

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 7 . 5. APRIL 1958 . 58. ÅRGANG



Statsbanepersonalets priv. gens. Hjælpekasse (Vejlekassen)

**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**

**GIRKEL**



**KAFFE**

**Vesterbros Ligkistemagasin**

Chr. F. Christensen  
Enghavevej 31  
Telefon: Eva 1404

Begravelser 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 samt Herrelingeri 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, malkonfektion, skrædderi  
Spørg om vort ny kontosystem

**I. B. Schilder**

Nørregade 7  
København K

Støt vore  
ANNONCØRER

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



Klingseyvej 6, Kbhvn.  
Telefon Damsø 3132

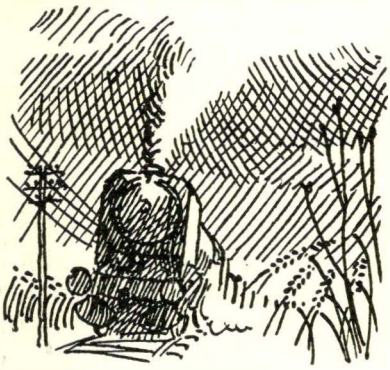


**SIGI**  
Hygiejnske Gummivarer  
Katalog gratis

Amk. Gummivarer Industri  
Vestergade 3 . København K  
Tlf. Byen 4195

**Dansk Maskinpakning A/s**

Amaliegade 41  
København  
C. 12528



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 7 - 58. ÅRGANG

5. APRIL 1958



### Indhold:

Resultatet nærmer sig! .....	99
Verdens første jernbane .....	100
FN-nyt .....	102
Lidt om damplokomotivet .....	103
Ved banen .....	108
Studierejsen til Tyskland .....	108
Under DLF .....	109
Personalia .....	109
Nye adresser .....	109
Byttelejlighed .....	109
Feriehjemmet på Knudshoved ..	110
Ansøgningskema til DLF's ferie- hjem .....	110

### Forsidebillede:

Fra udstillingen »Ved banen« i per-  
rontunnel 1 på København H.



### 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.

## Resultatet nærmer sig!

Det skal ikke fra vor side bebrejdes de af vore medlemmer, der gentagende gange retter henvendelse om nyt vedrørende løn-  
ningskommissionens arbejde. Ude omkring svirrer rygterne og  
fra forskellige officielle og uofficielle sider er det fastslået, at  
nu skal kommissionen afslutte sit arbejde og lovforslaget fore-  
lægges Folketinget. Når arbejdet er så langt fremme må det for-  
modes - efter medlemmernes opfattelse - at der foreligger en  
betænkning på foreningens kontor, som kan distribueres til af-  
delingens tillidsmænd.

Således er det imidlertid ikke. Selvom vi herfra har frem-  
sendt en foreløbig meddelelse om afholdelse af ekstraordinær  
kongres, er vi ikke i besiddelse af materiale, som kan tilstilles  
tillidsmændene. Det er til gengæld rigtig, at kommissionen søger  
arbejdet sluttet snarest, og vi har også opfattelsen af, at en ny  
lov agtes gennemført i den nuværende folketingssamling.

Med dette for øje arbejdes der under højtryk i de forskellige  
udvalg, og betænkningen for lovens 1. og 3. del vil formentlig  
kunne være organisationerne i hænde umiddelbart efter påske-  
helligdagene, medens 2. del følger noget senere. Endnu når dette  
skrives foreligger der derfor intet samlet materiale til brug for  
de valgte kongresdelegerede, men det vil blive udsendt så snart,  
det overhovedet er muligt.

Centralorganisationerne vil i påskehelligdagene og de følgende  
dage tage endelig stilling til forslagene efterhånden, som de kom-  
mer frem. De vil blive behandlet i forretningsudvalget, der til-  
lige har fungeret som lønningssudvalg. Herfra vil de gå videre til  
styrelsen, og endelig til repræsentantskabet, hvor samtlige orga-  
nisationer er repræsenteret.

Før repræsentantskabet kan tage stilling til lovforslaget, skal  
det havde været forelagt de kompetente forsamlinger inden for  
organisationerne, og som de respektive forbund eller foreninger  
mener kan træffe afgørelsen for deres vedkommende. For Dansk  
Lokomotivmands Forening bliver det kongressen.

Den ekstraordinære kongres er fastsat til søndag den 13. april  
i »Borgernes Hus«, Rosenborggade, København. Af hensyn til  
det omfattende arbejde, der påhviler hovedkontoret i forbindelse  
hermed, skal vi gentage vor tidligere opfordring til afdelingerne  
om snarest at udpege de delegerede og underrette kontoret om  
de pågældendes navne. Der vil samme dag blive afholdt kongres  
af flere foreninger, og centralorganisationens repræsentantskabs-  
møde finder sted dagen efter, mandag den 14. april. De, der øn-  
sker hotelværelse i København, må derfor snarest afgive bestil-  
ling herpå. Det vil ikke være muligt for hovedkontoret at påtage  
sig opgaven med reservering af værelser.

Det er naturligvis et betydeligt pres, der lægges på dem, der  
skal medvirke ved behandlingen af kommissionsarbejdet. Det  
forcerede tempo i slutspurten forøger yderligere dette pres, men  
tiden må være inde nu til at få en ny tjenestemandslav til afløs-  
ning for den gamle, og det må være rigtigst, at det sker inden  
sommeren kommer, så vi ikke skal afvente en ny folketingssam-  
ling til efteråret.

# Verdens første jernbane

Strækningen mellem Stockton og Darlington i grevskabet South Durham



Det er en fordringsfuld titel – Verdens første jernbane – og de historiske kendsgerninger viser da også, at man inden indvielsen af Stockton–Darlington linien kendte damptrukne befordringer ad skinnebaner. Blot ikke til personbefordring!

De baner der allerede i slutningen af det attende århundrede fandtes forskellige steder i England – over ganske korte strækninger – var udelukkende baseret på transport af kul, bly og andre mineraler. Vognene kørte på skinner og blev i almindelighed trukket af heste – der fandtes kun yderst få eksemplarer af de såkaldte »dampvogne«.

Når man i jernbanens spæde begyndelse skulle træffe alvorlige dispositioner, gav man sig god tid.

Den første offentlige antydning af en bane i grevskabet South Durham, så dagens lys ved en middag, der blev afholdt i anledning af åbningen af en kanal, der var gravet for at afkorte en bestemt forbindelse med ca. 3 km. Det var den 18. september 1810 – og ved denne lejlighed nævnede en gruppe industrimænd muligheden af en kanal eller en sporbane mellem Stockton og Darlington og Winston for at lette transporten af mineraler til havnen i Stockton – først og fremmest af hensyn til konkurrencen fra Newcastle. På den tid kappedes man voldsomt om det lundske marked – og man måtte gribe til drastiske midler.

Det var naturligt, at man fandt tanken om en sporbane mest indbydende. Kanalprojektet havde man haft færdigt siden 1772 – kun udførelsen manglede. Og dengang – som nu – måtte man ty til at nedsætte et udvalg. Kanal eller sporbane? Man overvejede sagen i et år – og blev stående ved kanalprojektet – man kunne jo ikke godt desavouere ideens ophavsmænd – og en kanal vidste man da hvad var!

Disse synspunkter blev samlet i en rapport, der forelagdes ved et møde

i Darlington i januar 1812. Man havde besluttet at spørge den berømte ingeniør John Rennie til råds – og han mente så afgjort, at kanalprojektet var det eneste rigtige – og helst efter den plan, der var udarbejdet i 1772.

