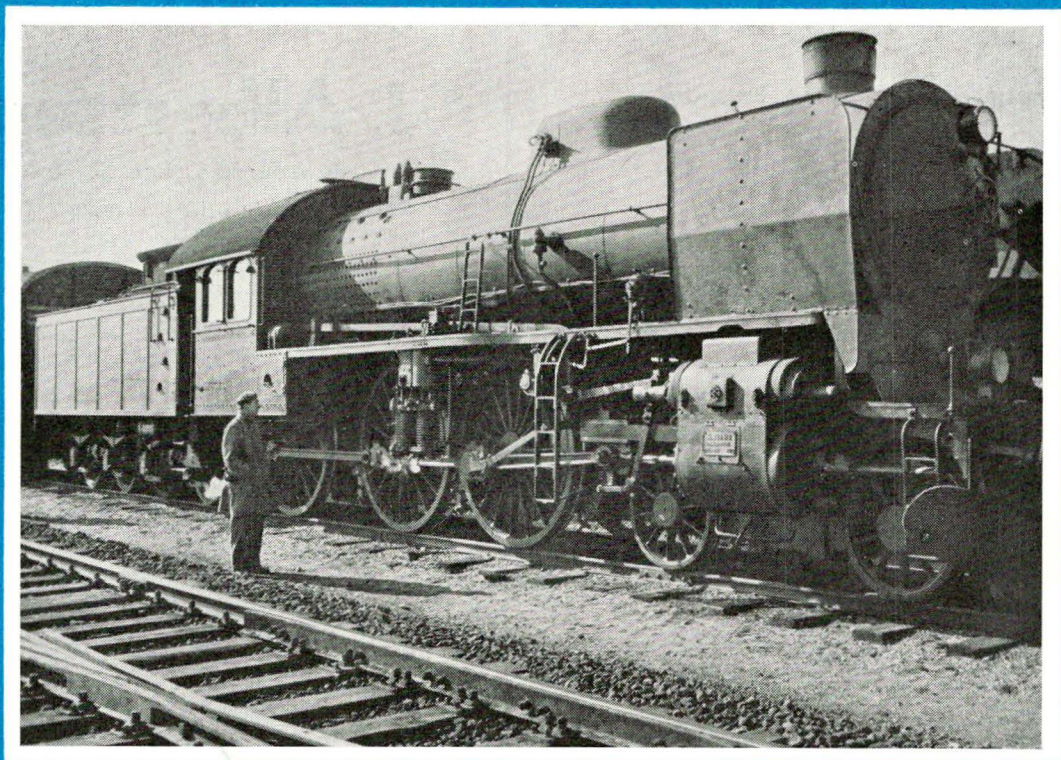


# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 22 . 20. NOVEMBER 1960 . 60. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening



# 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

## 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

la'  
**LUVA**  
varme Dem

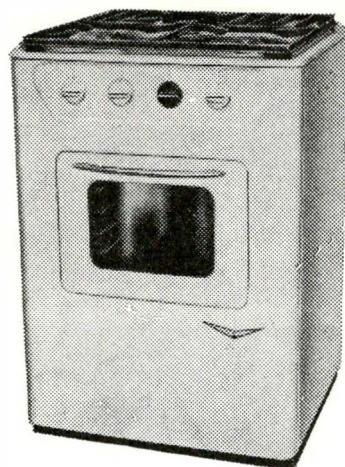
**EL-VARMETÆPPET**  
-der fremmer energien...

**DERES FORHANDLER  
FORTÆLLER DEM  
NÆRMERE OM  
LUVA**

Generalagentur:  
E. Eltved, Kruså (046) 71204

## LOTUS EL- OG GAS

Åbningsudsalg – sensationspris kr. 348

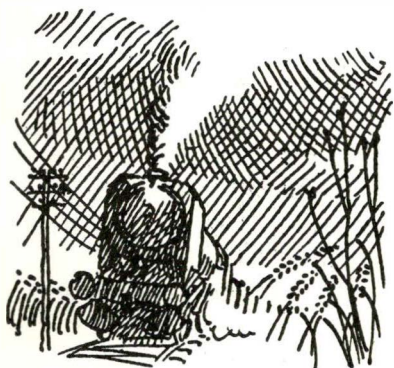


udbetaling 61.-, pr. måned 19.-  
- eller på husmoder-konto med 60 øre daglig  
*Danmarks billigste gaskomfur*

Alle går i  
**ALLERSGADE 1**  
København N – TAGA 87 01

# Folketingsvalget

*Indfris valgkampens løfter til tjenestemændene*



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 22 - 60. ÅRGANG

20. NOVEMBER 1960



## Indhold:

Folketingsvalget - Indfris valgkampens løfter til tjenestemændene .....	339
Overbaneingeniør Thybo død ..	340
Natarbejde .....	341
Studierejserne til NOHAB .....	343
G. O. F. Lund afgået ved døden ..	345
Henschel fyldt 150 år .....	346
Faneindvielse i Fredericia .....	347
På gensyn Gina .....	348
Forsikringsagenturforeningen ..	349
Under DLF .....	349
Lommebogen 1961 .....	349
Personalia .....	350
Statsbanepersonalets Sygekasse ..	350
Kong Chr. d. IX's Understøttelsesfond .....	350

## Forsidebillede:

*Dette er snart kun historie.*



## Redaktører:

E. Greve Petersen  
(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

## Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Telefon: Hell. 7269.

Kontortid 10-16.

## Annonce-ekspedition:

Sudiestræde 49, København K.

Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

Folketingsvalget 1960 er overstået. Som vi fulgte de indløbende valgresultater fra alle egne afstemningskredse, var der fra de første resultatets fremkomst en klar tendens til placering på fløjene. Der var fremgang for Socialdemokratiet og Socialistisk Folkeparti på den ene samt Det Konservative Folkeparti og De Uafhængige på den anden. Det gik hårdt ud over de såkaldte midterpartier Venstre, Det Radikale Venstre og Retsforbundet. Sidstnævnte måtte endda sammen med Danmarks Kommunistiske Parti se i øjnene, at de ingen repræsentanter får i det nye folketing.

Tilsyneladende mener nogle, at deltagelsen i »trekantregeringen« har kostet de to mindre regeringspartier en del stemmer, men der er til dette større sandsynlighed for, at disse partiers politiske mål er for neutrale eller snarere for teoretiske; thi skulle regeringssamarbejdet være den væsentlige årsag til tilbagegangen, måtte man med al rimelighed vente, at også socialdemokraterne måtte vige, men de har tværtom fået en meget stor fremgang.

»Trekantregeringen« er med dette valg ude af billedet og interessen samler sig om, hvem der skal danne den nye regering, et spørgsmål som interesserer tjenestemændene i stærk grad.

Sin store fremgang til trods kan Socialistisk Folkeparti se bort fra at regere. Tilbage er da formentlig 4 muligheder. Enten en socialdemokratisk mindretalsregering eller en toparti-regering, bestående af socialdemokrater og radikale. De sidste muligheder er en borgerlig regering sammensat af konservative, venstre og uafhængige, eller en ren venstre-regering, men disse vil sikkert få yderst svært ved at regere, selv med de radikale som tungen på vægtskålen, og man kan næppe have større tiltro til, at Aksel Larsen vil støtte dem.

Når bladet foreligger udsendt, har man forventelig løsningen på, hvem der skal være regeringsparti i den nye folketingsperiode.

Vi er inde i en gunstig beskæftigelsesperiode. Arbejdsløsheden er praktisk talt lig nul, men beskæftigelsespresset skaber på adskillige områder en del vanskeligheder, ikke mindst løn- og prismæssigt, og hvis der ikke udøves en stærk kontrol med finanserne, ryger vi lige ind i inflationen, og det har vi ingen interesse i. Fortsætter den nye regering med den afgåedes finanspolitik, har vi vel også håb om at bevare kontrollen uden en række restriktioner til at virke forbrugsbegrænsende.

Tjenestemændene skulle efter de givne valgløfter kunne se fremtiden roligt i møde, men der er jo det med løfterne, at de pludselig kan blive svære at holde. Tjenestemandslønningerne påvirker direkte statsbudgettet, og en forøgelse betyder også større skattetilsvær. Viggo Kampmann er dog nok den, som mest realistisk har udtalt sig om tjenestemændenes muligheder for mere indtægt, idet han meget ligetil har gjort opmærksom på, at har finansministeren penge i kassen, da vil man lettere kunne forhandle sig til et godt resultat! - Og finansministeren har jo penge i kassen i dag.

Spørgsmålet er da, hvormeget der vil nås og hvornår.

Faktor nummer et kan kun bedømmes reelt på baggrund af resultaterne fra arbejdsmarkedets gennemførte overenskomster til foråret, thi den lønledning, man den senere tid har anført finder sted, er svært at omsætte i præcise krav fra tjenestemændene.



