

# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 9

5. MAJ 1955

55. ÅRGANG

## Uden Udbetaling

Som Tjenestemand har De den særlige Fordel, at De kan købe hele Familiens Tøj paa den samme Konto UDEN Udbetaling og UDEN Afbetalingskontrakt.



### Til Herrerne:

Maalkonfektion, syet efter Deres Ønske i helulden Kamgarn med Silkefoer og Super Canvas Indlæg **258<sup>00</sup>**

Færdig Kamgarnshabit med Silkefoer og Super Canvas Indlæg **198<sup>00</sup>**

Helaarsfrakker i originale Tweed'er, moderne Faconer med Bælte **228<sup>00</sup>**

### Til Damerne:

Elegante Kjoler - Nyeste Faconer i meget smuk Taftbrocade og mange moderne Farver **168<sup>00</sup>**

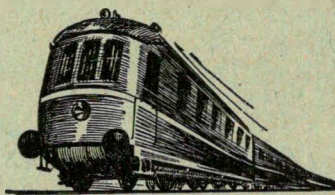
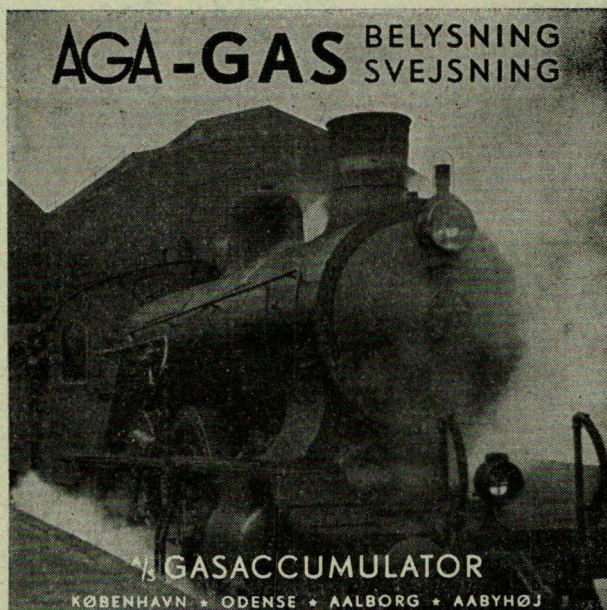
Velourfrakker med lækkert svært Silkefoer. I alle Efteraarets Modifarver **198<sup>00</sup>**

Mohairfrakker i den moderne Koksfarve, 100% uldent Stof **265<sup>00</sup>**

## J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue \* Linie 4-5-7-14-15-16 til Frederiksborggadekrydset



## BOSCH

DIESELUDSTYR  
OG  
AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN  
**SCANDIA** A/S  
RANDERS



**FIONETTE**

Regnfrakker

  
**Statsanstalten for Livsforsikring**

*Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt*

*Billige Præmier \* Kontant Bonus*

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

*Urmager ved Statsbanerne*

**L. Beyer Holgersen & Søn**

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637


OPTIKER

**Felix Schmidt's**  
EFTF.

**Nørreport**

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde  
Byen 2006-2007

Statsbanernes Brille-Leverandør

**Majami**   
**TUBORG**

Alt i elektriske Maaleinstrumenter

1918 **HM** 1953

Vi udfører Reparationer  
og Ændringer af alle Fabri-  
kata hurtigt og omhyggeligt

HELWEG MIKKELSEN  
Øster Farimagsgade 28  
C. 998 (5 Ledn.) Kbhvn. Ø

**Vesterbros Ligkistemagasin**

Chr. F. Christensen  
**Enghavevej 31**  
Telefon: **Eva 1404**

Begravelses og Ligbrænding  
besørges paa bedste  
og billigste Maade

Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

**Dansk Maskinpakning A/s**

Amaliegade 41  
København  
C. 12528



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132



**Hygiejniske Gummivarer**

*Katalog gratis*

Amk. Gummivarer Industri

Vestergade 3 . København K  
Tlf. Byen 4195

Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi

Spørg om vort ny kontosystem

**I. B. Schilder**

Nørregade 7  
København K

**De forenede Kulimportører**

**KUL og KOKS**

Holmens Kanal 5 . København K  
Telefon 211



**DANSK LOKOMOTIV TIDENDE**  
NR. 9 - 55. ÅRGANG  
5. MAJ 1955



*Indhold:*

Nordisk Jernbanemands Union . . . . .	97
FN nyt . . . . .	98
Personalet og virksomheden . . . . .	99
Tak fra Generaldirektøren . . . . .	100
NOHAB — hvor bl. a. MY-lokomotivet bliver til . . . . .	101
40 års jubilæum . . . . .	105
Ferie- og Rekreatiohjemmet . . . . .	105
En glæde midt i sorgen . . . . .	105
Dødsfald . . . . .	105
Alt arbejde er sundhedsfarligt — siger videnskaben . . . . .	106
Fra medlemskredsen . . . . .	106
Nye signaler . . . . .	106
Statsbanepersonalets Sygekasse . . . . .	107
Personalia . . . . .	107
Nye adresser . . . . .	107
Ansøgningsskema til feriehjemmet . . . . .	108
Byttelejlighed . . . . .	108



*Redaktører:*

*E. Greve Petersen*  
(ansvarhavende)  
*K. B. Knudsen.*

*Redaktion og ekspedition:*  
Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hell. 7269.  
Kontortid 10—16.  
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,  
Howitzvej 49.

## Nordisk Jernbanemands Union

Efter sekretariatets overflytning fra Danmark til Norge har det holdt sit første møde i Oslo i dagene 6. til 7. marts

Efter aflæggelse af rapport fra de enkelte landes repræsentanter om behandling af sager vedrørende løn og tjenestetid beskæftigede sekretariatet sig med det efterhånden ret gamle problem: koordinering af trafikken. Et problem som tidligere har været behandlet, og som gentagne gange har været til drøftelse mellem ledelserne i transportorganisationerne i de forskellige lande, og som nu tillige er sat øverst på dagsordenen inden for International Transportarbejder Forbund. Fra ITF forelå en henvendelse til NJU med anmodning om en udtalelse fra de skandinaviske organisationer, og sekretariatet besluttede at støtte ITF i de fremtidige bestræbelser for en bedre organisering af transportvæsenet i den frie del af Europa. En beslutning som yderligere er blevet understreget ved den af NJUs repræsentantskabsmøde vedtagne udtalelse i august måned 1954.

Det er ikke alene en sag, som har interesse for jernbanemændene, men som i lige så stærk grad har bud til de øvrige transportarbejdere. Sekretariatet besluttede derfor, at præsidiet skal søge kontakt med andre interesserede transportorganisationer inden for Norden og i første omgang med Skandinavisk Transportarbejderforbund. Det ligger i sagens natur, at man tillige vil tilstræbe en ensartet fremgangsmåde ved behandling af problemet, ikke alene inden for det enkelte land, men inden for samtlige nordiske lande. En fælles optræden efter samme retningslinie over for ITF vil være af den største betydning.

Fra Sverige, Norge og Finland kunne der på sekretariatsmødet oplyses, at den af NJUs repræsentantskabsmøde fremsendte resolution til de fire nordiske landes regeringer var i de tre lande blevet taget op til behandling af regeringerne, medens man i Danmark endnu ikke havde reageret over for henvendelsen.

Fra samme repræsentantskabsmøde forelå en opfordring til etablering af nordisk fælleskursus inden for oplysningsvirksomheden. Et tidligere fremsat forslag om henlæggelse af disse kursus til en fransk højskole måtte af præsidiet anses for u hensigtsmæssig, og man enedes derfor om at søge dem tilrettelagt i de nordiske lande, vekslende fra land til land. Til udarbejdelse af kursusplan skal benyttes studiekredslederne inden for de respektive organisationer.

Det skridt, der her er blevet taget, vil utvivlsomt blive af uvurderlig betydning for oplysningsarbejdet og for samarbejdet de nordiske lande imellem. Der vil på hvert kursus blive åbnet adgang for 8 repræsentanter fra hvert land, og selvom dette antal skal deles mellem de forskellige organisationer i de lande, hvor der findes mere end een jernbaneorganisation, bliver der adgang for medlemmerne til at stifte nærmere bekendtskab med de øvrige nordiske jernbanemænds arbejds- og livsvilkår. På hvert kursus vil der foruden gruppearbejde tillige blive forelæsning. Emnerne hertil vil veksle mellem de faglige og de tjenstlige.

## FN-nyt

### Holland

*Holland vil modtage 250 flygtningefamilier som tak for hjælpen, der blev ydet Holland efter den store oversvømmelseskatastrofe i 1953.*

Den hollandske regering har meddelt FNs højkommisær for flygtninge, at Holland i år er villig til at modtage 250 flygtningefamilier fra lejre i Østrig, Triest, Italien og Grækenland som et synligt udtryk for sin taknemmelighed for den hjælp, der fra hele verden strømmede til Holland i møde efter oversvømmelseskatastrofen i februar 1953.