Heldigvis syntes man alligevel ikke hans argumenter var fyldestgørende – og man foretog sig intet

Først i 1818 kom der igen liv i sagen. Stockton–Darlington udvalget fik nys om et andet projekt, der gik ud på at bygge en kanal uden forbindelse til Stockton eller Darlington. Og denne udfordring kunne man ikke negligere. Man drøftede igen konkurrence-problemet med hensyn til Newcastle og andre kommercielle interesser kom ind i billedet. Der var stadig stærke kræfter blandt industrifolkene, der var stemt for kanalprojektet fra 1772, men i november 1818 bestemte man sig for en henvendelse til parlamentet med følgende forslag om en sporbane – under teknisk ledelse af den kun 19-årige Joseph Pease: »Forslag til en offentlig spor-(skinne)bane fra områderne i Auckland til Darlington, Yarm og Stockton til forsyning af de sydlige og østlige dele af grevskabet Durham og den nordlige del af Yorkshire med kul samt for den almindelige transport af gods«.

I løbet af en uge blev aktiekapitalen på 25.000 £ tegnet og den 24. december 1818 sluttede man tegningen.

I begyndelsen af 1819 blev sagen forelagt i parlamentet, og nu begyndte en politisk debat, hvor utallige interesser kæmpede imod hinanden.

Hele denne politiske kamp er sammenholdt i en rapport skrevet langt senere, nemlig 1862 af Francis Mewburn – og de fremgår heraf, at det i høj grad var personlige interesser og behagelighed hos de store grundbesiddere, der var de afgørende faktorer. De så ikke gerne nogen gribe ind i deres ejendomsret – og da slet ikke noget nyt, der måske kunne genere

deres elskede jagt og deres udflugter i de vidtstrakte områder, de herskede over.

Denne debat varede til 1820, og trods kraftige protester fra godsejerne blev sagen afsluttet til fordel for skinnebanen. Men indtil dette tidspunkt havde der kun været tale om en skinnebane, som man kendte dem i forvejen fra andre steder i England – de hestetrukne.

I april 1821 henvendte man sig til en ung lovende ingeniør, hvis navn næppe var kendt uden for England – George Stephenson.

I sit svar på henvendelsen meddelte Stephenson, at han med glæde ville påtage sig den ære det var at forestå den tekniske side af anlægningen af banen mellem Stockton og Darlington. Han understregede betydningen af de vigtige faktorer, der måtte tages hensyn til ved anlægningen af en sådan skinnebane – herunder planeringen af terrænet, skinnernes anbringelse og valget af en passende skinneprofil og naturligvis trækkræftens art.

Igen begyndte en endeløs række overvejelser og diskussioner mellem medlemmerne af Stockton–Darlington udvalget, og man dissekerede i detaljer de ca. 450 km skinnebane, der allerede fandtes.

Iøvrigt gav Stephenson en omhyggelig oversigt over sine erfaringer og tilbød medlemmerne af udvalget at aflægge ham et besøg, for at de ved selvsyn kunne overbevise sig om kvaliteten af det materiel, han foreslog dem.

Det var i maj 1821. Efter endnu nogle overvejelser enedes man om at lade Stephenson afgive sit endelige tilbud – og man fastsatte tiden efter kornhøsten til at påbegynde arbejdet. Nøjagtig et år senere – i maj 1822 – efter at de fornødne planer var tilendebragt, blev de første spor lagt i Stockton. På dette tidspunkt havde man ikke truffet aftale med Stephenson om levering af et lokomotiv, men

der er ingen tvivl om, at han selv har haft dette problem i tankerne fra projektets første begyndelse.

Han projekterede et damplokomotiv, der skulle befordre 40-60 tons gods om dagen over en strækning på ca. 100 km – og han erklærede, at den maskine, han havde tænkt sig, ville blive i stand til at arbejde for kun en fjerdedel af det beløb, det samme arbejde ville koste med heste.

Yderligere et år gik – og i maj 1823 afgav man bestilling på lokomotivet.

Og hermed gik hele verdenstransporten ind i en ny og lykkelig udvikling!

Stockton og Darlington-jernbanelinien blev indviet den 27. september 1825 til »offentlig befordring«.

Det var en dejlig dag – masser af mennesker var mødt op – hele den vestlige landsdel syntes at være deltagere i denne enestående begivenhed.

Lokomotivet var bygget til at trække 40 tons efter sig – og klarede uden vanskelighed en vægt på 90 tons! – Der var 36 vogne efter det og det holdt fint en hastighed på omkring 20 km i timen!

Utallige ryttere, vogne og forskellige køretøjer fulgte med toget – ofte ganske tæt på lokomotivet – og det så ikke ud til, at hestene var bange for deres dampende konkurrent.

Og da diligencen og toget mødtes undervejs, var der ingen ende på jubelen. Man fik her et slående bevis på forskellen mellem maskin- og hestekraft. Lokomotivet med sin last på 600 mennesker og gods – og dili-

gencens kun 16 passagerer trukket af 4 heste.

De mennesker, der overværede denne jernbane-premiere, fik – helt bortset fra den historiske og kulturelle betydning – en oplevelse, som ingen af dem nogensinde glemte – det blotte syn af det majestætiske tog med dets elegante glidende bevægelse var fantastisk!

Og ikke mindre fantastisk var den meddelelse, der blev givet om banens åbning.

Man averterede indvielsen med at opstille et program, der på forhånd sagde, at lokomotivet ville trække 35 vogne lastet med kul, gods og indtil 300 mennesker ad gangen.

Det var ikke mærkeligt, at folk var nysgerrige – det var et dristigt, – ja næsten frækt program.

I dag kan man vanskeligt forestille sig, hvor distig og imponerende denne forestilling var. Vi er vel tilbøjelige til at se det i et lidt humoristisk skær – set med nutidens øjne var det hele jo umådeligt primitivt, – men det var intet mindre end et mirakel dengang!

Det var første gang i menneskets historie, at over 30 vogne blev trukket af en enkelt maskine – og det foregik uden uheld. Og oven i købet efter et forud lagt program. Jo, det var sandelig en vidunderlig oplevelse!

På grund af sin succes med Stockton-Darlington linien fik Georg Stephenson nye og større opgaver. Hans lokomotiv nr. 1 blev snart efterfulgt af flere. Et af de kendteste »THE ROCKET« blev indsat på ruten Liverpool-Manchester få år senere.

Og nu begyndte jernbanen for alvor sin sejrsgang over hele kloden.

Stockton-Darlington linien blev i 1853 optaget i »North Eastern Railway Company« – og igennem Darlington løber idag østkyststruten mellem England og Skotland – den, der befares af den berømte »The flying Scotsman«.

Så vigtig var verdens første jernbane – og så rigtigt planlagde man den strækning, der idag er een af Englands hovedlinier. Man havde ingen erfaringer at bygge på – kun fremsynede mænds viljekraft og George Stephensons geniale skaberevne!

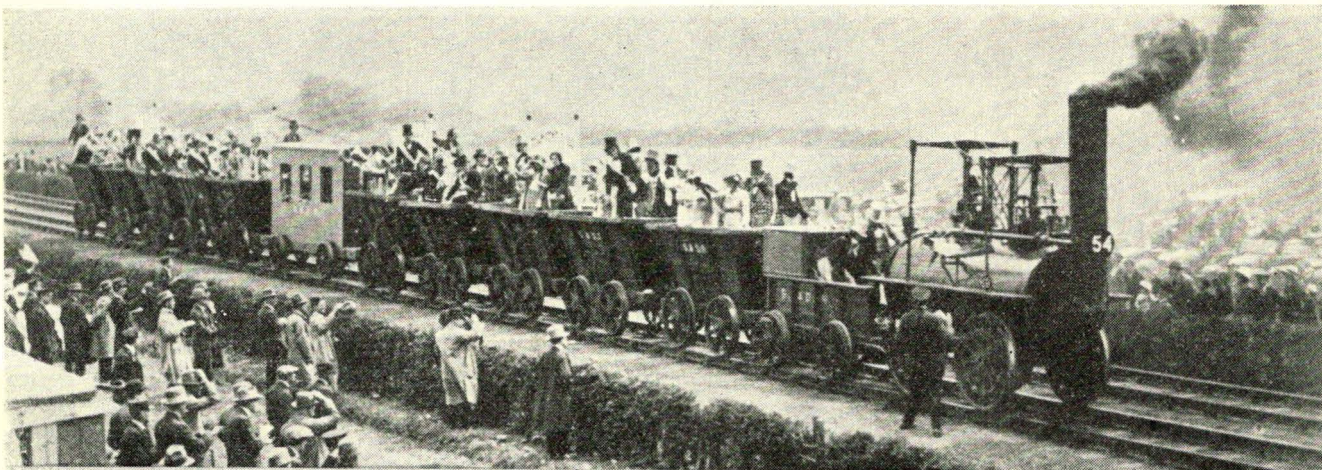
## 2. afsnit.

