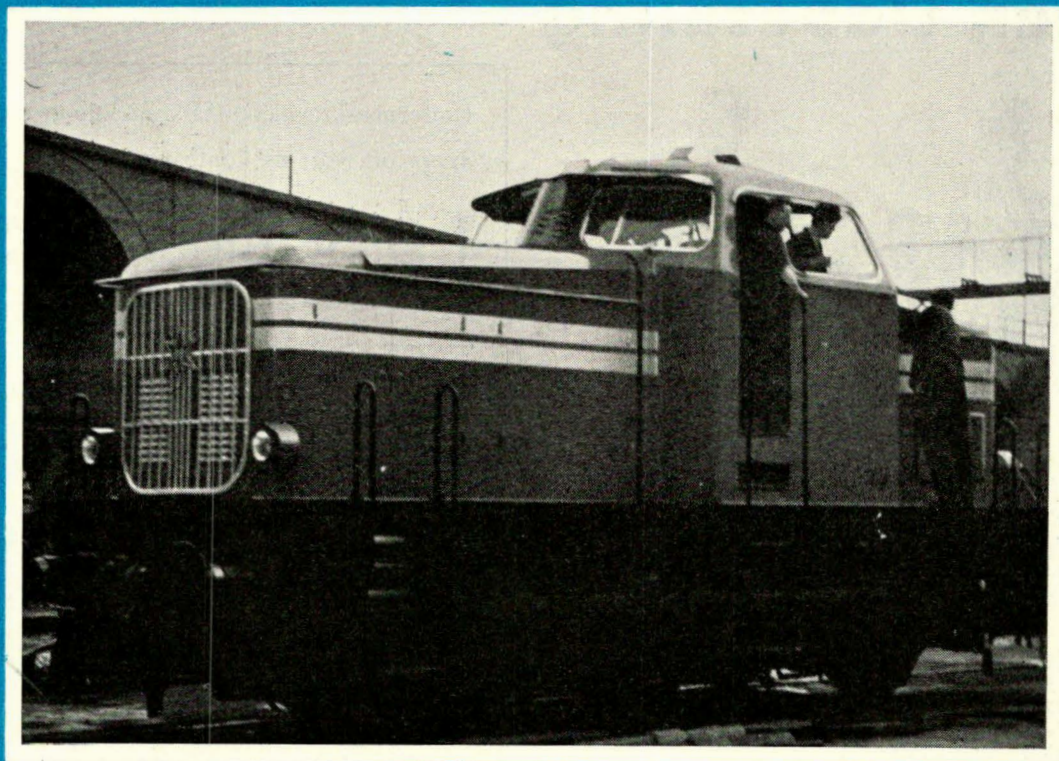


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 17 · 5. SEPTEMBER 1957 · 57. ÅRGANG



Husk jernbaneorganisationernes egne forsikringsforeninger

FIONETTE

Regnfrakker

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Har De tonen?



Den friske, milde læskedrik fra Tuborg

HB

forbrugernes
egen
virksomhed

HOVDSTADENS BRUGSFORSIKRING



Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404

Begravelse og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade

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

Uden Udbetaling



Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng-, og Pige-tøj paa vor populære

10 Maaneders

FAMILIE-KONTO

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue

Linie 5-7-14-15-40 til Frederiksborggadekrydset

Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi
Spørg om vort ny kontosystem

I. B. Schilder

Nørregade 7
København K

Støt vore
ANNONCØRER

L. A. Jørgensen
Rosengaarden 13
BOGTRYK
Tlf. Byen 1502
København K

AGA-GAS BELYSNING
SVEJSNING



GASACCUMULATOR

KØBENHAVN * ODENSE * AALBORG * AABYHØJ



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 17 - 57. ÅRGANG
5. SEPTEMBER 1957



Indhold:

Automatisk standsning af tog . . .	259
Motorvognenes førerrum	260
Poliovakcination	260
Det internationale geofysiske år	261
Får vi nu et jernbanemuseum . .	264
Et land med fremtid	266
Statsbanernes indtægter og ud- gifter	268
53. søndag	268
Opmærksomhed frabedes	269
Efterårsfest i Randers afdelinger	269
Lokomotivførernes jubilæums- forening 1. distrikt	269
Personalialia	269
Nye adresser	269
Byttelejlighed	269
Statsbanepersonalets Sygekasse .	269
Lokomotivmændenes Enkekasse .	270

Forsidebillede:

*Dieselhydraulisk traktor D H 440
fremstillet i Tyskland og udlejet
til D. S. B.*

Foto:

Lokomotivfører E. G. Nyegaard, Gb.



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

*Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10-16.
Postkonto 20541.*

*Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.*

Automatisk standsning af tog

I jernbanens historie har der af og til været tanker fremme om automatisk standsning af tog. Ønsket herom er stærkest umiddelbart efter en af de sjældne jernbaneulykker, der har krævet menneskeliv eller tilskadekomne. Befolkningen skræmmes, og en naturlig reaktion er spørgsmålet: Kan banernes sikkerhedsanlæg yderligere udbygges? Enhver ulykke sætter sindene i bevægelse, men en jernbaneulykke har sin særlige indvirkning på befolkningen, og det skyldes utvivlsomt, at jernbaneulykker sjældent forekommer og kun i få tilfælde kræver menneskeliv eller tilskadekomne.

To ulykker i februar måned i år har påny fremkaldt tanken om automatisk togstop, og denne gang synes det at være statsbanerne selv, der fører ideen frem. Gennem en artikel i »Vingehjulet« – som vi gengav i sidste nummer af bladet – har afdelingsingeniør Wessel Hansen, signaltjenesten, dels redegjort for allerede prøvede systemer i andre lande, dels gjort opmærksom på, at et sikkerhedsudvalg inden for Danske Statsbaner beskæftiger sig med problemet, uden at man dog endnu har taget endelig stilling til, om automatisk stop skal indføres her i landet, eller om nogle af de prøvede systemer er anvendelige. Interessen for et system bygger foreløbig på ønsket om en udvidelse af sikkerhedssystemet.

Lokomotivmændene kan fuldt ud tilslutte sig dette ønske, og det kunne umiddelbart være fristende at omsætte ønsket til et krav om øjeblikkelig indførelse af automatisk opbremsning og et system, hvorefter lokomotivføreren i førerrummet kan kontrollere de efterfølgende signaler, eller hvor de signaler, han har passeret, er registreret. Men det er da vist at gå for vidt, rent bortset fra, at vi har vanskeligt ved at finde den tilfredsstillende løsning af dette problem i nogle af de påtænkte systemer. Hertil kommer de i denne forbindelse ikke så ringe udgifter.

Som allerede nævnt er antallet af jernbaneulykker her i landet minimale, og selv om vi gerne erkender, at de ikke burde forekomme, må vi vist alle indrømme, at uanset hvad der gennemføres af tekniske foranstaltninger, kan ulykker ikke undgås. Også det tekniske kan svigte, og jo mere der indføres, jo mere følsomt bliver det. Mange faktorer spiller ind, og ikke mindst vind- og vejrforhold har en betydelig rolle i forbindelse med stabiliteten i automatiske opbremsningssystemer. Et apparat, der kan virke tilfredsstillende på alle årstider og til de skiftende vind- og vejrforhold i det danske klima, skaber meget let vanskeligheder for personalet og forøger omkostningerne for budgettet i en målestok, der ikke står i et rimeligt forhold til den i forvejen omtrentlige hundrede procent sikkerhed ved banerne.

Intet er eller kan blive fuldkomment – heller ikke det tekniske, ligesom mennesket naturligvis kan svigte. Men man skal være forsigtig med at stille for meget teknisk snilde op imod de menneskelige egenskaber, og man bør ikke gøre det, hvor den menneskelige fejlprocent er så lille, at den ikke kan afhjælpes på grund af det tekniskes fejl eller mangler. En for stærk tilbeden til teknikken fremkalder tillige meget let uretfærdig behandling af mennesket. Det tager samtidig kraften af den per-

Gode resultater af polio-vakinationen

Verdenssundhedsorganisationen WHO har fornylig haft sine polio-specialister samlet til møde i Geneve, hvor man har søgt at bedømme, hvilke virkninger poliovakinationen har haft i de lande, hvor den er blevet gennemført i større omfang. Samtidig drøftede man andre former for vaccine og nye metoder til bekæmpelse af sygdommen.

Resultatet af vaktion med vaccine af Salk-typen, d. v. s. ikkelevende virus, er gennemgående godt.

I hele verden har man vist Verdenssundhedsorganisationen WHO's polioarbejde den allerstørste interesse. Vanskelighederne i forbindelse med den i dag bedst kendte vaccine – d. v. s. vaccine af den type, som dr. Salk er nået til i USA, og som Danmark blandt de nordiske lande fremstillede næsten samtidig – er dels, at man ikke kender vakinens effektivitet, og dels, at langt fra alle lande har praktiske og økonomiske muligheder for at skaffe de nødvendige laboratorier. Fra alle dele af verden er der rettet henvendelse til WHO om muligheder for at få hjælp på international basis.

