

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 20 . 20 OKTOBER 1960 . 60. ÅRGANG



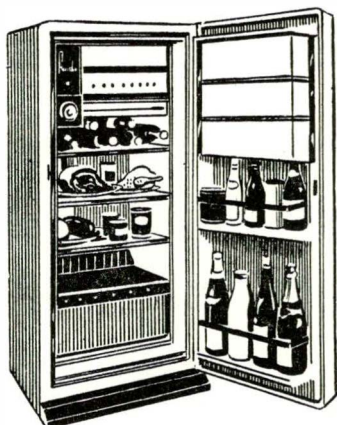
Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



## Elegant køleskab

FRIMATIC DE LUXE

202 liter, kr. 1100-



100,- kr. i udbetaling. Omgående levering  
Provinsordre ekspederes

**AMEGA**

Amagerbrogade 168

**AM**

**6763**

SPECIALFORRETNING FOR EL- OG GASUDSTYR

## Uden udbetaling



Som ansat ved  
DSB  
kan De få en  
**beklædningskonto**  
til et beløb af

**600 kr.**

mod betaling af  
60 kr. pr. måned  
i 10 måneder

## J. Albertsen

Nørre Farimagsgade 68-70

2 minutter fra Nørreport Station

## Ikast & Kølvråa BETONVAREFABRIKER

*Alt i Betonvarer*

Ny, moderne

**RIMAS**

Betonrørvibrationspresser

v. Emil Olesen

Tlf. Ikast 80

Karup 222



Spunsplanker i alle længder

Ikast ▲ 308

Kølvråa ▲ 378

### Tørvemuld og tørvestrøelse

af mærkerne Pindstrup, Vildgås eller  
Urfugl er det bedste jordforbedrings-  
middel og den bedste fjerkræstrøelse.

### ROPI og P. M. briketter

er det bedste og billigste brændsel  
til regulerende varme.

*Forhandlere over hele landet*

**PINDSTRUP MOSEBRUG**

**PINDSTRUP . TELEFON 13 (4 lin.)**



Medlemmerne anbefales

**G. S. KONDITORIET**

Strandby Kirkevej 181 - Esbjerg - Tlf. 64 50

*Consul symaskiner*

Henning Rasmussen

Smedegade 33 . Telefon Horsens 2 24 55



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 20 - 60. ÅRGANG

20. OKTOBER 1960



### Indhold:

Særlige ydelser .....	307
Generaldirektørens 40 års jubilæum .....	308
5 års jernbaneplan til 350 milliarder lire .....	309
1½ mill. jernbanefolk i Sovjetunionen .....	309
Kursus 1960 .....	310
Landsoplysningsudvalget - Næste års kursus - Vinterens oplysningsarbejde .....	311
SJ har overskud .....	311
Setedalsbanen .....	312
TEE-tog i tysk fremstilling ....	314
Emolumenter og funktionsvederlag .....	315
Under DLF .....	315
Personalialia .....	316
Medlemslisten .....	316
Statsbanepersonalets Sygekasse .	316
Adressefortegnelse .....	316

### Forsidebillede:

Et udsnit af Godsbanegårdens maskindepot med kontor-, opholds- og overnatningsbygninger.



### Redaktører:

E. Greve Petersen  
(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

### Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Telefon: Hell. 7269.

Kontortid 10-16.

### Annonce-ekspedition:

Studiestræde 49, København K.

Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

## De særlige ydelser

Med megen interesse afventes tjenestetidskommissionens færdiggørelse af arbejdet med udformning af de nye tjenestetidsregler, og det er ikke for meget sagt, at interessen er så temmelig fulgt af stor utålmodighed efter at erfare enkelthederne i de fremtidige regler. Der gisnes og berettes i dagspresse og andre steder, hvor oplysningerne må skyldes åbenmundethed for at gøre sig interessant, medens organisationerne i almindelighed er bundet i sin oplysningsvirksomhed, så man ikke kan give sine tillidsmænd konkret information om, hvad der måtte foreligge til dato om reglerne, som de behandles af centralorganisationerne.

Imidlertid undergår de særlige ydelser en forandring, idet der efter vanskelige forhandlinger er skabt enighed om en forhøjelse af betalingssatserne for overarbejde med virkning fra 1. oktober 1960. Herudover foreslås tidsrummet for adgang til nattimebetaling udvidet fra kl. 21-6 til kl. 18-6, således at der betales 60 øre i timen fra 18-21 og 1,21 kr. i timen fra 21-6.

Medens det første er helt afklaret, ligger det med nattimebetalingen sådan, at det ikke er vedtaget, når dette skrives; thi forholdet er det, at venstres og konservatives repræsentanter i lønningrådet ikke kunne tiltræde nogen af de to nævnte forslag, før de havde konfereret med deres respektive partigrupper i folketinget. Efter samrådet med deres kolleger kunne man gå med til overarbejdsbetalingen, hvorimod spørgsmålet om nattimebetalingen ønskedes forelagt finansudvalget.

Denne manøvrering skulle meget nødig ses i forbindelse med det senest bekendtgjorte i dagspressen, hvorefter finansudvalget er indstillet på at behandle færrest mulige af de fremsendte bevillingsansøgninger fra ministrene under hensyn til det forestående folketingsvalg. Eller kan det ventes, at nattimespørgsmålet behandles som en presserende sag? Lad os ikke håbe, at handlingsforløbet er anskuelsesundervisning i taktik. For tjenestemændene er sagen mere betydningsfuld.

De nye satser for overarbejdsbetalingen kommer man frem til ved at tillægge gennemsnitsløn og stedtillægssats A 33 $\frac{1}{3}$  procent. Regulering finder sted hver gang pristallet stiger eller falder 6 points over eller under 435 points. Der reguleres da med 1,2 procent, medens der reguleres med 0,35 procent for hver portion overenskomsttillæg i op- eller nedadgående retning. Godtgørelsen for mistet fridag udgør 8 gange timebetalingen.

Nattimerne i tidsrummet kl. 18-21 er foreslået vederlagt med 60 øre pr. time som foran nævnt, og denne udvidelse af nattimeordningen er tænkt at skulle have virkning fra 1. oktober 1960. Udgiften ved dette til samtlige tjenestemænd er anslået til ca. 8 millioner kroner årligt, og der er således tale om en merudgift i indeværende finansår på 4 millioner kroner.

Som indledningsvis understreget, skulle man se at få gang i legaliseringen af kendskabet til de nye tjenestetidsregler, thi det er helt urimeligt, at nogle holder sig til spillets regler når »retten sidder«, medens andre frejdigt fører almindelig diskussion, og man må da for deres skyld nære et fromt ønske om, at de ikke får givet andre »stoffet« galt i halsen.



## Dieseltog på frimærke

Syriens postvæsen har i anledning af åbningen af banelinjen Aleppo-Latakia udsendt et særligt frimærke med et billede af et moderne diesel-elektrisk lokomotiv for eksprestotet.

## Ny svævebane i Vorarlberg

I efteråret indvies en ny østrigsk svævebane i Vorarlberg ved Faschina i Grossen Walsertal. Banen kan befordre 320 personer i timen og bringer dem på seks minutter til bjergstationen Hahnenkopf i 1800 meters højde. Herfra har man en herlig udsigt over Lechtaler Alperne, Silvretta og Bregenzerwald.

## Esperanto på de jugoslaviske baner

De jugoslaviske jernbaner har besluttet at anvende det internationale sprog esperanto ved siden af serbo-kroatisk og fransk i forklaringerne til den officielle togplan for 1960-61. Teksten omfatter brugsanvisning for selve planen, pladsreservation, indenlandske og udenlandske billetpriser, transportregulativer og toldregler.

Efter de vesttyske og polske statsbaner er Jugoslavien nu den tredje i verden, som anvender esperanto i togplanerne.

Herhjemme har DSB ydet udenlandske togrejsende den service, at togrejsende den service, at oplysning om billige 14-dageskort er trykt på esperanto i statsbanernes lille esperanto-brochure, som er trykt i 10.000 eksemplarer.

## Gotland er nu baneløs

I oktober bliver den sidste jernbanelinje på den svenske ø Gotland nedlagt. Den går fra Lärbro til Burgsvik og med sidebanen fra Visby til havnen. Sporet fjernes, og som et minde om banen vil indtil videre stå stationsbygningerne, indtil de bliver solgt til andet formål. En del af de gamle jernbanevogne, der har kørt på Gotland, vil blive ophugget. I stedet for togtrafik har Sveriges statsbaner nu indsat rutebiler og lastvogne på øen.