Det kunne være interessant på baggrund af ovenstående lille historiske tilbageblik at se, hvordan den videre udvikling i engelsk jernbandedrifts formede sig, men i stedet vælger vi at springe i tiden – helt frem til slutningen af forrige århundrede – for at få et lille indblik i engelsk jernbanes elektrificering.

Det var jo på dette tidspunkt den elektriske trækraft blev en realitet.

Først og fremmest var det sporvejslinierne i byerne, der blev elektrificeringens store succes. Her sprang man direkte fra de hestetrakne til de elektriske drevne vogne – og det var jo en ganske umådelig forandring.

Indenfor jernbandedriften gik udviklingen betydeligt langsommere. Man var udmærket tilfreds med det dampdrevne lokomotiv. Det havde i omkring et halvt århundrede bestået sin prøve – man havde desuden investeret betydelige summer i værker-



Fra banestrækningens 100 års jubilæum.

steder og reservedelslagre – og i England var der jo intet problem med at skaffe kul.

Elektrificeringen af jernbanerne måtte derfor retfærdiggøres af helt andre – og ganske specielle – grunde.

Mange steder i verden, hvor man havde rigeligt med vandkraft – og måske oven i købet måtte importere kul – stillede sagen sig imidlertid anderledes. Her kunne elektrificeringen ligefrem komme til at betyde en nationaløkonomisk gevinst.

I England var det første skridt elektrificeringen af Londons underjordiske bane, hvor dampdriften selv sagt måtte skabe et væld af ubehageligheder.

Da man i 1890 åbnede den del af den underjordiske bane, der kaldtes *City & South London Tube*, demonstrerede man samtidig, at brugen af elektricitet ikke alene var mere renlig, men også gav en langt hurtigere acceleration end dampkraft. Især dette sidste punkt var af største betydning på en linie med så mange stop og igangsætninger.

Få år senere fulgte Liverpool efter med en elektrisk bane, og i årene inden den første verdenskrig var der

en livlig aktivitet på de fleste af hovedlinierne – og på samme tid blev en stor del af Englands by- og lokaltrafik elektrificeret. Mellem Liverpool og Southport og Manchester til Bury – og ikke mindre vigtigt – på Londons lokalbaner gik man over til elektrisk drift. For Londons lokalbaners vedkommende var det *London & Southwestern Railroad*, der blev begyndelsen til hele det elektrificerede område, der i dag kendes som »den sydlige region«. Man anvendte i begyndelsen næsten udelukkende strømførende spor, men gik senere over til luftledninger.

I løbet af efterkrigsårene – da landevejstrafikken blev langt mere intensiv end tidligere – måtte man skrinlægge en gammel plan om at elektrificere hovedlinierne ud over landet, men så meget mere gjorde man ud af den elektriske drift på by- og lokaltrafikken. Man udbyggede nu hele London-området og havde planer om at nå kysten ved Portsmouth, Brighton, Eastbourne og Hastings. Disse strækninger blev elektrificerede i 1925 og det samme skete med Manchester lokalbaner.

I 1935 påbegyndtes store nødhjælps-

arbejder med regeringsstøtte for at afhjælpe den enorme arbejdsløshed og herunder fortsatte man elektrificeringen af flere banestrækninger.

Så kom imidlertid den anden verdenskrig, og man fik nu i en årrække langt større problemer at tumle med.

Umiddelbart efter denne krigs afslutning begyndte man i U. S. A. og i store dele af Europa at benytte diesel-lokomotiver i stedet for damplokomotiverne – og man måtte nu også se elektrificeringen i relation til dette sidste fremskridt indenfor jernbane-driften.

I 1948 blev de britiske jernbaner og Londons transportsystem nationaliseret og Den britiske Transportkommission foranledigede et samarbejde mellem de forskellige selskaber for at finde frem til et system på linie med udviklingen i andre lande. Og hvad der i den forbindelse er sket af udvikling i England er en anden historie, som vi ikke her skal komme ind på.

Blot var det måske interessant at vide, om strækningen Stockton til Darlington i dag benytter dieseldrift.

Jørgen Petersen.

## FN nyt

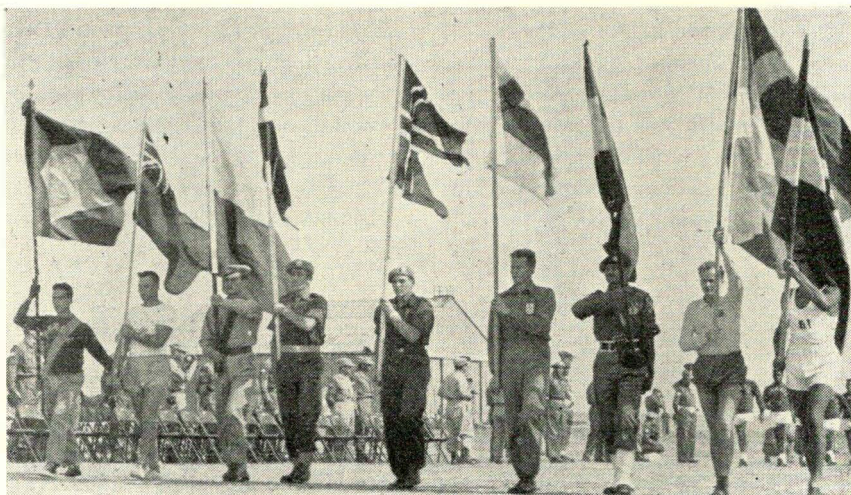


Idrætssamvirke

med

alvorlig

baggrund



Ca. 240 atleter fra alle de dengang ni kontingenter i FN's bevogtningsstyrke (UNEF af »United Nations Emergency Force«) deltog i styrkens »Olympiade«, der afholdtes i efteråret på Gaza flyveplads. Den indledtes med en sportsparade, som modtoges af oberst Erik O. Rosengren, styrkens næstkommanderende, mens atleterne defilerede forbi med deres nationale flag i spidsen. 35 af de 39 medaljer blev vundet af finner, indere og svenske. Af de øvrige fire medaljer vandt brasilianske atleter tre og jugoslaverne en. »Den Olympiske Dag« var arrangeret for at bringe afveksling og afbrydelse i arbejdet og den daglige rutine for UNEF-soldaterne, der i et års tid havde hjulpet med til at opretholde freden og roen i området.

# Lidt om damplokomotivet

Ved kontorchef, cand. polyt. J. P. A. Andersen, maskinkontoret.

*Vi bringer efterfølgende en interessant artikel fra »Vingehjulet«, som giver anledning til eftertanke, når man så begejstret adskillige steder fremhæver dieseldriften på bekostning af dampdriften.*

Denne artikel er skrevet fortrinsvis for damplokomotivets vistnok endnu talrige venner; andre knap så ivrige tilhængere af dette traktionsmiddel eller endog dets modstandere er dog naturligvis meget velkomne til at læse med; der kunne måske findes et og andet af interesse trods alt.