På mødet i Geneve har man ikke blot drøftet denne form for vaccine, men også – og iøvrigt ikke mindst – den allernyeste type, nemlig vaccine af levende virus. Eksperterne regner med, at denne vaccine muligvis vil være i stand til at give livsvarig immunitet. Samtidig har man håb om, at selve virus'en, omend om den ikke helt elimineres fra jordens overflade, så i hvert fald reduceres kraftigt – et resultat, som man ikke kan regne med at opnå med vaccine af ikkelevende virus.

De eksperimenter, der hidtil er foretaget med levende virus-vaccine, har givet gode resultater, og mødet i Geneve mener derfor, at man tør vove at fortsætte ad denne vej. Flere ekspertgrupper har uafhængigt af hverandre foretaget forsøgsvakination, og der er ikke i noget tilfælde konstateret nogetsomhelst sygdomstegn hverken hos de vaccinerede eller hos personer i deres nærmeste omgivelser. Der bør derfor foretages forsøg i større skala, men stadig med iagttagelse af den største forsigtighed.

sonlige tillid og virker som sovepude for den, hvis hele arbejdsindsats reguleres ad teknisk vej.

Automatiseringen har sin berettigelse, men også sin begrænsning. Og det sidste har den nået, når det tekniske apparat under alle forhold anses for mere sikkert end den menneskelige indsats. I denne forbindelse vil vi gerne berøre et enkelt afsnit i afdelingsingeniørens artikel, som blev fremhævet i en del af dagspressen. I artiklen omtales de to uheld og der siges: *»Årsagen til de nævnte forbikørsler er og vil formentlig ikke blive fuldstændig klarlagt, men der er grund til at tro, at der i begge tilfælde var tale om uopmærksom kørsel«.*

I det ene tilfælde er vi ikke overbevist om, at uheldet skyldes uopmærksomhed fra lokomotivføreren, og vi forstår – efter ovenstående – at det heller ikke er tilfældet i signaltjenesten, der dog erkender, at årsagen til forbikørslen næppe bliver fuldstændig klarlagt. Det er muligt afdelingsingeniøren finder anledning til at tro noget andet end det, lokomotivføreren har forklaret, skønt lokomotivføreren står uforstående overfor påstanden om en anden signalgivning end den, han har observeret. Han står til gengæld – på grund af eenmandsbetjeningen – alene med sin opfattelse imod et kontrolbords lamper, som ikke kan svigte ifølge signalteknikkernes mening.

Det er beklageligt, at der gik menneskeliv tabt, men det skete står ikke til at ændre. Derimod står tilbage en klarlæggelse af sagen. Det er nødvendigt både af hensyn til statsbanerne og til samfundet. Et menneske står tiltalt efter en i forvejen hård prøvelse og et sjæleligt pres, fremkaldt af den belastning, det er at være midt i tragedien, at gennemgå det ene forhør efter det andet og endelig at blive draget i tvivl, fordi det tekniske skal være ufejlbarligt, skønt det dog beviseligt kan svigte. I almindelig retspleje kommer tvivlen den sigtede til gode. I det her nævnte tilfælde er der dog trods alt tvivl til stede. En usikkerhed overfor stabiliteten i det tekniske. Der er derfor ingen grund til at tro, at der er tale om uopmærksom kørsel, men derimod grund til at lade tvivlen – som er til stede – komme mennesket tilgode og ikke kontrolapparatet.

Motorvognenes førerrum

Som tidligere omtalt her i bladet har foreningen gennem længere tid beskæftiget sig med de utilfredsstillende førerrum i litra MO, MM og FS. Ønsket om en udvidelse af rummene i litra MO blev i første omgang imødekommet for nybygninger, uden at man dog fra administrationens side kunne anerkende den størrelse, som foreningen foreslog. For de ældre vognes vedkommende måtte man bibeholde de hidtidige mål, og det så en overgang ud til, at en forbedring af forholdene ikke kunne gennemføres. Fra foreningen er der imidlertid fremsat forslag for alle tre førerrumstyper og for MO-vognens vedkommende er forhandlingerne endelig afsluttet. For MM og FS ventes en snarlig afgørelse, efter at de første forhandlinger har fundet sted. Ændringerne vil blive gennemført, efterhånden som vognene kommer i værkstedet til revision, og de vil i første omgang omfatte rummene; en ændring af stolene venter, til man har gennemprøvet forskellige typer.

Det internationale geofysiske år

Kæmpeindsats for at fravriste naturen flere af dens hemmeligheder

Af Carl Aage Redlich

Selv om vel de fleste mennesker på et eller andet tidspunkt i den senere tid har læst eller hørt tale om det internationale geofysiske år, er der næppe ret mange uden for videnskabens ret snævre rammer, som helt har gjort sig klart, hvad den i og for sig mærkelige betegnelse dækker over, og endnu mindre, hvad det kan komme til at betyde for hele menneskeheden ud i fremtiden. Dagspressen bragte sidst i juni måned nogle kortfattede meddelelser om, at det geofysiske år begyndte den 1. juli 1957, og at dette »år« vil vedvare til udgangen af 1958, men den lidet alarmerende oplysning formåede ikke at fortrænge bladenes ordinære nyhedsstof – men måske kommer det senere, når de videnskabelige resultater for alvor begynder at indløbe.

Lige så længe der har eksisteret nogen form for civilisation på vor forrevne klode, har der været en stedse stigende interesse for at udforske jorden og dens nærmeste omgivelser, hvilket videnskabens historie taler sit tydelige sprog om. Vi kender alle beretningerne om de store genier, som hver på sit felt har været med til at løse tilværelsens mange problemer. Motiverne har haft forskelligt udspring, men arbejdet har resulteret i en samling af de små brikker, som tilsammen engang vil danne det sande billede af vor klodes fysiske forhold. Endnu mangler der dog mange og betydningsfulde brikker, og jo tættere man nærmer sig det færdige billede, desto sværere bliver det for enkelt personer at løfte de sidste hemmelige slør. Også på det videnskabelige område – eller man føler sig

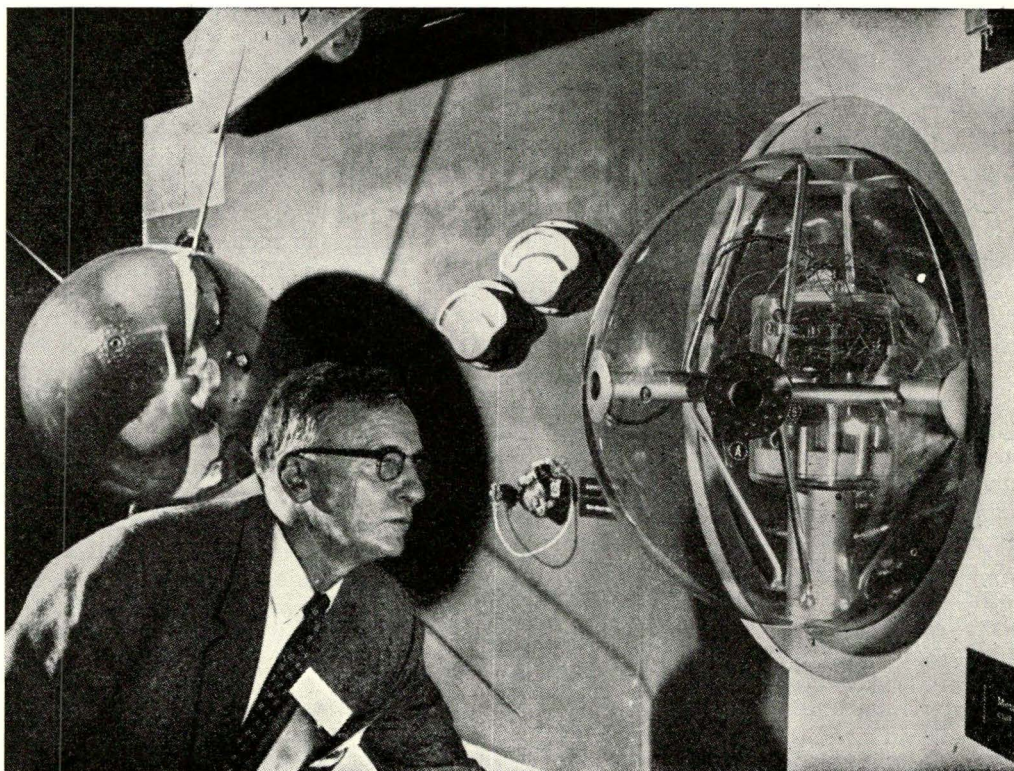
fristet til at sige specielt på det videnskabelige område er internationalt samarbejde blevet en nødvendighed, hvis billedet skal fuldendes. Det er denne simple realitet, der ligger til grund for det internationale geofysiske år – eller rettere den kæmpemæssige videnskabelige indsats på international basis, som det luftige begreb dækker over.