## P. E. N. Skov 40 år ved DSB



Den 1. november kan vor generaldirektør fejre 40-års dagen for sin antagelse ved Danske Statsbaner og se tilbage på en karriere af usædvanlig karakter. Fra trafikelev til generaldirektør er vist enhver jernbanemands drøm, fra den første dag i etats tjeneste, men almindeligvis må det blive ved drømmen herom.

Heller ikke hos den sekstenårige Skov, der i efteråret 1920 mødte som elev, har dette været andet, og den tanke har næppe strejft ham, at de kommende 40 år skulle blive en så indholdsrig løbebane. Men med tjenestens tiltrædelse fulgte en levende interesse for banerne, og en usvigelig energi blev lagt i arbejdet med de til de kommende almindelige avancementer nødvendige studier. Fra overassistent i 2. distrikts trafik tjeneste blev P. E. N. Skov i 1935 forflyttet til generaldirektoratet, hvor han efter forskellige højere stillinger udnævntes til kontorchef for trafikkontoret i 1946, for i 1954 at overtage distriktchefstillingen i 2. distrikt.

Der er næppe tvivl om, at Skov selv betragtede dette som slutstillingen på rangstigen, og at tilbudet om generaldirektørposten i 1955 kom ligeså overraskende for ham, som for så mange andre. Og lad det være sagt uden omsvøb, at det var en overraskelse, daværende trafikminister Carl Petersen hermed præsenterede for offentligheden, og ikke mindst for jernbaneorganisationernes repræsentanter. Men kom meddelelsen uventet, og havde vi den gang tvivl i sindet uden at tilkendegive det, har generaldirektøren i de forløbne fem år fjernet enhver skepsis.

Der er facon på hans arbejde og i samarbejdet med sine nærmeste medarbejdere. Der er det nødvendige overblik over driftens mange enkeltheder, uden at de små detaljer kvæler de store linier, og der er ikke mindst et fortsat ønske og en god vilje til et godt samarbejde med personaleorganisationerne og interesse for den enkelte tjenestemand. I sin hilsen ved tiltrædelsen udtalte generaldirektøren bl.a.: »De forskellige arbejder er led i en kæde, en kæde, som vi alle ønsker at gøre så stærk som mulig, for kæden er vor virksomhed, Danske Statsbaner. Lad os hjælpe hinanden hertil«.

Generaldirektøren er selv et meget solidt led i denne kæde, og med en tak for de svundne år ønsker lokomotivmændene hjertelig til lykke med dagen og følger hertil gode ønsker for tiden fremover.



## 5 års jernbaneplan til 350 milliarder lire –!

Næst efter Tyskland var Italien det land, hvis jernbaner led mest skade under den sidste krig. Da værnemagten blev slået på flugt op gennem Italien fra syd til nord, skete der katastrofale ødelæggelser på de italienske baner, deres bygninger og materiel. Meget hurtigt gennemførtes en nødtørftig udbedring. Man skulle have trafikken igang påny, også af hensyn til de nationalindtægter, turismen kunne give landet.

Siden har Italiens Statsbaner arbejdet støt og roligt på at udglatte alle ar efter skaderne, vognparken er opbygget og udvides stadig med det mest moderne materiel, hvorfor Italiens baner må siges at være godt kørende. Der er hidtil ofret svimlende milliardbeløb både på materiel og nye sikringsanlæg, og banerne er nu inde i en ny 5 års plan med en udgift på ialt ikke mindre end 350 milliarder lire.

Af dette beløb skal de 35 milliarder bruges alene til opbygning af Syditaliens jernbanenet. Desuden udføres dobbeltspor på en lang række strækninger. Elektrificeringen fortsættes på Sicilien fra Catania til Syracuse. Færgehavnen i Messina skal udvides, og et af de vigtigste steder, hvor der anlægges dobbeltspor er på Battipaglia-Reggio i Calabrien, som vil koste 20 milliarder.

En ny stor tog- og bilfærge »Reggio« er bygget færdig på værftet Riva Trigosi og netop indsat mellem Villa San Giovanni og Messina. Desuden bygges to store færger, som skal indsættes mellem Sardinien og hovedlandet.

Med hensyn til trækraften indføres dieseldrift på mange strækninger, som ikke er elektrificeret, og der er bestilt 100 nye diesellokomotiver på 900–1500 hk. En væsentlig del af dem skal indsættes i driften i Syditalien.

### *Stort kraftværk til foråret*

I de sidste år har Italiens statsbaner ladet opføre en vældig kraftstation, hydro-elektrisk, som udnytter Adda-flodens vand ved Monastero i Valtellina, hvor Adda løber sammen med floden Mera i nærheden af Como-søen. Her bygges et vandreservoir, som kan rumme en million kubikmeter, og vandet styrter gennem en 15 km lang tunnel, et fald på 60 meter, ned til kraftstationens turbiner. Disse vil kunne udvinde 300 millioner kw elstrøm om året til brug for togene i Norditalien, hvor der navnlig i timerne kl. 9–11 og kl. 15–22 er trafikalt spidsbelastning og hårdt brug for strømmængden.

Dette kraftværk vil koste 18 milliarder lire, og arbejdet er nu så langt fremme, at værket kan sættes i gang hen på foråret. Italiens Statsbaner begyndte iøvrigt allerede for tredivede år siden at bygge egne kraftværker til togdriften.

Trafikken over Messinastrædet er taget stærkt til, selv om den endnu langt fra kan måle sig med Storebælt, som efter sin kapacitet med færger og overførsler af jernbanevogne, passagerer og biler er førende i Europa. 1950 var det år, hvor trafikken over Messinastrædet kom rigtigt i gang efter krigen og

efter at man havde fået færger genopbygget. Der overførtes da 315 000 godsvogne, 15 000 biler og 2,67 mill. rejsende. Bilantallet var da ikke stort mere, end der alene ved højtiderne overføres på Storebælt.

I 1959 blev derimod over Messinastrædet overført 524 000 godsvogne, 105 800 biler og ca. 5 mill. passagerer. Det er næsten en fremgang på 100 pct. for de rejsendes vedkommende og 640 pct. for bilerne. Det stærkt stigende antal biler og turismens udvikling gør sig her gældende ved Italiens store ferieø.

## Halvanden million jernbanefolk i Sovjetunionen

Sovjet har i august måned for 25. gang fejret den årlige, traditionelle Jernbanefolkenes Dag, og i den anledning er der gjort status over jernbanernes udvikling i Sovjetunionen gennem det kvarte århundrede.

Jernbanenettet er undergået en betydelig udvikelse, og så godt som alle strækninger har fået sværere profil. Det rullende materiel er også gennemgribende fornyet, man ser praktisk talt ikke mere to-akslede, gamle godsvogne, men de er erstattet af fire-akslede vogne med betydelig større lasteevne. Den gennemsnitlige togvægt er fordoblet og i en del tilfælde endog tredoblet. Alt rullende materiel i Sovjet skal nu være udstyret med automatisk centralkobling og trykluftbremses. Damplokomotiverne er ved at blive afskaffet og erstattet med elektriske og diesellokomotiver.

Godsomsmløbet udgjorde i fjor 1 429 milliarder t/km. Den vældige trafik var mulig på grund af batternes tekniske udrustning. I 1955 udførtes således 14 pct. af godstransporten med elektro- og dieseltrekraft, mens den nu er mere end 40 pct.

Ved syv års-planens afslutning i 1965 regner man med, at ca. 90 pct. af godstransporten vil blive udført med el- eller dieseltrækraft. Ved denne nye driftsform sparede de sovjetiske baner i 1959 over 30 mill. ton kul, og driftsudgifterne gik ned med næsten 4,5 milliarder rubler.

Den stigende mekanisering i jernbanedriften har bevirket, at arbejdsproduktiviteten pr. mand skal være steget med 42,3 pct. sammenlignet med 1955. De sovjetiske jernbaners syv års-plan omfatter også opførelsen af huse med over 18 mill. kvadratmeter stueareal til jernbanefolk, og der er på det samme budget afsat 2 milliarder rubler til velfærdsforanstaltninger.