Damplokomotivet er som bekendt aflivet ret eftertrykkeligt i pressen og andre steder adskillige gange i løbet af de sidste 25 år. Til trods herfor har det udvist – og udviser stadig – en forbavsende vitalitet. Det kunne jo tyde på, at de nedsættende udtalelser i adskillige tilfælde er noget overdrevne, således at det forkætrede damplokomotiv måske ikke er slet så ringe, som det ofte bliver gjort til.

En ting må dog straks siges: Med den udvikling, der i de senere år er sket inden for brændselspriserne – i forbindelse med vanskeligheden med at fremskaffe egnede kul – er damplokomotivets konkurrenceevne blevet afgørende nedsat; men det er til gengæld også den eneste betydningsfulde årsag til, at det må vige, i hvert fald når det drejer sig om flertallet af de almindelige baner, d. v. s. uden meget stærke stigninger, og baner, hvis trafikintensitet ikke er ganske særlig høj. Dette er ikke blot og bart postulat, men bl. a. i overensstemmelse med en udtalelse fra et så højt forum som den europæiske trafikministerkonference.

I det følgende er fremdraget en del eksempler fra flere lande på bemærkelsesværdige præstationer inden for dampdriften og vel at mærke – hvor andet ikke er udtrykkeligt anført – fra den daglige drift. Eksemplerne stammer tildels fra en rejse i sommeren 1956 til England via Tyskland–Belgien.

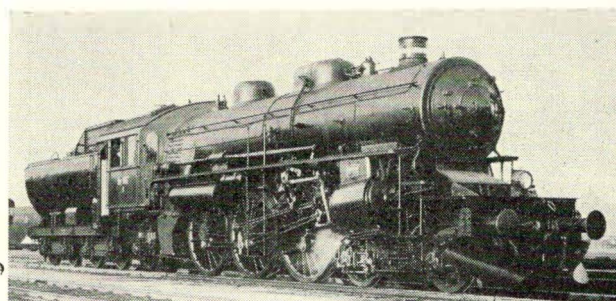
Rejsen fra København blev foretaget med tog 25 København–Korsør (togart E 400, loko E nr. 999, 12 vogne med 447 tons vognvægt, i virkeligheden mere, da vognene var tæt besat med rejsende). Den første del af turen var med nogen modgang i form af »La« og »sen signalgivning«, således at det først var efter passagen af Borup, at der kunne køres til, og det blev der da også; strækningen Borup–Svenstrup Sj., 56,3 km, blev gennemkørt på ubetydeligt mere end 33 min., hvilket svarer til en gennemsnitsfart af 102 km/t,

en præstation, der ikke mindst tjener lokomotivpersonalet til ære, og hertil bør bemærkes, at lignende kørsel ingenlunde har været sjældnen i den tid, tog 25 har kørt med E-maskine. I nærværende tilfælde bør muligt tilføjes, at kørslen Svenstrup–Korsør (4 km) tog 5½ min. som følge af »La« og den af sporforholdene betingede langsomme indkørsel på Korsør station.

Rejsen Nyborg–Padborg, der foregik med tog 35, frembød ikke noget af særlig interesse; toget blev trukket af et MY-loko, der havde let ved at klare de 9 vogne, hvoraf toget bestod. Det kom dog 16 min. for sent til Padborg af årsager, der ikke skyldtes lokomotivet.

Inden vi nu forlader Danmark på den videre rejse, er det fristende at nævne en anden damppræstation i samme sommer, dog ikke en dagligdags; heldigvis, kan det siges, da årsagen var et teknisk uheld. Den pågældende dag blev maskineriet i det tyske lyntog, der kører »København-Express« utjenstdygtigt under kørslen til København, og det lykkedes ikke at få det færdig-repareret til tiden for returløbet. Toget blev da forspændt en C-maskine (nr. 709, bygget i 1909, men senere forsynet med overheder), der gjorde turen København–Gedser på 1 time 48 min., 2 min. kortere end den planmæssige tid for »København-Express« og svarende til en gennemsnitsfart på over 95 km/t, en bedrift, der tjener til ære for såvel maskine som personale, og som i England ville være blevet omtalt i pressen.

Tilbage til »Nordexpress«s videre færd mod syd. Flensburg–Hamburg var toget vokset til 11 vogne og blev kørt af et af de for mange rejsende bekendte 03-lokomotiver, der indvandt forsinkelsen til Hamburg på 2 min. nær. Lad os her mindes 03-maskinens bemærkelsesværdige præsta-



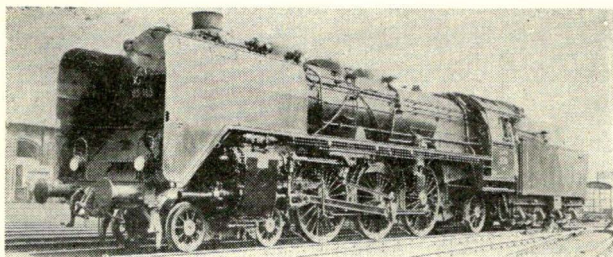
DSB's største hurtigtogslokomotiv litra E.



DSB's lokomotiv litra C.

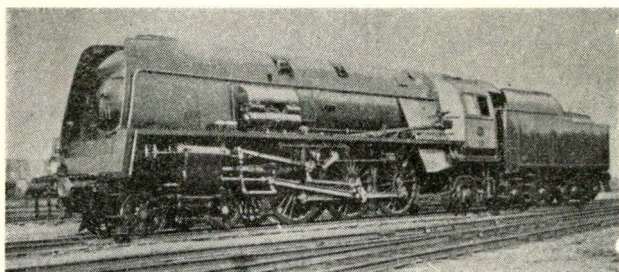
tioner, især i FD-togene (Fernschnellzüge) i årene før den anden verdenskrig. Som et enkelt eksempel kan nævnes, at FD-toget (nr. 80) Berlin-München ofte gennemkørte strækningen Berlin-Halle på 1½ time (planmæssig tid 1 time 32 min. til 1 time 38 min.), svarende til 107 km/t, med en belastning på 280-300 tons.

I Hamburg blev vor 03 ombyttet med en 01, i dette tilfælde en 3-cylindret; 01-lokomotivet er sikkert også alle jernbaneinteresserede bekendt, ikke mindst foran lange og tunge hurtigtog (f. eks. på 600 tons vognvægt), som det er i stand til



DB's 2-C-1 hurtigtogslokomotiv type 03.

i daglig drift at fremføre med 100-110 km's fart på flade strækninger. Også i særligt hurtige tog kan 01 gøre fyldest; således i det fornemme tog »Rheingold« (Schweiz-Holland og omvendt), der umiddelbart før 2. verdenskrig fik forkortet rejsetid, hvilket bl. a. medførte, at køretiden over et af de gunstigste strækningsafsnit, nemlig Freiburg (Brsg)-Baden-Oos, 103 km, blev nedsat til 59 min. (fra start i Freiburg til stop i Baden-Oos), hvilket er samme tid som det nyeste dieseltog »Trans-Europ-Express« har i dag. For »Nord-express« har maskinløbet været lagt således til



SNCB's 2-C-1 4-cyl. hurtigtogslokomotiv type 1.

rette, at samme 01-loko kørte toget over hele strækningen Hamburg-Aachen, d. v. s. 520 km, hvad der er bemærkelsesværdigt i betragtning af togets meget betydelige vægt. Det passer altså ikke ganske, når man undertiden i diskussionerne om damp contra andre trækraftformer ser anført, at damplokomotivet må kul- og vandfor-synes samt have rensat fyr for hver ca. 100 km. Også med hensyn til det månedlige kilometertal kan damplokomotivet godt være med; mange 01- og 03-lokomotiver opnår det betydelige antal kilometer af over 27 000 pr. måned.