## Jernbanebilletter på kredit i Italien!

Der eksisterer snart ikke den større ting, som ikke kan købes på konto eller kredit. Hidtil har jernbanebilletter været holdt uden for et sådant system, men nu har det i hvert fald sneget sig inden for i de italienske statsbaner, dog gældende en stærkt begrænset kreds af mennesker.

Der er truffet en overenskomst med medlemmer af den eksklusive Diner's Club, som selvfølgelig stammer fra Amerika, og klubben omfatter kun økonomisk absolut vederhæftige personer af en social position, så der ingen risiko løbes ved at yde dem kredit.

Den amerikanske klub er nu ved at få medlemmer over det meste af verden. Deres forhold er undersøgt, hvis de pågældende da ikke er så velhavende, at nærmere undersøgelse er unødvendig, inden de optages som medlem af organisationen.

Diner's Club har overenskomst med 19.000 forretninger, hoteller og restauranter rundt omkring, og hvis medlemmerne de pågældende steder vil have kredit, legitimerer de sig blot med deres medlemskort og nummer. Deres gæld bliver noteret og meddelelse om beløbets størrelse indsendt til Diner's Clubs hovedkontor, som udfærdiger månedlige opgørelser til medlemmerne, inkasserer beløbene og sørger for, at der bliver betalt de rette steder.

Italiens statsbaner er gået med til den samme ordning med medlemmer af Diner's Club. De kan foreløbig på stationerne Rom, Firenze, Napoli, Bologna, Milano og Genova blot henvende sig til billetsalget, præsentere deres medlemskort og få udstedt togbilletten på kredit. Banerne dernede har så gode erfaringer, at systemet nu udvides til at gælde alle Italiens stationer.

### 300 genopbyggede banegårde

I 1945 lå ca. 450 vesttyske stationsbygninger og banegårde i ruiner. I dag er ca. 300 af dem genopbygget, og det har krævet en udgift på omkring 450 millioner D-mark.

Faktor nummer to – tidspunktet for en forhandling – er jo lovfæstet med lønningsloven af 1958, hvori siges, at der første gang kan optages forhandling om overenskomstillæg til 1. oktober 1961. Med andre ord vil det sige, at vi endnu et år skal se på den i omfang ubestemt lønglidning omkring os. Det er længe, og tålmodigheden bliver stillet overfor store krav. Muligheden for en forhandling på et tidligere tidspunkt er imidlertid til stede, eftersom man på politisk hold formentlig kan få tilsagn om en fremrykket forhandling, så en forhøjelse af lønningerne kan bringes i værk på en tidligere dato end 1. oktober 1961.

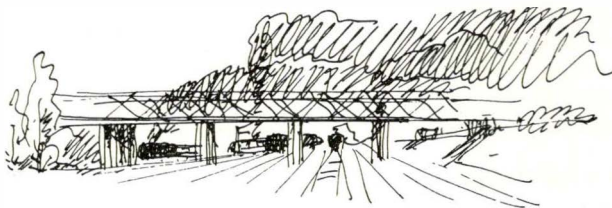
Fordelingen af mandaterne i det nye folketing har ikke gjort loves gennemførelse lettere, og der skal derfor i høj grad kompromis'er til for at få nye love ført ud i livet. Det sikrer naturligvis et vist mål af hensyntagen til de flest mulige i vort samfund, men det gør ikke arbejdet progressivt, omend dette også rummer faren for tilsidesættelse af befolkningsgruppers krav til livet. Den situation, at et mindre parti har været tungen på vægtskålen i folketingets afgørelser, er en gammelkendt foreteelse for os, og det hævdes, at en sådan form tjener vore demokratiske principper bedst. Man kunne vel også kalde det et udtryk for det modsatte, et mindretalsdiktatur. Det kan være ønskværdigt med færre partier, f.eks. to. Lovgivningsarbejdet vil blive mere effektivt, selv om risikoen for tilsidesættelse af anderledes tænkendes ønsker øges. Men så kan man lade vælgerne træffe afgørelse påny. De store reformforslag undergår adskillige ændringer, inden de ser dagens lys med den sammensætning folketinget har. Når de flest mulige partiers tilslutning til et forslags gennemførelse skal sikres, hindres en tilbunds gående udformning af ideen bag et forslag, men metoden kan bruges, medens fremskridtet langsomt og sikkert øges. Tiden viser det, og der er åbenbart ikke så få vælgere, der har erkendt det ved valget denne gang.



## Overbaneingeniør Thybo død

Det var med smertelig overraskelse, at vi modtog det triste budskab om overbaneingeniør Thybos død. I hans egenskab som leder af banetjenesten i 1. distrikt, kom vi ham ofte på nært hold, specielt ved de årligt tilbagevendende forhandlinger om velfærdsforanstaltninger. Thybo havde sin egen mening om tingene og var ikke bange for at udtrykke den, men lad det være sagt, han var personalet imødekomende ved gennemførelse af dets ønsker om velfærdsforanstaltninger. Næste år ville Thybo være faldet for aldersgrænsen, og det blev ham således ikke beskåret at kunne trække sig tilbage til et velfortjent otium efter et langt livs tjeneste i etaten.

Æret være hans minde!



# Natarbejde – –

*Fra bladet »Helse« tillader vi os at bringe følgende, som har stor interesse for vore medlemmer, der så godt som nogen kender til opslidende nat-tjeneste.*

Her i landet har vi mellem 40 og 50 bedriftslæger ialt. I Norge har de ca. 800 – til sammenligning. Og den norske befolkning tæller kun to tredjedele af den danske.

Norge har indset, at bedriftslæger er en god investering. Mange andre lande har gjort den samme opdagelse. I Danmark er det først ved at sive igennem.

Som lønmodtagere tilbringer vi ca. en tredjedel af vort kostelige liv på arbejdspladsen. Det må være vigtigt, at vi føler os trygge og veltilpasse dér, både ud fra menneskelige og økonomiske hensyn. Og en bedriftslæge kan bidrage væsentligt til at øge trygheden på en arbejdsplads, den materielle såvel som den åndelige.

Ganske vist kom der i 1954 love om arbejderbeskyttelse, som øgede arbejderens tryghed – og bestemmelser om almene sundheds- og velfærdsforanstaltninger, loftshøjde og ventilation, belysning, garderobe- og vaskeforhold o.s.v.

Men man kan ikke lave love, som passer lige godt for alle bedrifter. Der vil altid være specielle lokale forhold, som kræver særlige hensyn. Dér har bedriftslægen en mission. Gennem iagttagelser og gennem samtaler med de ansatte kan han finde frem til svage punkter på arbejdspladsen og bøde på dem.

Han må være en type, som kan lide mennesker, og som mennesker har tillid til. En sådan type er *Erik Steenberger*, bedriftslægen ved stål-vælværket i Frederiksværk.

Efter dr. Steenbergers opfattelse er det legemlige og åndelige nært forbundet. Fysiske problemer kan føre til psykiske problemer og omvendt. F.eks. kan kraftig og vedvarende støj indvirke på nervesystemet, så arbejdssevnen nedsættes, og man bliver irritabel over for sine omgivelser. Omvendt kan nervøsitet og irritation bevirke, at man bliver

fummelfingret og mindre agtpå-givende, så der lettere sker ulykker.

## *Mekaniske mangler.*

Den høje ulykkesprocent er et problem i mange industrivirksomheder, og for dr. Steenberger er den en kilde til evig bekymring. Gennem en storstilet undersøgelse har han søgt at klarlægge ulykkernes årsager. Alle væsentlige ulykker, som indtraf på stål-vælværket i tiåret 1943–53, har han samlet og bearbejdet statistisk på alle leder og kanter, bl.a. noterede han, på hvilken årstid de skete, på hvilke af ugens dage, på hvilken tid af dagen, under hvilke vejrforhold o.s.v. Han undersøgte også, hvordan de fordelte sig aldersmæssigt, og fandt frem til, at de ældste arbejdere havde færre ulykker og de yngste flest, hvilket formentlig skyldes, at ældre arbejdere er mere drevne og mindre dumdristige end unge. Alt i alt fik undersøgelsen til følge, at værket ansatte en sikkerhedsingeniør, som alene har til opgave at øge arbejderens sikkerhed. Derved er det lykkedes at skære antallet af ulykker ned.

## *Menneskelige brist.*

Men materielle foranstaltninger er ikke nok. De fleste ulykker skyldes ikke fejl ved maskinerne, men brist hos menneskene. Hvis ulykkesprocenten skal skæres yderligere ned, må man altså prøve at finde årsagerne til disse brist og om muligt fjerne dem.

Her spiller psykiske ting ind: et dårligt klima på arbejdspladsen, disharmoniske forhold i hjemmet, økonomiske bekymringer o.s.v.