*

Der har tidligere omend ikke i samme storstilede udstrækning været koordinerede, internationale forskninger. I det første internationale polarår i 1882–1883 samledes 12 lande om en fælles arbejdsopgave, hvorunder man fra 13 polarstationer indsamlede materiale af mange forskellige arter, og senere fulgte det andet internationale polarår i 1932–1933, hvor ikke mindre end 46 lande fra 30 polarstationer fortsatte arbejdet med strålende resultater. For en fuldstændigheds skyld skal nævnes, at Danmark var en meget interesseret og aktiv deltager i begge disse polarår, ligesom man selvfølgelig også deltager i det indeværende undersøgelsesår bl. a. fra forskellige baser i Grønland.

Nu 25 år efter er som nævnt en ny forskningsperiode indledt. Denne gang med deltagelse af 40 nationer og på endnu bredere basis end tidligere. I det forløbne tidsrum siden det første polarår i 1882 har der fundet en rivende teknisk udvikling sted inden for alle grene af videnskaben. Nye kraftkilder er opsporet og taget i brug, således at man i dag kun er ganske få skridt fra virkeliggørelse af drømmen om at komme ud over jordens

En gennemskåret model af en af de kunstige måner eller jord-satellitter, som sendes ud i rummet. Til venstre ses en fuldstændig model med radioantenne stikkende ud.



tiltrækningskraft, hvor de nye arbejdsmarker ligger og venter på »opdagelse«. Man har i dag elektronregnemaskiner, som på et øjeblik og med legende lethed kan bearbejde det indsamlede materiale, og man har moderne måleapparater, der kan registrere med en hidtil ukendt følsomhed. Men alt dette er også nødvendigt, hvis man vil gøre sig håb om at løse de uløste problemer. Luftlaget om jorden har en tykkelse på ca. 1000 kilometer; havenes dybde er hidtil registreret visse steder til 10 kilometer, og med nogenlunde sikkerhed kan man anslå afstanden til jordens centrum til ca. 6000 kilometer. Det er en ganske anseelig kugle, som skal undersøges, og det meste af denne kugle er endnu hvide pletter på videnskabens kort, hvilken gren man end vil vælge. Sammenspillet mellem naturkræfterne i hele dette undersøgelsesområde er så indviklet, at det vanskeligt lader sig gøre at skelne mellem årsag og virkning, såfremt der ikke på nøjagtigt samme tidspunkter finder observationer sted. Opgaverne er så kolossale i omfang, at de simpelt hen ikke kan løses uden gennemgribende koordinering. Derfor har de deltagende lande dannet »Den internationale geofysiske union«, der står som leder af hele aktionen for at fraviste naturen de for mennesket så nødvendige hemmeligheder.

*

Selv om den videnskabelige indsats som nævnt er fordelt over hele jorden, kan man vist roligt sige, at hovedinteressen specielt samler sig om 2 vidt forskellige punkter: de kæmpemæssige områder omkring Sydpolen og – USA!

Det er ikke tilfældigt, at de antarktiske egne hører til de mindst udforskede steder på landkortet. Med sine mere en 12,5 millioner kvadratkilometers ødemarker, er de klimatiske vilkår så frygtelige, at det først er i den nyeste tid med de moderne transportmidler og tilsvarende udrustning, at man kan forsøge at løse vildmarkens gåde.

Der er sket en voldsom udvikling, siden nordmanden Roald Amundsen som den første nåede frem til Sydpolen den 14. december 1911 – forøvrigt kun 32 døgn før konkurrenten, englænderen Robert Scott, oplevede den skuffelse efter menneskelige strabadser at finde Amundsens efterladte telt placeret på Sydpolen med det norske flag vajende.

I dag har de overvintrende videnskabsmænd anderledes »civiliserede« forhold at arbejde under, selv om man sikkert ikke skal misunde dem. Halvdelen af året befinder solen sig konstant under horisonten, medens den lige så konsekvent til stadighed er over synslinien det andet halve år. I disse omgivelser befinder sig i øjeblikket videnskabsmænd fra 11 nationer på en lang række baser omkring Sydpolen. Først og fremmest er det selvfølgelig de lande, som gør krav på højhedsretten over Antarktisk: New Zealand, Australien, Argentina, Chile, England, Frankrig og Norge, men ud over disse lande er der andre nationer, som nærer dyb interesse for områderne. Det er Sovjet, USA, Japan og Sydafrika, som alle har placeret videnskabelige stationer i området.

Og hvad er det så, man studerer fra disse videnskabelige baser? Er det noget, som virkelig kan få

indflydelse på fremtidens samfund, eller er det blot tør forskning?

Spørgsmålet om undersøgelsernes omfang og mangfoldighed er meget svært at besvare, når der som her er tale om en populær fremstilling, der kun har til opgave »at skærpe appetitten«. Men lad os vælge enkelte områder, som har direkte tilknytning til det levende liv.

Man studerer f. eks. ionosfæren, der kort fortalt er en række luftlag uden om jorden. Disse lag har varierende elektrontæthed alt efter afstanden fra jorden, og det er disse lag, som tilbagekaster radiobølger. Ind i dette billede kommer den kosmiske støj, som man endnu ikke kender ret meget til, og endelig er der solpletterne, som til syvende og sidst måske er den allervigtigste faktor til forståelse af ionosfærens ofte mærkelige opførsel.

Andre videnskabsmænd beskæftiger sig med jordmagnetismens gåde, og det er virkelig en gåde! Uden egentlig at kunne påvise årsagerne ved man med sikkerhed, at jordens magnetiske kræfter stedse skifter plads. Således ved man, at kræfterne har skiftet retning mindst 5 gange i jordens levetid, hvilket skal forstås på den måde, at der tidligere har været Sydpol, hvor der er Nordpol og omvendt. Man er nogenlunde sikker på, at jordens centrum består af en vædske, og den almindelige antagelse blandt videnskabsmændene er, at det er elektriske strømme i denne vædskekugle, som skaber magnetismen.

Jordens tyngdekraft er et andet undersøgelsesobjekt, som optager mange videnskabsfolk her i det geofysiske år. Uløseligt sammen med det hænger spørgsmålet om jorddimensionerne, altså jordens struktur og kerne. Også på dette område arbejder danske videnskabsmænd, idet man har udvidet antallet af tyngdestationer både i det egentlige Danmark, på Færøerne og i Grønland.

Når man opholder sig i de øde ismarker, er det naturligt, at man også interesserer sig for isen og de klimatiske forhold, sådanne naturforhold medfører. Over 15 millioner kvadratkilometer af jorden er dækket af is, hvoraf som allerede nævnt de 12,5 millioner kvadratkilometer findes på Sydpolen, medens Grønland bidrager med 1,7 millioner kvadratkilometer. Efter de hidtidige målinger i Antarktisk regner man med, at istykkelsen dér andrager ca. 1500 meter. På Grønland registrerer samme tal den tyndeste del, medens man har målt op til 3000 meter på de tykkeste steder på indlandsisen. Kunne man teoretisk tænke sig, at samtlige jordens ismasser smeltede på en gang, ville det medføre, at vandstanden på samtlige verdenshave ville stige ikke mindre end 50 meter! Det giver et begreb om, hvor store ismasser, der er tale om, og det forklarer lidt om, hvorfor videnskaben har interesse i at undersøge, hvorledes disse ukontrollable kolosser opfører sig. På Grønland er oprettet 5-6 stationer, som udelukkende skal beskæftige sig med at måle gletschersvingninger og fastlandsisens bevægelser.