Kørslen med »Nordexpress« gennem Tyskland foregik efter planen. I Köln deles toget, således at Paris-delen som den egentlige Nordexpress kører først Köln-Aachen-Liége, medens Oostende-delen kører fra Köln 1 time senere under navnet »Tauern-Express«. Som regel overtager de belgiske baner toget allerede i Aachen, ofte med den 4-cyl. 2-C-1-maskine type 1, der formentlig er Europas sværeste »Pacific«-lokomotiv, idet det (uden tender) vejer 122 tons (E-maskinen uden tender vejer 88 tons). Allerede i Liége overtages kørslen af et elektrisk lokomotiv, type 123, idet strækningen Liége-Bruxelles-Oostende er elektrificeret. Det elektriske loko 123, der vejer 91 tons (= adhæsiionsvægten) og har en effekt på ca. 2 800 HK, medgives dog skydeloko på den meget stærke stigning Liége-Montegnée (1 : 30 på 5-6 km), når toget har blot en nogenlunde størrelse.

Strækningen Bruxelles (Midi)-Oostende er en af Belgiens fineste uden synderlige stigninger og uden skarpe kurver og derfor velegnet til hurtigkørsel; maksimalhastigheden er da også 140 km/t. Det elektriske loko kører de 117 km på 1 time 17 min. med ophold i Gent og Brügge (2-3 min. hvert sted); den pågældende dag blev der vundet 2 min. på kørslen, d. v. s. der kørtes praktisk taget lige så hurtigt som før krigen, da det ovenfor nævnte damploko type 1 (tillige med typerne 10 og 12) kørte togene på denne strækning.

Søturen Oostende-Dover må siges at være en behagelig afveksling (i visse tilfælde måske lovlig frisk) i en lang jernbanerejse; skiftet fra skib til tog i Dover med pas- og toldeftersyn er dog en trættende og kedsommelig afbrydelse trods personalets hjælpsomhed og venlighed. En sådan ordning, som her er truffet, bidrager ikke til at gøre rejser med bane populære.

Togene Dover-London (Victoria station) fremføres som regel af »Southern Region«s ejendommeligt udseende 2-C-1 lokomotiver af »Mer-

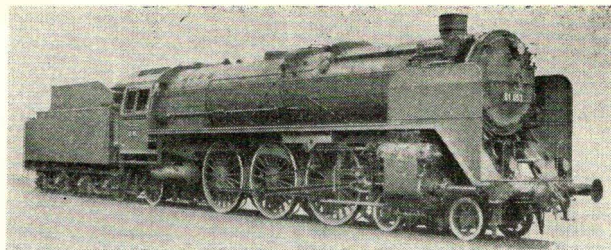


chant Navy«- eller »West Country«-typen. Disse lokomotiver har navne efter berømte skibslinier, henholdsvis efter byer i Sydvestengland. Kørslen Dover-London, gennem et smukt, kuperet landskab, frembyder ingen særlige overraskelser hastighedsmæssigt set. Der er mange stigninger og generende hastighedsbegrænsninger som følge af kurver. Den meget tætte toggang i nærheden af London giver let anledning til »stop« og deraf følgende forsinkelser. Lidt syd for London Victoria ligger Englands »Hellerup«, Clapham Junction, der passerer af 2500 tog i døgnet.

Det bør bemærkes, at der på de gunstigere strækninger inden for »Southern« ikke sjældent opnås hastigheder på 130-135 km/t, bl. a. af de ovennævnte lokomotivtyper.

I øvrigt søger de engelske baner – og med ikke ringe held – trods vanskeligheder af forskellig art at genoplive de stolte traditioner fra dampdriftens store tid i 1930'erne. »Western Region« kan fremvise adskillige bemærkelsesværdige kørsler, bl. a. hurtigtoget »The Bristolian« mellem London og Bristol. Den dag, jeg benyttede toget, fremførtes det af en smukt pudset 2 C-maskine af den meget populære »Castle«-type. Denne type er nu over 30 år gammel, men den er genbygget i flere serier, bl. a. så sent som i 1950. Toget bestod af 8 vogne med en vognvægt på 290 à 300 tons. Det afgik fra London (Paddington station) præcis 8,45 og kom til Bristol, ligeledes præcist, 10,30, d. v. s. efter at have tilbagelagt de 190 km på 1¾ time, altså med 108,5 km's gennemsnitsfart. Den store jernbaneby Swindon, »Castle«-lokomotivernes fødeby, 124 km fra London, passeredes 9,53, svarende til 108 km/t i gennemsnit over denne strækning, til trods for, at banen på dette stykke stiger svagt næsten hele vejen. Fra Swindon falder banen ned mod Bristol og her opnås ofte betydelige hastigheder. I dette tilfælde kørtes således den 33,8 km lange strækning Swindon-Corsham på 16 min., svarende til 127 km/t. Et par steder kørtes ¼ eng. mil på 10 sek., svarende til 90 miles eller 144 km/t; 90 miles pr. time er f. t. gældende almindelige maksimalhastighed på de engelske hovedbaner, og denne hastighed udnyttes ganske godt af damplokomotiverne i de hurtigste tog.

Returrejsen Bristol-London foregik med et mere almindeligt – »navnløst« – hurtigtog, også trukket af en »Castle«-maskine. Toget bestod af 9 vogne, hvoraf den bageste afkoblede i Reading, 58 km vest for London, uden at toget standse. Også dette tog kørte godt, f. eks. blev del-

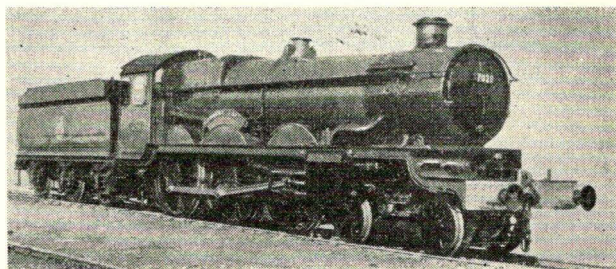


DB's 2-C-1- hurtigtogslokomotiv type 01.  
(De store røgnedslagsskærme bliver efterhånden noget ændret).

strækningen Shrivenham-Tilehurst (der begge passeredes med 120-130 km/t), 53,1 km, kørt på 25¼ min. = 126 km/t. Toget kom 3 min. for tidligt til London.

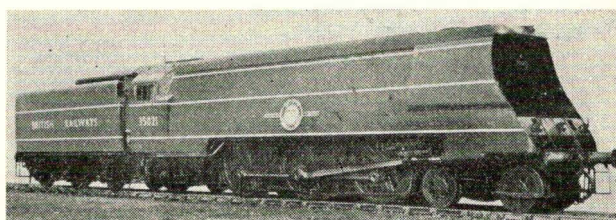
Men det er ikke alene mod vest i England, at der køres med bemærkelsesværdige hastigheder.

På de to store hovedbaner London-Skotland, henholdsvis London (Euston st.)-Glasgow og London (King's Cross st.)-Newcastle-Edinburgh opnås betydelige hastigheder og præsta-

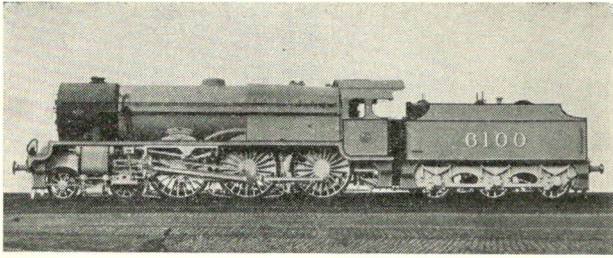


BR's (Western Region) 2-C 4-cyl. hurtigtogslokomotiv »Castle« type.

tioner, selv om man endnu ikke har opnået, hvad der præsteredes i sidste halvdel af 30'erne. De på disse strækninger mest kendte tog er, som de fleste jernbaneinteresserede vil vide, »Royal Scot« London-Glasgow og det, måske endnu mere kendte, »Flying Scotsman« London-Edinburgh. Begge tog afgår fra London kl. 10,00, en tid, der har stået fast i mange år og antagelig må anses for en ubrydelig tradition. Derimod er ankomsttiden til Glasgow henholdsvis Edinburgh naturligvis undergået adskillige ændringer gennem årene.

