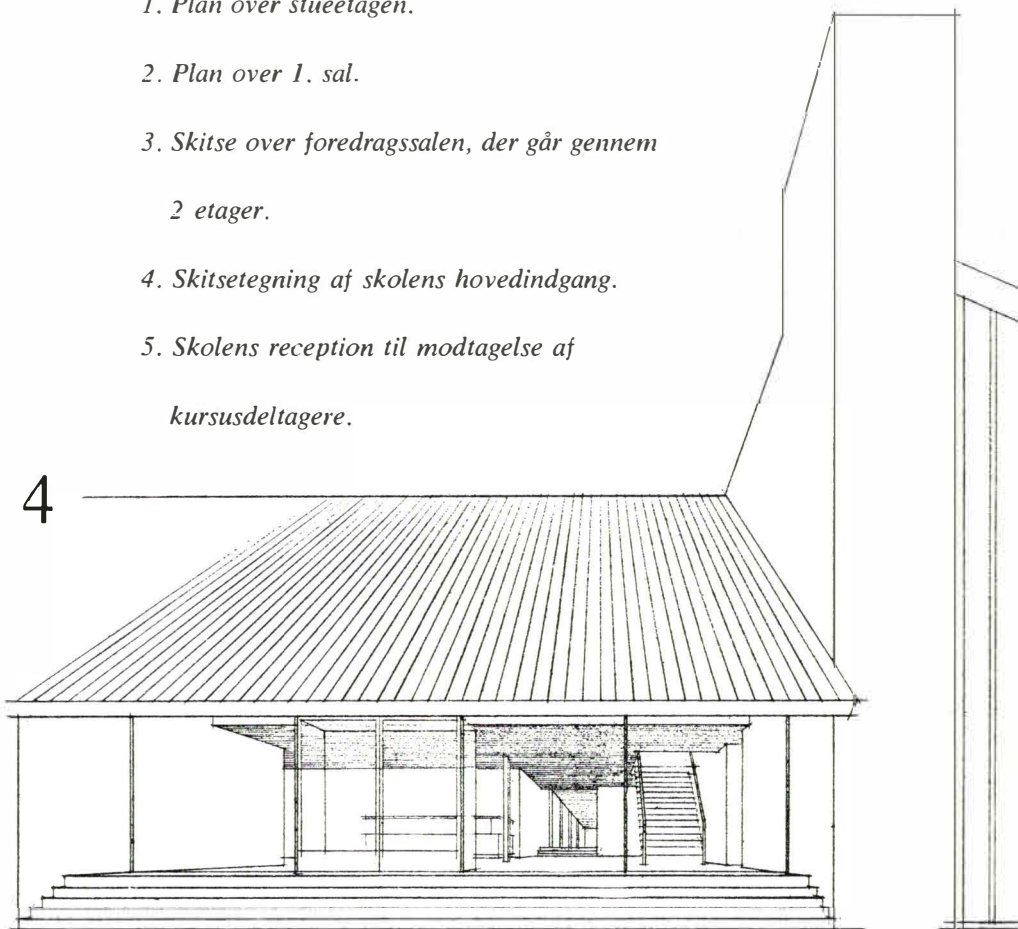
Metalskolen skal kunne tage ca. 65 kursister ad gangen. Bygningsmæssigt indrettes skolen med en undervisningsfløj og en boligfløj. Elevfløjen indrettes med enkeltværelser med bad og toilet til hvert enkelt værelse, og i undervisningsfløjen indrettes en foredragssal og øvrige undervisningslokaler med alle moderne undervisningsmidler, der kan blive brug for et sådant sted. Kursisterne vil få en uddannelse efter de mest moderne pædagogiske principper.

Smedeforbundet har dermed taget skridtet i den uundgåelige udvikling på uddannelsesområdet for tillidsmænd. Og skal kravene opfyldes, må der undervisningssteder til. Da der er udtalt mangel på disse, har smedene, som i så mange andre forhold, taget sagen i egne hænder. Et følgeværdigt, fremskridtsvenligt initiativ.





1. Plan over stueetagen.
2. Plan over 1. sal.
3. Skitse over foredragssalen, der går gennem 2 etager.
4. Skitsetegning af skolens hovedindgang.
5. Skolens reception til modtagelse af kursusedtagere.



Naturen overgås ikke

Vi imponeres over at se jetfly fare over Atlanten eller den halve verden rundt uden stop, men det er ikke noget at være stor af, når man sammenligner de hurtigste overlyds-jet og deres flyvetekniske muligheder med fuglene.

Så kommer maskinerne nemlig, hvad flyveteknik angår, ynkelig til kort. Naturen har givet fuglene så fine flyveegenskaber, at vore jetfly kun er for ynkelige, barnlige sæbekasse-fly at regne, skriver det engelske »B.P. AIR« i en meget interessant artikel.

Fuglenes flugt er ofte forsøgt efterlignet, men aldrig nået. Man prøvede det allerede i oldtiden uden held og har forsøgt adskillige gange gennem årene at spænde vinger på ryggen og at svæve. Men forsøgene endte i styrt og døden – endda fra Eiffeltårnet i Paris.

I dag flyver man med jet fra Douglas, Boeing eller Caravelle, men selv de bedste maskiner er flyvemæssigt kun skrummelkasser i sammenligning med, hvad bare en lille kolibri på ca. 2 gr kan præstere.

Fly-fabrikkerne ofrer i dag millioner af kroner på at nå frem til den såkaldte VTOL-flyvning (Vertical Take-off and Landing): lodret start og landing. Dette er en dagligdags ting for den lillebitte kolibri med et vingefang på få kvadratcentimeter. Den kan flyve med 50 km i timen både forlæns og baglæns, og fotografier taget med et ultrahurtigt kamera viser, at kolibrien præsterer en ren VTOL-flyvning.

Der er et ordentligt spring fra kolibrien til albatrossens fire meter vingefang eller til condoren fra Andesbjergene, som måler tre meter, men disse kæmpefugle har unægtelig også en større vægt at slæbe på. – Hvor hurtigt flyver fuglene? Ja, her er menneskets jetfly med gennembrydning af lydturen førende, for visse svalearter, som menes at have verdensrekord i fugle-verdenen, kommer »kun« op på 300 km i timen. Det er dog en del mere end verdens hurtigste tog.

I almindelighed har fuglene to flyvehastigheder, nemlig en marchhastighed, den almindelige og en topfart, som fuglene bruger, når der er fare på færde. På træk har fugle en relativ høj marchhastighed og kan holde den i timevis uden at trættes. I almindelighed ligger deres flyvefart lavere. Forsøg med brevduer under den sidste verdenskrig viste, at de fløj med en fart af ca. 80 km i timen.

Det er meget forskelligt, hvor hurtigt fuglearterne flyver. Her er nogle af de mest almindeligt kendte. Gærdesmutte 29 km/timen, fjordterne 40 km, solsolt 46 km, spurv, krage, skade og drossel 49 km, ugle 56 km, svane, skarv, stær og bysvale 63 km, agerhøne, rype 70 km, mursvale 126 km og albatros 140 km.