Det åndelige klima på arbejdspladsen skabes dels af lederne, dels af arbejderne indbyrdes.

Arbejdslederne – d.v.s. mestre og formænd – ligger dr. Steenberger stærkt på sinde. De har en kolossal betydning, som man først for nylig har fået øjnene op for, siger han. De må stå for skud fra to sider. Overingeniøren kan lægge planer, men det er arbejdslederne, der skal realisere dem. De skal ikke alene være fagligt dygtige, men også gode psykologer. De skal kunne snakke med en ny mand, overvåge hans første

tid, vise ham taktfuldt til rette, udglatte stridigheder blandt arbejderne, undgå forurettelse. Forholdet mellem arbejdsledere og arbejdere rummer meget sprængstof. Godt, at Arbejdsgiverforeningen nu opfører en skole, hvor der skal afholdes lederkurser, bl.a. i arbejdspsykologi.

En vågen bedriftslæge kan mildne arbejdsklimaet ved at tale med arbejderne – lytte til deres problemer, råde dem, lade en bemærkning falde til en drilagtig kollega eller en ubetænksom formand. Han kan tilråde, at en arbejder flyttes over i en anden afdeling, hvor han trives bedre og yder mere.

Hvis en arbejder skal trives, må han mærke, at han har et ansvar. Det er ikke mindst arbejdsklimaet, som bestemmer, om han kan føle medansvar for bedriften. Her ligger en stor opgave for ledelsen.

Hjemmets betydning for en mands oplagthed er indlysende. Ægteskab og familieliv er grundlaget for hans tilværelse – det er i hjemmet, han skal hente kræfter til sin gerning. Et ulykkeligt, forsømt menneske er ikke nogen god og pålidelig arbejdskraft. Han kan – uden at ville det – blive skyld i ulykker, som rammer ikke blot ham selv, men også hans kolleger.

## *Ca. 40% tåler ikke natarbejde.*

Så er der natarbejdet – og her taler dr. Steenberger sig helt varm, for intet kan nedbryde et menneske som natarbejde!

Det er tosset, at fagforeninger verden over ikke er draget til felts mod natarbejde, siger han. Selvfølgelig kan det ikke helt forsvinde, fordi mange arbejdsprocesser er kontinuerlige og ikke tåler at afbrydes; men det kunne i hvert fald begrænses, og man kunne nøjes med at bruge mennesker, som kan tåle det.

Alt hos mennesket går i en vis rytme dagen igennem – det illustreres bedst af legemstemperaturen, der er lavest om morgenen og stiger hen mod aften, med små svingninger. For at være en god natarbejder må man kunne lave om på sin døgnrytmekurve, så den passer til natten i stedet for til dagen. Men det er langt fra alle, som kan det.



Jeg har foretaget en undersøgelse, som viste, at cirka 40 procent af natarbejderne havde store tilpasningsvanskeligheder, fortsætter dr. Steenberger. De fik en mængde nervøse symptomer, f.eks. forstoppelse, mavesmerter, begyndende tyktarmsbetændelse og ansats til mavesår. Op mod halvdelen led af søvnforstyrrelser – selv om de tog sovepiller, kunne de ikke falde i søvn, eller de vågnede med korte mellemrum. Nogle fik bare 2–3 timers ordentlig søvn i døgnnet.

Jeg brugte ikke temperaturkurven som mål for rytmeforstyrrelser, men legemsvægten. Arbejdere, som var på natskift, tabte gennemsnitlig 1,08 procent i vægt på en uge, og jeg mener, at man af vægtkurven direkte kan aflæse, om manden formår at tilpasse sig natarbejde eller ej. Jo større vægttab, des ringere tilpasningsevne.

Man kunne tænke sig, at vægttabet skyldes nedsat appetit, og det er rigtigt, at de fleste spiser mindre om natten. Men undersøger man sagen grundigt, spiller appetitten en forbavsende ringe rolle. Det er søvnløsheden og angrebet på nerverne, der volder det største vægttab. 24 pct. af natarbejderne havde en meget dårlig appetit, enkelte spiste slet ikke i arbejdstiden, men hos dem var vægttabet »kun« 0,90 pct. – medens det gennemsnitlige vægttab hos gruppen med søvnforstyrrelser var 1,09 pct.! Hvis arbejdet tilmed var af streng fysisk art, røg vægttabet helt op på 1,22 pct.

For nogle natarbejdere spillede det også en rolle, at de ikke kunne deltage i det almindelige aftenliv – fester, undervisning, hyggeligt samvær med venner og bekendte. De blev sure og forurettede af det.

Jeg ville gerne engang tale med konerne til de mænd, som har natarbejde, og høre, hvordan sagen tager sig ud fra den side. En natarbejder er sikkert ikke altid lige nem derhjemme. På den anden side må det spille en stor rolle, om familien forstår hans besværligheder og prøver at hjælpe ham ved at skaffe ham ro. Boligforholdene betyder meget – tænk at skulle sove i en toværelses lejlighed med familien rumsterende

ved siden af og larm fra en hob veloplagne unger i gården!

Som sagt, natarbejde kan ikke afskaffes. Men der findes mennesker, som kan tåle det – som både spiser og sover fortræffeligt uanset deres arbejdstid, og som ikke har tendens til sygdomme, hvor vægttab betyder en fare. Dem bør man finde frem til, og så lade dem slippe, der ikke kan gøre nat til dag uden at skade sig selv. Helt galt bliver det naturligvis, når natarbejdet ikke blot falder i perioder, men er kontinuerligt, som f.eks. for bagere.

Natarbejde er roden til meget ondt. Det kunne være interessant at undersøge, hvor mange mandlige ner-

vepatienter der har haft natarbejde. Dr. Steenberger giver et par gode råd for at mindske arbejdssliddet og antallet af ulykkestilfælde:

1. Læg vægt på et godt forhold hjemme.
2. Sørg for rigelig søvn og hvile.
3. En fornuftig økonomi.
4. Gå ikke på arbejde, hvis De føler Dem sløj og utilpas.
5. Undgå så vidt muligt natarbejde, hvis det viser sig at være skadeligt for Dem.

Og på arbejdspladsen må man i alle tilfælde bestræbe sig for

at fremelske en god omgangstone og så vidt muligt undgå alkohol.

*Tove Smidth.*

### Automatisk rangerbanegård

I Margam, England, har man taget en ny rangerbanegård i brug, som betegner den hidtil mest fuldendte automatisering i Europa, idet radar og elektronanlæg sørger for godsvognenes rangering. Udgiften til dette anlæg har været ca. 5 mill. kroner.

Banegården ekspederer daglig op til 4.500 godsvogne, som formeres i 220 tog. Når vognene passerer indkørselsspor til banegården, bliver deres løb noteret på en regnemaskines hulkort. Såkaldte radarøjne, der er anbragt på sporene, overtager herefter de videre funktioner, stiller sporskifter automatisk for de forskellige vogngrupper eller bremses dem, hvis de har for stærk fart på ned ad afløbsbjerget, ligesom godsvognenes vægt også noteres automatisk.

Det eneste, der endnu må udføres med håndkraft i Margam, er af- eller tilkobling af de enkelte godsvogne.

### Nye to-delte dieseltog på Englands statsbaner

British Railways har til prøvekørsel på ikke elektrificerede strækninger i Eastern Region ladet bygge nogle dieseltog af ny type, som det er meningen at indsætte i forstadstrafik.

Der er tale om et to-delt tog med fire 6-cyl. dieselmotorer på hver 230 hk. Motorerne er anbragt i horisontal stilling under vognkassen og på en sådan måde, at de er let tilgængelige.

Der er automatisk styring fra førerpladsen af alle fire motorer. Vognene er bygget af letmetal, og hvis trafikmængden gør det nødvendigt, kan man formere dette tog både med fire, seks og otte vogne, hvorved motor-kraften forhøjes tilsvarende, da den automatiske styring også kan omfatte motorerne i de ekstra indsatte vogne.

Hidtil har man haft gode erfaringer med denne togtype, både hvad køreegenskaber og rationel, billig drift angår, og det kan herefter ventes, at de engelske statsbaner vil sætte en serieproduktion i gang af det to-delte dieseltog.

### Hundredtusinder til passionsspillene

Denne sommers passionspil i Oberammergau har, hvad publikumstilstrømning angår, slået alle rekorder og givet en meget betydelig fortjeneste ikke alene til den lille, sydbayerske alpeby, men også til det øvrige vesttyske samfund. Det amerikanske besøg har været over al forventning. Mange særtog er rullet mod Oberammergau lille station, og på adskillige dage ankom og afgik således op til syv store særtog med kort tids mellemrum dagligt. Det gav en trængsel af rejsende uden lige, og indtil udgangen af august måned havde tyske forbundsbaner med disse særtog befordret over hundredtusinde mennesker til Oberammergau.