*

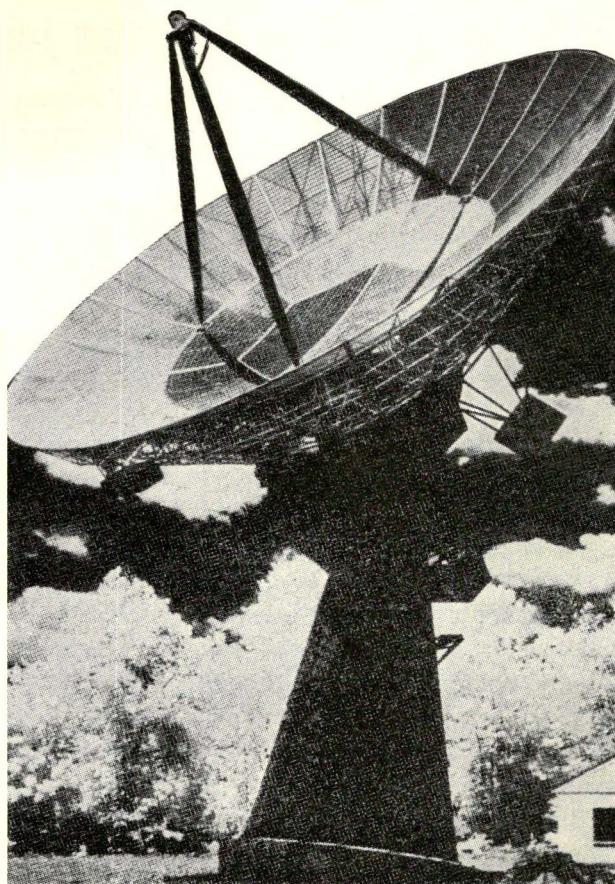
Når USA i indledningen er blevet nævnt som det andet store center, skyldes det i første række den kunstige måne, som der efterhånden er skrevet så meget om. Gennem mange år har man netop i

USA beskæftiget sig med raketter for at finde veje og midler til at komme uden for jordens tyngdekraft. Det har i mange, mange år været menneskehedens store drøm at komme på rejse i verdensrummet, og det er ikke nogen tilfældighed, at netop USA er længst fremme med planerne. Der skal en fantastisk højt udviklet teknik til forsøg i denne retning, og der skal penge til i et omfang, som kun USA kan præstere. Resultatet er ved at foreligge, idet man nu arbejder med de sidste forsøg, inden den første satellit engang i 1958 under hele jordens opmærksomhed vil blive slynget ud i verdensrummet. Det er meningen, at den kunstige måne skal kredse rundet om jorden i en afstand af ca. 400 kilometer, og fra de indbyggede apparater skal sendes meldinger til de videnskabelige stationer om klimatiske forhold, kosmisk bestråling og mange flere indviklede ting, som kun en indviet kreds kender noget til.

Nu regner de fleste mennesker vist nok med, at en sådan kunstig måne er en meget stor tingest, som bliver let at holde et vågent øje med fra jorden, men det er kun meget delvis rigtigt. Fra starten vejer raketten, som i realiteten består af flere sammenbyggede raketter, ganske vist 12,5 tons, men når de udbrændte hylstre er slynget bort og der kun er den egentlige satellit tilbage, vejer hele herligheden kun ca. 25 kilo, og på dette tidspunkt måler den kun ca. 50 centimeter i diameter. Den vil blive noget vanskeligt at få øje på uden optiske instrumenter, selv om den af hensyn til synligheden er blankpoleret. Som nævnt vejer hele raketten 12,5 tons og hertil kan føjes, at længden er 22 meter og diameteren 1,10 meter. Det er således en voldsom reduktion, men samtidig er det et udtryk for, hvor store brændstofmængder, der skal til, for at man kan overvinde de kritiske punkter. Hvor længe man kan holde forbindelse med satellitten vides ikke med bestemthed, idet man ikke forud kan beregne, hvorledes de fremmedartede forhold vil spille ind på det følsomme apparatur, der bliver sendt med ud i rummelrummet.

Der er ingen tvivl om, at afskydningen af den første raket med endelig destination uden for jordens tyngdepunkt, vil blive det geofysiske års største begivenhed. Og det er vel også denne begivenhed, der er mest letfatteligt perspektiv i. Fantasien vil blive sat i gang, men man må i denne virak ikke glemme alle de andre videnskabelige forsøg og observationer, som har været nødvendigt arbejde, før man kunne sende raketten i vejret.

Vi står lige ved begyndelsen af det internationale geofysiske år, og ingen kan sige noget om, hvilke resultater, den videnskabelige indsats vil medføre. Bortset fra den allerede i forvejen så berømte satellit vil der gå lang tid, før det videnskabelige materiale er blevet bearbejdet i en sådan grad, at man med sikkerhed kan drage sine slutninger. Givet er det i hvert fald, at det på utallige områder vil blive nødvendigt at revidere tidligere tiders opfattelser af mangt og meget. Den fremtidige tekniske udvikling vil i høj grad være afhængig af de resultater, man kommer til, så alene af den grund bør arbejdet følges med den allerstørste interesse.



Harvard-universitetets store radio-teleskop, der er på højde med et syv-etagers hus, »lytter« til stjerner i Mælkevejen.

Mange mennesker vil måske nok hævde, at den egentlige baggrund for den storstilede, videnskabelige indsats snarere må ses som led i de respektive stormagters kamp om det tekniske herredømme end som en fredelig indsats i menneskehedens tjeneste – og argumentet er vel svært at komme helt udenom. Det er jo ganske givet, at det indsamlede materiale for en stor dels vedkommende kan benyttes under en eventuel kommende stormagtskrig. Dette gælder selvfølgelig først og fremmest udforskningen af rummet uden for kloden – altså igen satellitten – men også de meteorologiske studier vil givetvis få stor betydning i fremtidens flyvning, civilt som militært, ligesom udforskningen af Antarktisk vil få indflydelse på eventuelle krigsbaser.

Det er trist, at tankerne uvilkårlig bliver ledet ind på den storkrig, som alle frygter og som alle ved kan komme til at betyde civilisationens undergang, men det er et typisk tidens tegn, som man ikke kan undgå at træffe på i diskussionen, når man drøfter den store videnskabelige indsats og de resultater, som man kan forvente. Det kan ikke nytte at kæmpe mod den tekniske udvikling, der uden hensyn til krig og fred støt ruller videre ledet af stedse dygtigere teknikere. Vort eneste håb til fremtiden er, at det bedste i mennesket vil sejre i kampen mod de nedbrydende og negative kræfter. Vi har intet andet valg. Der er ingen vej tilbage.

Får vi nu et jernbanemuseum?

Ved et museum forstår man i almindelighed et lokale eller en bygning, hvori der opbevares en samling genstande berørende et bestemt emneområde til belysning af pågældende emnes historiske eller fysiske udvikling eller blot til opbevaring på grund af vedkommende genstandes betydning eller værdi i sig selv.

Museernes virkefelt er jo mangfoldigt. Der findes næsten ikke en gren af menneskehedens tilværelse, som ikke kan belyses på et eller andet museum. Disse kan findes indenfor den politiske og den kulturelle histories område, indenfor naturvidenskabernes, kunstens og bogens verden og så fremdeles. Også indenfor teknikken, der i det sidste århundrede har nået en eksplosionsagtig udvikling, er man begyndt at bygge museer, der er istand til at gøre rede for udviklingen i dette store og for samfundet så betydningsfulde område. Indenfor dette specielle felt, finder vi også i mange lande en afdeling, der kaldes jernbanemuseer.

Siden jernbanerne fremstod for knapt halvandet hundrede år siden, er der indenfor dette befordringsmiddel sket en ændring og udvikling, som retfærdiggør, at man samler og udstiller objekter, der belyser denne side af samfundslivets historie.

Her i Danmark har man i de sidste halvtreds år indsamlet stof til dannelse af et sådant museum.

Samlingerne, har i disse år, efterhånden som de voksede, haft skiftende opholdssteder, men

aldrig under ideelle udstillingsforhold, altid under forhold af mere eller mindre midlertidig karakter. Der har et par gange været tilløb til at virkeliggøre drømmen om en egen bygning til opbevaring af disse jernbanehistoriske samlinger, men indtil dette øjeblik med negativt resultat. Men der er dog i de sidste dage fremkommet et lyspunkt, idet man fra industriverdens side arbejder for oprettelsen af et dansk teknisk museum, og i dette skulle så altså også et jernbanemuseum kunne finde sin plads.

I den anledning var der måske grund til at se lidt nøjere på udformning af en plan over et jernbanemuseums eventuelle opstilling i udstillingsmæssig henseende.

Man må for det første erkende, at der ikke kan gås frem efter noget patenteret skema. Udformning af et museum må i første række absolut være en arkitektonisk kunstnerisk opgave. Denne må igen være afhængig af mange ting. Først og fremmest pengeligigheden; men er dette problems størrelse nogenlunde afgjort, må der tages hensyn til museets art og genstandenes karakter, ændringer af bygningen man eventuelt allerede råder over, og endvidere det publikum, man søger at få i tale.

Man må gøre sig klart, at kedsomheden er museernes værste fjende. Der må være liv over det udstillede, og i et teknisk museum som jernbanens, må der også ske noget for de besøgendes øjne. Vi er jo allerede inde på det, idet vore lokomotivmodeller kan bevæges ved et mønt-



Der rummes mange historiske ting, som vil interessere langt ud over fagmandens rækker.

*Interiør fra jernbanemuseet
1957.*

indkast. Der må være mere af lignende art, f. eks. modelbanetog, bevægelige signalsystemer, sporskifter, der kan betjenes af publikum. o. s. v.