De små fugle synes at flyve hurtigere end de store, men det er blot synsbedrag. I virkeligheden flyver de største hurtigst.

Hvor højt flyver de? Et af de spørgsmål, mennesker oftest diskuterer er, hvor højt fuglene flyver. De holder af at være ret nær ved jorden, og fugletræk foregår som regel i 30–60 meters højde. Nær jorden er dog et relativt begreb, for når der findes bjergkæder, må fuglene også op over dem. Ved Mount Everest er den store lammegrib set i 8.000 meters højde, condoren i godt 6.000 m i Andesbjergene, og Royal Air Force-piloter er over Salisbury i England fløjet ind i en rågeflok i 5.000 meters højde.

Omkring det 3.000 meter høje Zugspitze-plateau i Sydtykland flyver nogle ret store, sorte fugle, en art råger, som kaldes Berg-Dohler. Andet fugleliv bemærker man ikke her i den evige sne.

Hvor langt flyver de? Videnskaben har gennem årene beskæftiget sig meget med, hvor langt fuglene flyver, og hvilke ruter de forskellige fuglearter sædvanligvis følger. I årtusinder har fuglene præsteret flyvedistancer, som mennesker først har nået i de sidste 10 år.

Danske svaler flyver til Afrika og tilbage. Mere imponerende er brokfuglen eller hjejens dobbelttur på 3.300 km over Stillehavet mellem to kontinenter.

En af fuglene med rekord-distance er havternen. Den ruger ved Englands og Nordamerikas kyster og tager hvert år på ferie til Sydishavet, en strækning på 12–13.000 km. Ikke nok hermed, men den amerikanske havterne tager en ekstratur over Atlanten for at mødes med sine europæiske slægtninge, og så flyver de sammen til Sydishavet.

Andre trækfugle, som ruger i Norden, tager over Sibirien til Afrika, New Zealand eller helt til Australien.

En lillebitte, rødbuget kolibri-art flyver hvert år over Mexico-bugten til sine forfædres hjemsted i den nordlige del af Sydamerika. En amerikansk biolog har erklæret, at det er ganske umuligt, at den lille fugl har tilstrækkelig energi til at flyve en så lang tur, men dette har fuglen åbenbart ikke hørt. Kolibrien tager nemlig turen hvert år på trods af videnskabens udtalelse!

Energi og aerodynamik. Hvorfra får de små fugle nu denne fantastiske energi, og hvordan kan det gå til, at de er i stand til at yde præstationer, som ganske sætter menneskets fly i skyggen?

Forklaringen må være den simple, at naturen har

været den dygtigste fly-konstruktør. Det oprækkelige understel på flyvemaskiner fandt man først på for ca. 30 år siden. Enhver fugl har kendt det i årtusinder. Når den flyver, trækkes benene op under kroppen for at mindske luftmodstanden.

Flaps, slots, spoilers, trim-ror og mange andre aerodynamiske indretninger, der hører fly til, har fuglene haft indbygget, lige siden de blev skabt. Fuglene arbejder sikrere, hurtigere og mere præcist end verdens fineste elektroniske og hydrauliske udstyr. I moderne lufttrafik regner man med at afskrive de store fly over 10 år. Fuglenes alder er noget helt andet. Kongeørnen kan blive 80 år, raven 70 år, duen 35 år, hættemågen 25 år og gråspurven 13 år – og så skal fuglene i alle disse leveår praktisk talt levere konstant flyvning.

Åndedræt og manøvre. Dette har givet videnskaben en del at spekulere på. Hjerter og åndedræt hos fuglene betyder sikkert meget med hensyn til udholdenhed. Menneskets hjerte udgør ca. 5 pct. af totalvægten. Hos vildgåsen er det 8 pct., hos solsorten 10,5 pct. og hos kolibrien 20 pct. af vægten. Menneskehjertet slår normalt 70 slag i minuttet, spurvens hjerte slår 800 slag.

En hvilende due trækker vejret 29 gange i minuttet. Når den flyver, kommer vejtrækningen op på 400 gange i minuttet. Der er konstateret nøje sammenhæng mellem vingeslag og åndedræt. Vingeslagene ligefrem pumper luft gennem åndedrætsorganerne.

Ingen moderne jetjager har fuglenes manøvreduktighed og flyveegenskaber. Piloten manøvrerer højde- og sideror og balanceklapper og haleror. Fuglene har andre metoder. F.eks. vender en due i luften ved hjælp af halen. Mågen vender ved at lægge sig om på siden og flytte sit tyngdepunkt, så den derved kan foretage en krap drejning.

Fuglene ved mere om svæveflyvning, end mennesket sikkert nogensinde vil få at vide. Fuglene kan finde opvinde på steder, hvor der efter menneskelige beregninger ingen opvinde kan være, for eks. tæt over havoverfladen. Der må dog – trods alt – her være en slags opvind over bølgeklammerne, som er tilstrækkelig til at bære en fugl. De fjerdede skabninger i luften har den mest aerodynamiske form, ja, den fuldkomne, og ingen pilot vil fra sit cockpit nogensinde få det udsyn, som et fugleøje giver.

Hvis man vil se rigtig flyvning, skal man ikke kigge op i luften efter flyvemaskiner, men blot lægge nogle brødkrummer ud i altan- eller fuglekassen. – Så vil man hurtigt få at se, hvem der virkelig behersker luften.

Beskedent overskud i SBB

Statsbanerne i Schweiz – de Schweiziske Forbunds-Baner eller SBB, som de officielt hedder – har hidtil været en god forretning, men det nu foreliggende årsregnskab for 1964 viser, at de, trods omfattende rationaliseringsbestræbelser, efterhånden mærker en følelig økonomisk modvind.

SBB's samlede indtægter i 1964 udgjorde knapt 1396 millioner francs (godt 2 milliarder kroner i danske penge), udgifterne beløb sig til 1119 millioner francs, og tilbage bliver altså et overskud på rundt regnet 277 mill. francs eller en lille halv milliard kroner i danske penge. Af dette overskud skal imidlertid dækkes afskrivninger, tilskud til pensions- og hjælpe-kasser, henlæggelser m.v., så den endelige nettogevinst bliver højst beskedent.

Indtægterne er 5 pct. større end i 1963, udgifterne 10 pct. større; både personbefordringen og godstransporten er vokset i omfang, og man håber fra SBB's side, at denne tendens i forbindelse med resultaterne af rationaliseringen vil føre til et bedre resultat for indeværende år.

Verdens største tog med 3500 rejsende

Alt er stort i Amerika – også på jernbanevæsenets område. Derfor fortjener denne ting at komme i glas og ramme. Man har simpelthen præsenteret verdens største tog. Det skete i forbindelse med, at jernbanen mellem Chicago og Aurora fejrede sit hundrede års jubilæum.

Jernbaneselskaberne Chicago/Burlington og Quincy Railroad indsatte da på den jubilerende strækning et tog, som slog alle rekorder. Det medførte 3.500 rejsende plus en del børn under fire år, som ikke var medregnet i antallet.