# Studierejserne til NOHAB

*Interessen stor for  
disse studierejser*



*Danske lokomotivmænd  
»tog forskud« på  
MX-lokomotivet*



*Det ene af rejseholdene forevigtet i den svenske efterårssol.*

Så er årets store besøgsarrangement afsluttet. Tresindstyve kolleger fra det ganske land har – fordelt over to hold – gentaget de tidligere så succesfyldte besøg hos »NOHAB«, og lad det være sagt med det samme, gentagelsen var af samme høje standard som vore tidligere besøg hos firmaet.

Som altid, når vi fra landsoplysningsudvalgets side arrangerer et besøg, ligger der et direkte studieobjekt til grund herfor. Ved vore første besøg hos NOHAB var den direkte årsag bygningen af My-lokomotiverne, og som noget ganske naturligt blev de to sidste besøg, som denne artikel omhandler, arrangeret på basis af ordren på de 45 Mx-lokomotiver.

I en tidligere artikel her i bladet er givet en fuldstændig omtale af NOHAB, omhandlende såvel firmaets historie som de mange områder, dets produktion omfatter. Hvad angår studiebesøgets hovedmotiv – Mx-lokomotivet – vil det vist kunne tages som noget af en tilsnigelse, dersom den, der skriver disse linier, ville påtage sig en nærmere omtale heraf, uden at være i besiddelse af den baggrund, Jernbaneskolens uddannelse på dette område naturligt giver. Den efterfølgende omtale af studierejsen bliver derfor – på baggrund af disse to forhold – at betragte som et strejftog, alt givet i det forfængelige håb, at man derigennem kan få en fornemmelse af de oplevelser, rejsen gav deltagerne.

Studiearrangementet var – for begge besøgs vedkommende – opdelt i tre afsnit. Der var først og fremmest besøget hos NOHAB, rejsens egentlige mål. Dernæst besøg på kraftværkerne, og endelig besøg ved sluseanlæggene. Det er jo et omfattende program for en enkelt dag, men så interessant, at der faktisk ikke kunne blive tid til at føle træthed.

Vi startede dagen kl. 9,00, hvor vi i bus blev kørt til NOHABs smukke personale-restauration »Gullriset«, hvor den egentlige modtagelse fandt sted. »Gullriset« kan vist uden overdrivelse siges at være noget af det smukkeste indenfor området marke-

tenderier, man kan præsenteres for. Der er her tale om en meget stor restauration, med plads til ialt 600 personer. Den fremtræder på engang som uhyre hensigtsmæssig, med en rationel udnyttelse af begrebet selvbetjening, og samtidig lys og venlig, med en smuk afstemning i farvevalg og udsmykning.

Ved velkomsten, der blev foretaget af firmaets salgschef, blev givet en kort oversigt over NOHABs historie og produktionsprogram, ligesom der blev vist en film, optaget i anledning af firmaets 100 års jubilæum i 1947.

Mon ikke deltagerne ved denne modtagelse blev udsat for den første store overraskelse? Som en af deltagerne udtrykte det, var de fleste taget til Trollhättan i den overbevisning, at bygning af lokomotiver var en af hovedhjørnestenene i NOHABs produktion. Og så hørte man her, og blev senere overbevist ved rundgangen på fabrikken, at dette i virkeligheden ikke var tilfældet. Andre områder, såsom vandturbiner – skibsmaskiner – specialværktøj osv., var væsentligt større produktionsformer, og som noget nyt, der viste, at man der følger med tiden og udviklingen, var bygning af atomanlæg, for såvel varme- som kraftanlæg, også på produktionsprogrammet, og havde bl.a. medført opførelsen af store værkstedshaller, alene til brug for »atom«-byggeprogrammet.

Selve rundgangen på virksomheden var selvsagt en stor oplevelse, hvor ikke mindst besøget på laboratoriet vakte stor opmærksomhed. Vi så her bl.a. hvorledes vandturbineanlæg i miniature blev afprøvet, inden anlæggene blev sat i produktion i værkstederne. På dette område kan der nemlig ikke blive tale om serieproduktion. Hvert enkelt anlæg har sine specielle forhold, der kræver vidtgående forskning, og ikke to kraftværker kan nogensinde bygges, endside konstrueres ens.

Rundgangen var tilrettelagt således, at de enkelte hold alle sluttede i lokomotivhallen, hvor rejsens teknisk leder, afdelingsingeniør J. Svindt, General-





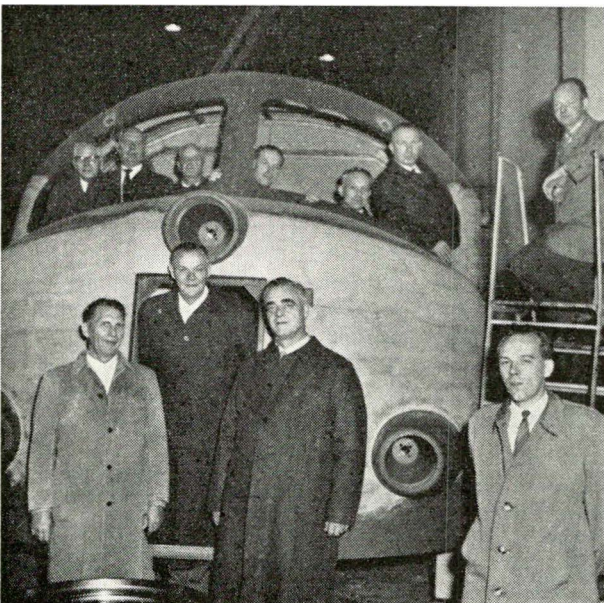
*Under kyndig vejledning blev virksomheden gennemgået.*

direktoratet, tog imod, forklarede, samt besvarede de mange spørgsmål, der blev stillede, vedrørende Mx-lokomotivet. Der er jo, i forhold til My-et, ret væsentlige ændringer, og man fik her et stærkt bevis for disse studierejsers berettigelse, idet ændringerne jo træder mere tydeligt frem, når man har lejlighed til at se lokomotivet på de forskellige stadier i byggeprogrammet.

Fra lokomotivhallen gik det samlede hold her efter tilbage til »Gullriset«, hvor NOHAB var vært ved en frokost, der dannede afslutning på første afsnit af dagens program.

Næste afsnit i programmet, besøget på kraftværkerne, blev indledt i værkernes undervisningslokale, hvor udnyttelsen af Götaälvens vandkraft blev anskueliggjort gennem en række vægmalerier, underbygget af et ledsagende foredrag.

Götaelven har sit udspring i Sveriges største sø – Vänern – der samtidig er Europas tredjestørste.



Elven har fra Vänern, til sit udløb ved Göteborg, en længde på ca. 90 km, og højdeforskellen på strækningen udgør 44 m. Denne faldhøjde udnyttes gennem fire kraftstationer med en samlet årlig effekt på 1350 mill. kWt. Den første kraftstation – Vargöns – er anlagt umiddelbart efter elvens udspring fra Vänern, og her udnyttes en faldhøjde på 4 m. De næste to stationer er beliggende i Trollhättan, og her er henh. den gamle Olidestation, hvor 13 Francisturbiner ialt giver en effekt på 130.000 kW, og den nye Hojumstation, hvor 2 Caplanturbiner yder tilsammen 100.000 kW. Faldhøjden, der udnyttes ved Trollhättan, er for begge kraftstationer 32 m. Den sidste station er beliggende i Lilla Edet, hvor faldhøjden, der udnyttes, er 7 m.

Udover reguleringen af vandkraften til brug ved kraftstationerne har det også været nødvendigt at anlægge et sluseanlæg nord for Göteborg, hvor elven deler sig i to grene, hvoraf den største, og vandrigeste, har sit udløb nord for byen. Da drikkevandet i Göteborg tages fra elven, er det nødvendigt at forhindre havvandets indtrængen, og dette reguleres gennem nævnte sluseanlæg, hvor man helt eller delvis kan afspærre elvens nordligste udløb, og dermed sikre et udløb så stort i Göteborg, at drikkevandet ikke gøres ubrugeligt af havvand.

Efter endt orientering blev begge kraftstationerne i Trollhättan beset og beundret. Det er jo enorme kræfter, der herigennem aftvinges vandet, og man kan ikke andet end beundre den menneskelige viden og kunnen, der ad denne vej har tæmmet naturens vilde og uhæmmede kraft. At beskrive det hele anlæg samt det storslåede natursceneri, der udspilles omkring begge stationer, vil næsten ikke være muligt. Det skal opleves ved selvsyn.