Der vil især blive tale om faguddannede bygningsarbejdere og deres familier, der endnu ikke har kunnet få fast ophold i deres nuværende asylstat, og som ikke har kunnet opfylde betingelserne for at få lejlighed til at emigrere til Amerika eller Canada. Den hollandske regering har erklæret sig rede til at modtage familier, hvis forsørger er indtil 50 år. Også syge familiemedlemmer omfattes af tilbudet, for så vidt det ikke drejer sig om sygdomme, der kan betyde en fare for sundhedstilstanden i Holland.

Den første gruppe på 45 flygtningefamilier ventes at kunne rejse til Holland omkring juli. En kort overgangsperiode må de tilbringe i en hollandsk lejr, hvor forsørgerne trænes op indenfor deres fag så de bliver i stand til at imødekomme kravene på det hollandske arbejdsmarked. Samtidig vil kvinderne få adgang til husholdningskurser, og børnene vil få lejlighed til at følge regelmæssig skoleundervisning.

Når denne overgangsperiode er afsluttet, kan flygtningene rejse til deres nye hjem rundt om i Holland. Efter 5 års ophold i landet kan de søge om hollandsk statsborgerskab.

Også på anden måde har Holland ydet en værdifuld håndsrækning til FNs flygtningearbejde. Det er ikke længe siden, at der ved frivillige indsamlinger i Holland indkom et beløb svarende til 7 millioner kroner, bestemt for hjælpearbejdet blandt flygtninge i Østrig og Grækenland.

Med den udbygning af oplysningsarbejdet har fået her i landet, og med det fremskridt vi efterhånden har opnået på samme område indenfor vor organisation, hilser vi med glæde det initiativ, NJU her har taget, og vi stiller de bedste forhåbninger til de nordiske fælleskursus blandt jernbanemændene. De mange problemer enhver jernbaneorganisation har, uanset hvilke af de skandinaviske lande det drejer sig om, har vi kunnet behandle indenfor NJU. I fremtiden vil vi nu kunne drøfte de samme problemer over en bredere front, fordi vore medlemmer ude fra tjenestestederne nu selv kan tage del i behandlingen heraf.

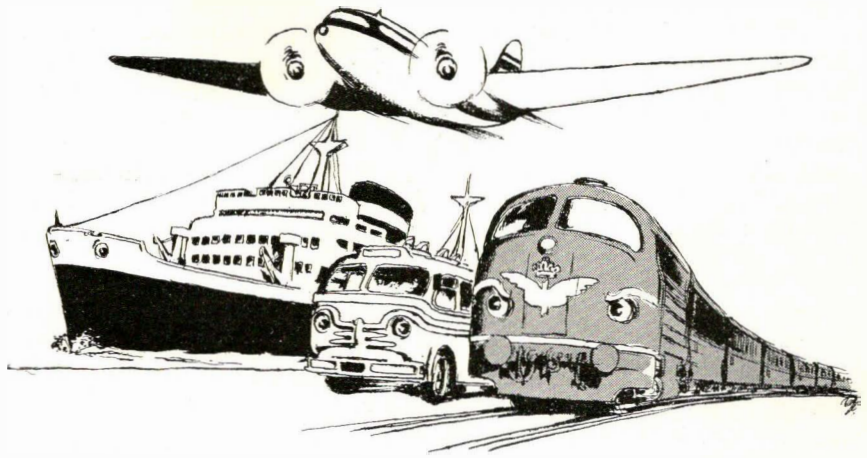
Sekretariatet tog, efter henstilling fra Dansk Lokomotivmands Forening, stilling til ønsket om afholdelse af en konference til behandling af spørgsmålet: trækraftens bemanning. Ønsket herom skal ses på baggrund af og i forbindelse med de rationaliseringsbestræbelser, som er iværksat inden for jernbanevirksomhederne, og som har givet anledning til ændringer i bestående praksis. Blandt andet anvendelsen af faglært eller ikke faglært personale, der på nu er blevet aktuelt, og skønt der i tidligere tider har været en ringe forskel i uddannelsen af lokomotivpersonalet, er der i de senere år foretaget ændringer, der har medført en større forskel inden for dette felt landene imellem. En dybere udveksling af materiale i denne sag er derfor ikke alene ønskelig, men også efterhånden påkrævet. Sekretariatet gav da også sin fulde tilslutning til afholdelsen af en sådan konference, og det første møde vil finde sted først i juni måned i Göteborg.



*Sekretariatsmøde i Oslo. I baggrunden fra venstre M. Heggstad, Norsk Lokomotivmannsforbund, M. Trana og S. Runge, Norsk Jernbane Forbund. I forgrunden fra venstre W. E. Backmann og Tuori, Finsk Jernbane Forbund, G. Viding, Finsk Lokomotivmands Forbund. Til venstre Zerne, Aug. Nelgård, H. Blomgren, Svenska Järnvägsmannaförbundet. Til højre P. Madsen og J. K. F. Jensen, Dansk Jernbane Forbund, og E. Greve Petersen, Dansk Lokomotivmands Forening.*

# Personalet og virksomheden

*Ny vejledning  
om gamle problemer.*



Med den voksende konkurrence, som ikke mindst har gjort sig gældende i årene efter besættelsestiden, har det for Danske Statsbaner været nødvendigt med en yderligere indsats i reklamemæssig henseende for at bevare sin hidtidige kundekreds og for tillige at søge denne udbygget. Reklamer og pjecer i større og mindre format med vekslende tegninger og tekst er år for år fremstillet og spredt over hele landet. De ledende mænd på stationer og rejsebureauer har som en vigtig opgave søgt kontakt ude blandt befolkningen for at anbefale og sælge »den vare«, transporten med DSB nu en gang er.

Men som vi tidligere har givet udtryk for her i bladet, må kundeerhvervelse ikke indskrænke sig til alene at være en opgave påhvilende cheftillingerne. Den må påhvile enhver ansat, for hvem det er af den største betydning, at kundekredsen udvides, og trafikken bliver stigende. I virkeligheden kan man dristige sig til at betegne det som værende i hele befolkningens interesse. Statsbanerne er en institution, som tjener enhver samfundsborger og indirekte ejes af den samme, hvorfor enhver, som er afskåret fra at blive transporteret eller få sine varer transporteret af egne transportmidler, burde støtte DSB. Men således er det nu en gang ikke. DSB må være med i kampen for at opretholde virksomheden, og de, der er beskæftiget i denne, må derfor personlig medvirke i trafikkerhvervelsen.

Efter en drøftelse af dette problem i samarbejdsudvalgenes hovedudvalg har man i Generaldirektoratet nu udarbejdet en vejledning, som uddeles til hele personalet i personlige eksemplarer.

Generaldirektør Terkelsen, som har skrevet bogens forord, siger heri:

»KUNDEBETJENING er ikke noget nyt begreb ved Statsbanerne. Den har været ydet, så længe togene har kørt, men dens former har naturligvis under skiftende tiders forskellige mentalitet og vilkår i nogen grad været påvirket af mentaliteten hos og vilkårene for begge parter: Kunderne og os.

Det ligger utvivlsomt til de allerfleste jernbanelmænd at være hjælpsomme, redbonne, velvillige. Det falder utvivlsomt de allerfleste naturligt at yde god kundebehandling. Derfor vil det ikke kunne und-

gå, at en bog om kundebehandling, beregnet på personalet som helhed, må indeholde adskilligt forud kendt og meget, som mange vil finde inderlig selvfølgeligt. Vi beder vore læsere om ikke at blive utålmodige derover eller af den grund lægge bogen til side som overflødig.

Forholdet er jo det, at den gode kundebehandling over alle fronter — også de nu og da mindre påagtede — som alle dage har været ønskelig, nu simpelthen er nødvendig. Trafikken falder ikke længere som en appelsin i vor turban uden arbejde. Vi er flere — hyppigt endda mange — om budet. Vi har gode »varer« at sælge i form af transporter på forskellig måde af både rejsende og gods, men det har andre transportvirksomheder også, og ingen varer sælger nu om dage sig selv. De skal så at sige pakkes ind i kundebehandling, og kundebehandling skal forstås i udvidet betydning som betjening både af dem, der allerede er vore kunder, og dem, der kan tænkes og helst skal fristes til at blive det. God kundebehandling er endvidere nu i høj grad også forbundet med TRAFIKERHVERVELSE, på at bjerge til Statsbanerne den part af samfundets samlede transporter, som vi kan afvikle på god måde. Også her kan alle være med.

Jeg beder personalet tage mod bogen med åbent sind. Den er tænkt som en håndsrækning i vor fælles kamp for at opretholde Statsbanerne som en bærende transportfaktor også i de kommende år.«



*Selvom den største konkurrence måske påføres os ved privat kørsel i egne automobiler, den stigende omnibuskørsel og gennem hyrebilerne, specielt efter ibrugtagningen af store folkevogne (»Rugbrød«) er motorcyklen og dens lillebror knallerten også konkurrent.*

Personalets påklædning spiller en vis rolle for kundernes opfattelse af virksomheden som helhed. Man bør være så rene og pæne i tøjet, som arbejdet nu tillader. Distinktionerne bør være i orden, knapperne ikke mangle og lad ikke skægstubbene blive for lange. Kort sagt: Se altid velsoigneret ud.