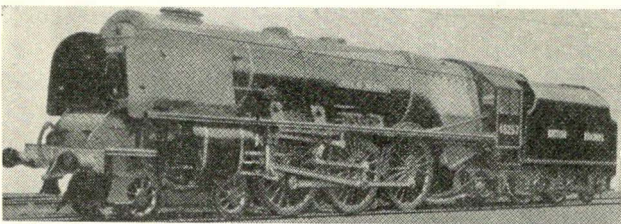


BR's (Southern Region) 2-C-1 3-cyl. hurtigtogslokomotiv »West Country« type.



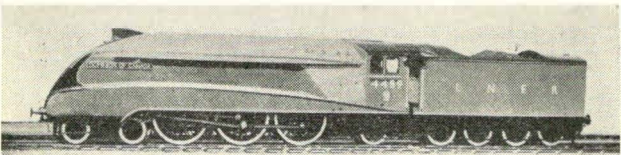
BR's (London-Midland Region) 2-C 3-cyl. hurtigtogslokomotiv »Royal Scot« type, i sin oprindelige skikkelse. (Forsynes efterhånden med ny kedel og dobbelt-skorsten).

Jeg rejste fra London til Crewe (254 km) med, hvad man kunne kalde dubleringstoget for »Royal Scot«. Toget kørte fra London 10,10 og standse på vejen til Crewe kun i Rugby, 133 km fra



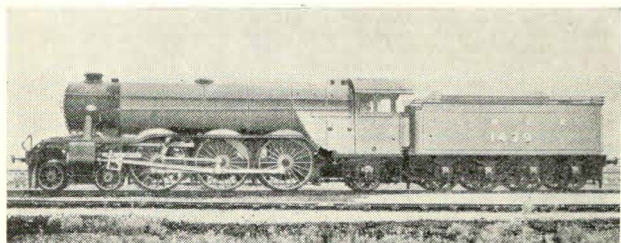
BR's (London-Midland Region) 2-C-1 4-cyl. hurtigtogslokomotiv »Duchess« type.

London. De 133 km gennemkørtes på 84 min., svarende til 95 km/t gennemsnitsfart. Toget bestod af 13 vogne, d. v. s. en vognvægt på 470–480 tons, og fremførtes af en 2 C-3 cyl. maskine af »Royal Scot«-typen, bygget første gang i 1927 og bestemt



BR's (Eastern & North-Eastern Region) 2-C-1 3-cyl. hurtigtogslokomotiv »A 4« type.

for toget af samme navn. Det første stykke vej ud af London er temmelig vanskeligt, bl. a. er der et par stigninger på 1 : 70, henholdsvis 1 : 77 og hastighedsnedsættelser p. gr. a. kurver. De



BR's (Eastern & North-Eastern Region) 2-C-1 3-cyl. hurtigtogslokomotiv »Flying Scotsman« type i en af de første udførelsesformer.

tungere tog assisteres derfor som oftest af et skydelokomotiv ud af stationen, men effektiviteten af denne hjælp synes temmelig varierende. Strækningen Willesden Junction (9 km fra London)–Weedon (112 km fra London), 103 km, kørtes på nøjagtigt 1 time. Fra strækningens »toppunkt«, stationen Tring (51 km fra London) til Weedon var gennemsnitsfarten 113 km/t (61 km på 32,5 min.). Stigninger og fald er her ret moderate, mest 2,5–3 ‰. Rugby–Crewe, 121 km, blev kørt på 79 min., svarende til 92 km/t gennemsnitsfart. Lokomotiverne af »Royal Scot«-typen, der er bemærkelsesværdige ved deres gode økonomi og effekt i forhold til vægten, benyttedes i en halv snes år til fremførelse af toget af samme navn, men da kravene om togvægt og hastighed stadig forøgedes, samtidig med at man ønskede at køre toget over hele strækningen London–Glasgow (644 km) uden lokomotivskifte undervejs, gik man over til at anvende 2-C-1 4-cyl. lokomotiver (»Princess Royal«- og »Duchess«-typerne), der nærmest må betragtes som en udvikling af den ovenfor nævnte »Castle«-type. Disse 2-C-1 loko er endnu de almindelige, der benyttes til det ofte over 500 tons tunge tog, og de klarer sig stolt i konkurrencen med de nu i samme løb indsatte store dieselloko, af hvilke det som regel er nødvendigt at benytte 2 sammenkoblede for at klare køreplanen. I »Royal Scot« er 130–140 km/t og mere ingen sjældenhed, men i øvrigt er det ofte ved lavere hastigheder, nemlig på strækningsafsnittet Crewe–Glasgow, hvor der forekommer lange stigninger på 8, 10 og 13 ‰, at der stilles meget store krav til lokomotivets ydeevne.

På strækningen London–Newcastle–Edinburgh har jeg ikke haft lejlighed til at køre med de »berømte« tog; men jeg har haft lejlighed til at iagttage dem på anden måde.

»Flying Scotsman« begyndte at køre i 1862. Til toget er naturligvis gennem tiderne benyttet de bedste og hurtigste lokomotiver, som banerne har rådet over. I den nyere tid er anvendt 2-C-1 3-cyl. lokomotiver, første gang sat i drift i 1922 og gennem årene i senere byggeserier udviklet til stor fuldkommenhed. »Flying Scotsman« kørtes ofte med en togvægt på over 500 t, fra 1928 (i sommertiden) uden standsning og altså uden lokomotivskifte de 636 km London–Edinburgh (og omvendt). Køretiden var 7 timer 30 min., senere nedsat til 7 timer. De mest bekendte 2-C-1 loko er A 4-typen, der har delvis strømliniet beklædning, og det er et af disse lokomotiver (ved navn »Mallard«), der er indehaver af verdens-

rekorden i hastighed for damplokomotiver, 202 km/t, der opnåedes i 1938 på en faldstrækning på 5 ‰ med et tog på ca. 245 tons. I daglig drift opnås ikke sådanne hastigheder, bl. a. fordi det ikke med de gængse bremses er muligt at opnå praktisk anvendelige bremseveje.

I årene før 2. verdenskrig kørte eftermiddagstog »Coronation« uden lokomotivskifte strækningen London–Edinburgh (og omvendt) på 6 timer med én standsning og altså med en gennemsnitsfart på over 106 km/t, hvad der er bemærkelsesværdigt over så lang en strækning, som har adskillige hastighedsnedsættelser, der er ret generende ved de hastigheder (130–160 km/t), der må anvendes for at overholde køretiden. Togvægten var en del reduceret i forhold til »Flying Scotsman«, 300–325 t (mod 450–500).

I 1956 opnåedes ikke de samme kørte køretider; men dubleringstog for »Flying Scotsman«, der bærer navnet »The Elizabethan«, kørte dog strækningen på 6½ time, med en togvægt, der undertiden overskred 400 tons. Den egentlige »Flying Scotsman« kørte strækningen på 7 timer, med standsning i Newcastle i 6 min.; rejsehastigheden London–Edinburgh var altså over 90 km/t. I forsinkelsetilfælde var (og er) 140–150 km/t ingen sjældenhed.

På grund af arbejderne med elektrificeringen af strækningen London–York kan der, så længe disse arbejder, som medfører visse hastighedsnedsættelser, står på, formentlig ikke påregnes yderligere forkortelse af køretiden.

Som bekendt er interessen for jernbanerne meget stor i England, ikke mindst blandt ungdommen, der noterer lokomotivnumre og -navne op med stor iver. Når således et af de »fine« tog passerer f. eks. York, er jubelen blandt den tilstedeværende ungdom voldsom. Selv om den engelske ungdom ligesom anden ungdom er i pagt med fremtiden, undser den sig altså ikke for at hylde det »gammeldags« damplokomotiv.