Fra kraftstationerne tog holdene herefter til sluseanlæggene, der sammen med tilsvarende anlæg ved Vargöns og Lilla Edet har muliggjort besejling af Götaelven fra Göteborg til Vänern, og videre herfra over selve søen, ad kanaler og andre sluseanlæg, helt til Stockholm. Det er ret store skibe, der ad denne vej spares at sejle syd om Skåne. Vi var så heldig på sidste hold at se en repræsentant for de største, nemlig den 2.200 t store »Unden« – en fragtbåd – passere slusen. Der er ikke megen plads at give bort af, når et så stort skib går i slusen, og det er imponerende at se en sådan »krabat« blive hævet de ca. 15 m i løbet af kun 9 minutter.

*I arbejdstøjet.*

*I det daglige bliver MX-lokomotivet dog knap bemanded med så mange lokomotivmænd.*



Efter besøget ved sluserne skulle dagens program egentligt have været afsluttet. NOHAB fandt imidlertid, at vi – oven på den megen tekniske studeren – også skulle have lejlighed til at se Trollhättan, som almindelige turister ser byen, og dagen blev afsluttet med en rundtur i byens nærmeste omegn, op til den største turistattraktion »Kopparklinten«, hvorfra der er en ualmindelig smuk udsigt over byen og ikke mindst den særdeles smukke omegn.

Det var selvsagt et par trætte hold, der efter endt program samledes ved hotellets middagsbord. Trætheden var dog af den art, man med glæde tager imod, og det var da også et utal af lovord, der lød om de oplevelser og den gæstfrihed, der var nydt i fulde drag dagen igennem.

Landsoplysningsudvalget deltager fuldt ud i den taknemmelighed, deltagerne gav udtryk for. Vi har gennem de lokomotiver af NOHABs tilvirkning, der gør tjeneste herhjemme, lært, at firmaets tekniske kunnen og formåen er af meget høj karat. Vi har videre ved selvsyn erfaret, at der er tale om et firma, der ikke føler sig fristet til at falde i søvn på hidtil indhentede laurbær, men tværtimod ved intensiv forskning stadig arbejder fremad i konkurrence med den øvrige verden. Vi fik endelig, under hele besøgets hjertelige og venlige tone, et bevis for praktisk skandinavisme, der måtte varme enhver tilhænger af den nordiske samarbejdstanke.

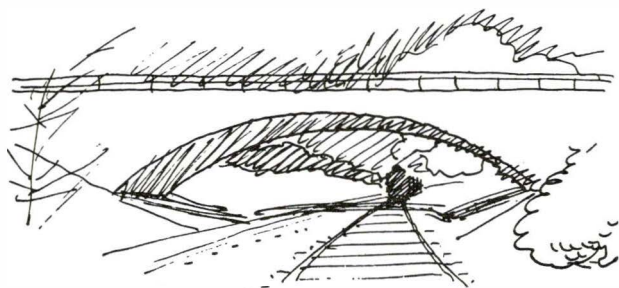
Vi takker gennem disse linier for et godt besøg, og glæder os over det »vælkommene åter«, NOHAB gav os ved afskeden. Vi takker ligeledes Maskinafdelingen for velvillig støtte til arrangementet, og her ikke mindst en tak til afdelingsingeniør J. Svindt for god teknisk vejledning.

Vi har den opfattelse indenfor udvalget, at disse studierejser er meget betydningsfulde, ikke mindst i en tid som nuværende, hvor omlægningen fra damp- til dieseldrift gør sig stærkt gældende. Den nære kontakt med lokomotivet og den daglige tjeneste har altid været det, der har kendetegnet lokomotivmanden mest, og samtidig været det, der har kendetegnet vort sammenhold såvel indad- som udadtil.

Dette særkende, der bl.a. kommer til udtryk i den store interesse, der vises studierejserne, hvor den enkelte deltager såvel må ofre feriedage som ikke ubetydelige beløb til rejseudgifterne, er et bevis for værdien i den nære tilknytning til arbejdet, der ikke mindst vil komme den etat, vi alle tjener, til gode.

Tak for en god studierejse, og velmødt når næste arrangement kalder.

j.



## G.O.F. Lund afgået ved døden



Den 30. oktober er pensioneret lokomotivfører G. O. F. Lund afgået ved døden knapt 88 år gammel. For de fleste af vore nuværende medlemmer er dette navn ikke så kendt, men der vil dog stadig være en del, der erindrer G. O. F. Lund fra hans arbejde indenfor organisationen og ikke mindst for Ferie- og Rekreativshjemmet. Lund hørte til foreningens pionerer og var blandt dem, som i 90erne var med til at samle underskrifter for at et møde kunne etableres til drøftelse af spørgsmålet om lokomotivmændenes eventuelle organisation. Han var fra 1901 til 1909 medlem af foreningens hovedbestyrelse som repræsentant for lokomotivfyrbøderne og fra 1915 til 1923 formand for lokomotivførerne på Københavns Godsbanegård. Som ivrig talsmand for køb af et feriehjem fremsatte han i 1920 et positivt forslag, på hvilket grundlag kongressen nedsatte et udvalg til at beskæftige sig med opgaven. Det var naturligt, at Lund blev medlem heraf, og at han senere valgtes som formand for det feriehjemsudvalg, der blev oprettet efter købet af feriehjemmet ved Kalundborg. Denne post beklædte han til 1939, hvor han efter eget ønske trådte tilbage.

Feriehjemmet blev G. O. F. Lunds kælebarn, og selvom der ofte den gang blev rettet kritik imod ham for den særprægede form, han førte driften på, vil enhver utvivlsomt også i dag erkende, at hans betydning for feriehjemmet igennem de første vanskelige år og senere, da det hele kom ind i et mere roligt leje, har været overordentlig stor. Ligesom det på så mange andre områder er vanskeligt for udenforstående at vurdere bevæggrundene til den ene eller anden handling, kunne det være vanskeligt at afgøre G. O. F. Lunds beslutning på det tidspunkt, de blev truffet. Først senere, når resultaterne er kommet hjem, kommer erkendelsen over for den mand, der handlede, fordi han havde det hele på nærmeste hold.

I såvel feriehjemmet som i det almindelige organisationsarbejde har G. O. F. Lund ydet en værdifuld indsats, og vi vil i taknemmelighed bevare minde om ham.



## Henschel fyldt 150 år

*Virksomheden har været målet for vore studierejser*

De verdenskendte Henschel-fabrikker i Kassel, som har leveret lokomotiver til mange lande – også til Danske Statsbaner – rundede den 15. oktober sit 150 års jubilæum. Gennem den forløbne tid er fremstillet 30.000 lokomotiver, men Henschel bygger også store lastbiler, værktøjsmaskiner, komplette valseværker og maskiner til vejbygning.

I de senere år har Henschel dog opnået størst ry for sine el- og diesel-lokomotiver. Produktionen af lastbiler har gennem tiden været over 50.000 stk., og de største vogne kan tage op til 20 ton last.

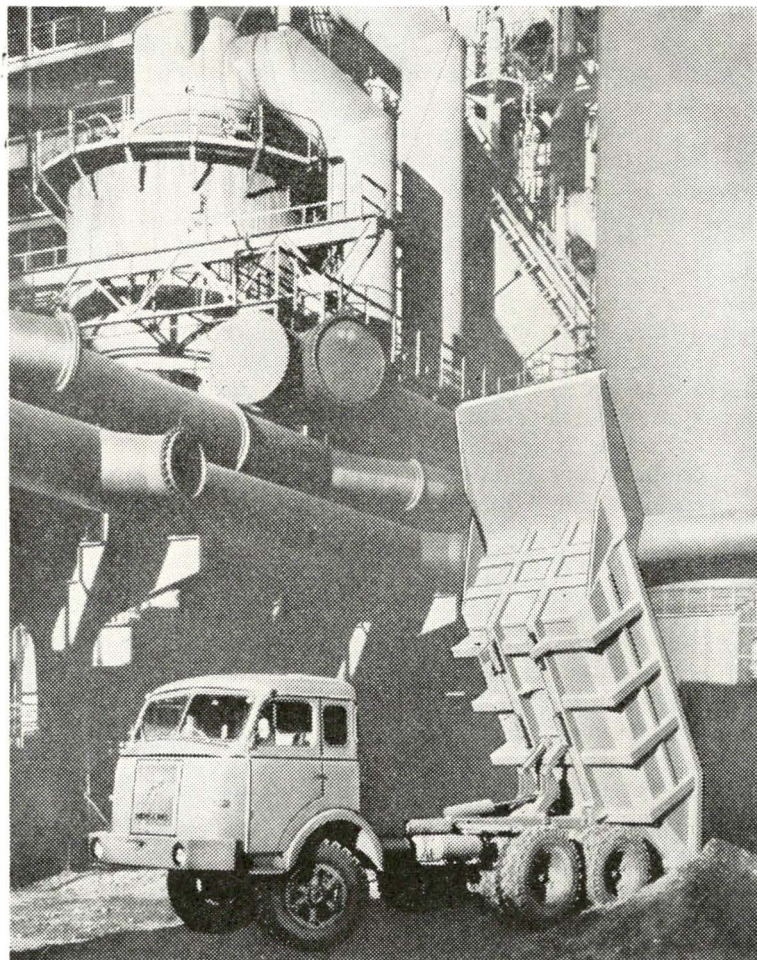
Henschel-Werke blev fuldstændig ødelagt under krigen, men er i dag en fuldt opbygget og moderne storindustri i kraftig udvikling. Der er mere end 13.000 mennesker ansat ved fabrikkerne, som har en årlig omsætning på ca. 650 mill. kroner. Vort billede viser en lille del af det vældige fabrikanlæg, hvor en lastvogn afleverer kul til driften.

I forbindelse med jubilæet afholdtes en udstilling, som viste udviklingen i virksomheden gennem de 150 år.

For få år siden gled mørke skyer over den bekendte virksomheds store medarbejderstab. Fabrikken var inde i en økonomisk krisesituation, og det

så ikke godt ud for beskæftigelsen af de mange tusinde arbejdere og funktionærer. Imidlertid red man stormen af, og fra at beskæftige 8000 i begyndelsen af 1959 er denne styrke nu vokset til som nævnt 13.000. Ordrebestanden er for tiden dobbelt så stor som ved slutningen af forrige år. 40 pct. af produktionen ekspor-

teres. Firmaet er gået i samarbejde med flere amerikanske og på licens fremstiller man disse produkter. Krisen er overvunden og ledelsen arbejder ihærdigt på en konsolidering gennem udvidelse af produktionsemnerne, således at man får en solid basis til at modstå eventuelle krisegentagelser.



Her ses fra udstillingen bl.a. et såkaldt dampbus-lokomotiv fra 1901 (t.v.) og det første Henschel-lokomotiv »Drache« fra 1838.



# Faneindvielse i Fredericia

*Ved en smuk festlighed  
overdroges en ny fane  
til afdelingen*

★

*Alle afdelingens  
medlemmer har ved  
frivillige bidrag  
ydnet støtte*



Under stor deltagelse var lokomotivmændene i Fredericia med deres damer samlet til fest søndag den 6. november på Hotel »Landsoldaten«. Anledningen var indvielse af en ny fane til afløsning for den, der blev indviet samme sted i 1939. Som gæster var indbudt sektionsingeniør Jens Hansen med frue, foreningens tidligere formand, Sophus Jensen ligeledes med frue og foreningens nuværende formand, E. Greve Petersen.

Deltagerne samledes til middag kl. 18, og foruden festtalen, der holdtes af E. Greve Petersen, talte afdelingsformand S. A. Rasmussen om fanens tilblivelse. Det var vort ønske, udtalte Rasmussen bl.a., at denne fane blev fremskaffet ved midler skænket af medlemmerne på frivillig basis. Vor henvendelse blev imødekommet af samtlige medlemmer i afdelingen; noget bedre bevis på fanen som samlingsmærke kan næppe fremskaffes, og vi er i afdelingsbestyrelsen meget taknemlige over

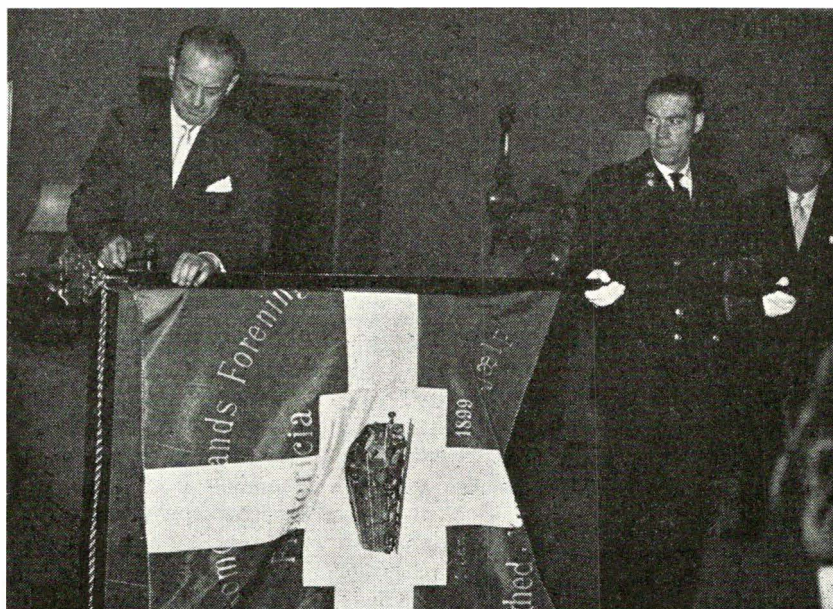
den store samhørighedsvilje, der er rådende blandt lokomotivmændene i Fredericia.

Inden fanen blev afsløret, sluttede den hyggelige sammenkomst ved bordene med en festlig tale for damerne holdt af sektionsingeniør Jens Hansen, der på en fornøjelig måde og med stor tilslutning fra de tilstedeværende damer tolkede de problemer, lokomotivmanden fremkalder for »administratio- nen« på tjenestestedet og i hjemmet.

Fanen blev indviet med det første søm af E. Greve Petersen, der udtalte håbet om, at enighed altid måtte være det bærende hos lokomotivmændene. Det andet søm blev slået i af Sophus Jensen, der med sine mange års erfaringer, men trods sin høje alder på en fortræffelig måde omtalte lokomotiv- personalets uddannelse fra de første dage i organi- sationens historie og op til tidens krav i forbin- delse med den tekniske udvikling. Afdelingsfor- mand S. A. Rasmussen anbragte det tredje søm i

*Øverst:  
DLFs æresmedlem Soph. Jensen  
slår det andet søm i.*

*Afdelingsformanden,  
S. A. Rasmussen,  
slår det tredje søm i.*





forbindelse med en redegørelse for den hjælpsomhed, lokomotivmændene altid har udvist indbyrdes kollegerne imellem, overfor enker og forældreløse børn, ligesom han lagde vægt, på at lokomotivmændene gennem de sidste 5 år havde ladet deres hjælpsomhed strække sig udenfor den interne ramme gennem svagførearrangementerne på ferie hjemmet.

Med ønsket om beskyttelse af fanen, og at den fortsat måtte være samlingsmærke, overrakte S. A. Rasmussen på afdelingens vegne den nye fane til fanebæreren, lokomotivfører Aksel Hansen.

Der faldt mange anerkendende ord om Fredericia afdelings nye fane, der er den første, som optages i faneborgen efter kongressens beslutning om oprettelse af enhedsafdelinger. På mange områder rummer Fredericia historiske minder for lokomotivmændene, og et nyt kunne føjes til den 6. november. Fanen, der er dannebrogfarvet på begge sider, er tillige rammen om en historisk udvikling inden for trækraften ved Danske Statsbaner. På den ene side bærer den motivet af det første damplokomotiv »Odin« og på den anden side naturligvis motivet af litra MY. Begge dele fremstillet i et meget smukt farvelagt håndbroderi.

Det var en stor dag for lokomotivmændene i Fredericia, og vi benytter lejligheden til at udtrykke vor glæde over initiativet hertil og lykønsker med nyerhvervelsen.

## På gensyn Gina!

Hvad kan det mon være for en GINA – Lollobrigida måske?

Ja, naturligvis – hvem ellers?

Herregud – skal vi nu igen have en filmskuespillerinde rodet ind i vores tekniske, faglige lokomotiv-spalter – hvad i alverden har *hun* nu med jernbaner at gøre?

Ikke ret meget, kære læser – kun ganske lidt, men hør nu selv!

Den livlige diskussion om Gina Lollobrigidas udvandring til Canada er næsten glemt. Hun er nu i Amerika og arbejder der. Men i Italien har hun et fuldt indrettet hus, der altid står parat til at modtage hende med mand og søn, hvis hun beslutter sig til at vende tilbage. I dette hus er der – foruden utallige andre ting – også et legetøjstog, der tilhører sønnen, lille Milko.

Jeg har min historie fra en, der var tilstede den dag, Gina forærede den lille dreng dette elektriske tog – det var længe før hun tænkte på eventuelt at antage canadisk statsborgerskab.

Andreas Milko Spiros er en lille, blond dreng med store sorte øjne i det ovale ansigt. Han er slank, livlig og meget vågen – han forstår lige godt engelsk, tysk, fransk – og naturligvis også italiensk.