Der er beskæftiget henved halvanden million jernbanefolk. De gennemgår under forskellige former en faglig uddannelse. Man har ca. 300 000 specialister med højere uddannelse og teknikumuddannelse, og 12 transport-lærestalter rundt om i landet uddanner ingeniører og teknikere. Under syv års-planen skal ingeniøruddannelsen udvides med 70 pct. og teknikumuddannelsen med 100 pct., oplyses det i en beretning i dagbladet »Gudok«, som er organ for Sovjets trafikministerium og transportarbejdernes fagforening.



## Tak for »Kursus 1960«

Efter veloverstået og velgennemført kursus, ønsker landsoplysningsudvalget gennem disse linier at rette en tak til alle deltagere for en udbytterig og interessant kursusuge.

Det var med store forventninger, vi fra udvalgets side så frem til dette kursus. Dels skulle den ny kursulinie med den obligatoriske forskole gennem brevkursus stå sin prøve, og dels skulle udarbejdelsen af nyt undervisningsmateriale, i grupperne »Tjenestemandsforhold«, gennem den skærsild, nye ideer altid må passere.

Vore forventninger blev på intet område gjort til skamme. Arbejdet i de nye grupper beviste rigtigheden af den obligatoriske forskole, og ikke mindst de personlige indlæg, det var pålagt hver enkelt deltager her at udarbejde, var af meget høj karat, og fortalte om et kendskab til nutidens arbejdsproblemer, der virkede yderst glædeligt. Angående det ny undervisningsmateriale skal kun siges, at også her blev prøven bestået med højeste karakter, og også her kan der tales om en gevinst, der med udbytte vil kunne bygges videre på i fremtidige kurser.

Som bekendt var det kursus det første herhjemme, hvor AOF's ide med obligatorisk brevkole blev benyttet. Udvalget føler trang til at takke AOF såvel for ideen som for den hjælp, man har ydet os ved tilrettelæggelsen af årets kursus. Men mon trods alt ikke den bedste tak, vi kan give AOF, vil være den, at vi anbefaler alle organisationer, der selvstændigt gennemfører tillidsmands- eller medlemskurser, at tage ideen op til overvejelse i deres fremtidige planlægning af kurser. Vi kan fra vor side garantere for et godt resultat, og det selv om vi erkender, at et enkelt kursus som sådanne vel ikke vil kunne stå som et fulgyldigt bevis.

Et er dog aldeles sikkert, og vil kunne stå som det største plus for ideen. Jo større forkundskaber, den enkelte deltager i et kursus gives forud for selve kursus, des større udbytte sikres et kursuspro-



Statsminister Viggo Kampmann med frue. Til venstre borgmester Hagemann Petersen, Kalundborg.

gram at kunne give. Ikke alene i arbejdet i grupperne vil en gevinst være sikret, men også et kursus' »baggrundsprogram« – foredragsrækken – vil kunne tilrettelægges ud fra den kendsgerning, at deltagerne møder med forkundskaber, der tilsikrer et øget udbytte også på dette vigtige punkt.

Alt i alt kan vi for vort vedkommende sige, at »Kursus 1960« var et i egentligste forstand godt kursus. Resultaterne heraf skal nok vise sig i vort fremtidige organisationsarbejde. En betingelse herfor vil dog være at ingen deltager stopper op med sit personlige arbejde samtidig med kursets afslutning. Uanset hvilken form man giver et kursusprogram, vil det dog aldrig kunne give nogen afsluttende uddannelse, men må tværtimod betragtes som et oplæg til videre arbejde og studie.

Udvalget håber og tror på, at deltagerne fra »Kursus 1960« vil forstå og efterleve disse enkle kendsgerninger, og i den kommende vinter benytte og videreudbygge det grundlag, de har hentet på kursus. Vi forventer videre, at man ikke ensidigt betragter den viden, der er hentet, som et personligt gode, men derimod i videst muligt omfang søger at delagtiggøre så mange som muligt heri. På denne måde vil kursus, og den ide, der ligger bag, som ringe i vandet kunne nå ud til alle kammerater og kolleger og derved være medvirkende til fortsat styrkelse af vor organisation.

j.

### Noter fra kursus

I forbindelse med kursus blev der taget flere udmærkede billeder, og interesserede vil kunne bestille billeder ved henvendelse til lokomotivfyrbøder Bent Kruise Christensen, Linde Alle 59, Korsør.

Efter veloverstået kursus er der til udvalget tilgået mange hilsener, såvel skriftlige som mundtlige, hvor der er givet udtryk for glæde og tilfredshed med kursets afvikling.

Udvalget takker for de mange hilsener, der for os vil virke som en spore for fortsat virke i det arbejde, der er blevet os pålagt.



Fra venstre landsoplysningsudvalgets formand J. V. Christiansen og to repræsentanter fra AOF, Villy Nielsen og Ole Vernerlund.





## Landsoplysningsudvalget

### Næste års kursus

Udvalget har endnu ikke – da disse linier skrives – tilrettelagt planerne for næste års kursus. Det påregnes dog, set på baggrund af »Kursus 1960«' succes, at vi til næste år skal arbejde videre med den nye kursuslinie, således at vi får grupper på ialt 3 linier, omfattende:

1. år »Tjenestemandsforshold«.
2. » »Arbejder – teknik og samfund«, med brevskole i denne vinter over emnet »Arbejdsforhold – historisk og aktuelt«.
3. » »Borger i Danmark«.

Mulighederne for brevskole forud for 3. år er endnu ikke helt fastlagte, men herom vil senere blive oplyst.

Da udvalget gerne til sit kommende møde vil have at vide i hvor stort omfang interessen for de tre grupper samler sig, beder vi eventuelle interesserede om at melde sig allerede nu, således at vi kan tilrettelægge kursusopbygningen og videre få påbegyndt brevskolen i løbet af november måned d.å.

Anmeldelser bedes tilsendt undertegnede snarest og senest den 30. oktober d.å.

Jørgen V. Christiansen,  
Ormslevvej 69, Viby J.

### Vinterens oplysningsarbejde

Landsoplysningsudvalget er gjort bekendt med, at den påbegyndte Mx og My uddannelse mange steder vil virke hindrende for det lokale oplysningsarbejde i den kommende vinter, og her navnlig på mulighederne for gennemførelse af studiekredse.

Der vil dog fortsat være mange steder, hvor kredse vil kunne gennemføres, men skulle vanskelighederne blive for store, henleder vi opmærksomheden på, at foredrags- og besøgsvirksomheden ikke berøres af den ovenfor nævnte uddannelse.

Indenfor foredragsvirksomheden kan udvalget også i år tilbyde hjælp. Fra udvalgets egne rækker vil kunne tilbydes foredrag i emner indenfor tjenestemandsløven, og herudover vil udvalget kunne hjælpe med foredragsholdere i andre emner, såfremt de lokale udvalg ikke selv kan fremskaffe disse.

Ønsker om foredragsholdere bedes tilsendt undertegnede i betimelig tid forud for foredragets afholdelse, og om muligt bedes angivet mere end en dato, hvor foredraget kunne ønskes afholdt.

Jørgen V. Christiansen.

## Sveriges statsbaner har har overskud på 53 mill. kr.

Sveriges statsbaners regnskab for året 1959–60 foreligger nu og viser et overskud på 53 mill. sv. kr. eller 14 millioner større end det foregående år. I beløbet er dog medregnet bevillingen på 100 mill. kr. til driften fra den svenske stat.

Forbedringen i regnskabet skyldes større gods- trafik, rationalisering og nedlæggelse af urentable banelinier samt formindskelse af det ansatte personale ved banerne. Indtægten af gods og postbefordring steg med ikke mindre end 52 mill. kr.

Driftsudgifterne steg med 35 mill. kr., hvortil kommer afskrivninger, der er 175 mill. kr. eller to millioner mindre end det foregående år. Forhøjelse af løn og pensioner pr. 1. januar i år gav en merudgift på 25 mill. kr. Den reelle forbedring af regnskabet for det sidste år blev 78 mill. kr., sammenlignet med 1958–59.

Der er også sket en betydelig bedring i Laplandsbanens (malmbanens) regnskab. I årets løb blev nedlagt 14 banelinier på en samlet længde af 460 km, fordi de var tabgivende. Antallet af de ansatte ved statsbanerne gik ned med 3,7 pct. fra 59 040 til 56 860. Fra 1. januar næste år regner man med yderligere en forhøjelse af løn og pensionsbyrden.