Den rejse, jeg en søndag foretog med et eksprestog fra York til London, frembød ikke noget særligt i hastighedsmæssig henseende, selv om det blev kørt af et A 4-loko (»Silver Link«, nr. 60014, der er bygget i Doncaster 1935 og har kørt 180 km/t). Toget var nemlig lagt i en særlig plan af hensyn til udførelsen af en mængde sporarbejder både på strækning og stationer, idet man udnyttede søndagen, hvor trafikken er relativt ringe, til at udføre disse arbejder.

Nu vil der naturligvis let rejse sig den indvending, at de foran nævnte eksempler afmalder dampdriften i lidt for rosenrøde farver; men som

nævnt er det mest tilfældige oplevelser på en tilfældigt foretaget rejse. Under særlige ugunstige forhold som tåge, storm e. lign., kan man naturligvis komme ud for meget generende forsinkelser og uregelmæssigheder, men det gælder jo også for andre traktionsformer og befordringsmidler i det hele. Hertil kommer specielt for damplokomotivets vedkommende, at det selv i mindre god tilstand, med dårligt brændsel og evt. mindre sagkyndig betjening vel kan lempe sig frem, men med forsinkelse og ofte forstyrrelse af den øvrige toggang. Denne egenskab ved damplokomotivet er naturligvis et plus i mange tilfælde, men ulemperne derved føles ofte som en mangel. De nyere traktionsmidler forlanger i almindelighed anderledes »orden i sagerne«, ellers går de slet ikke. Bliver således strømmen i køretråden borte, og det hænder jo, står samtlige elektriske lokomotiver og tog stille inden for det pågældende afsnit.

Ved bedømmelse af dampdriften bør det heller ikke glemmes, at det var dampen, der måtte trække det store læs under krigen, og lige som anlæg og andet jernbanemateriel gik også damplokomotiverne ud af krigen med voldsomme tab, beskadigelser og slid, således at der ved genoptagelsen af den fredelige trafik var stor mangel på lokomotiver og store vanskeligheder med at holde dem vedlige i ordentlig stand samt med at skaffe det fornødne brændsel og også ofte med at stille fornødent rutineret personale både til drift og vedligeholdelse.

Det var derfor intet under, at togfremførelsen måtte lide herunder, hvorved der meget let fremkom et forkert indtryk af dampdriften. Skal denne sammenlignes med andre trækraftformer, skal det naturligvis ske på lige fod, og det lader sig ikke benægte, at der fra damplokomotivets modstanderes side ofte er draget sammenligninger, der er ganske urimelige, men dog har en vis propagandamæssig virkning. Der eksisterer imidlertid en omfattende litteratur om dampdriften i den nyere tid, særligt naturligvis fra de store jernbanelande, og det kan kun anbefales dem, der ønsker at sætte sig virkeligt ind i sagen, at studere denne litteratur. Der vil derved fremkomme ting, som vil overraske.

Damplokomotivet synger sin svanesang, siger selv dets tilhængere i det klassiske jernbaneland England; men meget tyder dog på, at denne sang ikke bliver så kort, som man måske har troet. Det må være en trøst for dem, der med vemod ser damplokomotivet forsvinde, at denne sang kan lyde med ære.



## Ved banen

Jernbanemandens virke  
i populær fremstilling

*Ny udstilling i perrontunnel I på  
København H.*

Den glimrende ide statsbanerne har fået med benyttelse af perrontunnel I på Københavns Hovedbanegård til udstillinger er den 18. ds. fulgt op af en ny udstilling kaldet »... ved banen«. Den afløser udstilling »- på sporet«, der fik en succes, som forhåbentlig også vil kunne påregnes for den nyes vedkommende.

Med et populært udtryk »... ved banen« stående for udstillingens navn har statsbanerne villet give en kort skildring af jernbanemandens daglige arbejde. Samtidig har man fundet anledning til at vise gamle jernbaneuniformer, ligesom der også findes udstillet gamle organisationsfaner.

For børn vil et arbejdende modeljernbaneanlæg tage størst interesse fangen – det vil vel også ske for mangan en voksen. Modelanlægget sættes i gang med indkast af 10 øre, og de penge, der på denne måde kommer ind, går til velgørende formål.

I overværelse af dagspressen, organisationernes og administrationens repræsentanter holdt personalechef L. Buus-Pedersen åbningstalen.

Udstillingen er åben daglig fra kl. 10-13 og 14-20.. Adgangen er gratis.

## Studierejsen til Tyskland

Man beklager at måtte meddele, at studierejsen til Tyskland med besøg på Henschel og Sohns lokomotivfabrik i Kassel udsættes til efteråret.

Årsagen hertil er, at fabrikken har haft visse vanskeligheder, og at der for tiden sker ændringer i dens ledelse. Disse særlige forhold har medført meget store forhindringer for en praktisk gennemførelse af arrangementet i foråret. Når forholdene på fabrikken er afklarede, bliver der igen lejlighed til at drøfte et besøg.

Landsoplysningsudvalget er naturligvis ked af, at der ikke bliver noget ud af studierejsen som annonceret, ikke mindst på baggrund af den enkelte deltagers arbejde på at få frihed, men på den anden side er udvalget magtesløse overfor de forhold, som forhindrer rejsens gennemførelse. Man vil i sommerens løb søge rejsen fastlagt i enkeltheder, så den kan komme i stand til efteråret. Udvalget håber, at tilslutningen til den tid vil blive lige så god, som den har været nu.

P. u. v.  
J. V. Christiansen.



### Tak!

Ved min afsked fra D. S. B. den 31-3-58 takker jeg lokomotivpersonalet ved Odense afdelingerne for den opmærksomhed, der er vist mig.

En særlig tak til sektionsingeniør Jens Hansen for de pæne afskedsord.

Hjertelig hilsen og tak.

Pens. lokomotivfører *J. F. Nielsen*, Odense.

Vor hjerteligste tak for Deres venlige deltagelse ved vor kære fars død og begravelse.

Hjertelig tak til afdelingsformanden for de smukke mindeord.

*Anna Reinhardt og børnene.*

### Foredrag i Næstved

Næstved afdelingers oplysningsudvalg indbyder herved naboafdelinger til foredrag torsdag den 17. april kl. 19,30 i Herlufsholms menighedshus.

Fælles kaffebord og entre kr. 1,50.

Politimester Vagn Bro, Køge, taler om »Ungdomskriminalitet«.

Vel mødt.

*K. J.*



*Forfremmelse til elektrofører (13. lkl.) efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-3-58.*

Lokomotivfyrbøder:

A. Schmidt (Fenstra), Nyborg, i Enghave.

*Tildelt junktion som depotforstander efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-4-58.*

Lokomotivfører (11. lkl.):

F. V. Jensen, Slagelse, i Slagelse.

*Forfremmelse til lokomotivfører (7. lkl.) efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-4-58.*

Lokomotivførerne (11. lkl.):