Allerede før hans fødsel blev den forestående glædelige begivenhed bekendtgjort på et pressemøde – og fra alle dele af verden kom tusinder af gaver til den nye, lille verdensborger. På den måde havde den berømte skuespillerindes søn end-



nu før sin fødsel et legeværelse, der var fyldt fra gulv til loft med det dejligste legetøj. Det er aldeles utroligt, at der blandt disse mange ting ikke var et legetøjstog. Men nu – sidste jul – skulle julemanden afhjælpe denne mangel.

Under det smukt pyntede træ med de brændende lys var bygget et vidunder af mekanik – en tro kopi af godstog nr. 1435, der gennemkører Nordamerika fra ocean til ocean.

Milko havde dengang fløjet mange hundredetusinde kilometer på rejser med sine forældre, men han havde rimeligvis aldrig – eller kun sjældent – set et jernbanetog indefra. Så snart han fik øje på sit modeltog, jublede han af glæde. FUT, FUT – il treno! Milko sludrede på italiensk, mens hans barnepige hurtigt talte til ham på engelsk, tysk og fransk – Ja, der Zug – Qui, le train – Yes, the train! – sådan svarede han. Og hele tiden det internationale FUT, FUT, der har henrykket børn siden det første tog tøffede afsted på sine skinner.

Men lad os endelig ikke glemme moderen – Gina Lollobrigida er blevet slankere og mildere – ikke så meget vamp som før. Måske er hun ikke så populær som tidligere, hvor hun blev næsten overfaldet af sine beundrere, hvor hun viste sig – men hun er uden tvivl lykkeligere. Hun er selv blevet beundrer – af sin lille Milko, der ved synet af sit lokomotiv ustandseligt gentager sit FUT, FUT på engelsk, fransk, italiensk – eller hvad De nu vil!

Ja, nu ligger julen 1959 langt tilbage i tiden, og lille Milko er langt væk. Men hans tog er tilbage og venter på ham i den dejlige villa på Via Appia uden for Rom. Det vil ønske ham velkommen hjem – FUT, FUT!

Jørgen Petersen.



# Forsikringsagenturforeningen

*Om ansvarsforsikringer.*

På grund af den stærkt stigende tendens ved domstolene til at ikende større erstatninger ved ansvarsskader – en naturlig følge af de stigende konjunkturer – har danske forsikringsselskaber besluttet at forhøje dækningssummerne for ansvarsforsikringer til maksimalt kr. 450.000 for personskade, hvor flere personer kommer til skade, dog højst kr. 150.000 pr. person og kr. 50.000 ved tingskade. – De hidtil gældende summer har været henholdsvis 300.000, 100.000 og 30.000 og endog for nogle enkelte gamle forsikringer i Forsikringsagenturforeningen kun 100.000, 30.000 og 10.000. – Præmierne for de nye større dækningssummer andrager i de private selskaber fra 13,00–15,00 kr. årligt.

Som konsekvens heraf har Forsikringsagenturforeningens bestyrelse og repræsentantskab på et møde den 12. oktober 1960 vedtaget at forhøje dækningssummerne for alle vore medlemmer til de anførte kr. 450.000, 150.000 og 50.000 med øjeblikkelig virkning. Præmien er fastsat til årligt kr. 10,00 for familieansvarsforsikringer og kr. 5,00 for enlige, regnet fra 1. januar 1961. Det vil for langt den overvejende del af vore medlemmer betyde en stigning på kr. 1,00 om året. De ganske enkelte, der endnu har familieansvarsforsikringer til en præmie af kr. 6,00 om året, vil dog få en stigning på kr. 4,00 om året.

I praksis vil det sige, at alle månedslønnede og pensionister – der har tegnet ansvarsforsikring i Forsikringsagenturforeningen – fra 1. januar 1961 vil få en præmiestigning på fra 0–34 øre om måneden, alt efter hvilken præmie der hidtil har været betalt. For de allerflestes vedkommende vil det dreje sig om 9 øre om måneden.

For de time- og ugelønnede håndværkere og arbejdsmænd ved centralværksteder og maskindepoter, der endnu får præmien fradraget i lønnen halvårsvis, vil der pr. 1. februar 1961 ske en stigning på fra 0–2,00 kr. pr. halvår. De fleste vil få en stigning på 50 øre pr. halvår.

*Alle vil herefter være dækket efter de nye erstatningssummer.*

Samtidig kan vi meddele, at også erstatningssummerne for hundeanvarsforsikringer er forhøjet til henholdsvis 450.000, 150.000 og 50.000 fra 1. januar 1961, men at der ikke for disse forsikringer vil blive tale om præmieforhøjelse, idet præmien fortsat vil være kr. 15,00 om året.

Forsikringsagenturforeningen  
for Tjenestemænd ved Statsbanerne.



## Lommebogen 1961

I løbet af december måned er foreningens lommebog 1961 klar til afsendelse, og i den anledning gøres opmærksom på, at interesserede som tidligere kan erhverve den til fremstillingsprisen + forsendelse, ialt kr. 6,50.

Bestillinger indsendes til foreningens kontor, Hellerupvej 44, Hellerup. Betaling for bestilte lommebøger bedes sendt over foreningens postkonto 245 42.

## Tak

For deltagelse i den lille afskedsfestlighed i anledning af Assens maskindepots nedlæggelse og dermed underskrevne lokomotivføreres afgang fra tjenesten bringes herved vor bedste og hjerteligste tak til sektioningeniør Jens Hansen, trafikkontrollør Siemsen, Fredericia, og Dansk Lokomotivmands Forenings formand, E. Greve Petersen.

*J. H. Gyllun og J. J. Birkbo.*

## Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*A. V. Vendt, lokomotivfører, Fredericia.*

Opmærksomhed ved mit 25 års jubilæum frabedes venligst.

*H. Jepsen, lokomotivfører, Padborg.*

Eventuel påtænkt opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*Henry Petersen, lokomotivfører, Gedser.*

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*J. B. H. Leving, lokomotivfører, Sønderborg.*

Al eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst, men bestemt.

*Ejvind Larsen, lokomotivfører, Frederikshavn.*

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*E. Hansen (Bogø), lokomotivfører, Gb.*

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes.

*W. B. Jensen, lokomotivfører, Fredericia.*

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst (er bortrejst).

*A. C. Knudsen, lokomotivfører, Skjern.*

I anledning af mit 25 års jubilæum 1-12-60 frabeder jeg mig venligst al påtænkt opmærksomhed.

*H. C. Gleerup, lokomotivfører, Fredericia.*

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 1-12-60 frabedes venligst.

*H. Bech, lokomotivfører, Fredericia.*

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

*B. V. Olsen, lokomotivinstruktør, Helgoland.*

Al opmærksomhed ved mit 25 års jubilæum den 1-12 frabedes venligst.

*V. H. Pallesen, lokomotivfører, Århus H.*

Opmærksomhed i anledning af mit 25 års jubilæum den 1-12-60 frabedes venligst.

*E. Bojesen, lokomotivfører, Århus H.*



Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubium frabedes venligst.

P. W. Jørgensen, lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum den 30-11-60 frabedes venligst.

H. P. Hansen, depotforstander, Tønder.

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

G. Lennø, lokomotivfører, Ålborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

V. S. A. Jensen, lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes.

L. Boldt, lokomotivfører, Korsør.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

A. K. Skott, lokomotivfører, Sønderborg.

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

C. S. Rasmussen, lokomotivfører, Gb.

Eventuel opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

S. Ø. Hermansen, lokomotivfører, Esbjerg.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

E. K. Larsen, lokomotivfører, Helgoland.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

S. H. T. Larsen, lokomotivfører, Hgl.

### Afskeds- og velkomstfest

Den årlige afskeds- og velkomstfest i godsbanegårdens afdeling afholdes torsdag den 1. december 1960 kl. 12,00 i »Folkets Hus«, Enghavevej 40.

Afdelingen indbyder såvel medlemmer som pensionister til deltagelse.

Der serveres traditionen tro følgende:

- 1 stk. med sild,
- 2 stk. godt belagt,
- 1 stk. med ost.

Hertil serveres øl og snaps. Efter spisningen har vi kammeratligt samvær over en kop kaffe og en cigar.

Deltagerprisen er fastsat til 8,00 kr.

Tilmelding kan ske på de på opholdsstuerne fremlagte tegningslister eller på telefon Asta 3093 eller Helerup 2073 x.

Indtegningen slutter den 28. november 1960 kl. 18,00.

P. b. v.

Poul Busk.

### Jubilæumsforeningen for lokomotivførere

#### i 1. distrikt

Fra 13-10-60 er der sket følgende ændring i bestyrelsen:

Formand: Preben Wichmann, Puggaardsgade 8, København V. Tlf. Byen 3762.

Kasserer: K. T. Andersen, Vestre Strandvej 16, Hvidovre. Tlf. 78 07 60.