Den svenske jernbaneledelse vil anvende sidste års overskud til afskrivninger på underskud i tidligere regnskabsår, bl.a. i 1956–57 og i 1946–51. Sveriges rigsdag har i øvrigt vedtaget i det næste regnskabsår at formindke tilskuddet til jernbanerne fra 100 til 80 mill. kr., og herefter forudser jernbaneledelsen, at der må regnes med underskud i 1960–61.

### Investering på 335 mill. kr.

Til investeringen medgik i det afsluttede regnskabsår 321 mill. kr., og man har for det nye år budgetteret med en udgift på 335 mill., da der bl.a. skal udføres store arbejder på malmbanen. Tidligere år er anvendt et lignende beløb til nyanlæg og investeringer.

Næste år skal der mellem mange andre arbejder bygges baner og stationsanlæg for 110,5 mill. kr., anvendes 47 mill. til rullende materiel, 15 mill. til biler og 140 mill. kr. til søfartsafdelingen. Der skal optages et lån på 6,5 mill. kr. til Stockholm-Nynäs banens elektrificering af strækningen Älvsjö-Nynäshamn, og bygges såvel nye passagervogne som sovevogne.

Endelig foreslår jernbaneledelsen, at der bygges en ny togfærge i stedet for de to gamle »Drottning Victoria« og »Konung Gustaf V«, der er for gamle og uøkonomiske i drift, og som man af og til ser indsat som reserveskibe på ruten Københavns Frihavn-Malmø. Man har endnu ikke bestemt, hvilken færgetype der skal bygges, men den nye færge kan ventes bestilt i løbet af næste år.

Med henblik på en takstregulering ønsker Sveriges jernbaneledelse allerede nu, at der fra statens side bliver ydet et tilskud til driften på 225 mill. kr. i året 1961–62.

# Setedalsbanen!

Tekst og foto: »Dan«

Den 1. juli i år blev den her i bladet tidligere omtalte smalsporede »Aurskog-Hølandsbane« i Norge nedlagt. Med denne forsvandt ikke alene Norges mest smalsporede bane (750 mm sporv.), men tillige en af Skandinaviens hyggeligste baner, og en turistattraktion af de sjældne. Endnu kan man dog ganske enkelte steder i Norge finde en smalsporet bane, der ejer noget af den gamle romantik og charme, som vi ellers ikke længere kan finde på vore dages el- og dieseldrevne jernbaner. – Banen, jeg tænker på, er Setedalsbanen.

Setedalsbanen blev åbnet i 1896 – Kong Christian d. IX havde få år tidligere taget det første spadestik til denne jernbane med en forgyldt spade, der nu opbevares på Norges Jernbanemuseum. Banen er 57 km lang og smalsporet med sporvidden 1067 mm. Denne sporvidde var dengang meget almindelig i Norge og specielt i Sørlandet fandtes et meget omfattende smalsporet net. At denne sporvidde mange steder blev den foretrukne skyldtes, at det var væsentlig billigere i så vanskeligt et terræn, som det norske at anlægge smalsporede baner, og desuden anså man denne sporvidde for at være

tilstrækkelig til at klare tidens behov for kapacitet og hastighed.

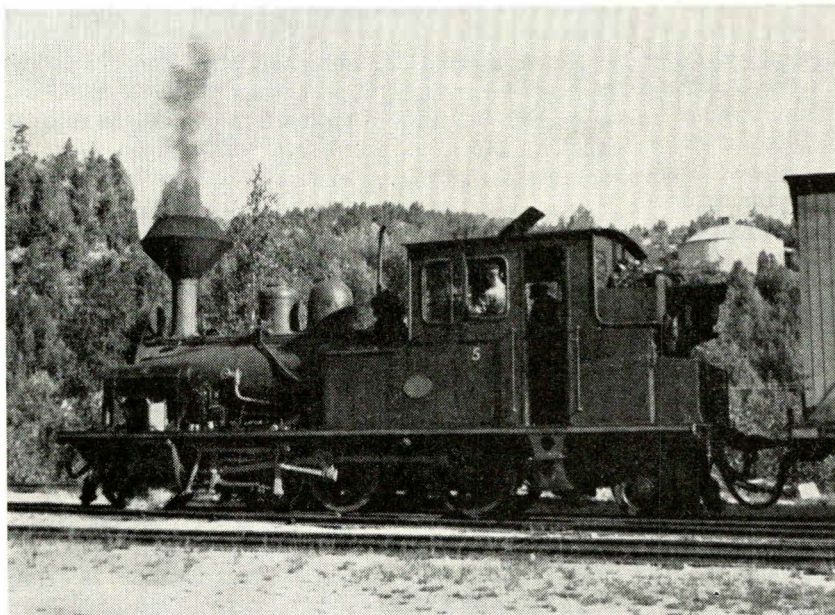
I tidens løb er næsten alle de smalsporede baner enten ombygget til normalspor, og mange af dem senere elektrificerede eller også er de nedlagte, – den sidste rest af de smalsporede baner i Sørlandet er Setedalsbanen. At man trods underskud har sparet denne skyldes for det første de overordentlig vanskelige vejforhold, og endelig vil den ikke kunne undværes, før en bedre vej bygges. Der er nu vejarbejde i gang for 25 000 000 kr. – banens underskud er ca. 200 000 kr. – dødsdommen er afsagt, og efter al sandsynlighed indstilles persontrafikken i efteråret 1962 og godstrafikken i foråret 1963.

Kære læser! skal De til Norge og hører De til Dem, der kan se charmen og hyggen ved at køre med et rigtig gammeldags tog med »prærielokomotiv« osv., så vil Setedalsbanen lige være noget for Dem!

Den daglige personbefordring varetages med 3 togpar, bestående af store velindrettede dieselmotorvogne; men vil man opleve den rigtige, den ægte jernbanestemning, så må man tage godstoget fra Grovane kl. 9.17. Grovane er banens udgangsstation og

ligger ca. 20 km fra Kristianssand. Vi er stået på nævnte godstog, der bagest har en kombineret person-, pak- og togførervogn, og kort efter afgang begynder en længere klatretur, efter få minutters kørsel er vi oppe i noget af det mest vilde og øde klippeterræn, man kan tænke sig. Toget bugter og snor sig på sit smalle spor på kanten af en elv med lodrette fjeldvægge til den ene side og elven dybt nede til den anden side. Lokomotivet, en lille 1C1-tendermaskine med en kolossal gnistfangerskorsten – den er som hentet ud af en amerikansk illustration til »jernhestens fremtrængen over prærien i 1870erne«. Vognene, ja hele toget og scenariet minder ikke så lidt om vor opfattelse af jernbanedrift i Colorado i de gode gamle dage. I virkeligheden er lokomotivet »kun« fra 1896, det ene af banens 2 bygget i England, det andet i Hamar i Norge.

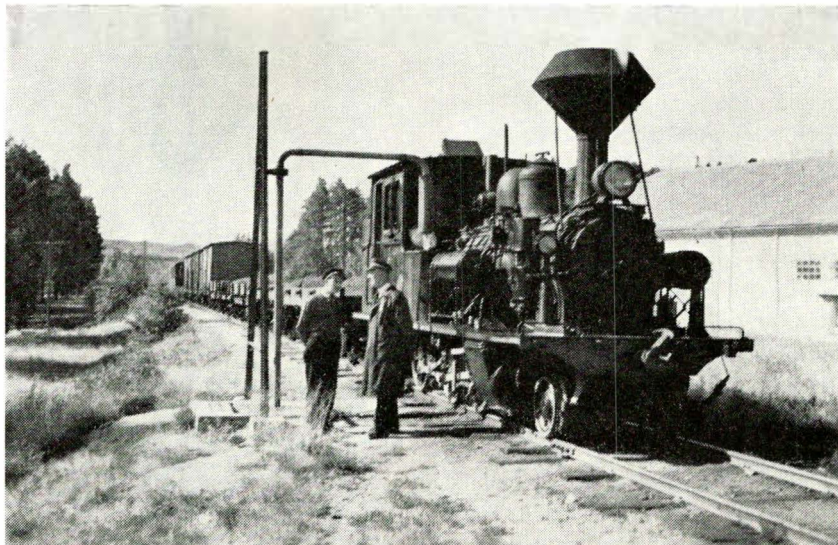
Jeg tror nok, at mange danske lokomotivmænd ved ophold på denne lille »jernhest« på banens 15 første og vanskeligste kilometer ville blive kendelig imponerede, for det er virkelig imponerende, hvad så lille en maskine er i stand til at yde her. Som sagt er det en tendermaskine; men da den ikke kan have kul nok med til hele turen, ligger der mindst 1 tons stablet op til vindueshøjde i førerhuset, så kun den ene dør er til at komme ud og ind af. Ovenpå denne bunke må en eventuel passager tage plads. Lokomotivføreren og fyr-



Loko nr. 5 ved  
Ivland station.