Bogen er lille og fiks, men har et righoldigt indhold på gode råd, ikke alene i trafikerhvervelse men også kundebetjening, hvilket sidste er af overordentlig stor betydning efter samme princip som i en hvilken som helst anden forretning, hvor man ønsker, at kunden vender tilbage.

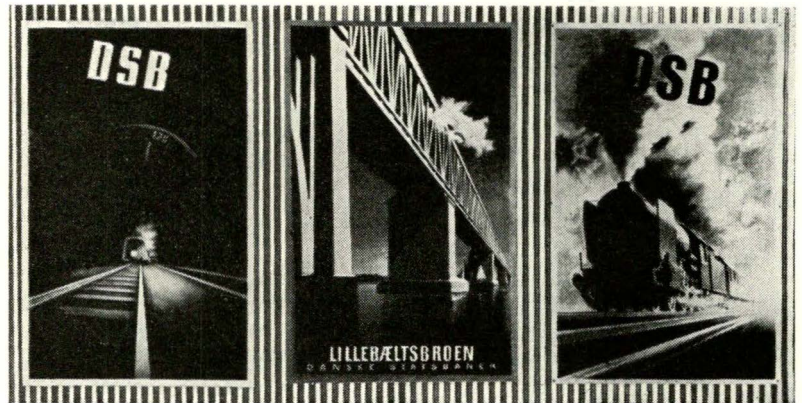
Bogen udsendes ikke af administrationen i den overbevisning, at den er en slags »de vise sten«,

men må betragtes som et led i forbindelse med en række andre foranstaltninger til hævdelse af Danske Statsbaner som transportfaktor, og den er tillige en håndsrækning for personalet i arbejdet hermed.

Efter vor opfattelse vil bogen absolut opfylde de betingelser, hvorunder den er udsendt. Med heldig hånd har redaktionen fraveget det gamle ulidelige princip om, at hvad der kommer fra ledelsen skal være skrevet i en stiv og kedelig form. Man har valgt et let sprog, så man ved læsningen hurtigt får følelsen af, at de øverste chefer nu taler til deres personale som medarbejder overfor hvem, samarbejdsviljen ikke mere skal være teori, men praksis. Man har yderligere tilsat bogen farve ved gode illustrationer, dels som tegninger af Tage Andersen, dels som fotografier fra det daglige liv.

Bogens indhold er vekslende og strækker sig fra et kort tilbageblik fra banernes første dage over gode råd til oplysninger om vor stilling i dag.

Skønt landets fint udbyggede vejnet og de gode geografiske betingelser for søtransport vil jernbanen fortsat kunne være ryggraden i landets transportvæsen. Vi beforder vore passagerer med en yderst ringe risiko for uheld, og vi ligger ikke nederst i rækken, hvad præcision angår.



## Tak fra Generaldirektøren

Med udgangen af april måned forlader jeg min post efter 54 års tjeneste ved Danske Statsbaner.

Jeg vil gerne ved min afsked bede personalet modtage min oprigtige og hjertelige tak. Jeg har fra de første år til de seneste dage aldrig mødt andet end venlighed, velvilje og god forståelse. Ikke mindst i 12 år som chef først for Personal- og Regnskabsafdelingen og senere for Trafik- og Personalafdelingen og i de sidste 10 år som konstitueret og derefter udnævnt generaldirektør har jeg fra alle mine nærmere medarbejders side altid mødt udpræget god vilje, forståelse af arbejdets nødvendighed og samarbejdets værdi og aldrig knurren, endskønt jeg sikkert ofte har trukket store veksler på deres — og derigennem også på deres medarbejders — arbejdskraft. For denne beredvillige indsats er jeg megen tak skyldig. Men ud over den snævrere kreds af medarbejdere har jeg igennem årene haft forbindelse med mangfoldige af Statsbanernes personale fra alle kategorier landet over, og jeg har altid været optaget af disse møder med de enkelte, uanset hvilket ærinde de

kom i, eller under hvilke omstændigheder vi traf sammen.

Med personalets forhandlingsberettigede organisationer mener jeg at have haft et godt samarbejde. Det ligger i sagens natur, at vi ikke altid kunne begynde med at være enige, og at der årene igennem også har været tilfælde, hvor forhandlingerne ej heller har kunnet ende med enighed om problemerne. Men vi har altid været på talefod, vi har i det store flertal af tilfælde kunnet enes om en både for personalet og for etaten acceptabel løsning, og saglig uenighed — og en til tider måske lidt energisk stemmeføring fra min side — har mig bekendt ikke sat ondt blod. Om end naturligvis mit standpunkt til sagerne har været dikteret af mit ansvar for min stilling, har jeg dog dybest set altid følt mig som samtidig hørende personalet til.

Jeg forlader Statsbanerne dybt taknemlig for de vilkår, livet dér har givet mig, og som har fyldt min tilværelse. Og jeg siger farvel til Statsbanernes personale med tak for alle glade smil og alle venlige håndtryk gennem årene.

Jeg beder Dem alle modtage min hilsen og tak.

E. Terkelsen.

# NOHAB — hvor bl. a. MY-lokomotivet bliver til

Den udviklingslinie, der er lagt for trækraften hos Danske Statsbaner, præges stærkt af navnet NOHAB — Nydqvist & Holm A/B. I Sverige blandt mange andre industrivirksomheder et begreb, der såvel dér som i den ganske verden har en god klang.

Det må interessere, at vide noget om denne virksomhed, som på mere end een måde er skelsættende for Danske Statsbaner og dermed også disses lokomotivmænd, hvorfor efterfølgende bringes nogle glimt om NOHAB's omfang og produktion.

NOHAB's oprindelse ligger helt tilbage til 1847, hvor Johan Magnus Lidström, Johan Henrik Antenor Nydqvist og Carl Olof Holm forlagde deres virke til Trollhättan. Således kunne man i 1947 se tilbage over en 100-årig periode rig på opgaver og initiativ, der har gjort den af disse mænd grundlagte virksomhed kendt i hvert verdenshjørne.

At virksomheden anlagdes i Trollhättan var ingen tilfældighed. Her fandtes fra naturens hånd en kraftkilde — Götaelven — hvis store vandmængder i tæmnet stand kunne frembringe de kraftressourcer, som var nødvendige for industriproduktion.

Set under denne synsvinkel var forholdene fortrinlige, men hertil kom den omkring år 1800 byggede Göta-kanal, som gav praktisk mulighed for direkte afskibning af tungt gods, der ellers skulle have været fragtet på mere omstændelig og kostbar måde med jernbane til den længere borte liggende havn i Göteborg for derpå at omlades til søværts transport.

Andre industriforetagender har også benyttet sig af den gunstige placering i omegnen af den i og for sig ikke særligt store by, der tæller omkring 25.000 indvånere.

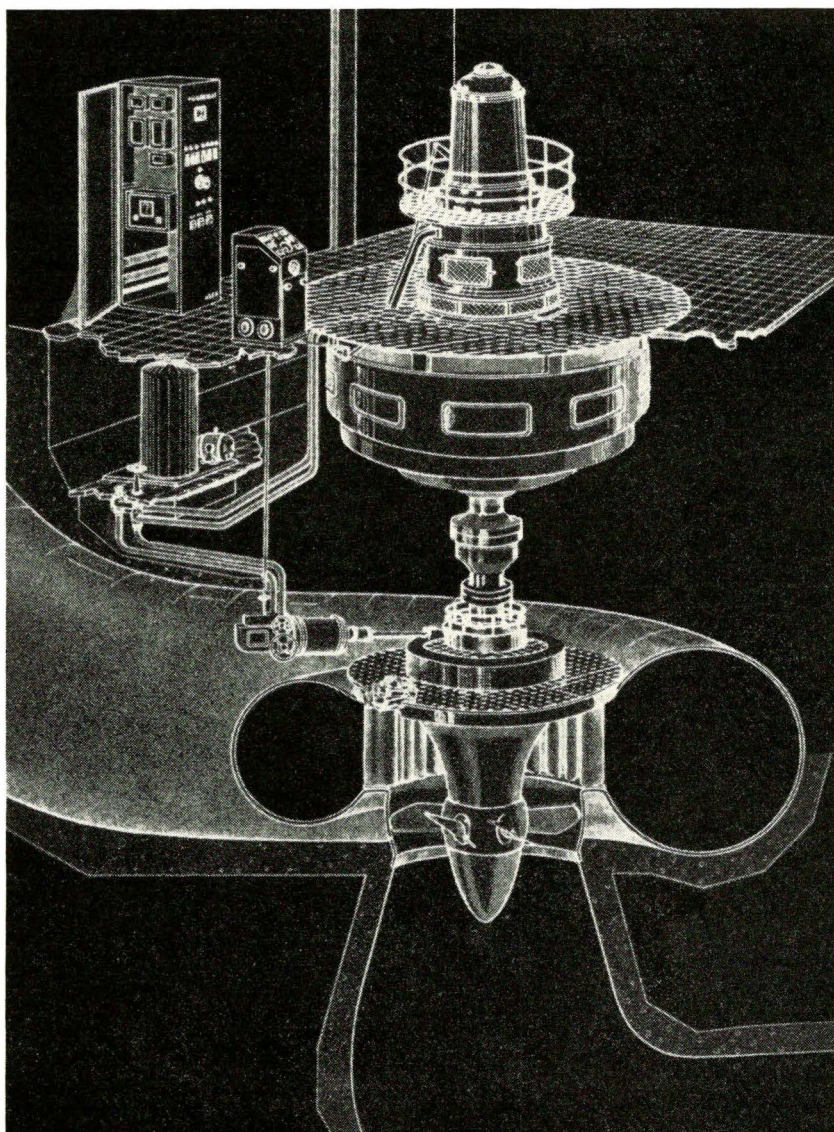
Götaelvens muligheder for dens udnyttelse som kraftkilde har medført, at der er bygget to kraftværker, som forøvrigt ligger i umiddelbar nærhed af NOHAB's udstrakte fabriksarealer.

Et ældre kraftværk er udbygget med 16 vandturbiner, som tilsammen udvikler en effekt på 150.000 kw, medens det nyere (bygget 1938—43) med kun 2 vandturbiner udvikler en effekt på 100.000 kw. Fra det opstemmede vands overflade bag det nyere værks dæmning og til elvens bund på den anden side er der en faldhøjde på 32 m (eller som Rundetårns højde) og gennem turbineagregaternes skovle males 400 m<sup>3</sup> eller 400.000 l vand pr. sekund. Det er store energimængder, der på denne

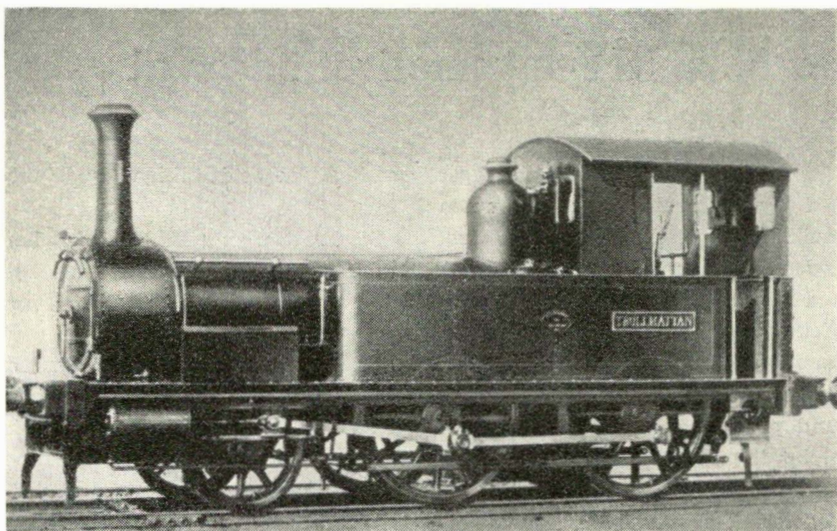
måde aftvinges de billige »hvide kul«.

Sit kraftforbrug får NOHAB herfra, men oprindeligt havde man eget kraftværk, der overgik til den svenske stats vandkraftselskab, da dette overtog vandkraftvindingsretten og derefter fik leverance af kraft til virksomheden imod at levere et vist forbrug gratis.

Sideløbende med elven har vi Götakanalen, og i denne, ikke langt fra NOHAB, er bygget nogle sluseanlæg, som gør det muligt at besejle kana-



Turbine (system Kaplan) installeret i et af det svenske vandkraftselskabs nyeste kraftværker. Den er udstyret med elektrohydraulisk turbineregulator, og vinkelindstilling af turbineskovlene kan reguleres ved et trykoliesystem.



NOHAB's først leverede lokomotiv. Det toges i brug 1865 på Uddavalla—Herrlunga-banen.

len med søgående skibe indtil 2500 t dødvægt. Sluseanlægget består af 4 afdelinger, hvori forskellen i vandhøjden fra første til fjerde udgør 32 m. En sluseafdeling kan fyldes med vand i løbet af 6—7 minutter.

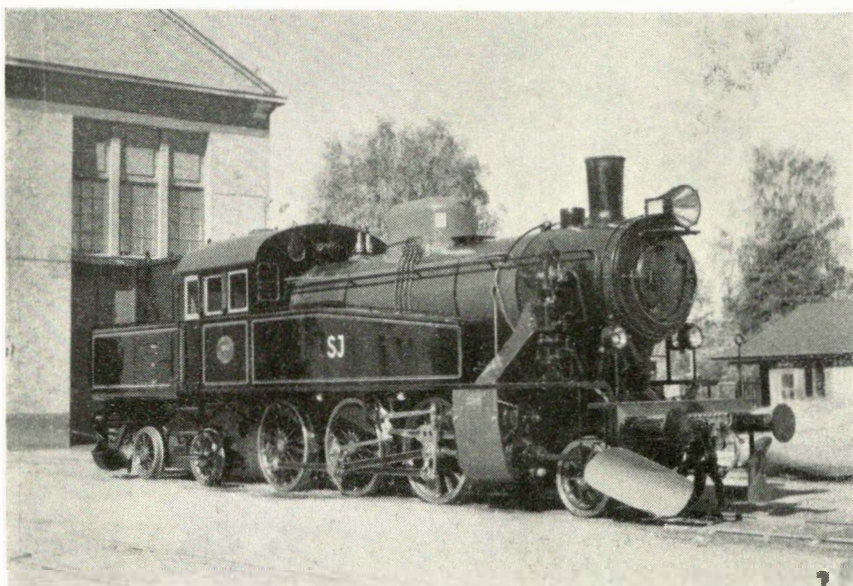
En følge af dette anlæg er NOHAB's egen kaj ved kanalen forsynet med en kæmpekran (løfteevne på 80 t) til lastning af store tunge konstruktioner direkte i skib.

I øvrigt er det for den, der har andet end tekniske detaljer for øje, værd at lægge mærke til landskabets storhed, det er fuldstændig norr-

landsk. Man fatter i det en tyngde — en samklang med de produkter, der er frembragt i dets skød, og som ude i verden i sig bærer en tyngde af svensk kvalitet.

Oprindelig lå NOHAB — eller som det dengang hed, Trollhätta Mekanska Verkstad — på den vestlige side af kanalen, men tid efter anden blev værkstederne flyttet til den østlige, hvor de ligger i dag.

Egentlig er NOHAB-koncernen ikke mere et selvstændigt selskab, idet det i 1936 kom ind under Bofors-koncernen, hvis samlede virksomhe-



NOHAB's senest leverede lokomotiv, type S 1 til SJ. Udviklingen af drivkraften på jernbanerne gør det måske endog til det sidste lokomotiv, som bygges i virksomheden. Dampdrift fortrænges mere og mere af diesel- og elektrodrift. Som en luftning glider romantiken bort.

der beskæftiger mere end 10 000 personer.

NOHAB's område dækker godt 200.000 m<sup>2</sup>, hvoraf værkstedsbygningernes gulvflade alene udgør ca. 60.000 m<sup>2</sup>. I disse findes mere end 650 maskiner for arbejdsemner fra bitte små til store med en diameter på 14 m.

Faktisk eksporteres NOHAB's produkter til alle klodens egne, og i mere end 35 lande kan man træffe firmaets navn. Omsat i kroner vil man af udarbejdede statistiske oversigter se, at omsætningen i tidsrummet 1937—1951 har udgjort 215 mill. sv. kr., og heraf er på samme tid udbetalt 105 mill. kr. i arbejds lønninger.

Produktionen koncentrerer sig hovedsagelig om 3 hovedgrupper: Vandturbineanlæg, jernbanemateriel og dieselmotorer til skibs- og stationære anlæg.

Fra de første vandturbiners fremstilling på 10—15 hk ved virksomhedens start i 1847 til vor tids jættesturbiner dannes billede af den intensitet, som udviklingen underkastes på dette område. Bygning af turbiner efter Francis- og Kaplan-systemet indtager en fremtrædende plads i virksomhedens produktion, og leveringen af disse foregår såvel i hjemlandet som i udlandet. Til et af Europas største kraftværker ved Harsprånget i Nord-Sverige er leveret turbiner med en effekt på 133.000 hk pr. aggregat, og til et kraftværk, som er under opførelse ved Stornorrfor, leveres turbiner med en effekt på 200.000 hk pr. aggregat, og disse bliver formentlig verdens kraftigste i sin art.

NOHAB bygger kendsgerningerne bag dette på grundlag af et stærkt udviklet forskningsarbejde, som finder sted i et til formålet indrettet forskningsinstitut, hvor man i to haller dels afprøver turbinesystemer og dels dieselmotoranlæg og således omsætter den teoretiske planlægning i praktiske grundsætninger.

Det rullende jernbanemateriel udgør en hel historie for sig, og arbejdet sker, som alt i øvrigt i virksomheden, under mottoet 'først med det sidste'. Linien går i nøje kontakt med krav og ønsker til trækraft på jernbanerne, og siden det første damplo-

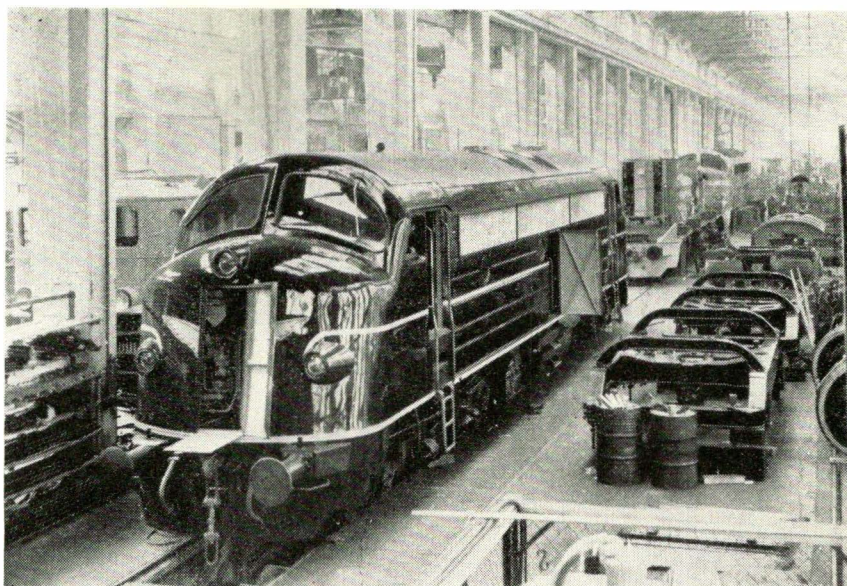


komotivs bygning i 1865 i Uddavalla —Herrljunga-banen og til måske det sidste leverede damplokomotiv fra NOHAB — det senest leverede, type S 1 til SJ — er forløbet en rivende udvikling, som i dag står ved et punkt, hvor det dielelektriske og det elektriske lokomotiv er alfa og omega for jernbanestyrelsernes krav til trækraft.

Gennem årene har NOHAB bygget mere end 2000 damplokomotiver, og i den forbindelse skal peges på en stor russisk ordre på 1000 lokomotiver efter første verdenskrig, hvor et færdigt lokomotiv rullede ud af virksomheden hver anden dag, indtil halvdelen var leveret, hvorpå ordren af forskellige grunde blev annulleret. Af andre store ordrer kan nævnes leveringer til Tyrkiet og Persien (Iran). Da Tyrkiet planlagde bygning af sine asiatiske jernbanelinier, blev det NOHAB, der fik hovedentreprisen, og medens firmaet overdrog bygning af banelegeme, broer og deslige til de store danske entreprenørfirmaer, Kampsax, Saabye & Lerche, tog man sig af det rullende materiel og hvad dertil hørte af faste lokaliteter.

De vældige kræfter, som findes i Sveriges vandrige elve, gjorde det naturligt for de svenske jernbaner at stræbe efter en elektrificering af jernbanelinierne, og i samarbejde med andre svenske firmaer, som også bygger jernbanemateriel, har NOHAB deltaget i og udført et pionerarbejde, der gør virksomheden til en af de førende på feltet. Det første elektriske lokomotiv sa dagens lys allerede i 1897 til en privat industris eget formål, og 1923 begyndte arbejdet ved SJ med elektrificeringen af linien Stockholm—Göteborg, og siden da er arbejdet hastigt gået videre, og et foreløbigt højdepunkt kendetegnes med prøvekørslerne af det nye ellokomotiv type Ra eller Rapid-loket, som det populært kaldes, og hvis maksimale hastighed bliver 150 km/h.

Ved fastlæggelse af den mest hensigtsmæssige trækraft for jernbanedrift er det klart, at brændselsforbruget spiller en afgørende rolle, og selv om damplokomotivets endnu ikke er udspillet, er det dog sikkert, at det inden for en længere fremtid bli-



*Det dielelektriske lokomotiv MY under bygning i NOHAB's lokomotivhaller. Som bekendt vil DSB have 24 stk. af denne type, når de afgivne ordrer er effektueret.*

ver olie og vand, der fremfor kul vil være bestemmende for, hvilken drivkraft der vil gå af med sejren. For lande med vandrigdom ligger det lige for at søge denne udnyttet, idet det i det lange løb vil være billigst, men før man når dertil, kræves vældige økonomiske investeringer, ligesom man endnu ikke har lagt sig fast på det system, som vil være det mest praktiske.

Til dette kan der og er tale om en overgang ved anvendelse af dieselmotorkraft, som i sig selv er en betydelig fordelagtigere driftsform end dampdrift, hvorimod der i forholdet til ren eldrift kan være ting, som ikke umiddelbart giver udtryk for den ene eller den anden forms fordele ved et direkte sammenligningsgrundlag

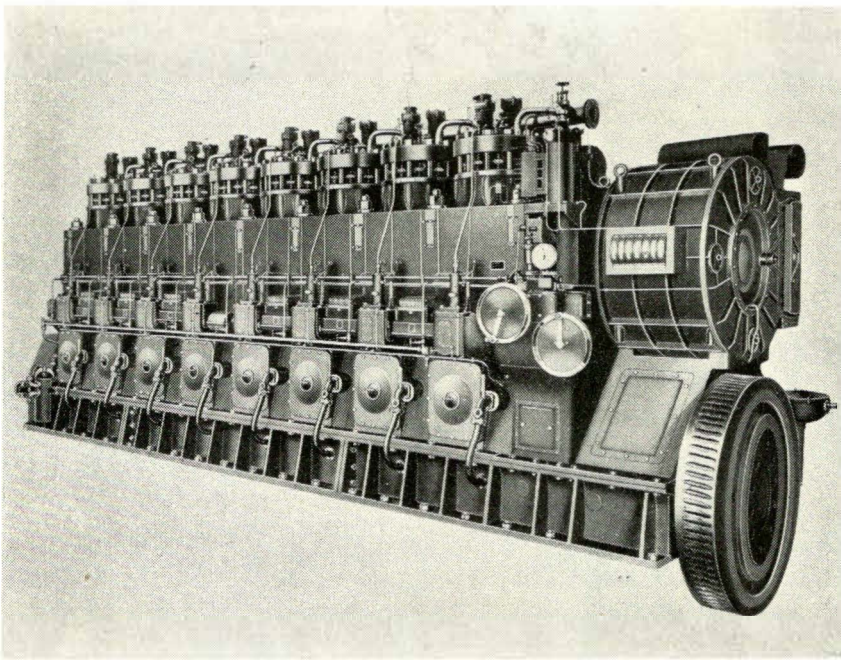
for landområder, hvor der ikke findes naturlig vandrigdom, som kan udnyttes, og i det mindste er der ikke sådanne steder tale om store anlægsudgifter, idet dieseldriften straks kan gå ind i de eksisterende anlæg.

Dieselmotordriften har da også taget større og større omfang, og NOHAB har sikret sig et godt tag i udviklingen af diesellokomotiver, idet man i 1950 gik i samarbejde med General Motors i USA om bygning af deres diesellokomotivtyper på licensbasis for Europa.

Et af de praktiske resultater heraf er, at Danmark, som det første land i Europa, har fået 4 diesellokomotiver på 1500 hk med det danske litra MY, og som bekendt har erfaringerne med disse foranlediget Danske



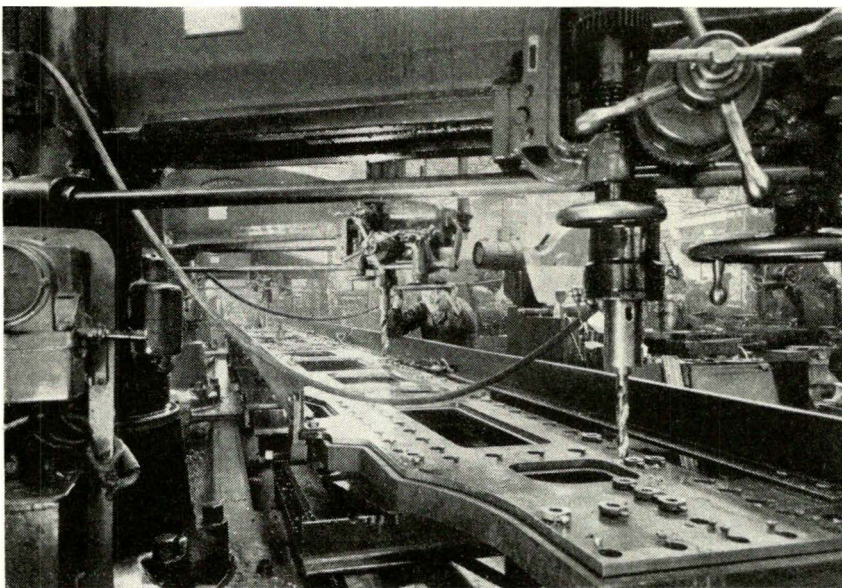
*Rapid-lokomotivet, som leveres til SJ. Dette elektriske lokomotiv, hvoraf to prøve-lokomotiver er i drift, bygges til en maksimalhastighed af 150 km/h.*



To marinemotorer af denne type er installeret i den nye færge »Prinsessan Margaretha« til forbindelsen mellem Göteborg—Frederikshavn.

Statsbaner til at afgive ordre på 20 mere. NOHAB har vist fremsyn ved at indgå dette samarbejde med General Motors, og at Danmark skulle være først til at sikre sig denne diesellokomotivtype er et prisværdigt initiativ fra Statsbanernes teknikeres side i deres rationaliseringsbestræbelser af trækraften, men det er dog en skæbnens ironi, at det skulle gå sådan for et land, der så afgjort er pioner på dieselmotorens område, ikke blot på skibsbygningens, men også på jernbanedriftens.

For NOHAB har dette lokomotiv vel næsten betydet afslutning af damplokomotivers bygning i virksomheden, og fra mange europæiske lande vises der General Motors-lokomotivet stor interesse, så dette allerede bygges til Belgien, Norge og Sverige samt Danmark. Som bekendt bygges lokomotiverne til Danmark i samarbejde med Frichs i Aarhus, der f. eks. leverer boggiene og trækraftapparaterne, medens Thrige i Odense har leverancer af elektrisk materiel.



Et glimt fra de store værkstedshaller. Arbejde på lokomotivrammer.

I en omtale af bygningen af dieselmotorer til skibs- samt stationært brug skal nævnes, at det største anlæg, der til dato er bygget, udvikler 4000 hk. Denne produktion omspænder eksport til mange lande, men størsteparten går dog til Skandinavien, specielt Norge. NOHAB har indgået aftale med A/B Polar Diesel om at fremstille dette firmas motor-type — Polar Diesel. Det er de mest forskellige himmelstrøg, disse motorer leveres til. Til eksempel er leveret en større ordre til et hollandsk rederi. Spanske trawlere drives af disse motorer. Gander flyveplads på New Foundland har et stationært anlæg fra NOHAB. Et argentinsk kraftværk har installeret 3 motorer på hver 1400 hk og sådan kunne vedblivende nævnes eksempler fra alle jordens egne.

Det er klart, at NOHAB for at følge med udviklingen må have en fagligt godt udrustet stab af medarbejdere, og under de herskende højkonjunkturer med en høj beskæftigelsesgrad har det knebet med at få tilstrækkelig kvalificeret arbejdskraft.

For håndværkets vedkommende har man fulgt tiden op og indrettet en skole for uddannelse af lærlinge.

Skolen som sådan er indrettet til 60 lærlinge, som får en samtidig teoretisk og praktisk uddannelse. Læretiden er 3—4 år, og de 20 lærlinge, som for tiden er optaget her, får en alsidig uddannelse fordelt med 2 års teori og 2 års praksis dels i lærlingeværksted og dels i produktionsværkstederne. Til undervisningen lægges studierejser og studiebesøg, ligesom idrætsudøvelse figurerer på programmet.

En gennemgang af den store virksomhed viser en rationel tilrettelæggning af arbejdet i dets forskellige faser, og der findes udstrakt anvendelse af mekaniske transportmidler; men til trods for den store produktion som skabes, får man intet indtryk af jag eller sejslæberi i arbejdsgangen. Alt glider roligt og effektivt — ja for den, der skriver dette, er netop roen bemærkelsesværdig, sammenholdt med den produktionsmængde virksomheden frembringer fra dag til dag.

## 40 års jubilæum

I maj måned har to kendte personligheder i Generaldirektoratet tjent Danske Statsbaner i 40 år.

Den 1. maj kunne afdelingschef L. Buus-Pedersen fejre sit jubilæum. Afdelingschefen begyndte som trafikelev d. 1/5 1915 og ansattes som trafikassistent d. 1/5 1921. Ved udnævnelsen til overtrafikassistent d. 1. april 1936 blev Buus-Pedersen stationeret i 2. Distrikts Trafiktjenesten og har siden fortsat sin karriere indenfor Statsbanernes administrationsområde. Han har hovedsagelig været tjenstgørende i 2. Distrikt, hvor han fra 1. august 1942 til 1. januar 1953 har været trafikinspektør.

Ved oprettelsen af en speciel post som afdelingschef for Personalafdelingen d. 1. april 1953 faldt valget på Buus-Pedersen som allerede d. 1. januar s. å. blev konstitueret i stillingen.

Vort kendskab til den nye afdelingschef var dengang ikke særlig stort, men i de få år, der er gået under hans ledelse af Personalafdelingen, har vi lært ham at kende som en sympatisk og forstående forhandler. I den meget krævende stilling han har overtaget, er menneskelig forståelse altid en afgørende faktor ved en sags behandling, hvad enten det drejer sig om en afgørelse vedrørende enkeltperson eller en gruppe af personalet.

Vi bringer afdelingschefen en noget forsinket, men lige velment lykønskning på jubilæumsdagen.

---

Mandag den 16. maj fejrer chefen for Trafikafdelingen, N. C. D. Johnsen sit 40 års jubilæum.

Også Johnsens karriere har fundet sted indenfor administrationsarbejdet. Efter at have været trafikelev i godt fem år, blev han overtrafikassistent i Trafikkontoret d. 1/7 1931 og opnåede samme sted udnævnelsen til trafikinspektør d. 1. april 1933. Den 1. august 1942 udnævntes han til kontorchef i Personalkontoret for den 1/11 1954 at overgå som trafikbestyrer i 1. Distrikt, hvor udnævnelsen til overtrafikinspektør kom den 1. april 1946.

Fra den 9. maj 1945 blev Johnsen konstitueret til trafikchef og udnævntes den 1. februar 1948.

Johnsen var tillige chef for Personalafdelingen, og selvom det var en hård belastning for en enkelt mand at skulle bestride disse to meget krævende poster i en tid, hvor så meget skulle rettes op efter en lang besættelsestid, har afdelingschefen altid haft tid til at drøfte sagerne med organisationerne. Såvel de store som små problemer blev behandlet med lige stor opmærksomhed og altid med god forståelse og ærlig vilje til at nå det bedste resultat.

Lokomotivmændene lykønsker på jubilæumsdagen og takker for samarbejdet gennem årene.

## Ferie- og Rekreationshjemmet

Forventende en dejlig sommer, efter sidste års deprimerende mørke og vinterens mørke og kulde, har der i år været en overvældende tilslutning til ansøgning om ferieophold på foreningens feriehjem. Og det har beklageligvis til følge, at der allerede på nuværende tidspunkt har måttet meldes afbud til adskillige, hvilket naturligt har skuffet deres forventninger til nogle dages afslapning og rekreation i dejlige omgivelser. Trods allerbedste vilje til at imødekomme alle, sætter pladsforholdene en naturlig grænse; men til dette skrives, er der endnu en mulighed for enkelte i perioden fra 31. maj og 1. juni til omkring midten af juni, ligesom sæsonen i august endnu har huller.

## En glæde midt i sorgen

Efter lokomotivfører Folmer Jensens indlæg i sidste nummer af bladet om den ulykke, som er overgået lokomotivfyrbøder J. K. Hovgaard, har vi som meddelt iværksat en landsindsamling. Skønt vi kun har haft i tankerne at rette henvendelse til de aktive lokomotivmænd, har vi dagene efter bladets udsendelse haft den overordentlig store glæde at modtage bidrag fra en del pensionerede lokomotivmænd, ligesom en af foreningens gode venner uden for lokomotivmændenes rækker har sendt et bidrag på 100 kr.

## Dødsfald

2. påskedag den 11. april afgik fhv. overfaktor Johs. Butty pludselig ved døden, 67 år gammel.

Overfaktor Butty hørte til en af Dansk Lokomotiv Tidendes bedste venner og havde under sin mangeårige virksomhed ved trykkeriet vist vort blad en særlig interesse og ydet de forskellige redaktører en betydelig hjælp under det forberedende arbejde fra manuskriptets fremsendelse til bladets ombrydning og til dette kunne trykkes. Af de 40 år Butty var beskæftiget på Frederiksberg Bogtrykkeri har han i de 29 år været med under Dansk Lokomotiv Tidendes fremstilling.

Vi har altid mødt ham som en solid og god medarbejder, der aldrig gik på akkord med sit arbejde, men lod sin faglige og tekniske viden udføre til den enkelte detaille under bladets fremstilling. Han var omhyggelig og nøjagtig inden for sit arbejdsfelt og gjorde sit til, at vort blad viste sig i den smukkeste mulige skikkelse.