Sekretær: H. Harder, Bredahlsvej 16, København Valby. Tlf. Valby 7779 u.

Foreningen optager nye medlemmer, der bærer betegnelsen fører, og som i forvejen er medlem af DLF. Henvendelse kan ske til et af ovennævnte bestyrelsesmedlemmer.

P. F. V.

Preben Wichmann.



#### Dødsfald.

Pensioneret lokomotivfører H. K. Jensen, Ribegade 12, 1., København Ø., er afgået ved døden d. 19. oktober 1960.

Pensioneret lokomotivfører G. O. F. Lund, Tagensvej 35, 1., København N., er afgået ved døden d. 30. oktober 1960.

#### Dødsfald blandt pensionister.

Lokomotivfører L. J. Mortensen, Amtsvejen, Gedser, er afgået ved døden d. 23. juli 1960.

Lokomotivfører M. B. Nielsen, Sdr. Boulevard 51, 3., København V., er afgået ved døden d. 30. juli 1960.

## Statsbanepersonalets Sygekasse

Sygekassens regnskab for regnskabsåret 1959-60 foreligger færdigt. Interessenter kan få dette regnskab tilsendt, når forlangende herom indsendes til sygekassens kontor.

## Regnskab

for

»Kong Christian d. IX's Understøttelsesfond«  
i 1959/60

#### Indtægter.

Beholdning fra forrige år .....	383,66
Renter .....	1 137,63
Bidrag og gaver .....	562,01
Udtrukket obligation .....	1 000,00
	<hr/>
	3 083,30

#### Udgifter.

Indkøbt obligationer til pålydende 1200 kr. ..	1 000,66
Porto .....	14,10
Uddelte understøttelser .....	1 600,00
Beholdning til næste år .....	468,54
	<hr/>
	3 083,30

#### Beholdninger.

Obligationer .....	26 239,62
På bankbog .....	468,54
	<hr/>
	26 708,16

København, 31. marts 1960.

sign. Skov

/ M. Lindborg,  
sekr.

Regnskabet er revideret og fundet i overensstemmelse med de foreliggende bilag. Beholdningen var tilstede.

København, 20. sept. 1960.

sign. C. J. Wieth.

L. Thorup.



# Ønsker De at sælge Deres ejendom,

forretning, grund eller  
pantebrev, da ring til

## JØLNÆS

Roskildevej 88  
tlf. Hedehusene 158

*Bogføring . Revision . Driftsregnskab  
Status . Skattesager*

## Byens Interessekontor

kan bringe orden i Deres økonomi. Alle udgifter samlet  
ét sted. Lad en af vore konsulenter fortælle Dem om vort  
system. Vi kommer overalt og besøger Dem uden forbin-  
dende' gerne aften.

**Store Kongensg. 46 . Palæ 6026**  
- også søndag formiddag

### ESBJERG

Jernbanepersonalet anbefales  
**BANEGAARDSRESTAURATIONEN**

Esbjerg - Telefon 681

### HORSENS

*Consul symaskiner*

Henning Rasmussen  
Smedegade 33 . Telefon Horsens 2 24 55

### HERNING

**Den lave butik med de små priser**  
Møbelforretningen „Centrum“

Viggo Nielsen Søndergade 9 Herning . Telf. 443

**W. Østergaard . Herning Special Optik**

Tlf. 8 . Bredgade 42 . Tlf. 2008

Alt indenfor det sidste nye i briller og optik

Sommerlunt indendøre, hvis De stopper varmetabet

De kan meget nemt få det lunt, og alligevel skære ned på  
Deres brændselsudgifter, hvis De lader huset isolere.  
Bedst og billigst gør De det, hvis De vælger Danmarks po-  
pulæreste isolationsmateriale

isolere med **ROCKWOOL**

Hundested Trælasthandel . Sophus Brammer <sup>Å/5</sup>  
HUNDESTFD . TELEFON NR. 1 - 432

## HUNDEHVALPE

Colley (Lassie) - cocker  
pudler, sorte og hvide - pekingeser  
gravhund - jagthunde - boxer  
foxterrier m. flere

*Bringes overalt*

### KONTO OPRETTES

udbetaling fra kr. 20

*Veterinærkontrolleret opdræt*

**Tlf. Karlsunde 335**

## FREDERICIA

Ekvipér Dem i

**LONDON-MAGASINET**  
FREDERICIA

*Det bedste i*  
**FJERNSYN OG RADIO**  
V. Petersen  
Jyllandsgade 22, Fredericia  
Tlf. 1033

**Fredericia Mejeri**  
Gothersgade 14

*Anbefaler sig med*  
1. kl.s mejeriprodukter

**»BLICON«**

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

**»LA BELLA«**

blomster- og kransforretning  
*anbefales de ærede medlemmer*  
Gothersgade 15, Fredericia 598  
v. Doris Brønson

Medlemmerne anbefales

**Restaurant Rosenlund**

Nørrebrogade 1 - Fredericia  
Tlf. 568

**Nørreport Cykleforretning**

Magnus Madsen  
alle reparationer udføres  
Fredericia - Tlf. 1458

Parfumeri

*Mille Fleurs*

v/ Kirsten Nørgaard - Fredericia  
Elisabeth Arden-Marinello  
Helene Rubinstein-Jardly

**Renseriet »VI-KA«**

Louis Hansen  
Vesterbrogade 14 - Tlf. 1753  
Fredericia - Prival tlf. 693

**FREDERICIA KUL-KOMPAGNI <sup>Å/5</sup>**

Loehr og Holmelund

**... vi sælger varme**

Telefon  
170-888  
4 linier



## 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 55105

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

### Bruno Arndt's Eftf.

Aut. El-installatører

ved KJÆRGAARD & HOLM

Tlf. Aarhus

35675 - 22760

### Sygevogne

nye og brugte  
til salg eller  
udleje

Karl Jensen, Sygevognsfabrikant

Ndr. Strandvej 37 . Risskov  
Telefon Aarhus 7 98 58

### S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderi  
og  
konfektion

### Skræderforretning

Ryesgade 27, Aarhus

Uniformer af enhver art leveres

Telefon

Aarhus 2 3720

Leverandør  
til DSB

## A/s COORDINA

### »HOBBY«

Tietgens Plads 9 - Aarhus - Telefon 2 36 15

Fly . Skibe . Tog - Spec. Modeljernbaner

Märklin . Fleischmann . Lilleput

### VÆLG EN HOBBY

Svævefly - Modelbåde - Plasticsamlesæt

Modeltog: Fleischmann og MÄRKLIN

### ALA LEGETØJ og HOBBY

Bruunsgade 46-48 - Tlf. 3 45 25 - Aarhus

## 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

Pølserne skal være fra

**Randers Pølsefabrik**

## KALUNDBORG

### N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

### Slagtermester Børge Rasmussen

Kordilgade 10

Telefon 173

Privat 1243

Altid første Kl. Varer

### M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning

Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

### Fineste

### Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

### Fiskehus Nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske- og Rødspøtte-  
filet'er samt Fiskefars.

Leverandør til Feriehjemmet.

### Kul, Koks, Briketter

### & Brændselsolier

### IMPORTKOMPAGNIET %

KALUNDBORG

Telf. \*33 (Flere Ledn.)

### OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

## STRUER

### Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales  
Gustav Jensen

### P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt  
i moderne  
Blomsterbinderi

### % RONDO RADIO

Stengade 24 og 28

Tlf. Helsingør 21 20 04

Byens største udvalg  
i FJERNSYN

### A. M. JØRGENSEN

Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester

Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg

Sct. Jørgensbjerg 25

Tlf. Kalundborg 71

»Køb det hos

*Schau*

lige i nærheden«

### KALUNDBORG

### KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

### J. Kjær Christensen

aut. installatør

Kordilgade 4 . Telefon 520

Lev. til feriehjemmet

### Kalundborg

Fællesbageri

Murermester og Cementvarefabrikant

### CHR. SCHRØDER

anbefaler sig med alt Murerarbejde,  
Terrassarbejde, Havelfisser, Flag-  
stangsfædder m. m.

Tlf. Kalundborg 360

### Spis mere OST,

ring så kommer Fallesen

Leverandør til Feriehjemmet

Tlf. Kalundborg 1029

For Synet en Vinding,

køb Brillen hos Sinding!

STRUER . Tlf. 119

L. A. Jørgensen, Lergravsvej 63

### BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København 5

## HANS LARSEN

Autoriseret elektroinstallatør

Skovby - Als - Tlf. Lysabild 41

Lev livet elektrisk!

Vær klog - køb Deres el-artikler kun hos en fagmand

Forhandler af LYSEKRONER - PENDLER - STØVUGERER

VASKEMASKINER - FJERNSYN - FJERNSYNSANTENNER

Elektriske artikler af alle arter - Forlang tilbud