*Vandtagning  
på fri strækning før  
Evje station.*

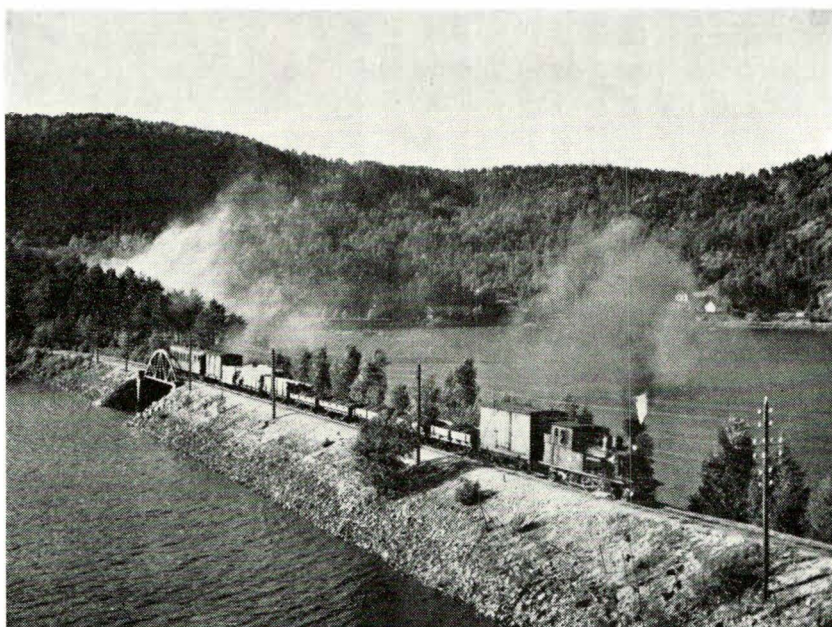


bøderen sidder på et lille sæde i hver sin »vindueskarm«, idet vandkasserne er ført helt ind i førerhuset. – Ja, noget amerikansk er der sandelig over denne maskine; men de steger dog ikke flæsk på fyrdøren. Så går det løs – langsomt, stædigt og vrikkende i takt med dampslagene, der runger mellem de høje fjeldvægge, moser lokomotivet sig opad med sin vognrække bag sig som en lang bugtende hale. – Den damper godt den lille »jernhest« – og der gives ingen tid til pauser – det går opad hele tiden. Den ene skarpe kurve efter den anden passerer – det er som gadehjørner og radierne i kurverne er da også sjældent over 150 meter, enkelte endda mindre, helt ned til 90 meter. Af og til moser vi ind i en tunnel, og her

tror man næsten skorstenen er lavet med den specielle facon for at virke som dommedagstrompet, for lyden er fantastisk. Pludselig bag et klippefremspring jævner landskabet sig ud, og ved en lille sø ligger banens første station Røyknes. Kort efter går det opad igen, set fra bageste vogn ser det tit ud, som om lokomotivet slet ikke har noget med denne at gøre, for det befinder sig snart til højre for denne, snart til venstre, snart på den anden side en kort tunnel. Efter endnu en tids kørsel nås Iveland, hvor der må tages vand, og lidt senere begynder landskabet at få et mildere præg, og banens stigning ophører, ja, bliver i stedet til fald, og i susende fart farer vi om hjørnerne, som jeg godt ved hedder kurver; men de er

så skarpe, at det føles, som om vi letter de inderste hjul, så derfor kalder jeg dem hjørner. Vognene slingrer og dingler – det er fantastisk, at de kan holde sig på sporet, og selvom farten vel kun er cirka 55 km/t, føles det på en smalsporbane som meget mere.

Turen fortsætter, der skal rangeres ved stationerne, læsses ud og ind, af og til holdes ved et trinbrædt – et af disse ligger iøvrigt på en dæmning – de rejsende kommer til og fra i båd! Et sted holder vi ved et sidespor, her skal vi optage 5 vogne med slagger. Togføreren fortæller, at disse slagger stammer fra et gammel nikkelværk, der forlængst er nedlagt – de bruges nu i cementfremstillingen. De gamle træbygninger ligger her endnu, gam-

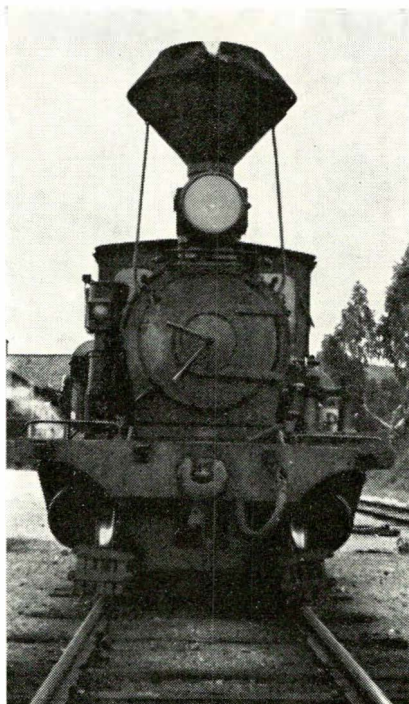


*»Prærietoget«  
på dæmningen ved  
Hægeland station.*



le rustne skinner og meget andet, hele sceneriet ligner grangiveligt en gammel guldmine, og det ville såmænd ikke undre mig stort, om en flok rødhuder pludselig gik til angreb. Hele egnen her omkring mellem fjeldene er underlig ørkenagtig, kun med ganske unge træer. Togføreren fortæller, at al plantevækst i mange kilometers omkreds døde bort som følge af de giftige dampe, der udvikledes i forbindelse med nikkel-fremstillingen. Nu er skoven ved langsomt at generobre det tabte land. Ved middagstid nås Byglandsfjord – noget af det mest idylliske man kan tænke sig – en lille fredelig by på vel 2000 indbyggere ved bunden af fjorden og ved foden af fjeldene – her er alle muligheder for nogle herlige feriedage.

Toget skal rangere vogne til og fra savværket, der er en af banens



største kunder, lokomotivet skal have vand, og det sker direkte fra søen ved en gummislange, der anbringes på en særlig sugestuds, og sidst – men ikke mindst – skal personalet have spist sin medbragte madpakke og have plukket en portion tyttebær, inden turen går hjemad igen.

Jeg kan ikke kraftig nok anbefale en tur med Setedalsbanen – her er noget af det flotteste og hyggeligste norske landskab, man kan finde, og selve banen har endnu den særegne jernbanestemning og ikke så lidt af gamle tiders jernbaneromantik over sig, som man i vor forjagede tid kun finder så få steder. Det er virkelig noget helt for sig at køre med det lille tog med sit gamle »prærielokomotiv« – det kan slet ikke sammenlignes med et af N.S.B.'s almindelige og behagelige el-tog.

Prøv det, inden det er for sent!

## TEE-tog i tysk fremstilling

De tyske forbundsbaner har til den transkontinentale eksprestogstrafik (TEE-tog) sat et tysk fremstillet 7-vogns dieseltog i drift. Med dets forskellige tekniske indretninger er det Europas mest moderne dieseltog.

Dette 7-delte dieseltog består af en diesel-hydraulisk motorvogn i begge ender af toget, to kupevogne og en storrumsvogn til de rejsende samt til disses bekvemmelighed, en spisevogn med bar og endelig en køkkenvogn. Samtlige vogndele er udrustet med to-akslede boggiere.