Netop for at undgå kedsomheden, må der af museets righoldige samlinger af mangeartede ting bl. a. kunne fremstilles banegårdsinteriører fra ældre tid for at anskueliggøre for museets gæster, hvorledes tingenes anvendelse har været. Det gamle stationskontor, der var opstillet ved statsbanernes jubilæumsudstilling i 1947 må genkonstrueres. Man kunne opstille en almindelig gammeldags ventesal i sit meget spartanske udstyr med spyttebakke på gulvet o. s. v. Til kontrast en kongeventesal med udstyr af betydeligt fornemmere udseende. Der findes materiale til en færgekahyt fra plyds- og klunketiden; endvidere et sæt overnatningskøjer fra isbådsstationen på Sprogø for at belyse denne side af rejsevilkårene i gamle dage. Fra det rullende materiel haves forskellige kupeinteriører.

Foruden alle disse mere iøjnefaldende ting, har vi hele den store og smukke og tillige meget kostbare samling af modeller af skibe, færger, lokomotiver og vogne, som vil være et både anset og tiltrækkende skue. Derudover må der være et specielt indrettet rum eller en montre for vor store uniformssamling, der hidtil har ført en ret upåagtet tilværelse. Vi har endvidere faner, flag og billeder samt samlinger af anden karakter såsom billetter, godsfrimærker, destinktioner, medaljer, sølvtøj og porcelæn og meget mere.

Endvidere findes herudover en mængde af mere teknisk natur, således sporprøver, signalapparater, telegraf- og telefonmateriel og endelig en stor samling af modeller af banegårde og broer.

Alt dette kræver selvsagt megen plads, hvis det skal udstilles på een gang, men som før sagt kedsomhed må for enhver pris undgås.

Man kunne derfor eventuelt vælge den udvej kun permanent at udstille de store og besværligt transportable sager suppleret med et skønsomt og passende udvalg af mindre genstande. Resten måtte så hengemmes i magasiner for senere at blive lejlighedsvis udstillet.

I det foregående har der kun været tale om museumsmateriale indendørs. Man må herover ikke glemme, hvad man i sagens natur må have i fri luft, nemlig vor efterhånden ret store samling af originale lokomotiver og vogne. Efterhånden som dampen udgår som drivkraft ved jernbanerne, bliver der rimeligvis endnu flere maskintyper, som vil overgå til museet. Alt dette

materiel må udstilles på spor med let adgang fra det øvrige museum. Man kunne tænke sig to eller tre spor med mellemliggende perroner, hvorfra man kan betragte det elektrisk oplyste materiels indvendige udseende. Der må endvidere skaffes plads og lejlighed til at publikum kan få adgang til selv at stå på et lokomotivs førerplads og under kyndig vejledning få mekanikken forklaret, noget som sikkert ungdommen vil vide at sætte pris på. Man kunne måske endog ved hjælp af forskellige anordninger samt trykluft eller lign. få indrettet en maskine således, at hjulene kunne bevæges og derved give den besøgende en illusion af, at lokomotivet sættes i gang ved hans personlige medvirken. Der findes jo sikkert endnu lidt gammeldags romantik om damplokomotivet og dets fører.

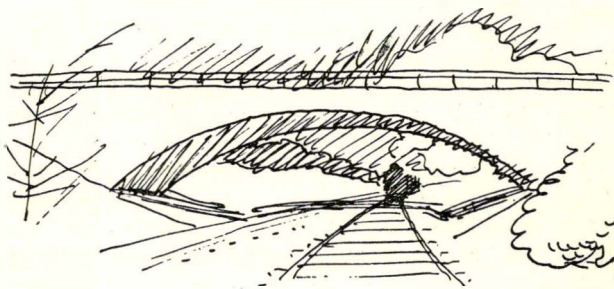
I denne lokomotiv- og vognhal må der også rummes en plads for den originale signalmast fra forrige århundrede, bygget af træ og forsynet med »briller«, side om side med mere moderne signalmateriel.

Og endelig må man ved udarbejdelsen af planerne for et kommende jernbanemuseum ikke glemme det arbejde, der skal gøres bag kulisserne, såsom værkstedsrum, kontor, arkiv, bibliotek og magasiner.

Og endvidere ville der foruden de nødvendige lokaler til toiletter og garderober også være rimeligt at skaffe plads for en mindre foredrags-sal, hvor man ved givne lejligheder kunne afholde oplysende foredrag med film og lysbilleder om forhold, der vedrører jernbanen i fortid, nutid og fremtid.

Det var meget at ønske, at disse her omtalte fremtidsperspektiver må have mulighed for i nogen grad at blive til virkelighed indenfor en overskuelig fremtid, således at vi her i landet ikke behøver at stå tilbage for mange andre europæiske lande på dette område og som sikkert også rent propagandamæssigt kunne have stor betydning for publikums interesse for det vingede hjuls virksomhed i Danmark.

E. L. P.



Et land med fremtid

*Landet med den stenhårde valuta – Moderne civilisation –
og indfødte, der endnu ikke har lært hjulet at kende – På besøg i incaindianernes sagnomspundne byer –
National storindustri baseret på – fugleklatter! – Ingen regn i mands minde*

Af Walther Canning

Da jeg for et par år siden forberedte min rejse til Sydamerika, slog det mig, at der i årene efter krigen har været besynderligt stille herhjemme om det store kontinent. De nationer, hvis navne oftest nævnes, er så afgjort Brasilien og Argentina. Den første utvivlsomt på grund af den velsignede kaffe, Argentina fordi så mange af vore landsmænd i årenes løb har slået sig ned der, men hvor ofte høres noget om de vestlige nationer – landene langs Sydamerikas stillehavskyst? Her stiger fra havfladen Andesbjergene tilvejs i himmelstræbende højder, og mod øst går det nedad bjergskråningerne til det tropiske bassin omkring Amazonfloden og Brasiliens grænse. Sådan er det i hvert fald i Peru, og i det følgende skal jeg beskæftige mig lidt med dette land, der er så rigt, så kønt og så fremmedartet, at besøget i »Sydamerikas vidunderland« for mig blev en uforglemmelig oplevelse.

Mens jeg undervejs til Peru sejlede langs Sydamerikas nordkyst og var i land i Colombia og Ecuador, blev det mig påfaldende i hvor høj grad disse egne minder om Amerika som det må have været før Colombus. Kun få kilometer fra havnepladserne i Colombia og Ecuador lever den indianske befolkning under såre primitive forhold. I de lerklinede landsbyer tripper konerne afsted med spædbørnene indbundet i et spraglet sjal på ryggen. Der er stikkende kaktus, kokospalmer og store bundter af spraglede orkideer i træernes grenkløfter, og i Ecuador, der fra gammel tid er berygtet for sine hovedjægere, tilbyder man den dag i dag turisten afskårne og indskrumpede menneskehoveder – lidt under disken ganske vist, for handel med denne vare er ikke tilladt. Herfra kan medtages et menneskehoved, som turisterne fra Himmelsbjergtet hjemfører askebægre med to Dannebrogflag overkors. En kær erindring om gæstfriheden i det fjerne land.

Hvor naturligt under sejladsen langs den fremmedartede kyst at sende en venlig tanke til de gamle Conquistadores, der for nogle århundreder siden banede vejen for os andre til dette paradys, og hvor nærliggende før landgangen i Peru at erindre sig hovedtrækkene i den hvide races erobring af disse fagre riger.

Så langt tilbage som år 1513 krydsedes landtangen ved Panama af den første hvide mand, en skægget spanier med det klingende navn Vasco Nunez de Balboa. Fra toppen af et højdedrag ude vestpå så han en vældig navnløs havflade og mod syd urskovsbevoksede bjergstrækninger. Det nyopdagede hav var i øjeblikket uden interesse, og først i 1521 blev det af Magellan døbt Pacifico: Stillehavet. Anderledes med landstrækningerne mod syd. Balboa forsøgte gentagne gange at overtale den

despotiske Panamaguvernør til at iværksætte en opdagelsesrejse, men forgæves, og i 1524 kom Almagro og Pizarro de andre i forkøbet. Disse to, der hjemme i Spanien havde indgået et kompagniskab, forlod Panamas Stillehavskyst i et par primitive skibe og medførte 112 soldater, et antal heste og indfødte hjælpere. Når man nogle år længere fremme i historien erfarer om de to spanieres fremfærd i Peru, om mordet på incafolkets overhoved Atahualpa og om udryddelsen af incakulturen, så for tjener Almagro og Pizarro at man for disse ugeringer ikke helt glemmer deres heroiske kamp mod besværligheder, der måtte synes uovervindelige. Efter det skændige mord på Atahualpa regerede Pizarro i Peru i mange år, indtil han endte sine dage med et kårdestik i halsen.