B. E. Thomsen, Nyborg, i Nyborg.

H. C. Hyllegaard, Nyborg, i Nyborg.

L. C. Rasmussen, Odense, i Nyborg.

S. A. Iversen, Fredericia, i Fredericia.

S. A. Rasmussen, Fredericia, i Fredericia.

H. C. Gleerup, Fredericia, i Fredericia.

W. B. Jensen, Fredericia, i Fredericia.

H. Bech, Fredericia, i Fredericia.

S. B. Christensen, Viborg, i Fredericia.

J. P. K. Nielsen, Århus, i Århus.

J. A. E. Christensen, Århus, i Århus.

K. Henry Petersen, Århus, i Århus.

V. E. Andersen (Riis), Århus, i Århus.

H. D. Frederiksen, Århus, i Århus.

V. Petersen-Rostgaard, Århus, i Århus.

H. K. Schrøder, Århus, i Århus.

R. N. C. C. Olsen, Brande, i Århus.

N. S. Lindholm, Ålborg, i Ålborg.

N. C. Poulsen, Ålborg, i Ålborg.

J. P. Blenstrup, Ålborg, i Ålborg.

C. A. Jespersen, Ålborg, i Ålborg.

J. M. Christensen, Ålborg, i Ålborg.

H. E. Mortensen, Struer, i Struer.

K. J. R. Jensen, Struer, i Struer.

B. M. Stokkendal, København Gb., i København Gb.

S. A. Christensen, København Gb., i København Gb.

S. G. Jensen, København Gb., i København Gb.

K. K. M. Marbak, København Gb., i København Gb.

K. E. Petersen, København Gb., i København Gb.

H. Koue, København Gb., i København Gb.

P. R. T. Poulsen, København Gb., i København Gb.

K. E. D. Kofoed, København Gb., i København Gb.

A. H. Nurup, Korsør, i Korsør.

S. G. Nielsen, Korsør, i Korsør.

G. A. Hansen, Korsør, i Korsør.

P. V. Jensen (Melby), Korsør, i Korsør.

J. A. M. Andersen, Korsør, i Korsør.

L. V. Kruse, Korsør, i Korsør.

E. R. Rasmussen, Gedser, i Gedser.

H. W. Christensen, Gedser, i Gedser.

*Forflyttelser efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-4-58.*

Lokomotivførerne (7. lkl.):

A. P. Jensen, Fredericia, til Struer.

S. M. Rasmussen, Århus, til Struer.

K. Tegtmeier, Fredericia, til Struer.

*Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-4-58.*

Lokomotivfører (11. lkl.):

C. H. Jensen, København Gb., til Helgoland.

*Udnævnt til tegner (10. lkl.) i maskinkontoret efter ansøgning pr. 1-4-58.*

Lokomotivfyrbøder:

K. O. Pedersen, København Gb.

*Dødsfald.*

Pensioneret lokomotivfører B. Reinhardt, Frodesgade 7, Esbjerg, er afgået ved døden.

## NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøder-underafdeling:

Assens: Repræsentantens adresse rettes til:

Ny Adelgade 89 st.

## Byttelejlighed

Haves: 2½ værelses moderne lejlighed i rækkehus i Sønderborg.

Ønskes: Tilsvarende eller 3 værelses moderne lejlighed i Fredericia.

Henvendelse:

Postassistent *Thomas Thomsen*, Sundsvallgade 34, Sønderborg.

## Feriehjemmet på Knudshoved

Statsbanernes feriehem på Knudshoved modtager i sommersæsonen 1958 gæster fra søndag den 25. maj til lørdag den 30. august. Der vil dog være adgang til at ankomme til feriehemmet allerede lørdag den 24. maj fra kl. 18, såfremt der i anmodningen om ophold fremsættes ønske herom.

Samtlige statsbanernes tjenestemænd og time-lønnede fast ansatte med familie (hustru og hjem-meværende børn) har adgang til ophold på hjem-met. Endvidere vil der, i det omfang pladsforholdene tillader det og fortrinsvis uden for skoleferien, blive givet adgang også for pensionister og enker.

Betalingen for opholdet udgør pr. dag og pr. person:

	8/6-16/8	24/5-7/6 og 17/8-30/8
Voksne . . . . .	10,00 kr.	9,00 kr.
Børn 4-11 år (incl.) . .	6,00 kr.	5,00 kr.
Børn indtil 4 år . . . . .	3,00 kr.	2,50 kr.

Hertil må regnes sædvanlig betjeningsafgift 12½ pct.

Såfremt der undtagelsesvis gives tilladelse til kortere ophold end 5 dage, vil der yderligere blive

opkrævet 1 kr. pr. person for forbrug af senge-linned.

Til brug ved anmodning om ophold på ferie-hjemmet er fremstillet en særlig blanket, som vil kunne fås på stationer og skspeditionssteder. Blan-ketten indsendes i udfyldt stand direkte til gene-raldirektoratet.

Belægningen foretages af generaldirektoratet i den rækkefølge, hvori anmodningerne indgår; dog vil alle anmodninger, som er modtaget inden den 15. april, blive betragtet som indgået samtidig.

Det bedes anført i anmodningen, om man ønsker at deltage i middagsspisningen (kl. 12, om søndagen 12,30) på ankomstdagen.

For det tilfælde, at der skulle være optaget i det ønskede tidsrum, må det endvidere anbefales dem, der i så fald kunne ønske ophold i et andet tidsrum, at angive dette subsidiære tidsrum i ansøgningen.

Af hensyn til en så god udnyttelse af feriehemmet som muligt må de gæster, der af en eller anden grund ikke kan benytte opholdstilladelsen fuldtud, meddele dette til generaldirektoratet så tidligt som muligt og senest en uge før ankomstdagen til hjem-met, da indtegningen i modsat fald må betragtes som bindende.

## Dansk Lokomotivmands Forening Feriehjemmet

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

Navn:	Ophold ønskes for				personer			
Stilling:	mig selv				} sæt x			
Adresse:	min hustru							
Vi (jeg) ankommer:	kl.				Alder			
Vi (jeg) afrejser:	kl.				egne børn			
Her opgives både dato og tidspunkter. Ankomst og afrejse kan ikke foregå på søndage.					fremmede børn			

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

Indsendes under adresse:  
**Dansk Lokomotivmands Forening,**  
 feriehemmet,  
 Hellerupvej 44, Hellerup.

..... den / 19

.....  
 Underskrift

Weinrich Nielsens  
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

A/s **C. F. Schalburg**

VINGAARDEN I NYBORG  
Grundlagt 7. Juni 1817

**Nyborg Kulimport  
og Nyborg Cichorietørreri A/s**  
Telefon 15 og 23

**NØRREGADES KIOSK**

Nørregade 9 (Alfred Johansen) 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-, Støbogods-, 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!*

**Carlsminde  
øl og vand**

**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.

**HJORTSHØJ CHRISTENSENS Tandteknik**

NYBORG - TELF. 920

*Forlang*  
**KAFFE**  
fra P. M. BRUUN'S Kafferisteri  
(Ved A. M. Petersen)

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

**Radio-Magasinet**  
Østfyns største Grammofon-  
Pladelager  
Nørregade 13 . Telf. 1060



**KJOLER & KONFEKTION**

i  
stort udvalg

**C. Knackstredt**  
Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter,  
Planter og Potte-Kultur  
Direkte Salg fra Drivhus  
Ingen Butiksløje  
derfor billigste Priser

**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

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



**Jensen & Nielsen**

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort  
Udvalg i  
Grav-  
monumenter

Aktieselskabet

**AARHUUS PRIVATBANK**

Aarhus

København

**Aarhus og Omegns  
Begravelsesforretning**

Nørregade 1

Telf. 35183

Privat 67 373

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



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

**Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor: Njalsgade 15, København

Telefon 4015

**RADIO-THYGESEN**

Rådhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 21011

Førende Specialforretning i  
RADIO - GRAMMOFONPLADER - FJERNSYN

*Sig det med Blomster*

**P. B. VAHL**

★  
Paa faa Timer  
overalt i Verden

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 25150

VOGNFABRIKKEN  
**SCANDIA**

AKTIESELSKAB  
R A N D E R S



**Marketenderiet**

*i Centralværkstederne  
og Godsbanegaardens  
Lokomotivremise  
anbefales*

★  
Driftsudvalget

**J. Lauritzens Kulforretning A/s**

KUL . KOKS . BRIKETTER . BRÆNDELSOLIE

Esbjerg

Telf. 3900

**ERIKSEN & CHRISTENSEN**

AKTIESELSKAB

**ESBJERG**