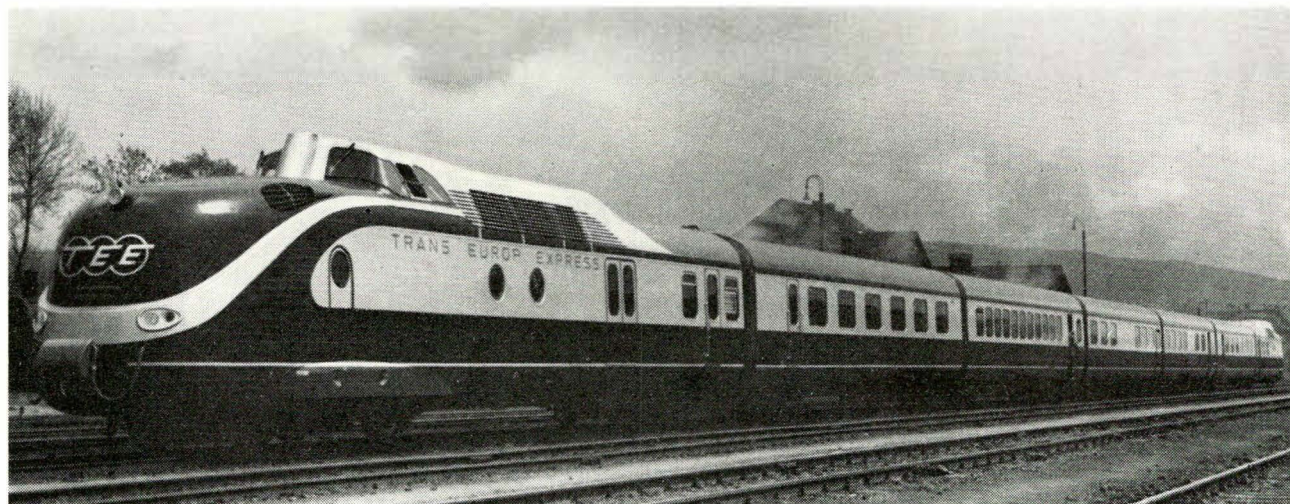
Ved et omdrejningstal af 1500 pr. min. udvikler hver af de to motorer 1100 hk. Den største hastighed er 140 km/h og på en stigning af 16 ‰ synker maksimalhastigheden kun til 80 km/h.

Dieselmotorerne og den hydrauliske overføring er anbragt i undervognen på motorvognene. Over-

gangen mellem de enkelte vogne er omgivet af gummiharmonikaer. Der findes automatisk centralkobling i begge togender, og man er således i stand til at koble flere af disse dieseltog sammen.

Det er maskinfabrikken Augsburg-Nürnberg A/G (MAN), som har bygget toget, og af dets vigtigste data kan nævnes:

Længde over centralkoblingerne . . . . .	130 680 mm
Motorvognslængde . . . . .	19 200 »
Mellemvognslængde . . . . .	17 400 »
Længde over boggiemidter . . . . .	12 600 »
Akselafst. på boggiere (drivende) . . . . .	3 400 »
» » » (løber) . . . . .	2 300 »
Akselfølgen på motorvogn . . . . .	B' 2'
Antal siddepladser . . . . .	122
Driftsvægt uden rejsende . . . . .	214 t
Akseltryk . . . . .	17 t





# Emolumenter og funktionsvederlag

Ændringerne har virkning fra 1. okt. d.å., men natpenge i tiden kl. 18–21 er ikke vedtaget endnu

Emolumenter m. v.	Timepenge	Fulde	Nedatte	Nattillæg	Nattillæg til fulde	Nattillæg til nedatte	Ftillæg til fulde daep. 1., 2., 3. og 4. dag s. sted	Kørtimpenge	Rangertidspenge	Nattimpenge	Overarbejds-penge	Godtærelse for nstede	Betaling for ekstraordinær tjenestefrihed
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Lokomotivinstruktører, lokomotivførere (15. og 18. lkl.)	1,00	18,80	13,05	16,30	5,50	8,10	0,80	0,40	1,21	11,23	89,84	33,40	
Lokomotiv-, elektroførere og lokomotivfyrbødere og -aspiranter.....	0,90	16,80	12,35	14,35	4,45	6,60	0,66	0,33	1,21	10,15 <sup>1)</sup>	81,20 <sup>1)</sup>	33,40	
											9,63 <sup>2)</sup>	77,04 <sup>2)</sup>	
											8,95 <sup>3)</sup>	71,60 <sup>3)</sup>	

Størrelsen af betaling for ekstraordinær tjenestefrihed fastsættes af statsbanernes generaldirektorat. Størrelsen af alle de andre anførte ydelser fastsættes af finansministeren. Tillæg for 1., 2., 3. og 4. dag ydes kun i forbindelse med dagpenge. Kørtimpenge beregnes på den måde, at de fastsættes til ca. 2% af de til enhver tid gældende timepenge. Fremkommer der ved beregning af selve kørtimpengebrøkdelen af øre på 1/2 eller derover, forhøjes de til hel øre; mindre brøkdelen bortkastes. Natpenge betales i tiden kl. 21–6 med 1,21 kr. og i tiden kl. 18–21 med 0,60 kr. Bemærkninger ved overarbejde og godtjøreelse for fridage betyder 1) 12. lkl., 2) 10. lkl. og 3) 7. lkl.

## Funktionsvederlag pr. dag:

Funktion udført af	Funktion udført i			
	10. lkl.	12. lkl.	15. lkl.	18. lkl.
7. lkl. grundløn	305.753 ø.	447.123 ø.	802.198 ø.	1620.822 ø.
7. « 1. tillæg	207.123 ø.	348.493 ø.	703.562 ø.	1522.192 ø.
7. « 2. «	98.630 ø.	240.000 ø.	595.068 ø.	1413.699 ø.
7. « 3. «	108.493 ø.	141.370 ø.	496.438 ø.	1315.068 ø.
7. « 4. «	98.630 ø.	98.630 ø.	387.945 ø.	1206.575 ø.
7. « 5. «	174.247 ø.	98.630 ø.	289.315 ø.	1107.945 ø.
12. « grundløn	—	—	355.068 ø.	1173.699 ø.
12. « 1. tillæg	—	—	190.685 ø.	1009.315 ø.
12. « 2. «	—	—	164.384 ø.	835.068 ø.
12. « 3. «	—	—	164.384 ø.	670.685 ø.
12. « 4. «	—	—	289.315 ø.	496.438 ø.
15. « grundløn	—	—	—	818.630 ø.
15. « 1. tillæg	—	—	—	512.877 ø.
15. « 2. «	—	—	—	295.890 ø.
15. « 3. «	—	—	—	305.753 ø.



## Jubilæum

Nyborg afdeling har den glæde at kunne gratulere to kammerater med deres jubilæum.

Lokomotivfører *I. M. Engedal* har gennem 40 års lokomotivmandsgerning været med til at sætte sit præg på vor stand med sin omhyggelige og dygtige gerning.

Vi er glade for dit smilende lune ved den daglige sludder, og sender dig den 31. oktober en tak for godt kammeratskab gennem årene og lykke og held fremover.

Mange lokomotivmænd vil sikkert undre sig, når de hører, at lokomotivfører *A. M. Olsen* allerede den 26. oktober kan fejre 25 års jubilæum.

Han hører med sin unge alder til de yngste jubilarer, hvilket skyldes hans tilknytning til etaten allerede fra skoletiden, idet han da kom i lære på værkstedet i Nyborg.

Olsen, der bortset fra nogle år i Odense, har haft sin gerning i Nyborg, har forstået at samle sig en vennekreds her.

Vi vil sammen med dem sende afdelingens hilsen og lykønskning.  
A.T.

## Opmærksomhed frabedes

Opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum den 24/10 frabedes venligst, er bortrejst.

*S. H. Broe*, lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes, bortrejst.

*A. M. Axelsen*, lokomotivfører, Århus.

Opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 31/10–60 frabedes venligst.

*J. M. Engedal*, lokomotivfører, Nyborg.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst (er bortrejst).

*K. J. A. Holm*, lokomotivfører, Esbjerg.

Al opmærksomhed frabedes i anledning af mit 25 års jubilæum den 2/11.

*H. E. Larsen (Birk)*, lokomotivfører, Gb.



## Efterårsfest og faneindvielse

Fredericia afdeling afholder efterårsfest søndag den 6. november kl. 18,00 i hotel »Landsoldaten«s selskabslokaler.

Efter spisningen vil afdelingens nye fane blive indviet.

Indtegningslister er fremlagt på opholdsstuerne.

Pensionister og ekstraordinære medlemmer indbydes til deltagelse i festen, hvortil adgangskort fås hos bestyrelsen.

*Festudvalget.*



*Forflyttelse efter ansøgning pr. 1/11-60.*

Lokomotivfyrbøder:

P. Hougaard, København Gb., til Randers.

*Dødsfald.*

Lokomotivfører A. P. Skov, Fredericia, er afgået ved døden den 24/9-60.