Den spændende beretning om Perus erobring er et af de mest betagende kapitler i historien om den nye verdens opdagelse, og for mig synes disse verdensomme optrin ikke så fjerne, da jeg i Limas domkirke kiggede gennem glasruden i Pizarros sarkofag ind til nogle benrester og nogle smuldrede ligklæder.

Den, som finder Peru på et verdenskort eller en globus får let det indtryk, at landet er ulideligt varmt. Hele Perus areal, der er noget større end Frankrigs, ligger i de tropiske zoner, og Perus nordgrænse er ikke langt fra Ækvator. Landet, som altså ligger på jordens sydlige halvkugle, har alligevel et tåleligt klima, og grunden hertil er kun den, at det er gennemskåret af nogle af verdens højeste bjergkæder, Andesbjergene, der fra havfladen går mere end syv kilometer til vejs. I de store højder er der evige snemarkers og en vegetation som på Grønland. Peru er et af de få steder i verden, hvor man kan sidde i skyggen af bananpalmer og se op i glitrende snedriver.

Her i Andesbjergenes mange højdeplateauer lever det største antal rene indianere, som forekommer noget sted på jorden, mellem 5–6 millioner. De nedstammer alle fra de gamle sagnomspundne incaer, taler ketchua i stedet for spansk, der er landets officielle sprog og benytter de samme opskrifter for levevis som deres stolte forfædre. Men det kræver et indgående kendskab både til dem selv og historien at finde frem til de meget beskedne rester af fordums storhed i deres daglige færd.

En dansker, der har levet i Peru i mange år, karakteriserede for mig nutidsindianerne ved at sige, at de endnu ikke har opfundet hjulet. Når incakulturen i sin tid gik i stå – for den var standset i sin udvikling allerede omkring de hvides ankomst til landet – så skyldtes det manglende evne til at udfinde tekniske hjælpemidler, der kunne lette det hårdeste arbejde, øge produktionen og skabe vej

for fremskridtet. Og den dag i dag har de indfødte i Peru ikke opfundet hjulet eller rettere »opdaget« det og lært at benytte det. Der findes i hele det store land ikke en kærre, som vel er den simpleste form for vogn, og der findes ikke en trillebør. Indianerne slæber stadig rundt med de tunge byrder eller de læsser dem på æsler og lamaer.

Hvad lever så peruanerne af?

Landet er hovedrigt. Der findes olie, kobber, bly, guld, tin, sølv, zink, kul og jern, og når talen falder på ting som vokser op af jorden, så skal det nævnes, at alverdens kartofler stammer fra Andesbjergene. Bomuldsafgrøderne spiller en stor rolle – det samme gør fåre- og lamaulden, også dyrkning af majs, rørsukker og sydfrugter i en uendelighed af varieteter. Landets valuta er stenhård, og man kan frit veksle penge om til en hvilken som helst møntfod. Indkomstskatten er halvanden til to procent – der er ingn formueskat, og benzinen koster 10 øre literen, vistnok en verdensrekord.

Jeg ankom til havnebyen Callao, der ligger en halv times kørsel fra Lima, en by på størrelse med København – og hovedstad i Peru. I Lima, der er grundlagt af selve Pizarro, findes det ældste universitet i hele Amerika, og der er endnu mange velbevarede bygninger, hvis bygherrer var borgere i det spanske verdensrige.

Den store by er anlagt midt i nogle uendelige ørkenstrækninger. Så længe man kan huske tilbage, er der i de peruanske kystegne ikke faldet en dråbe regn. Alt, hvad der her vokser, gror i kraft af kunstig vanding, smeltevand fra Andesbjergenes gletchere. Det eneste, der minder om fugtighed, er en langvarig tågeperiode, som gør hovedstadslivet surt i 3 af årets måneder. Så flyver de velhavende op i sandstensbjergene, til Chosica, hvor solen skinner evigt, mens de, som ikke kan forlade byen, ifører sig vintertøj og holder livslysten oppe ved tanken om den velsignede sol, der snart vender tilbage.

I Lima, hvor der findes adskillige første-klasses hoteller, savner selv den forvante turist intet. På et hotel så jeg Kravsjenko, forfatteren til bogen: »Jeg valgte friheden«. Han havde nu slået sig ned her og sat de penge, han havde tjent på bogen, i guldmineaktier.

Der er megen anledning til at more sig og bruge penge til kostbare souvenirs og i de elegante natklubber – og alle er velvilligt indstillet overfor den fremmede, der hurtigt føler sig hjemme. Men et rigtigt indtryk af landet får kun den, der hurtigst forlader storbyen og drager på eventyr i lamaernes domæne i Andesbjergene eller besøger incafolkenes gamle bopladser.

Limas beliggenhed gør den til et naturligt udgangspunkt for alle rejser i det store land. Her oprettede også jeg mit »hovedkvarter« og her begyndte min første længere udflugt – sydpå mod grænsen mod Chile. Målet for den 1000 km lange køretur var nogle fugleøer, beboet af guanofugle.

En nyanlagt autostrada forbinder i dag landene langs Sydamerikas stillehavskyst – en del af det imponerende vejanlæg, der kaldes panamerikanske hovedvej. Med undtagelse af nogle tusinde kilometer gennem Centralamerika, nord for Panama,

og visse strækninger i Colombia og Ecuador, er der nu vejforbindelse mellem Alaska og Chiles sydspids. Langs den regnløse Perukyst følger vejbanen foden af Andesbjergene, der hæver sig som en mur af ufattelig højde op i den soltørre luft.

Ørkenlandskabet, der virker deprimerende monotont, afbrydes af frugtbare oaser, hvor der ved overrisling er skabt grobund for sukkerrør og bomuld. Enkelte steder vifter klynger af daddelpalmer i den lune brise, og småbyer med badesteder, kysthoteller og flokke af pelikaner liver op i den trøstesløse ørken.

Nogle få mil fra Lima ligger fortidsbyen Pacha Camac. Skønt de mange hundred år gamle bygninger i sin tid blev opført af soltørrede muddersten, er ruinerne den dag i dag særdeles velbevarede på grund af det komplet regnløse klima. Her i Pacha Camac kan man som så mange steder i Peru sparke hele afsnit af landets historie frem af støvet. Skønne lerkrukker, fint vævede klæder, alle former for husgeråd og hele skeletter ligger skjult under støvets overflade. Der er fri adgang for enhver interesseret, blot må de ting, der findes, ikke medtages.

De store mængder af fuglegødning, guano, der årligt produceres på klippeøerne langs Perukysten, er i dag forbeholdt landet selv, men for ikke så mange år siden var fuglegødningen en vigtig eksportvare, der også udførtes til Danmark. Den vigtigste guanofugl er Kormoranen, der har en meget elegant flugt, men som på landjorden vralter afsted som en pingvin. Den minder om skarven, der også kendes fra skandinaviske farvande. På klippeøer i Stillehavet lever indenfor peruansk søterritorium ikke mindre end 40 millioner søfugle. Hver morgen efter solopgang flyver disse vældige fugleflokket tilhavs i Humboltstrømmen, og før de vender hjem ved aftentid, har hver fugl fortåret et kilo sardiner, der fordøjes i løbet af natten. Al denne aktivitet resulterer i en kæmpeklat, som afleveres på øen, før fuglen tager fat på næste dags sardinorgie. Og det er nøje udregnet, at der daglig produceres ca. 30 millioner kg fuglegødning, en frembringelse, hvis værdi langt overgår Perus produktion af ædle metaller. Der lugter fælt på guanoøerne, og da jeg i et par dage havde boet på toppen af en af kæmpemøddingerne, følte det ligefrem befriende at vende tilbage til ørkenen.

Ikke langt fra grænsen mod Chile ligger den gamle by Arequipa, der med sine 130.000 indbyggere er Perus næststørste. Da den ligger næsten tre kilometer tilvejs, når Humboltstrømmens tåger den aldrig, og klimaet er derfor langt bedre end i hovedstaden. Arequipa er navnlig kendt for sin skønne vulkan El Misti, ved hvis fod byen breder sig – den eneste virksomme vulkan i Peru. El Misti har en kegle, der i formen kan minde meget om Japans Fujijama og bjergets top, som altid er sneklædt, rager ca. syv kilometer i vejret. Husene i Arequipa er alle opført af hvide vulkanske stenarter, som danner den idelle baggrund for den farverigdom, der præger bylivet i alle døgnets timer. Mange indianere med lamaflokke kommer daglig på besøg fra højlandet for at handle med hjemmelavede tæpper og klæder, og det er en enestående

oplevelse at iagttage gadelivet, hvor sporvogne, biler, lamaer og æsler er blandet med de mange farveklædte indfødte. Fra Arequipa fører både en vej og en jernbane op i bjergene, og begge ender ved Puno ved bredden af Titicacasøen, der danner grænsen mod Bolivia. Jeg valgte bilvejen, der snor sig tilvejs i hårnålesving, som stiger og stiger gennem skønne bjerglandskaber, indtil man til sidst er lige ved at snappe efter vejret på grund af åndenød.