Det var et kæmpemæssigt damplok af typen 2-4-2 og litra 05-a, som trak det lange tog. Jernbaneselskabet holder stadig to af disse lok i driftsklar stand. Desværre foreligger der ikke meddelelse om, hvor mange vogne der var i toget, men kun, at de havde luftkonditionering og var to-etagers vogne.

For yderligere at understrege verdensrekorden havde man forgyldt både lok og tender.

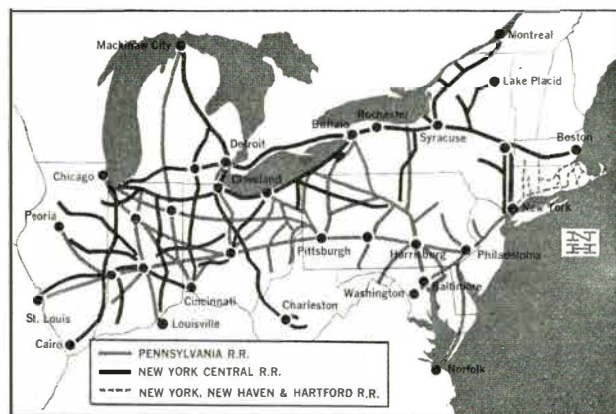
To kæmpemæssige amerikanske jernbaner slutter sig sammen

De Forenede Staters største jernbaneforetagende, *Pennsylvania Rail Roads*, og det tredjestørste, *New York Central Rail Roads*, vil i løbet af et års tid blive sluttet sammen til et kæmpemæssigt foretagende, der med aktiver på tilsammen 5,2 billioner dollars og linjer gennem fjorten amerikanske stater plus en sydlig stump af Canada vil blive verdens største, privat ejede transport-selskab.

De to selskaber har i næsten hundrede år konkurreret kraftigt om person- og godstrafikken mellem østkysten og de store midtamerikanske centre Chicago og St. Louis, med en lang række af tværgående udløbere til f.eks. Detroit, Cincinnati, Louisville, Charleston og Washington. I årtiernes løb har de to giganter opslugt hundredvis af små og mellemstore jernbanselskaber (Pennsylvania ca. 600 og New York Central ca. 500), og for fire år siden var det blevet tilstrækkeligt klart for de to koncerners chefer, at de ikke kunne slå hinanden ud. Derfor bestemte de sig til at spare udgifter ved simpelthen at slå sig sammen.

337 jurister sat ind på sagen

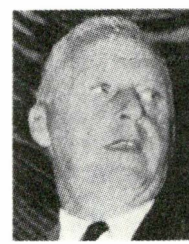
Men en kommerciel alliance af sådanne dimensioner kan ikke uden videre gennemføres under et lovsystem, der som det amerikanske ikke er særligt favorabelt for monopoldannelser. Et officielt kontrolorgan, der hedder »The Interstate Commerce Commission«, har vetoret overfor sådanne trustplaner, og det har været ca. 4 år for kommissionens embedsmænd at skaffe sig overblik over de konsekvenser, en sammenlægning af de to kolosser ville medføre. 337 jurister foretog undersøgelser og afhøringer og skrev ialt ca. 40.000 sider rapporter, før det grønne lys blev tændt for sammensmeltningen. Kommissionens »mænd i marken« har i en slutrapport, som forelå færdig i april måned,



Et net på ca. 35.000 km.s længde under samme ledelse

anbefalet kommissionens elleve medlemmer at sige god for planen. Det sker yderst sjældent, at en anbefaling fra mændene i marken underkendes. Kommissionen har i de sidste syv år billigt ialt 21 jernbanesammenslutninger over hele Amerika.

Det er hensigten at give den nye koalition navnet »The Pennsylvania New York Central Transportation Co.« Pennsylvania-selskabets chef, *Stuart Saunders*,



Stuart Saunders fra Pennsylvania RR (til venstre) og Alfred Perlman fra New York Central RR

bliver det nye fællesforetagendes formand, mens New York Centrals leder, *Alfred Perlman*, bliver generaldirektør, med titel af præsident.

100 mill. dollars kan spares årligt

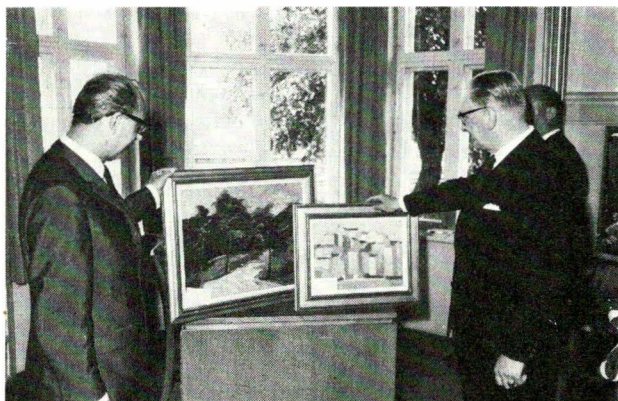
Ingen af de to baners mange tusinde ansatte bliver afskedigede, men det ventes, at de rationaliseringsforanstaltninger, som det bliver muligt at gennemføre, i løbet af otte år vil afstedkomme en årlig besparelse i udgifter på ialt 100 mill. dollars. Fragt til Midtvesten skal f.eks. føres over New York Centrals temmeligt plant forløbende linjer og ikke over Pennsylvania-selskabets mere bekostelige bjergstrækninger.

Videre er det meningen, at fjern-passagertogene fra New York City skal udgå fra Pennsylvania Station, medens Grand Central Terminal skal gøres til udgangspunkt og endestation for nærtrafikken.

Kommissionen har stillet som en eventuel betingelse, at den nye storgruppe overtager New Haven-linjen, der har kørt med underskud i flere år (i 1964 et minus på 12 mill. dollars alene på passagertrafikken). Storgruppens ledere har straks tilbudt at købe New Haven-linjen for 140 mill. dollars, – hvis der kan gives tilladelse til at drive denne linje udelukkende med fragt. Men ca. 25.000 mennesker bruger dagligt New Haven-linjen til og fra deres arbejde i New York City. Guvernørerne for staterne New York, Connecticut, Massachusetts og Rhode Island, – de områder, hvorfra nær-persontrafikken kommer –, arbejder for tiden på at finde en økonomisk mulighed, i form af støtte til det nye selskab, for at holde den vigtige nærtrafik i live.

Viggo Jensen.

Formanden hyldet på 50-års dagen



Hovedkasserer Kai Petersen, LO



Næstformand E. Svensson, Svensk Jernbaneforbund



Formand Emil Edvardsen, Norsk Jernbaneforbund



Foreningens æresmedlem, Rich. Lillie

En lang række gratulanter fra ud- og indland mødte frem på foreningens kontor ved formandens 50 års fødselsdag og gjorde derved deres til at skabe en festlig ramme om dagen.