Stout og myndig stod han som leder af virksomhedens afdelinger, men humørfyldt på en særlig smittende måde satte han det daglige liv mellem maskiner og sættekasser i en herlig stemning, som både havde indflydelse på de beskæftigede og kunderne.

Vi vil bevare mindet om overfaktor Johs. Butty i dyb taknemlighed.

# Alt arbejde er sundhedsfarligt — siger videnskaben!

*Så hold hellere op med det samme!*

*Lidt causeri om tilværelsens problemer.*

Der står ganske vist i biblen: »I dit ansigts sved skal du æde dit brød«, men det er skrevet på et tidspunkt, da der ikke var nogen samarbejdsudvalg, som stillede krav om rene spiselokaler og vaskekummer for arbejderne. Desuden er det skrevet under varme himmelstrøg, hvor hede og sved var livets plager (derfor er helvede så *hedt*). Når børnene har lært ovenstående bibelsted, får de straks efter at vide, at de skal »vaske hænder og ansigt før hvert måltid«, og det er ikke nok at vaske hænderne på indersiden!

Hvis vi ikke selv har opdaget det, har videnskaben (der bl. a. ynder at sige selvfølgeligheder på en fiffig måde) nu omhyggeligt forklaret os, at alt arbejde er sundhedsskadeligt. Sundhedens fjender er enten de håndgribelige ting: støv, snavs, træk, støj, kulde, hede o. s. v. eller de andre faktorer: forjaget tempo, ensformigt arbejde, forkerte arbejdsstillinger, enerverende og anspændende arbejde, natarbejde, skiftarbejde m. m. Hertil kommer yderligere det »åndelige klima« på arbejdspladsen, der kan skabe neuroser og arbejdslede: sure arbejdsledere, opblæste direktører, vrantne kolleger, intriger samt utrygge arbejdsforhold. Når man tager alt dette i betragtning, er det nærmest et mirakel, at vi kan stå det igennem til pensionsalderen. — Hemmeligheden derved er, at de mange ubehagelige gener er fordelt over forskellige fag og brancher.

## *Hvert fag sin plage.*

Vi lever faktisk i en kedelig overgangstid. Vi er ikke sluppet ud af maskinalderens slaveri endnu, men vi er på den anden side ude over det værste begynderstadium, hvor der blev drevet rovdrift på den menneskelige arbejdskraft, således som tilfældet endnu er i de underudviklede lande. Når atomalderens velsignelser engang om nogle årtier er dallet ned over menneskeheden (hvis det ikke bliver i form af atombomber), vil vi efter atom-spåmændenes mening kunne nøjes med nogle få timers arbejde daglig. Det gælder så blot om at blive enig om fordelingen af denne store gevinst. Tidtagerne vil da ikke få andet arbejde end at tage tid »på maskinen«, og nogle få maskinpassere kan ordne hele den fuldautomatiske fabrik, når den først er opstillet, men det er selvsagt et stykke arbejde, der må gøres af rigtige og særdeles veluddannede mennesker.

Indtil da må hvert fag prøve at bekæmpe sin specielle plage: Malerne må bekæmpe giftige farvestoffer, bygningsarbejderne kulden om vinteren og heden om sommeren, chaufføren må holde nerverne i orden, nitterne må stoppe vat i ørerne, slagterne må passe på de skarpe knive, skotøjsarbejderne på støv, træk og støj, bagerne på eksem, bogtrykkeren på blystøvfaren og sporevejsfunktionærerne på reumatiske lidelser, som dog var endnu værre, da

vognstyrerne stod på åbne forperroner, hvor det kunne sne og regne lige ind på dem. Der er dog sket fremskridt!

## *Hvad skal man leve af?*

Det er jo let nok at tilråde folk at holde op med at arbejde, men så længe vi ikke kan leve af luften, må der jo gøres noget. Det er da en trøst for dem, der vil leve af understøttelse, at der altid vil være mennesker, der er dumme nok til at bestille noget. Det viser al erfaring. Men tiden skal jo gå med noget. Man må have en eller anden hobby. I Amerika eksisterer der en hobbybevægelse, der hedder »Gør det selv«! Man behøver ingen håndværkere mere, thi man gør alt arbejde i hus og have selv! Det bliver måske ikke så godt, men på den anden side morer det uøveren, og det kan aldrig blive så sundhedsskadeligt som rigtigt erhvervsarbejde, da man jo kan holde op, når man selv synes. Desuden sparer man jo en masse penge derved, og dem får man næppe ret mange af, hvis man ikke vil stå 8 timer på fabrik eller værksted.

Så er der madspørgsmålet. Mad skal man jo have, men det behøver ikke at være fin mad eller dyr mad. Tværtimod. Det skal efter videnskabens mening være sundest at spise rigtig tarvelig mad, der hverken er kogt eller stegt. Altså sparer man gassen. — Desuden bør man sætte sit kostforbrug ned. Man kan nøjes med at spise det halve af det, man hidtil har spist. Det siges også at være sundt. Eventuelt kan man få nedsat sit stofskifte. Det viser sig, at folk med lavt stofskifte kun spiser en brøkdel af de mængder, som folk med højt stofskifte (til ingen nytte) spiser. Det er i grunden mærkeligt, at ingen har tænkt på at løse verdens ernæringsproblem ved blot at nedsætte menneskenes stofskifte. Men hermed lanceres ideen til behagelig afbenyttelse af rette vedkommende!

S.

## *Fra* **MEDLEMSKREDSSEN**

### **Nye signaler**

Omtale i dagspressen frabedes.

Det såkaldte nye signalreglement faldt vel egentlig mange lokomotivførere for brystet, i det mindste på flere punkter, og det er vist tvivlsomt, om DLF's hovedbestyrelse burde have sagt god for de alvorlige reformer, der var, og som næppe blev populære blandt lokomotivførerne. Moderniseringen er vel næppe mere velset efter et par uheld, som lokomotivførere har været ude for efter beklagelige fejltagelser, fejl som næppe var sket efter det gamle reglement.

Kort tid efter ibrugtagning af Odense stations nye signalanlæg kom en lokomotivfører (og DSB)

alvorligt galt af sted. Et udkørende godstog torpederedes, og der skete voldsom stor skade. Såvidt vides har administrationen modsat sig, at Odense station gentager netop denne signal- og toggangsmanøvre. Hvorfor mon?

Der er nu igen sket en uregelmæssighed på Fyn. En lokomotivfører i et planmæssigt gennemkørende tog forveksler foran en station signal »kør« med signal »kør igennem« — og kører igennem, altså fejlagtigt. Fejltagelsen voldte hverken legems- eller materialebeskadigelse, men kan jo blive dyr nok for lokomotivføreren.

Forfatteren af nærværende er en af de mange, der ikke ser med sympati på de nye — fra gammel hævdevunden signaliseringsform stærkt afvigende regler, og synes at der nu er anledning til et tilbagemik og eventuelt reviderende betragtninger. For min egen og for kollegernes skyld ønsker jeg inderligt, at de stedfundne uheld må gøre administrationen stemt for en ændring til det sikrere, og sikkerheden må vel stadig anses for punkt 1.

For elektrificerede strækninger og for Roskilde-Rungsted kan vel den stedfundne modernisering af signalreglementet være påkrævet, men på alle andre strækninger kunne jeg tænke mig den ændring indført, at planmæssigt gennemkørende tog bringes til standsning på en station derved, at signalerne foran stationen holdes på stop, indtil der er fløjtet signal »færdig til indkørsel« fra toget, og dette signal afgivet betids, inden toget er standset foran hovedsignal for indkørsel.

Adskillige stationers sporanlæg omfatter spor-afløb for at sikre togveje mod f. eks. utilsigtede rangerbevægelser. Var det mon ikke lige så påkrævet at sikre togveje på en station mod utilsigtede indkørsler af tog.

Endnu ti år efter sidste verdenskrigs afslutning er der skibe, der havarerer, sprænges, som følge af at være kommet en smule uden for den minestrøgne rute — er ude for katastrofale tragedier. Tåge, sne eller fejlnavigering kan være årsag til minesprængningen. Et togs lokomotivfører kan også komme ud for vanskeligheder i form af sne eller tåge samt det, der er allerværst, fejlnavigering eller med andre ord fejltagelse overfor signalgivning. Sidstnævnte må selvsagt ikke ske, men det viser sig altså, at risikoen er til stede. Risikoen bør reduceres til det mindst mulige, hvad jeg synes bør tages op til alvorlig overvejelse til gavn for DSB selv og til glæde for os lokomotivførere. — Er signalmanden på en station kvik, kan jeg ikke se, at den her skitserede ændring kan virke togsinkende, hvorfor så ikke fremme det togsikrende?

Aarhus i marts 1955.

*Kristian Pedersen*, lokomotivfører.

## Statsbanepersonalets Sygekasse

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige specialister i øre-, næse- og halssygdomme antaget dr. Sven Ove Leth, Brønderslev.

Dr. Leth afholder konsultation Bredgade 12 kl. 12½—15, lørdage efter aftale.



*Forfremmelse til lokomotivførere (11. lkl.) (bl. a. som afløser i elektrokontrollen og som instruktør og kørelærer ved den elektriske drift) pr. 1-4-55.*

Elektrofører (12. lkl.):

B. A. Jensen, Enghave, i Enghave.

*Ansæt som lokomotivfyrbøder pr. 1-5-55.*

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

A. S. Møller, Nyborg, i Korsør.

I. B. Jørgensen, Aarhus, i København Gb.

H. Jensen, Aarhus, i København Gb.

H. L. Schack, Esbjerg, i København Gb.

B. Pedersen, Nyborg, i København Gb.

I. N. Christensen, Fredericia, i København Gb.

O. B. Christoffersen, Aarhus i København Gb.

E. S. Nielsen, Fredericia, i København Gb.

C. W. Frederiksen, Fredericia, i København Gb.

J. H. Olsen, Helsingør, i Roskilde.

A. L. E. Hansen, Gedser, i Gedser.

T. S. J. Hansen, Esbjerg, i Roskilde.

O. Jørgensen, Fredericia, i Gedser.

J. Olsen, (Kampsø), København Gb, i København Gb.

*Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-5-55.*

Lokomotivfører:

R. W. Olesen, Holstebro, til Struer.

Lokomotivfyrbøderne:

J. A. Nielsen, København Gb. til Helsingør.

E. M. Nielsen, København Gb. til Helsingør.

H. G. Lauridsen, Gedser til Kalundborg.

P. D. Bentsen, København Gb. til Korsør.

T. A. Nielsen, København Gb. til Slagelse.

F. O. Jensen, Gedser til Næstved.

B. B. Christensen, København Gb. til Gedser.

A. Heide, Brande til Esbjerg.

E. Asmussen, København Gb. til Esbjerg.

J. F. Nielsen (Wulf), Gedser til Nyborg H.

I. L. Clausen, København Gb. til Esbjerg.

A. S. Christensen, Struer til Esbjerg.

A. S. Jensen, Nyborg H. til Brande.

E. Jensen (Krogstrup), København Gb. til Nyborg H.

H. G. Pedersen, Roskilde til Struer.

*Uansøgt forflyttelse pr. 1-5-55.*

Lokomotivfører:

R. L. Pedersen, Holstebro, til Helsingør (med ophør af funktion som depotforstander).

Lokomotivfyrbøder:

K. E. Jensen (Bjergby), Holbæk, til København Gb.

*Uansøgt forflyttelse pr. 1-6-55.*

Lokomotivfyrbøder:

B. Holm, Køge, til København Gb.

## NYE ADRESSER

*Lokomotivfyrbøder-afdeling.*

Næstved: Formandens adresse rettes til: Erantisvej 1 C, 2. tv.

Nyborg: Kassererens navn og adresse rettes til: A. H. Petersen, Søndergade 20, st.

# Dansk Lokomotivmands Forening

Feriehjemmet

Modtaget
Antal
Takst
Bekræftet
Afslået
Værelse nr.
<i>Udfyldes af kontoret</i>

Ophold på feriehomeet ønskes:

fra den ..... ank. kl. .... til den ..... afr. kl. ....

Ankomst og afrejse kan *ikke* foregå på søndage.

.....  
 Stilling Navn Postadresse  
 for  mig selv  og .....  børn  Alder: ..... år  
 min hustru   børnebørn   
 (Hvad ikke ønskes overstreges)

Bemærk: Der kan kun skrives *een* familie på denne formular.

Indsendes under adresse:

Dansk Lokomotivmands Forening,  
 feriehomeet,  
 Hellerupvej 44, Hellerup.

..... den / 19

.....  
 Underskrift

		Ophold pr. dag	Børn indtil 8 år	Børn 8 til 14 år	1 måltid udenfor døgnets	
					voksne	børn
1	Medlemmer, disses hustruer, enker efter medlemmer samt børn indtil 18 år.	11,50	3,00	6,00	4,00	2,00
2	Ekstraordinære tjenstgørende medlemmers hustruer samt børn indtil 18 år. Andre tjenstemænd ved DSB, hustruer samt børn indtil 18 år.	13,50	4,00	7,00	4,00	2,00
3	Andre voksne og børn over 14 år.	15,50	5,00	8,00	4,00	2,00

P. U. V.  
 E. Greve Petersen.

## Byttelejligheder

2½ vær. lejlighed i Roskilde med centralvarme,  
 husleje kr. 135,00 pr. md., varme iberegnet, ønskes byt-  
 tet med lejlighed i København.

Postbud M. Jensen,  
 Holbækvej 26, 1. tv., Roskilde.

Aabenraa—Aarhus.

Rækkehus — 3 værelser + 2 kamre — halv kælder  
 — have — fjernvarme — husleje 100 kr.

Motorfører E. J. Nielsen,  
 Faversmøllevej 37, Aabenraa.

Forlang

## KAFFE

fra P. M. BRUUN's Kafferisteri  
(Ved A. M. Petersen)

## Engelsk Beklædnings-Magasin

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Besøg „Kurhotellet“

Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar  
Beskyt  
Forskøn  
MAL!

## Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen  
Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

## A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG  
Grundlagt 7. Juni 1817

## Nyborg Kulimport og Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

## NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

## Bødcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger  
Papir  
Musik

KØB HOS ANNONCØRERNE

## Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189  
Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelæn- og  
Udstyrsforretning

## NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning  
Telefon 54

## Cafe FÆRGE GAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

## I. KRUSE & BECH

Vand-  
Gas- & Lysinstallationer  
Telf. Nyborg 144, 381 - 1144

## JOHS. WICHMANN'S Træskoforretning

anbefales  
d'Hrr. Lokomotivmænd

## HJ. MARTENS EFT.

vl Peter Christensen  
Guldsmed Nørregade 6.  
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

## Østervembs VINSTUE

anbefales

## Weinrich Nielsens

Bageri og Conditori  
anbefales

## WERNER HANSEN Urmager og Guldsmed

Briller med Dobbeltglas  
anbefales til Tjenestebrug.  
Deres Sygekasse giver Tilskud.

Forlang!

Carlsminde

øl og vand

Nyborg Ligkistemagasin  
K. Jacobsen Snekermester  
Besøger alt vedr. Begravelse el.  
Ligbrænding. Grdl. 1897  
v/ Slottet . Tlf. 171

## Radio-Magasinet

Østfyns største Grammofon-  
Pladelager  
Nørregade 13 . Telf. 1060

## HJORTSHØJ CHRISTENSENS Tandteknik

NYBORG - TELF. 920

## C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter,  
Planter og Potte-Kultur  
Direkte Salg fra Drivhus

Ingen Butiksløje  
derfor billigste Priser

RICHARD LEHN  
1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

Til daglig og Fest  
»BORGERFORENINGEN«

Tlf. NYBORG 1313

altid bedst

H. Nicolaisen

## N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer

Det er altid  
**TOP**-tid

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



**Nicolaus**  
DANMARKS  
FØRNEMSTE  
VAND

**Jensen & Nielsen**

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort  
Udvalg i  
Grav-  
monumenter

**Chr. Christensen**

Sten- og  
Billedhugger Etbl.

Frederiksgade 26, Aarhus  
Telefon 20720

**Thorvald Torntoft**

AARHUS

Frederiks Alle 116 Tlf. 2551

Isenkram.

Køkkenudstyr, Glas,  
Porcelæn og Fiskegrejer

Aktieselskabet

**AARHUUS PRIVATBANK**

Aarhus

København

Aktieselskabet

**Aarhus Discontobank**

Tlf. 20188

Kontor: Søndergade 9

Fisk - Vildt - Fjerkræ

**PRØVEN**

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 253 22

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37  
Tlf. 30333 Tlf. 26255 Tlf. 68166

Indskudskapital ca. 46.6 Mill. Reserver ca. 4.8 Mill.

Køb hos annoncørerne

Blomster  
og Kranse  
paa faa Timer  
overalt  
i Danmark

**Brdr. Jensen**

Fr. Alle 112 . AARHUS . Tlf. 4520

**Storaarhusianske Mejerier**

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

**S. Bendtsen & Co.s Eftf.**

Skræderforretning

Ryesgade 27, Aarhus

Telefon  
Aarhus 3720  
Leverandør  
til DSB



Aarhus  
Amtstidende

**RADIO-THYGESSEN**

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 1010-1040

Førende Specialforretning i  
RADIO - GRAMMOFONER - PLADER

Sig det med Blomster

**P. B. VAHL**

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

Paa faa Timer  
overalt i Verden

**Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor: Njalsgade 15, København

Telefon 4015

**A/s Kulimporten Dania**



Vestre Boulevard 9, Kbhvn.  
Central 3443

**THÜRMEERS**  
originale Snittøj

**HB HOVEDSTADENS BRUGSFORENING HB**