Lokomotivfører Karl Richard Jørgensen, Odense, er afgået ved døden den 30/9-60.

## MEDLEMSLISTEN

*Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/10-60.*  
Pensioneret lokomotivfører P. A. Malmros, »Hellen«, Birkevej, Nyborg.

*Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1/11-60.*  
Pensioneret lokomotivfører P. Eriksen, Birkehaven 346, Fredericia.

Statsbanepersonalets sygekasse

Ændring i fortegnelse over sygekassens speciallæger.

*Tiltrådt:*

Ørelæge J. Engberg, St. Torv 1, Århus. Konsultation: kl. 14½-16½, lørdag efter aftale.

Ørelæge Chr. Skovmand, Stengade 38, Helsingør. Konsultation: kl. 12½-15, mandag tillige kl. 17-18, lørdag efter aftale.

Ørelæge Erik Veng-Christensen, St. Sct. Pedersstræde 7, Viborg. Konsultation: kl. 13-15, lørdag kl. 12-13.

*Fratrådt:*

Ørelæge F. Kristiansen, Århus.

Ørelæge L. Abild, Abenrå (afgået ved døden).

Ørelæge H. Videbech, Viborg (afgået ved døden).

## Adressefortegnelse

Vi bringer efterfølgende en oversigt over de valgte afdelingsformænd, underafdelingsrepræsentanter og afdelingskasserere. Grundet manglende oplysninger fra afdelingerne kan vi for enkelte byers vedkommende ikke bringe de nødvendige adresseændringer.

Afdeling	Formandens og repræsentantens adresse	Kassererens adresse
Godsbanegården	Lokomotivfører P. J. J. Busk, Bremensgade 64, st., København S. Telf. Asta 3093.	Lokomotivfyrbøder K. Ravn, Esthersvej 47, 3. th., Hellerup. Telf. Helrup 2073 x.
Helgoland	Lokomotivfører H. Fønnesbæk Hansen, Kongshaven 22, Valby. Tlf. 30 37 44.	Lokomotivfører N. V. Ø. Jensen, Lundtoftegade 86, 2. tv., København N. Telf. Taga 7122 x.
Enghave	Elektrofører N. O. A. Dinesen, Charlotte Muncksvej 30, 4. tv., København NV. Telf. Ægir 9744.	Elektrofører H. B. Henningsen, Michael Beringsvang 1, st., Hvidovre.
Roskilde	Lokomotivfører Egon D. Hansen, J. P. Hansensvej 14.	Lokomotivfyrbøder E. W. Pedersen, Fælledvej 24 b, st. th.
Helsingør Hillerød	Lokomotivfører P. F. O. Frederiksen, Chr. Rasmussensvej 23, st. Lokomotivfører S. A. Botling, Skovgærdet 25 1.	Lokomotivfyrbøder A. B. Hansen, Sct. Annegade 53 A 1.
Næstved	Lokomotivfører O. E. Søltoft, Rosenvej 3 st.	Lokomotivfyrbøder J. Voltzmann, Erantisvej 1 D 2, tv.
Gedser Nykøbing F.	Lokomotivfyrbøder K. H. J. Bergholtz, Laur. Larsensgade 11, Nykøbing F. Lokomotivfører C. B. Stub Jørgensen, Orupgårdsvej 32, st. th.	Lokomotivfører P. W. H. Jørgensen, Langgade 8.
Kalundborg	Lokomotivfører T. G. B. Olsen, Røsnæsvej 28.	Lokomotivfører P. A. Jensen, Stationsvej 3 B.
Slagelse	Lokomotivfører E. Meng, Klokketøbergade 15, 1. th.	Lokomotivfyrbøder H. Klørup Christensen, Valbyvej 40.
Korsør	Lokomotivfører E. P. R. Jensen, Lindealle 52, 1.	Lokomotivfyrbøder H. E. Jørgensen, Fasanstien 1, 1. th.



Afdeling	Formandens og repræsentantens adresse	Kassererens adresse
Nyborg	Lokomotivfører A. Tarpø, Aldershvilevej 25.	Lokomotivfyrbøder P. E. Hansen, Sprotoften 38 <sup>3</sup> tv.
Odense	Lokomotivfører P. A. L. Jørgensen, Munkerisvej 6, 1., Odense. Tlf. 11 59 09.	Lokomotivfører N. E. K. Larsen, Benediktes Allé 4, Fruens Bøge.
Fåborg	Lokomotivfører H. A. B. Pedersen, Peter Hansens Vej 14.	
Svendborg	Lokomotivfører E. Larsen, Tvedvej 62.	
Fredericia	Lokomotivfører S. A. Rasmussen, Indre Ringvej 13, 4., tlf. 1536.	Lokomotivfører A. Vilhelmsen, Sjællandsgade 49, st.
Vejle	Lokomotivfører Aage Bentsen, Arvadvej 11, Brande.	
Kolding	Lokomotivfører H. Klausen (Dam), Grundtvigsvej 14, 1.	
Lunderskov	Lokomotivfører M. Pedersen, »Hegnsbo«.	
Padborg	Lokomotivfører H. Ørnstrøm, Haralddalsvej 2.	Lokomotivfyrbøder M. K. Nielsen, Tjørnevej 7 <sup>2</sup> .
Åbenrå		
Haderslev	Lokomotivfører Ejnar Nielsen, Ribe Landevej 66. Tlf. 045 24266.	
Tinglev	Lokomotivfører H. Jessen, Birkevej.	
Sønderborg	Lokomotivfører R. U. Andersen, Frihedsalle 31,1.	Lokomotivfører P. A. Overgård, Gartnervænget 9, st.
Tønder	Lokomotivfører J. P. Møller Jensen, Jernbanegade 16.	Lokomotivfører J. L. J. Christensen, Widdingherredsgade 4.
Esbjerg	Lokomotivfører C. M. Clausen, Storegade 73, telf. 4642.	Lokomotivfører A. K. Berg, Peter Gydesvej 28.
Skjern	Lokomotivfører A. C. Knudsen, Pilealle 20.	
Struer	Lokomotivfører R. Lynggaard Olesen, Rosenvænget 50.	
Thisted	Lokomotivfører I. A. Asmussen, Kirkegårdsvej 4.	
Frederikshavn	Lokomotivfører C. B. Jensen, »Dalny«, Falkevej.	Lokomotivfører H. Lund, Lindegårdsvej 23, 2. th.
Ålborg	Lokomotivfører N. P. Røgilds, Teglværksalle 7, 2. th. Telf. 2 00 77.	Lokomotivfyrbøder B. C. V. Kruse, Vendsyselgade 24, 3.
Randers	Lokomotivfører A. H. Momme, Viborgvej 30, 2.	Lokomotivfører J. V. Jensen, Hans Bojes Alle 24, st.
Langå	Lokomotivfører J. A. Pedersen, Vestergade 16.	
Århus	Lokomotivfører E. G. Appel, Tietgens Plads 9, 3. Telf. 2 95 46.	Lokomotivfører K. E. Friis, Bethesdavej 14, 1. Telf. 6 93 48.
Horsens	Lokomotivfører E. Jørgensen, Claus Cortsensgade 11, 4.	
Skanderborg	Lokomotivfører E. Bondrup, Skanderupgade 26.	
Viborg	Lokomotivfører E. E. Jensen, Frihedsvej 1.	Lokomotivfører O. Jensen, Mathiasgade 35.
Brande	Lokomotivfører H. H. A. Christensen, Blichersvej 31, 1.	Lokomotivfører H. C. Hansen, Ørbækvej 2.
Silkeborg	Lokomotivfører J. K. Bentzen, Rolighedsvej 3, 1.	
Herning	Lokomotivfører Aage Lauritzen, Gl. Kirkevej 19, 1. tv.	Lokomotivfører O. Bruno, Museumsgade 50.



# Bogen om H. C. Hansen

*Den statelige mindebog rummer 32 billedplancher – med en lang række glimrende snapshot af H. C. Hansen gennem årene*



*En af helsidesillustrationerne viser fru Gerda og H. C. Hansen under deres ophold i Italien, kort efter den første alvorlige operation i efteråret 1958.*

Blandt efterårets bognyheder glæder man sig særlig over den statelige mindebog, som Forlaget Fremad udsender med titlen, »Bogen om H. C. Hansen«. Under redaktion af statsminister *Viggo Kampmann* og socialminister *Jul. Bomholt* har en lang række bidragydere skabt et smukt og værdigt minde om den afdøde statsminister.

En rig livsgerning – afbrudt mens H. C. Hansen stod på sin karrieres

højdepunkt – afspejles i yderst vægtige bidrag af bl.a. *Jens Otto Krag*, *Nils Svenningsen*, *Svend Thorsen*, *Poul Hansen* og de to redaktører. Mennesket H. C. Hansen skildres smukt af broderen, *Robert Svane Hansen*, datteren *Inge* og svigersønnen *Bjørn Olsen* og vennen *Peder Nørgaard*. Ledende danske politikere hædrer H. C. Hansen for hans samarbejdsånd og hans redelighed, og bogen afrundes med varmt følte min-

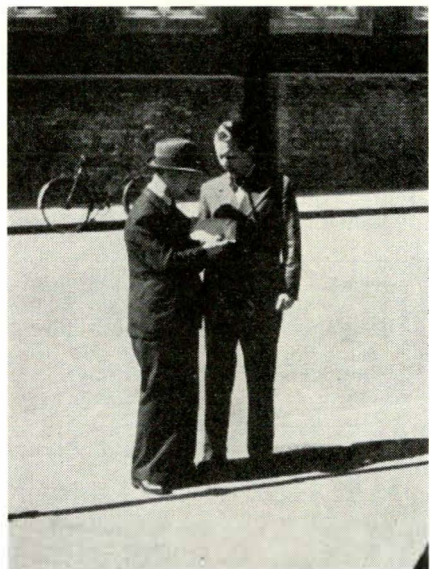


*Et nært interessefællesskab knyttede H. C. Hansen og *Viggo Kampmann* sammen – begge realpolitikere af første rang.*

deord af *Torsten Nilsson* og *Erich Ollenhauer* samt af *Erik Husfeldt* og *Knud Poulsen*.

Den statelige bog er på 277 sider – i stort format – og dertil forsynet med et væld af tegninger samt 32 billedplancher, trykt på krideret kunsttryk-papir. Bogladeprisen er trods værkets store omfang kun 24,75 kr.. Smukt indbundet fås bogen til 33,75 og 39.75 kr.

»Bogen om H. C. Hansen« vil uden tvivl finde mange læsere, for få politiske personligheder nåede så vidt og nød så stor popularitet i de videste kredse som H. C. Hansen.



*Ved H. C.s formidling skiftede millioner »ejermænd« under besættelsen. Her overleverer H. C. *Kaj Johansen* penge til den illegale nyhedstjeneste.*



· LEADING IN THE MARITIME WORLD ···



**DIESELMOTOR TYPE  
84-VT2BF-180**

---

**2100 EHK  
pr. cylinder  
i kontinuerlig drift  
under  
tropiske forhold**

---

**d. v. s.  
med 12 cylindre**

**25000**  
EHK

**BURMEISTER & WAIN**

*København Danmark*



## AARHUS

**CAFE VESTER** Vestergade 69 . Tlf. 30214  
Kahytten er hyggelig til små sluttede selskaber

**NY VÆRT: MØLLER PEDERSEN**  
som anbefaler sig til såvel gamle som nye kunder

*Tandlægepraksis påbegyndt*

**Tandlæge P. Rasmussen**  
Viborgvej 113, Hasle pr. Aarhus  
Telefon Aarhus 5 5105  
KONSULTATION EFTER AFTALE

*Læg turen til*

**Moesgaard Skovmølle**

Her får De altid en god kop kaffe med hjemmebagt  
- og godt smørrebrød

*Tlf. Aarhus 71214*



**Jydske Teknologiske Institut**  
AARHUS - MARSELISBOULEVARD 125

**Ny praksis**  
**Tandlæge Bent Pontoppidan**

Konsultationstid 9-17,  
eller efter aftale  
Skanderborgvej 36 (Langenæs) Århus.  
Telefon 4 41 50

**Sygevogne** nye og brugte  
til salg eller  
udleje  
**Karl Jensen, Sygevognsfabrikant**

Ndr. Strandvej 37 . Risskov  
Telefon Aarhus 7 98 58

**Bruno Arndt's Eftf.**  
Aut. El-i nstallatører  
ved KJÆRGAARD & HOLM  
Tlf. Aarhus  
35675 - 22760

L. A. Jørgensen, Lørgårdsvej 63  
**BOGTRYK**  
Telefon Asta 5002. København 5

**DE FORENEDE**  
**KULIMPORTØRER**  
C. 211 HOLMENS KANAL 5 C. 211  
KØBENHAVN K

**1/2 RONDO RADIO** *Byens største udvalg*  
Støngade 24 og 28  
Tlf. Helsingør 21 20 04  
*i FJERNSYN*

*Besøg Hotel* **NYBORG STRAND**  
Nyborg . Telefon 112

## HERNING

**La' rense** har skiftet ejer  
Deres tilfredshed  
vor bedste reklame  
★ Uniformer til billigste pris  
H. C. Ørstedsvvej 54 . Telf. 2636

**Den lave butik**  
med de små priser

Møbelforretningen „Centrum“  
Viggo Nielsen Søndergade 9  
Herning . Telf. 443

**Mariane** Fønnesbechsgade 1 . Herning

Specialforretning i garn - strikvarer - bluser - nederdele - lingeri

Eneforhandling for Herning af DALE FASANGARN

**W. Østergaard . Herning Special Optik**

Tlf. 8 . Bredgade 42 . Tlf. 2008

Alt indenfor det sidste nye i briller og optik

## KALUNDBORG

Slagtermester **Børge Rasmussen**  
Kordilgade 10  
Telefon 173  
Privat 1243  
*Altid første Kl. Varer*

**KALUNDBORG**  
**KULKOMPAGNI**

Aktieselskab  
Tlf. TRETEN

**J. Kjær Christensen**  
aut. installatør  
Kordilgade 4 . Telefon 520  
Lev. til feriehuset

**Fiskehus Nr. 1**

Viktor Nielsen  
Tlf. Kalundborg 659  
Altid friske Torske- og Rødspøtte-  
filet'er samt Fiskefars.  
Leverandør til Feriehuset.

**M. H. Iversen**  
Mode- og Manufakturforretning  
Kalundborg - Tlf. 82  
*Leverandør til Feriehuset*

**OTTO NIELSEN**  
Malermester  
o  
Tlf. Kalundborg 447

Kalundborg  
Fællesbageri

**Spis mere OST,**  
ring så kommer Fallesen  
Leverandør til Feriehuset  
*Tlf. Kalundborg 1029*

»Køb det hos

**Schoot**

lige i nærheden»

Murermester og Cementvarefabrikant  
**CHR. SCHRØDER**  
anbefaler sig med alt Murerarbejde,  
Terrassarbejde, Havelliser, Flag-  
stangsfædder m. m.  
Tlf. Kalundborg 360

*Fineste*  
**Kød, Flæsk, Paalæg**  
Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44  
Tlf. Kalundborg 161  
Leverandør til Feriehuset

## FREDERICIA

**Renseri »VI-KA«**  
Louis Hansen  
Vesterbrogade 14 - Tlf. 1753  
Fredericia - Prival tlf. 693

Parfumeri  
**Mille Fleurs**  
v/ Kirsten Nørgaard - Fredericia  
Elisabeth Arden-Marinello  
Helene Rubinstein-Jardly

»BLICON«

Blikkenslager  
Gas - Vand - Sanitet  
og centralvarme  
Fredericia - Tlf. 97

*For Synet en Vinding,  
køb Brillen hos Sinding!*  
★  
**STRUER . Tlf. 119**

Medlemmerne anbefales  
**Restaurant Rosenlund**  
Nørrebrogade 1 - Fredericia  
Tlf. 568

**Nørreport Cykleforretning**  
Magnus Madsen  
alle reparationer udføres  
Fredericia - Tlf. 1458

## STRUER

**Frisørsalonen**  
Jyllandsgade 9 . Struer  
anbefales  
*Gustav Jensen*

**Thomas Hansen's**  
**Bageri**  
bringes i velvillig Erindring  
Brødet bringes overalt i Byen  
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

## ESBJERG

Jernbanepersonalet anbefales  
**BANEGAARDSRESTAURATIONEN**  
Esbjerg - Telefon 681

## RANDERS

Gå i **KINO PALÆET**

Film - en inspirerende verden uden grænser  
Vor telefon 2066 og vort billetsalg er åben hver dag fra  
kl. 10-12 og efter kl. 16