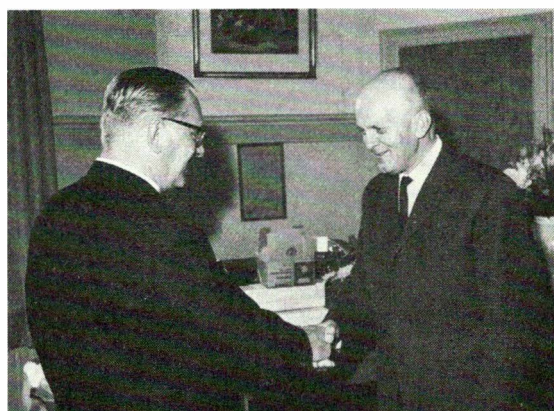
Hosstående billeder giver et lille udsnit af gratulanternes række, medens de frembringer hilsener og overrækker gave.

Snap-shots fra gratulanternes række

*Formand Georg Larsen,
Dansk Lokomotivmands-Forbund*

Distriktschef A. Kristensen, 1. distrikt

*Sekretær Nieminen,
Finsk Lokomotivmandsforbund*



Danske Jernbaners Afholdelseselskabs årsmøde

D.J.A. har afholdt sit 62.ende årsmøde på missionshotellet ANSGAR i Århus d. 29. maj.

Foruden repræsentanter fra de forskellige faglige organisationer ved stats- og privatbanerne var der også mødt repræsentanter fra Trafikunionen og broderorganisationerne i Norge og Sverige, ligesom byen var repræsenteret ved byrådsmedlem Hans Jensen.

Et forslag om »støttemedlemmer« blev efter nogen debat vedtaget med stor majoritet – ligesom man enstemmigt gik ind for at lade bladet »Alkoholfri TRAFIK« gå ind og søge samarbejde med »TRAFIKANSVAR« fra juli måned.

Landsfmd., rgm Siegfred Nielsen, Rd, genvalgtes med akklamation ligesom hovedkass. obm W. Thannel, Str, og opt H. O. Jensen, Svg samt redaktøren, K. Zederkof, otas, Fa.

Næste årsmødeby bliver Ålborg i 1966.

Ved aftenfesten, hvor otktl P. Madsen hilste fra stationen, høstede Jernbansangkoret af 1910 og sangeren Valentin stort bifald, og dagen efter foretog 80 af deltagerne en udflugt over Skanderborg-Silkeborg til Pøt Mølle, hvor afslutning fandt sted.

K. Z.

Forår og jernbanesperantister i Norge

Ovenstående titel kan måske synes en smule søgt, men den dækker ganske godt det, jeg ønsker at fortælle om.

I dagene omkring d. 22. maj stævnede jernbanesperantister fra hele Europa til Hamar i Norge for at deltage i den 17. I.F.E.F. kongres. Ialt deltog ca. 450 esperantister fra 19 lande.

Jo længere nordpå vi kom, desto finere blev vejret, og i hele kongresugen havde vi meget fint vejr, hvilket der jo gjorde sit til, at f.eks. udflugterne blev store oplevelser. Mange af kongresdeltagerne oplevede foråret to gange, da det norske forår jo kommer noget senere end i de sydlige lande, og forår er jo altid og overalt en dejlig tid, ikke mindst i det smukke Norge.

Byen Hamar er meget smukt beliggende i Gudbrandsdalen ved Norges største sø Mjøsen. Den er et turistcentrum med mange store hoteller, så indkvarteringen var ikke noget problem.

Ved kongressens højtidelige åbning blev der sagt mange smukke og tankevækkende ord. Fælles for alle taler var, at de blev holdt på Esperanto.

Hamars borgmester, som bød velkommen på byens vegne, en repræsentant for de Norske Statsbaner og repræsentanter for de forskellige faglige forbund, alle talte på Esperanto. Ikke en eneste oversættelse var nødvendig!

Borgmesteren overrakte formanden for I.F.E.F., hollænderen de Jong, en meget smuk dirigenthammer. Det viste sig senere under de faglige møder, at der blev god brug for hammeren. Man kan nemlig også på Esperanto føre en endog meget livlig diskussion. Dette gælder selvfølgelig i særlig høj grad i en så international forsamling, som kongresmøderne jo var. Det er en stor oplevelse at deltage i disse møder, hvor så mange forskellige nationer og temperamenter er repræsenteret, og hvor vi forstår hinanden lige så godt rent sprogligt, hvad enten man er fra Ungarn, Italien, England eller Danmark!

Det vil føre for vidt at nævne alt, hvad der blev behandlet på møderne, men jeg kan nævne, at de nye love for vor organisation I.F.E.F. blev færdigbehandlet og godkendt på kongressen. Det er også værd at nævne, at der nu også er stiftet en I.F.E.F. sektion i Tjekkosllovakiet. Der var også foredrag ang. de Norske Statsbaners nye tariffer for godsbeholdning, rapport fra ungdomsafdelingen og meget mere.

Men det var jo ikke møder alt sammen. Kongreskomiteen havde lagt et meget fint program med udflugter, kulturafte, besøg på jernbanemuseet i Hamar, koncert og meget andet. Der var fra komiteens side lavet et meget stort og godt arbejde, hvilket jeg tror alle deltagerne var enige om.

En af udflugterne gik til nabobyen Elverum. Vi blev kørt dertil i særtog, som bestod udelukkende af personvogne af sidste nye model. I Elverum blev der indviet en ny gade, som fik navnet Esperantogate.

På kongressens sidste dag var vi på udflugt til Lillehammer, hvor vi besøgte Majhaugen, et museum som viser gammel norsk bondekultur. På Majhaugen afsluttedes kongressen med opvisning af folkedansere.

I.F.E.F.s formand sluttede kongressen med en varm tak til den lokale kongreskomite, og udtrykte ønsket: »På gensyn i

Utrecht i Holland«, som er næste års kongresby.

En dejlig uge var slut, og deltagerne spredtes for alle vinde. Men fælles for alle er, at de rejste hjem mange gode oplevelser og mange gode minder rigere.

Charles V. Jensen.

Kongres i Sverige

Stilfuldt og højtideligt blev de svenske jernbanemænds ordinære kongres åbnet i »Folkets Hus« i Stockholm onsdag den 9. juni.

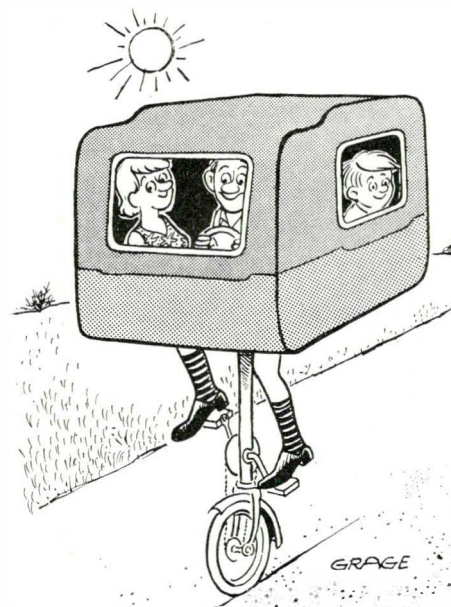
Det stilfulde var den smukt pyntede tribune med mange nationers flag, og det højtidelige kom til udtryk ved lødig musik og sang af operasangeren Rolf Björling.