Der er en god dags bilkørsel til Puno ad en tålelig god grusvej, men det betaler sig at gøre stop i nogle af landsbyerne undervejs. Her sidder konerne i vejkanten og arbejder med deres hulløse »rok«, og udenfor hvert hus står kværnen, to sten, der er afpasset i form, så man ved at »vugge« den ene kan knuse kerner af korn og majs til mel – samme metode, som brugtes herhjemme i stenalderen. Under et eucalyptustræ sidder landsbyens væver midt i arbejdet med en poncho. Den ene ende af væven er spændt om livet, den anden om et træ – en fremgangsmåde, der er lige så gammel som folkene i Andesbjergene.

Og vejen ender fire kilometer tilvejs ved Titicacasøen, den største sø i Sydamerika, stor som et hav – den højest beliggende sejlbare sø i verden. Fire dampdrevne rutebåde af anselig størrelse går i fast fart mellem Peru og Bolivia.

En jernbane går over højsletten mod nord fra Puno til fortidsbyen Cuzco. Længe følger banen Titicacasøen, så får den rejsende udsigt til fantastisk formede bjergkæder dækket af glitrende snemasser og gletchere, og endnu engang må man tvinge sig til at erindre ækvators nærhed. Ind mellem bjergene ligger flade, gule sletter med blå vandløb og stille søer og indianere i farvede ponchos rider rundt mellem store fåreflokke.

Efter en lang dags kørsel afleveres turistene i Cuzco, verdensberømt for de skønne ruiner fra incatiden. Mellem blidt afrundede jordbjerge ligger den gamle by og gemmer på hemmeligheden om sin sagnagtige oprindelse. Kun få mil borte findes den hellige ruin Machu Pichu, hellig fra den tid, da solen var incaernes gud. Machu Pichu blev fundet i 1911, og byen er den største forhistoriske attraktion på det amerikanske kontinent, nord og syd. Hver ny forsker, der har prøvet at se bag disse skønne ruiner ind i en dunkel fortid, har fået en ny teori om formålet med Machu Pichu. At stedet har været sæde for soldyrkelsens ypperste er utvivlsomt, og sagnene, som endnu fortælles i Andesbjergene, har givet deres bidrag til løsning af en gåde, som det tilkommer fremtiden at udrede.

I egnen omkring Cuzco udspringer Amazonfloden, og kilderne fører mod nordøst til Brasiliens grænse. Her ligger et vældigt ikke udnyttet areal, et tropeland med giftige sumpe og filtrede urskove. Fra snedriverne når man herved på få timer. Som med snemarkerne og tropelandet, således stilles i Peru modsætningerne skarpt overfor hinanden på så mange områder. Der sættes i dag meget ind på at finde steder på jorden, hvor nye generationer kan få udløsning for virketrang og skabe sig en levevej. Mon ikke Peru her skulle komme i første række?

Statsbanernes driftsindtægter og driftsudgifter i april kvartal 1957

I forhold til april kvartal 1956 er indtægten af personbefordringen, ca. 74,0 mill. kr., steget med ca. 9,4 mill. kr., indtægten af godsbeholdningen, ca. 40,2 mill. kr., faldet med ca. 4,7 mill. kr. og forskellige andre indtægter, ca. 11,8 mill. kr., steget med ca. 2,6 mill. kr.

Alt i alt er driftsindtægterne, ca. 126,0 mill. kr., steget med ca. 7,3 mill. kr.

De egentlige driftsudgifter, ca. 128,2 mill. kr., er steget med ca. 6,6 mill. kr. Der er en stigning på ca. 2,6 mill. kr. på udgiften til lønninger som følge af de pr. 1. april 1957 udbetalte nye løntillæg ifølge særlig lov og forhøjelse af reguleringstillægget pr. 1. oktober 1956 og 1. april 1957, samt forhøjelse af ekstraarbejderlønninger på linie med stigningerne i privaterhvervene. Udgiften til brændsel er steget med ca. 1,7 mill. kr., og udgiften til vedligeholdelse af anlæg (herunder også rullende materiel og færges m. m.) er steget med ca. 2,0 mill. kr.

Driftsresultatet, et underskud på ca. 2,2 mill. kr., er herefter ca. 0,7 mill. kr. bedre end i april kvartal 1956. Udgifterne til afskrivning og forrentning er steget med ca. 1,5 mill. kr. til ca. 16,6 mill. kr., hvorefter det endelige regnskabsmæssige resultat bliver, at der er et underskud på ca. 18,8 mill. kr. mod 17,9 mill. kr. i april kvartal 1956.

	April—marts		Afvigelser
	1956/57	1955/56	
Personbefordring .	73.980.000	64.570.000	9.410.000
Gods- og kreatur-			
befordring	40.190.000	44.940.000	÷ 4.750.000
Postbefordring ..	5.080.000	5.070.000	10.000
Andre indtægter .	6.770.000	4.170.000	2.600.000
<i>Indtægter i alt ..</i>	<i>126.020.000</i>	<i>118.750.000</i>	<i>7.270.000</i>
<i>Driftsudgifter ...</i>	<i>128.240.000</i>	<i>121.630.000</i>	<i>6.610.000</i>
<i>Driftsoverskud ..</i>	<i>÷ 2.220.000</i>	<i>÷ 2.880.000</i>	<i>660.000</i>
Afskrivning	5.440.000	5.700.000	÷ 260.000
Forrentning	11.130.000	9.360.000	1.770.000
<i>Statens tilskud til</i>			
<i> driften</i>	<i>18.790.000</i>	<i>17.940.000</i>	<i>850.000</i>

53. søndag

Da der har været uoverensstemmelse mellem 2. distrikt og lokale afdelinger om, hvorvidt der skulle gives erstatning for den 53. søndag i finansåret 1956/57, eller om denne erstatning kunne anses for givet i henhold til reglerne af 1951 med gennemsnitlig fridag hver 6. dag, har spørgsmålet gennem nogen tid været behandlet mellem generaldirektoratet og foreningen, og resultatet heraf er blevet, at generaldirektoratet kan gå med til, at der i oktober kvartal 1956 regnes at falde 16 fridage.



Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit jubilæum den 19. september frabedes venligst.

M. C. Pedersen, lokomotivfører, Fredericia.

Efterårsfest i Randers afdelinger

Efterårsfest afholdes søndag d. 15. september 1957 kl. 18,30 i »Hornbæk Kro«.

Kroanretning 10 kr. pr. par.

Pensionister indbydes venligst.

Tilmelding til A. H. Momme, Viborgvej 30.

Bestyrelserne.

Lokomotivførernes Jubilæumsforening 1. distr.

Jubilæumsfesten afholdes tirsdag den 8. oktober kl. 12, Folkets Hus' ny selskabslokaler, Enghavevej 40. Der serveres frokost bestående af:

Bl. sild, sardiner, afsk. pålæg, saltmad, røget ål, røget laks, rejer, 6 lune retter (frikadeller, lever og bacon, st. rødspætte, st. ål, st. kylling og andesteg) og ostanretning.

Pr. deltager 30,00 kr. Meddelelse om deltagelse senest den 24. september.

C. E. Johansen,

Vigerslev Alle 19, Valby.

Tlf. Va. 7886 y.



Forfremmelse til lokomotivfører i 7. kl. efter ansøgning pr. 1-8-57.

Lokomotivfører (11. kl.):

C. G. Jensen, Nyborg, i Nyborg.

Forfremmelse til motorførere (betjening af rangertraktorer) efter ansøgning pr. 1-8-57.

Lokomotivfyrbøderne:

N. B. Jakobsen, Århus, i Århus.

H. E. W. Thorsen, Århus, i Århus.

K. E. Jensen (Bjergby), København Gb., i København Gb.

E. Christensen, København Gb., i København Gb.

P. Noltensmejer, København Gb., i København Gb.

K. B. Harder, København Gb., i København Gb.

Forfremmelse til lokomotivfører (11. kl.) pr. 1-9-57.

Elektrofører (12. kl.):

E. E. M. Frandsen, Enghave, i København Gb.

Motorførerne:

W. I. Olsen, København Gb., i København Gb.

O. Svensson, Århus, i Roskilde.

E. S. Lindholm, København Gb., i Helsingør.

Lokomotivfyrbøderne:

J. A. Johanson, Nyborg, i Helsingør.

K. E. Jørgensen, Odense, i Gedser.

Forflytninger efter ansøgning pr. 1-9-57.