Til at overvære kongressen var indbudt repræsentanter fra ind- og udland, og til selve åbningen var indbudt 3 ministre, finansminister Gunnar Sträng, civilminister Sigurd Lindholm og kommunikationsminister Gösta Skoglund.

Tolv forskellige lande var repræsenteret på kongressen, endvidere International Transportarbejder Forbund ved generalsekretær P. de Vries og Nordisk Jernbanemænds Union ved vor forenings formand, E. Greve Petersen, der som bekendt for en periode er valgt til unionens præsident.

Efter åbningstalen af formanden, E. Kolare, blev under dæmpet musik holdt en mindetale over de medlemmer, der siden sidste kongres var gået bort, hvoraf nogle havde gjort en stor indsats indenfor organisationen.

Gæsterne fik derefter ordet for at tak-



Ny jernbane i Irak til 800 mill. kroner

ke for indbydelsen, hvorefter kongressen gik over til behandlingen af en meget omfattende dagsorden, af hvis punkter enkelte skal særlig fremhæves.

Det skal først nævnes, at de svenske lokomotivmænd ikke – som her i landet – har deres egen organisation, men er tilsluttet det svenske jernbaneforbund indenfor hvis rammer det dog har sin egen gruppe m.v. Denne tilslutning fandt sted i 1941–42 efter at være vedtaget ved en urafstemning blandt de svenske lokomotivmænd, og en konsekvens heraf var, at det da indtil denne tid eksisterende Nordisk Lokomotivmands Forbund måtte ophæves, idet man ikke fandt det rimeligt at fortsætte, når vore svenske kolleger ikke var med mere.

Svenske fagforeningsledere er stort set tilhængere af industriforbund, og hovedbestyrelsen for Svenska Järnvägsmannaförbundet danner ingen undtagelse, hvorfor de på kongressen fremsatte forslag om en sammenslutning af alle statsansatte indenfor en vis løngruppe i een stor fælles organisation.

I bestyrelsens skriftlige motivering for forslaget var anført, at forhåndsdrøftelser med de i betragtning kommende andre organisationer havde fundet sted, og der var en god grobund for forslaget, hvorfor styrelsen for de svenske jernbanemænd mente, at tanken nu måtte realiseres.

Efter en diskussion, hvorunder intet virkeligt positivt kom frem imod forslaget, blev det vedtaget, at der i perioden indtil næste kongres, der skal afholdes i 1969, skal fastlægges retningslinier for at sammenslutning herom kan forelægges til vedtagelse.

En kontingentforhøjelse blev vedtaget under henvisning til forbundets økonomi, i nogen grad foranlediget ved det faldende medlemstal, idet svenske statsbaner som andre steder i verden rationaliserer med det sigte at nedbringe personalestyrken.

Af indsendte forslag skal nævnes et vedrørende pensionsalderen, der lød på, at dennes laveste sats skulle nedsættes til 50 år.

Forslaget vandt dog ikke gehør, og det kan i den forbindelse nævnes, at svenske lokomotivmænd kan forlange sig afskediget med pension ved det fyldte 60. år og skal gå af, når de er 63. Der blev iøvrigt anvendt følgende ret interessante tal som indvending mod forslaget. I 1970 vil en trediedel af befolkningen være over 50 år. Aldersgruppen 50 til 65. som i 1940

● *Teknikere fra Sovjet ydede hjælp og pengene lånt i Sovjet*

Jernbanelinien mellem Bagdad og Basra i Irak har tidligere været smalsporet, men i løbet af de sidste 3–4 år er den blevet moderniseret og ombygget til normalspor. Den samlede udgift andrager ca. 800 millioner kroner.

Arbejdet er udført under ledelse af irakiske ingeniører, men et halvt hundrede sovjetiske ingeniører og andre teknikere har bistået ved projektet. De første to trediedele af den nye jernbane løber gennem en dal og langs floderne Eufrat og Tigris, mens den sidste del gennemløber dels ørken- og dumpstrækninger.

I alt 170.000 kb-m jord måtte ved baneanlægget flyttes, og det skete ved hjælp af importerede dozere. Ligeledes blev det nødvendigt at importere 600 skiftespor og kryds samt 15.000 ton jern. Ungarn leverede med tilslutning fra Sovjet en hel fabrik til fremstilling af betonsveller. Den kostede ca. 80 mill. kroner. Alle sveller af forspændt beton kunne herefter fremstilles i Irak, så det kun blev nødvendigt at importere få sveller. Fabrikken fremstiller også betonrør og andre artikler i beton.

Den nye jernbanestrækning er 570 km lang. Arbejdet medførte, at der måtte fuldstændig ombygning til af en række

udgjorde 15 pct. af befolkningen, vil i 1970 udgøre 19 pct., og aldersklassen over 65 år, som i 1940 blev opgjort til 9 pct. af befolkningen, beregnes at gå op til 14 pct. i 1970. Hertil kommer, at man i Sverige er stærkt inde på at forhøje skolealderen, hvilket selvsagt også betyder en formindskelse af arbejdsstyrken i erhvervslivet.

STRØTANKER

Sverige er det land i Europa, som har det højeste antal km jernbane pr. 10.000 indbyggere og er også det land i Europa, der har det største antal automobiler pr. 10.000 indbyggere. Befolkningstallet i Sverige er 7½ million, og for nærværende findes 1,6 million personbiler, et antal der år for år øges med ca. 250.000, hvortil kommer en lignende tilvækst af lastbiler og traktorer.

Den voksende motorisering har haft ret alvorlige følger for de svenske jernbaner, idet man regner med, at der i de sidste 10 år er nedlagt ca. 2500 km se-

stationer, godsbanegårde samt vand- og olieoplag. De to banegårde Bagdad-Øst og Bagdad-Nord er blevet slået sammen til én hovedbanegård. Det store projekt er blevet gennemført med økonomisk støtte fra Sovjet, som har stillet de nødvendige lån til rådighed.

Siden 1962 har Iraks maskinpark bestået af en blanding af damplokomotiver og forskellige størrelser og typer. Smalsporet kunne kun tage et akseltryk på 12 ton og tillod kun 50 km i timen som maksimal hastighed. Nu er de tilsvarende tal blevet forhøjet til henholdsvis 20 ton og 100 km i timen.

Man har anskaffet 20 diesellok på 1650 hk, som vejer 112 ton og kan præstere ovennævnte fart. Desuden har man fået fem rangerlokomotiver på 650 hk, vægt 64 ton. Samtlige maskiner er leveret af Tjeckoslovakiet. Udgift ca. 270 mill. kroner, som også er lånt i Sovjet.

Tidligere havde de irakiske jernbaner kun 3. kl.s vogne med træsæder. De er nu blevet udrangeret og erstattet med moderne vogne, udstyret med klimaanlæg og indstillelige ryglæn. 80 sådanne vogne er leveret fra Polen, desuden 48 sovevogne og seks spisevogne. Endelig skal Polen også levere 1611 godsvogne til Irak. De nye vogne kan anvendes på samtlige banestrækninger med normalspor.

kundære banestrækninger, hvis trafik er overgået til vejtransport. Den svenske rigsdag har beskæftiget sig med spørgsmålet, hvilket har medført, at jernbanerne er befriet for visse forpligtelser, som tidligere påhvilede dem med hensyn til transportpligt, takster m.v.

Stockholm er en skøn by og absolut et besøg værd. Her bygges på kraft flot og storslået i byens centrum, medens der i yderdistrikterne bygges tiltalende beboelseshuse. Trafikken i byen og til den nærmeste omegn foregår dels under og dels over jorden, og undergrundsstationerne er tip top moderne med rullende trapper alle vegne.

Man får det indtryk ved blot nogle få dages ophold i Stockholm, at Sverige er et rigt land, en rigdom der ikke alene beror på dets malm og skovbrug, men også på en dygtig målbevidst nation, der kan tjene den øvrige verden til eksempel i bestræbelserne for gode vilkår for alle, der kan og vil arbejde.

S. Suneson.

DAMERNES DAG

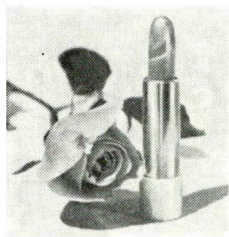
4

* Det har været de lyse idéers tid, hvad *
* læbestifter angår. De behøver ikke at *
* tage følgende nyheder alvorligt, selvom *
* det sandsynligvis er fabrikanternes håb, *
* at De gør det.

* Samtidig må vi se i øjnene, at ingen til *
* dato har opfundet den farvefaste eller *
* kysseægte læbestift. Den har vi ellers *
* ventet længe på, men vi må vente videre.

* Læbestiften *med smag* er fra Pond's *
* og lyder navnet »forbuden frugt«. Den *
* er ikke slet så farlig som den lader til. *
* Idéen må være beregnet på familiens *
* yngste forbruger. Hun kan vælge mellem *
* karamel, kirsebær, pebermynte og orange. *
* Er hun en slikmund – eller rettere, *
* hvis hendes hjertes udkårne er det – må *
* det være alle tiders påfund. Prisen er *
* kr. 6,50.

* *flammende*
* *læbestift*

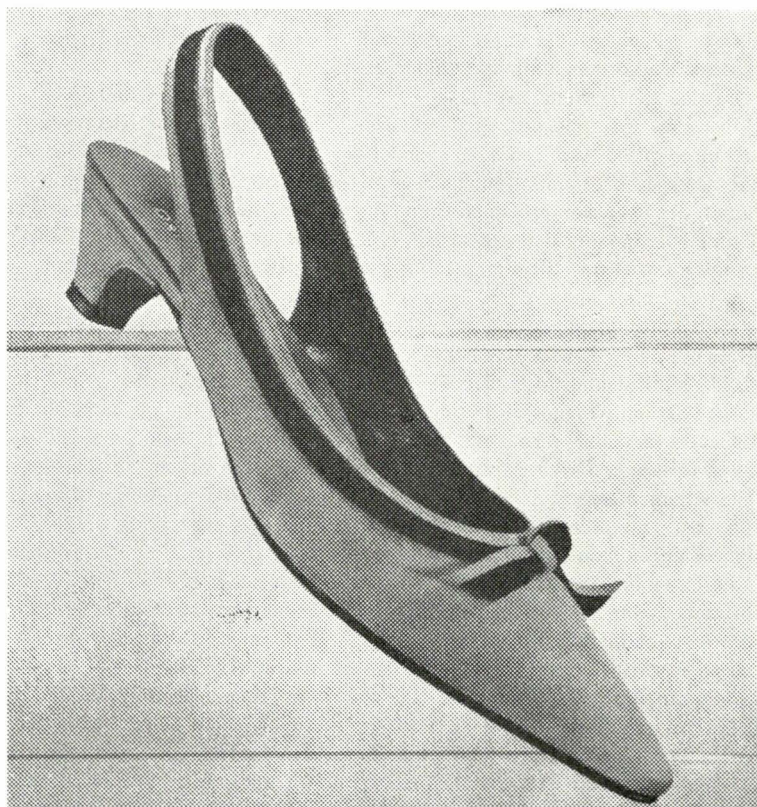


* Stereo hedder en flammefarvet læbe- *
* stift. Der hentydes til en tredimensional *
* farvevirkning. Den er nu ikke sådan at *
* få øje på, men meningen er den bedste, *
* og farverne (otte ialt) er kønne. Den *
* marmorerede stift består af to farver, *
* der i dybeste harmoni smelter sammen *
* til en, når den kommer på læberne. Hvis *
* De plejer at eksperimentere med to far- *
* ver læbestifter for at få Deres yndlings- *
* farve frem, var dette muligvis den enkle- *
* ste løsning. Stereo koster kr. 12,-.

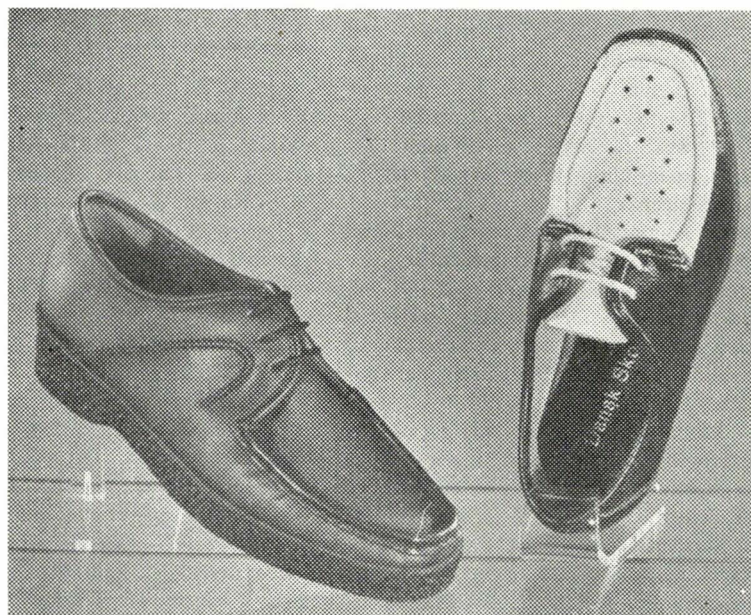
* Fra Dorothy Gray er kommet en *
* knaldgul læbestift, som får én til at se *
* aldeles grotesk ud. Det er da heller ikke *
* en selvstændig farve. Den skal anvendes *
* under en rød nuance og har til opgave *
* at gøre denne nuance varmere og fyldi- *
* gere. Meningen er den samme som i *
* Stereo-stiften.

* Desuden forhindrer den læberne i at *
* blive blålige, hvilket er et stort problem *
* for mange. Navnet er »Lights Up Yel- *
* low« og prisen er kr. 10,50. Har De lyst *
* at jonglere lidt med farve og pensel på *
* det kosmetiske område, er her et par *
* emner at gå i gang med.

* Obs. For at få læbestiften til at »bide« *
* så godt fast som muligt, skal læberne *
* være helt tørre. Man kan eventuelt pudre *
* dem lidt først.



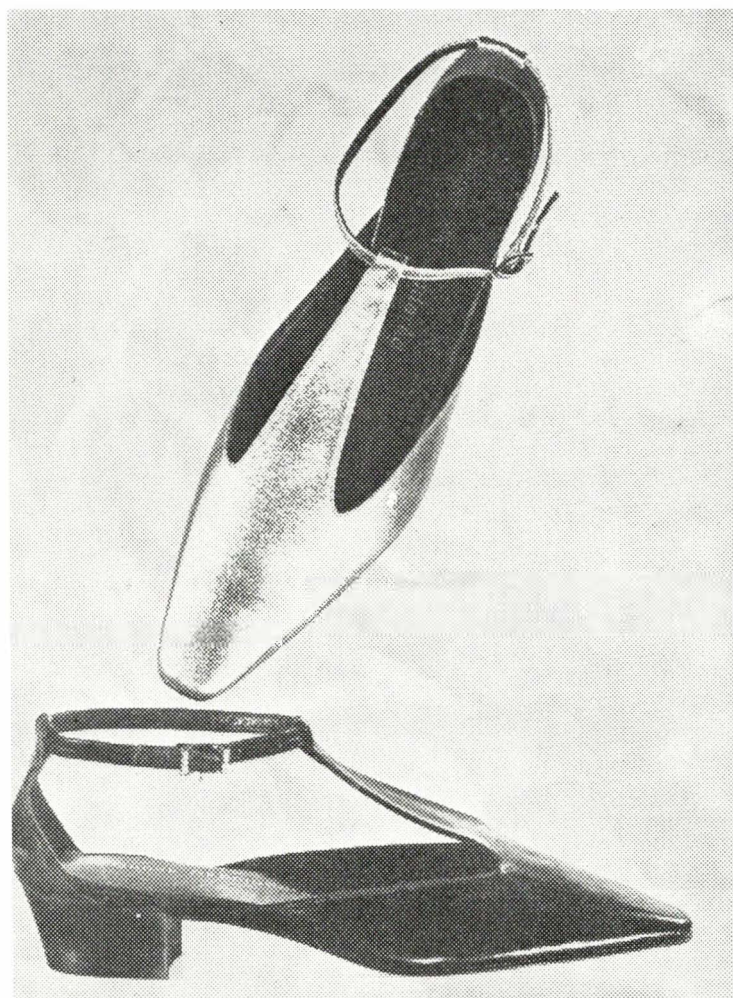
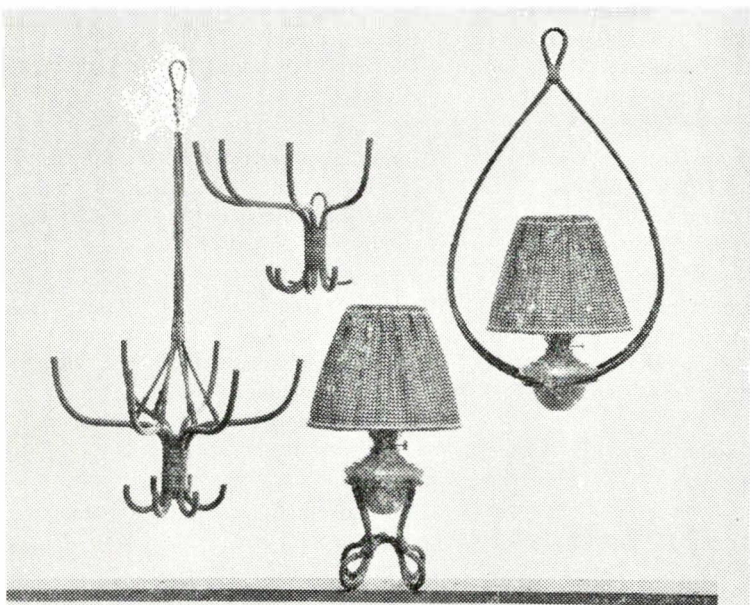
* Her er den nye, stærkt udprægede sko-linie. Hælen er den såkaldte set-back *
* hæl på ca. 30 mm, og skoen er udført i Doréfarvet ruskind med kantebånd *
* i grønt og sort. (Dansk skomoderåd).



* Her er den modererede fodformsko i to udførelser, hvoraf skoen til venstre *
* er i naturfarvet kalveskind, og modellen til højre i Capri-farvet (blåt) og *
* hvidt kalveskind.

* Teen-agerens aftensko er efter de bedste parisiske forskrifter. Øverst en sko *
* udført i guldchevreau og nederst i sort, analinbehandlet kalveskind.

em vil ikke gerne give sommerhuset lidt gammeldags hygge? Her er nogle g, vi har fundet hos isenkræmmeren, og som netop vil kunne sætte sit sær-æg på sommerhuset. Til venstre en stumtjener, der hænger i loftet. Ved siden en anden model til at opsætte på væggen. De er smukt og fiks udført i veflet. Petroleumslamperne er også fremstillet i kurveflet, begge modeller i pepita-ternet skærm, og den ene er en sjov bordlampe med snørklede ben en gode, gamle stil.



Held i uheld

Intet er så galt uden at det er godt for noget. Var De blandt de mange, der ikke ejede en kjole at tage på, da solen pludselig fik dårlig samvittighed og gav sig til at skinne fra morgen til aften.

Hidtil havde ingen haft anledning til at tænke på sommergarderoben. Det gik desværre udmærket i slacks og sweaters eller ulden nederdel og ditto bluse.

Kun de, der skulle feriere under varme himmelstrøg, købte sommertøj. Det var ikke noget, der huede forretningsfolkene. Hvem bryder sig om at gå vinteren i møde med et righoldigt udvalg i sidste sæsons sommerkjoler? Der måtte handles. Ergo satte man nye prisskilte på kjolerne, og så blev der ganske rigtigt handlet.

En hundredkrone-seddel var lige ved at række til to kjoler, hvilket var en festlig før-udsalg-begivenhed. Det er så sjældent, der er forslag i pengene.

Apropos den lille Alexia

Selvom der ikke er så varmt her som i Athen, kan solen være særdeles ubehagelig for smårollinger. Der må tages lidt ekstra hensyn i flere retninger:

Pil støvler og alt for tætte crepe nylon sokker af børnene, så tærerne kan vifte frit i luften.

Læg et hvidt stykke, eventuelt en dyne, over kalechen, så der ikke indenunder skal blive varmt som i et drivhus.

Sørg for hvidt hovedtøj, om ikke andet så et lommetørklæde med hjørnerne bundet i knude. Små børn må aldrig få sol på hovedet.

Vær opmærksom på elastikker i tøjet, også i hovedbeklædningen. De kan være lumsk strammende, så blodkredsløbet generes.

Mælk og varme passer dårligt sammen. Opbevar ikke baby's mælk i termokanden i varm tilstand. Bakterierne bliver elle-vilde. Derimod kan De udmærket holde mælken kold i samme termokande.

Let stryging

Der er kommet nye ord i det danske sprog: *strygelet* og *strygekvik*. De skal afløse det troløse *strygefrit*, som vi er glade for at slippe af med. Det holdt alligevel ikke, hvad fabrikanten lovede.

Mellemværk og blonder er svære at stryge pænt ud. Læg et frottéhåndklæde af den tykke, bløde type under blusen, dugen eller hvad De har med denne besætning og se, hvor nemt det går. Forudsat at De har husket at stænke.

Adressefortegnelse

16

Københavns Godsbanegård: Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st. København S. Tlf. Asta 3093.
Kasserer: Lokomotivfører P. K. Kristensen, Banefløjen 8² tv., Brh. Tlf. 94 75 46.

Helgoland: Lokomotivfører E. C. L. Christiansen, Tværbommen 41, st. th., Gentofte. Tlf. GE 5659 v.
Kasserer: Lokomotivfører N. V. Ø. Jensen, Lundtoftegade 86² tv., København N. Tlf. Taga 7122 x.

Enghave: Elektrofører N. O. A. Dinesen, Charlotte Muncksvej 30⁴, København NV. Tlf. ÆG 9744.
Kasserer: Elektrofører E. G. Nielsen, Dannevirkegade 13¹ th., København V. Tlf. VE 7285.

Roskilde: Lokomotivfører Kaj Juul Rasmussen, Holbækvej 10. Tlf. (03) 35 76 20.
Kasserer: Lokomotivfører E. W. Pedersen, Fælledvej 24 C² th.

Helsingør: Lokomotivfører J. Maymann Hansen, Sct. Knudsvej 6.
Kasserer: Lokomotivfyrbøder J. A. Nielsen, Pontsøvej 31¹.

Næstved: Lokomotivfører O. E. Søltøft, Rosenvej 3 st. Tlf. (03) 72 09 56.
Kasserer: Lokomotivfører J. Ourø Jensen, Præstøvej 177.

Gedser: Lokomotivfører H. P. Kjær Hansen, Langgade 8 c.
Kasserer: Lokomotivfører J. H. M. Hansen, Danmarksgade 11.

Nykøbing F.: Lokomotivfører A. Jacobsgaard, Nørrevænget 29.

Rødby Færge: Lokomotivfører E. R. Rasmussen, Langgade 30, Gedser.
Kasserer: Lokomotivfører H. Bahne Larsen, Lærkevej 9, Rødby havn.

Kalundborg: Lokomotivfører T. G. B. Olsen, Røsnæsvej 28.
Kasserer: Lokomotivfører P. A. Jensen, Stationsvej 3 B.

Slagelse: Lokomotivfører E. Meng, Klokestøbergade 15¹ th.
Kasserer: Lokomotivfører H. Klørup Kristensen, Valbyvej 40.

Korsør: Lokomotivfører S. Juul Madsen, Thiesens Allé 29¹. Tlf. (03) 57 24 74.
Kasserer: Lokomotivfører H. E. Jørgensen, Fasanstien 1¹ th.

Nyborg: Lokomotivfører Å. Tarpø, Aldershvilevej 25. Tlf. 1725.
Kasserer: Lokomotivfører Knud Falkenberg, Vester Voldgade 16¹.

Odense: Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Poul Møllersvej 13. Tlf. 11 59 09.
Kasserer: Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Prs. Benediktes Allé 4, Frøens Bøge.

Svendborg: Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 62.

Fredericia: Lokomotivfører N. P. Junker, Ørnevej 11¹ th. Tlf. 2 46 36.
Kasserer: Lokomotivfører A. Vilhelmsen, Sjællandsgade 49, st. Tlf. 2 46 37.

Kolding: Lokomotivfører P. F. Pedersen, DSB maskindepot.

Padborg: Lokomotivfører H. Winther Jensen, Sønderhav pr. Kollund, Sdj. Tlf. (046) 7 87 94.
Kasserer: Lokomotivfører H. O. Buus Jensen, Pilevej 12.

Haderslev: Lokomotivfører A. C. Dinesen, Vestergade 42¹.

Åbenrå: Lokomotivfører P. V. Dam, Fr. Fischers Gang 3.

Sønderborg: Lokomotivfører A. J. Jørgensen, Åbenrå Landevej 26.
Kasserer: Lokomotivfører P. A. Overgård, C. W. Eckersbergsvej 12.

Tønder: Lokomotivfører P. F. Behr, Horupsgade 41.
Kasserer: Lokomotivfører J. L. J. Christensen, Widdingherredsgade 4.

Esbjerg: Lokomotivfører V. Dorner, N. J. Poulsensvej 4. Tlf. 2 49 56.

Skjern: Lokomotivfører A. C. Knudsen, Pileallé 20.
Kasserer: Lokomotivfører H. M. Barlo, Strandbygade 58³ th. Tlf. 2 90 58.

Struer: Lokomotivfører R. Lynggaard Olesen, Rosenvænget 50. Tlf. 5 06 12.
Kasserer: Lokomotivfører K. R. Christensen, Nygade 12.

Thisted: Lokomotivfører I. A. Asmussen, Kirkegårdsvej 4.

Frederikshavn: Lokomotivfører A. T. Larsen, Vinkelvej 7. Tlf. 2 03 48.
Kasserer: Lokomotivfører H. Hansen, Rosevej 13.

Ålborg: Lokomotivfører N. P. Røgilds, Teglværks Allé 7² th. Tlf. 2 00 77.
Kasserer: Lokomotivfører B. C. V. Kruse, Hesseløgade 10, ³. th.

Randers: Lokomotivfører N. Larsen, Rindsvej 31.
Kasserer: Lokomotivfører P. S. Henriksen, Rosenborg Allé 9.

Langå: Lokomotivfører N. R. Johansen, DSB maskindepot.

Århus: Lokomotivfører Erik Kristensen, Kaserneboulevarden 21⁴, Århus C. Tlf. 2 95 46.

Kasserer: Lokomotivfører E. A. Lønnqvist, Rosenvangs Allé 20, Århus C.

Horsens: Lokomotivfører E. Jørgensen, Claus Cortsensgade 11⁴.

Viborg: Lokomotivfører E. E. Jensen, Frihedsvej 1.
Kasserer: Lokomotivfyrbøder I. B. Jørgensen, Islandsvej 46.

Brande: Lokomotivfører K. Poulsen, N. J. Fjords Allé 3.
Kasserer: Lokomotivfører J. E. Pedersen, Herningvej 20¹.

Herning: Lokomotivfører Aage Lauridsen, Godthåbsvej 68.
Kasserer: Lokomotivfører O. Bruno, Museumsgade 50.