Lokomotivførerne (11. kl.):

M. J. Sørensen, København Gb., til Næstved.

J. Nielsen (Strandgaard), København Gb., til Næstved.

P. O. Fischer, København Gb., til Gedser.

R. L. Pedersen, Helsingør, til København Gb.

O. Bruno, København Gb., til Herning.

J. S. Pedersen, København Gb., til Helgoland.

J. R. T. Nielsen, København Gb., til Helgoland.

Dødsfald

Pensioneret lokomotivfører L. C. D. R. Sørensen, Læssøgade 39 st., Odense, er afgået ved døden.

Pensioneret motorfører K. A. Schmidt, Rolfsvej 29, Esbjerg, er afgået ved døden d. 15-8-57.

Pensioneret lokomotivfører A. Andersen, Tønder, er afgået ved døden.

Nye adresser

Lokomotivførerunderafdeling:

Skanderborg: Repræsentantens navn og adresse rettes til: E. Bondrup, Skanderupgade 26.

Byttelejlighed

Herlev-Odense.

Tilbydes: Stor mod. 2 vær. lejlighed i Herlev ved Kbhvn. Leje 247 kr. mdl. med varme, indskud 1.190 kr. Ønskes: Odense eller nærmeste omegn: 2-2½ vær. lejlighed med centralvarme.

Henv. til: skræddermester Christensen, Fangel pr. Fangel, tlf. Bellinge 161.

Tage Rasmussen, politibetjent.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Jernbanelæge A. Gleeurup, 3 A. lægedistrikt, Islands Brygge 5, København, er bortrejst fra 25/8 til 29/9 d. å.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af lægerne: Grønvold, Islands Brygge 15, tlf. Am. 3004. Konsultationstid daglig kl. 12-13, fredag dog kl. 18-19 og lørdag kl. 10-11.

J. Rasmussen, Islands Brygge 17, tlf. Damsø 9697. Konsultationstid daglig kl. 10-11, torsdag dog kl. 16-18, lørdag kl. 12-13.

Vadmand, Islands Brygge 17, Am. 6650. Konsultationstid daglig kl. 13-14, mandag dog kl. 17-19 og lørdag kl. 10-11.

Sygebesøg kan kun rekvireres hos doktor Grønvold.

Jernbanelæge J. Munck, 8 A. lægedistrikt, Dr. Olgasvej 2, er bortrejst fra 26/8 til 5/10 d. å. incl.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af læge Kjeld Rode, Nylandsvej 76. Konsultationstid daglig kl. 13-14, torsdag dog kl. 17-19 og lørdag kl. 11-12. Tlf. Godthåb 2020.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er overlæge dr. med. Zwergius, Hjørring, antaget som specialist i øre-, næse- og halssygdomme i stedet for afdøde overlæge Anton Buch.

Overlæge Zwergius afholder konsultation Svinget 8, Hjørring, hverdage kl. 13-15 undtagen lørdag.

Ørelæge Jørgen Hinge, Haderslev, er ophørt at praktisere for sygekassen.

Lokomotivmændenes Enkekasse

Regnskabsoversigt for året 1956-57

Den 1. august 1956 var medlemstallet 135 og 31. juli 1957 123. Afgående ved døden er pensioneret lokomotivmester A. J. Carstensen, København, lokomotivfører A. M. Fuglsang, Gb., pensioneret lokomotivfører F. K. D. Gregersen, København, pensioneret lokomotivfører H. J. Hansen, København, pensioneret lokomotivfører M. F. H. P. Hansen, Århus, pensioneret lokomotivfører S. H. K. V. Hansen, Gedser, pensioneret lokomotivfører C. C. V. Hessner, København, pensioneret lokomotivfører C. F. Kruse, Korsør, pensioneret lokomotivfører F. C. Radernacher, Køge, pensioneret lokomotivfører J. P. Sørensen, København, lokomotivfører A. S. Terkelsen, Næstved; udmeldt er pensioneret lokomotivfører L. C. Jensen, København.

Ved årets begyndelse ydedes understøttelse til 104 enker, ved årets slutning til 109 enker.

Enkekassens rentebærende formue udgjorde d. 1. august 1956 kr. 158.144,08; d. 31. juli 1957 kr. 158.801,21.

<i>Indtægt.</i>	kr. ø.	<i>Udgift.</i>	kr. ø.
Kassebeholdning pr. 1. august 1956	10.744,08	Understøttelser	7.680,00
Kontingent	2.337,00	Gebyr og kort-giro	81,68
Renter	5.641,59	Provision for afdrag	124,88
Udtrukket obligation	4.000,00	Indkøbt obligationer	2.934,90
		Kontorhold	500,00
		Kassebeholdning pr. 31. juli 1957	11.401,21
	<hr/> 22.722,67		<hr/> 22.722,67
<i>Aktiver.</i>	kr. ø.	<i>Passiver.</i>	kr. ø.
Østifternes Kreditforenings obligationer, kursværdi kr. 102.958,00	142.400,00	Enkekassens formue	158.801,21
Stabiliseringslånet, kursværdi kr. 2.400,00 .	5.000,00		
Indestår i Bikuben og giro	11.401,21		
	<hr/> 158.801,21		<hr/> 158.801,21

N. J. Themsen, kasserer.

Regnskabet er revideret og fundet rigtigt i overensstemmelse med de fremlagte bidag. Obligationer og kassebeholdning til stede.

København, den 12. august 1957.

P. J. Persson,
revisor.

Åxel Hansen,
revisor.

Der skal foretages valg til bestyrelsen, 2 suppleanter, 1 revisor, 1 revisorsuppleant; de afgående bestyrelsesmedlemmer er C. C. Christoffersen og N. J. Themsen, suppleanterne V. A. J. Olsen og H. Kruse, revisor A. H. P. Hansen, revisorsuppleant P. J. Persson, som alle er villige til at modtage valg. Valget slutter den 15. oktober 1957. Stemmesedlerne bedes venligst sendt til formanden C. V. Christensen, Åbjergvej 25, København, Vanløse, eller kassereren N. J. Themsen, Sæbyholmsvej 39, København, Valby.

C. V. Christensen,
Åbjergvej 25.

Viktor Olsen,
Årestrupvej 13, 2., Valby.
Tlf. Valby 2057 v.

C. Christoffersen,
Sønder Boulevard 131, 4.
Tlf. Vester 7147.

N. J. Themsen,
Tlf. Damsø 3109.

Dansk Maskinpakning A/S

Amaliegade 41
København
C. 12528



Klingseyvej 6, Kbhvn.
Telefon Damsø 3132



SIGI
Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis
Amk. Gummivare Industri
Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

Weinrich Niensens
Bageri og Conditori
anbefales



- i det lange løb vil De synes bedst om
ALBANI PILSNER

Besøg „Kurhotellet“
Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

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

1/3 C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG

Grundlagt 7. Juni 1817

**Nyborg Kulimport
og Nyborg Cichorietørreri A/s**

Telefon 15 og 23

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger
Papir
Musik

Nyborg
JERN Telefon 76

Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189

Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelæn- og
Udstyrsforretning

**NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

Støt vore
ANNONCØRER

**JOHS. WICHMANN'S
Træskoforretning**

anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd

Forlang!

HJ. MARTENS EFT.

v/ Peter Christensen

Guldsmed Nørregade 6,
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

**WERNER HANSEN
Urmager og Guldsmed**

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

Carlsminde

øl og vand

Forlang
KAFFE

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

Nyborg Ligkistemagasin

K. Jacobsen Snekermester

Besøger alt vedr. Begravelse el.
Ligbrænding. Grdl. 1897

v/ Slottet . Tlf. 171

Radio-Magasinet

Østfyns største Grammofon-
Pladelager

Nørregade 13 . Telf. 1060

HJORTSHØJ CHRISTENSENS Tandteknik

NYBORG - TELF. 920

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

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

Ingen Butiksleje
derfor billigste Priser

RICHARD LEHN
1. Kl. Herreekviperung Tlf. Nyborg 68

N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer

Til daglig og Fest
»BORGERFORENINGEN«

Tlf. NYBORG 1313

altid bedst

H. Nicolaisen

Det er altid
TOP-tid

ØSTIYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus

København

Fisk - Vildt - Fjerkræ

PRØVEN

FR. ALLE 139 . TLF. AARHUS 253 22

Knud

BRØGGER Special Optiker

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 2 4768

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderforretning

Ryesgade 27, Aarhus

Telefon

Aarhus 3720

Leverandør
til DSB

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn
de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 30333 Tlf. 26255 Tlf. 68166

Aarhus Amtstidende



RADIO-THYGESEN

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 21011

Førende Specialforretning i

RADIO - GRAMMOFONPLADER - FJERNSYN

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

Sig det med Blomster

P. B. VAHL

✱
Paa faa Timer
overalt i Verden

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 5150

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA

AKTIESELSKAB

R A N D E R S

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales*



Driftsudvalget



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK