

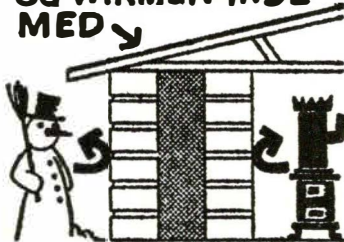
# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 14 . 20. JULI 1960 . 60. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

**HOLD KULDEN UDE  
OG VARMEN INDE -  
MED**



**DAPORKA**

*Effektiv  
skum-isolering*

Et kvalitetsprodukt fra 1/3 Dansk Asfaltfabrik

Det er i høj grad en tillidssag, og det er af afgørende betydning, at De får et materiale, hvis egenskaber garanteres af et anerkendt selskab.

*Til tjeneste med alle oplysninger uden forbindelse*

**Autoriseret Entreprenør . Heibergsvej 54**

**TELEFON 58172 . AARHUS**



**Har DE olietyr?**

ellers tal med

**BP Installatøren**

**Telf. 85 25 30**

**Ny Pris 1945.- komplet**

**Tilbud uden forbindelse.**

**Olietyr, centralvarme,  
lovpligtige attester.**

**E. JØRGENSEN**

Brede Alle 66 Lyngby . Telf. 85 25 30

## **Ikast & Kølvråa BETONVAREFABRIKER**

*Alt i Betonvarer*

Ny, moderne

**RIMAS**

**Betonrøsvibrationspresser**

v. Emil Olesen

Tlf. Ikast 80

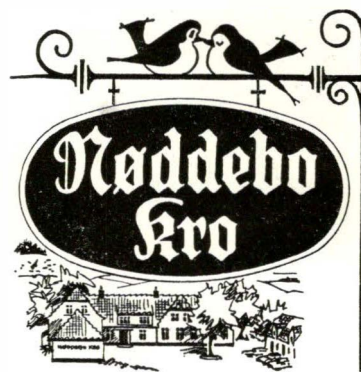
Karup 222



**Spunsplanker i alle længder**

Ikast ▲ 308

Kølvråa ▲ 378



Pension, Week-end og individuelt ophold  
Kro-anretning kr. 10

**Firmafester og skovture  
indtil 300 kuverter**

Telefon Fredensborg 746

**HOLGER HANSEN**



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE  
NR. 14 - 60. ÅRGANG  
20. JULI 1960



*Indhold:*

Omvendt problem .....	211
Om at spå .....	212
Fugleflugtslinien .....	213
Glimt fra Østrigstur .....	214
Om jernbanernes oplysningsser- vice .....	215
Jernbaner i Frankrig .....	216
Glimt fra Irland .....	218
Jernbanemuseets virksomhed 1959/60 .....	221
Under DLF .....	222
Personalia .....	222

*Forsidebillede:*

*Pige på kajen i Esbjerg fiskerihavn.*



*Redaktører:*

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

*Redaktion og ekspedition:*

Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon: Hell. 7269.  
Kontortid 10-16.

*Annonce-ekspedition:*

Studiestræde 49, København K.  
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.  
Giro 22289.  
Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

## *Omvendt problem*

Stigende velstand har skabt et skred i efterspørgslen på varer, og det gælder både forbrugs- og luksusbetonede varer. Der er således behov for større produktion, kapaciteten må udvides. Trods gennemgribende rationalisering på virksomhed efter virksomhed stiger behovet for mere arbejdskraft, og af mangel på denne kan produktionen ikke følge med købelysten. Den ene virksomhed overbyder måske den anden for at få mere arbejdskraft, og arbejderne stiller måske lønkrav med fornemmelsen af behovet for arbejdskraft, og derfor ikke finder det ønskeligt at bevare tilknytningen til en bestemt arbejdsplads, når der kan fås mere i løn på den anden side af gaden. Der er næsten ikke et erhvervsområde, som ikke præges af mangel på arbejdskraft.

Denne situation skaber store vanskeligheder og problemer for industri og handel; men følgerne løber, som ringe på vandets overflade, til alle områder af vort samfund. Staten får det således også at føle. Den stigende aktivitet i det private erhverv giver mere arbejde i statsmaskineriet, og dette merarbejde kan ikke inddækkes med antagelse af arbejdskraft. For staten er sådan ikke at få. Der kan opnås højere løn i privaterhverv, så hvorfor da ikke sikre sig denne. Der er beskæftigelse nok. Og hvad? Tilsyneladende ser det ud til at vare ved.

Også statsbanerne mærker den hektiske forbrugsaktivitet, thi selv om andre samfærdselsmidler stadig og med større og større magtfuldhed søger at konkurrere jernbanerne ud, så får disse dog deres andel i transportforøgelsen, takket være en vågen ledelse af det forretningsmæssige samt tilpasning af driften til tidens krav. Vi vil glæde os over fremgangen og fortsat håbe på, at den må vare ved – ikke blot til gavn for samfundet, men også for jernbanefolkene.

Midt i glæden over fremgangen i driftens resultater kan vi dog ikke lade være med at knytte et par bemærkninger til den mangel på arbejdskraft, som også findes hos DSB på grund af kravene om produktionsforøgelse i privaterhvervet og stigende transportmængde.

Det kan nemlig ikke længere skjules, at der er opstået et alvorligt personaleproblem hos DSB. Personalet benyttes til det yderste af tjenestetidsbestemmelsernes grænser. Indskrænkning i de ordinære fridage er såre almindeligt, og mangen jernbanemand får i denne tid kun et par fridage månedligt. Det glædeligt stigende transportbehov fordrer mere arbejdskraft trods skrappe rationaliseringsforanstaltninger. Tidligere klaredes spidsbelastninger ved tilførsel af ekstraarbejdere, men dette er man afskåret fra i dag. DSB kan ikke dække sit behov for arbejdskraft ude fra og må derfor trække stærke veksler på sit faste personale.

Det er meget alvorligt, at banerne kun kan leve op til transportkravene ved at inddrage personalets fridage og ferie. Man kan sige sig selv, at det kun går en tid. På længere sigt er dette umuligt. I en sommertid, hvor solen skinner, føles ekstraarbejdet måske mindre surt, på den anden side ønsker man gerne at nyde solen i sin kostbare fritid, og at have disse forhold til vinter er ikke til at tænke på. Sædvanligvis har sommeren altid

## Om at spør!

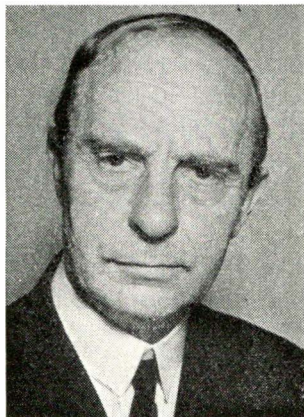
At man skal vare sig for at spør om fremtiden, kan nedenstående notits fra det københavnske eftermiddagsblad »Ekstrabladet« være et udmærket vidnesbyrd på. Vedkommende forfatter af notitsen turde vædde 18 stegte sild med daværende generaldirektør Terkelsen om, at store vanskeligheder ville tårne sig op for DSB's fremskridt ved indførelse af de store diesellokomotiver litra MY.

Det er nu blevet meddelt, at statsbanerne får nye diesellokomotiver af gigantisk format. De vil kunne køre med lyntogsfart, deres prægtighed prises på alle måder. 120 km's fart i timen er deres ydeevne. Det bliver dejligt.

Men jeg vil vædde 18 stegte sild (i pose) på, at om et års tid så hører vi andre toner. Desværre har det vist sig, at forholdene for en sådan fart ikke er gunstige herhjemme, kan skinnelægemet holde til det o.s.v. Utallige vanskeligheder vil hobe sig op, så vi til sidst står skuffede tilbage med ganske almindelige lokomotiver. Vi har set det utallige gange i årenes løb. Det lød så dejligt, men det egnede sig alligevel ikke for danske forhold.

Spåmanden havde trods alt ikke rigtigt kendskab til danske forhold.

Et stort antal af disse »gigantiske« lokomotiver befarer statsbanernes skinnenet, og udviklingen går videre på grundlag af de gode driftsmæssige resultater, som er opnået.



Mon generaldirektør Terkelsen fik de 18 stegte sild?

givet meget ekstrakørsel, imidlertid er der ved at komme udjævning i trafikken over hele året, således at der for vort vedkommende snart ikke kan tales om trafiksvage perioder mere. Perioder, hvor vi i de seneste år har haft nogen personalerigeliged, men hvor uddannelse og særlig beskæftigelse har elimineret denne rigeliged, som aligevel ikke var så rigelig endda.

For lokomotivpersonalet er det en paradoksets tid; thi med statsbanerne måtte vi indgå en overenskomst om disse beskæftigelsesforanstaltninger, fordi et antal lokomotivfyrbødere ansås for underbeskæftigede i nogle vintermåneder, noget organisationen fra spørgsmålets fremkomst var skeptisk indstillet overfor. Og nu er man nået over i den anden grøft, hvor man vil komme til at savne arbejdskraft. Et omvendt problem. Og næste år skal vi have arbejdstidsforkortelse – !

På trods af gentagne henstillinger i skrift og tale, om at få antaget aspiranter til lokomotivmandsstillingen, har disse ikke båret frugt, og med situationen i dag som baggrund tegner sig et mørkt billede for muligheden af at få egnet arbejdskraft til supplerung af afgangene i rækkerne de nærmest følgende år. End ikke tilkomsten af de i ordre værende 45 MX-lokomotiver, og for de førstes vedkommende ventede til efteråret, vil give nogen lettelse i personalesituationen for lokomotivmændene.

Det kan diskuteres om den personalesituation, banerne er bragt i, kan lægges administrativt kortsyn til last, eller man skal have lov at dele den med beskæftigelsespressets virkninger ude fra. Det er imidlertid en kendsgerning, at organisationen i tide har givet et varsko. Vi kunne selvfølgelig ikke på et tidligere tidspunkt have taget den store aktivitet på industri- og handelsområdet med i vore betragtninger – denne situation er kommet bag på alle – men det var også et andet udgangspunkt, vi brugte, byggende på praktisk kendskab til lokomotivmandsforhold ved statsbanerne. Vi erindrer tidligere tiders personalepolitik med pukler foranlediget af spareforanstaltninger, og vi har understreget nødvendigheden i fastlæggelse af et fremtidigt uddannelsesprogram for at komme i gang med antagelse af aspiranter. Det fandt ikke genklang i administrative kredse, hvor man var travlt beskæftiget med at rationalisere eller spare under indtryk af en offentlig mening, der reelt skabtes af den borgerlige presses politiske skrivelser, hvis saglighed den sunde fornuft måtte betvivle.

Der mangler mandskab, og temmelig sendrægtigt vil administrationen vågne til erkendelsen af at være kommet en postgang for sent med nyantagelser på vort område. For andre gruppers vedkommende har man fortsat holdt gang i nyantagelserne, medens der i teknikkens navn er set bort fra vore i alt for stærk grad. Det er tilmed år, der går, inden man har uddannet nyt personale til fuld udnyttelse i driften. Det bliver ikke gode vilkår, vi kan vente os i den tid, der går indtil da. Denne famlende og overforsigtige personalepolitik er beklagelig. Det er også beklageligt, at DSB må dæmpe sin aktivitet fremover på grund af manglende kvalificeret personale.

# Fugleflugtslinien

★

*Tages i brug  
sommeren 1963*

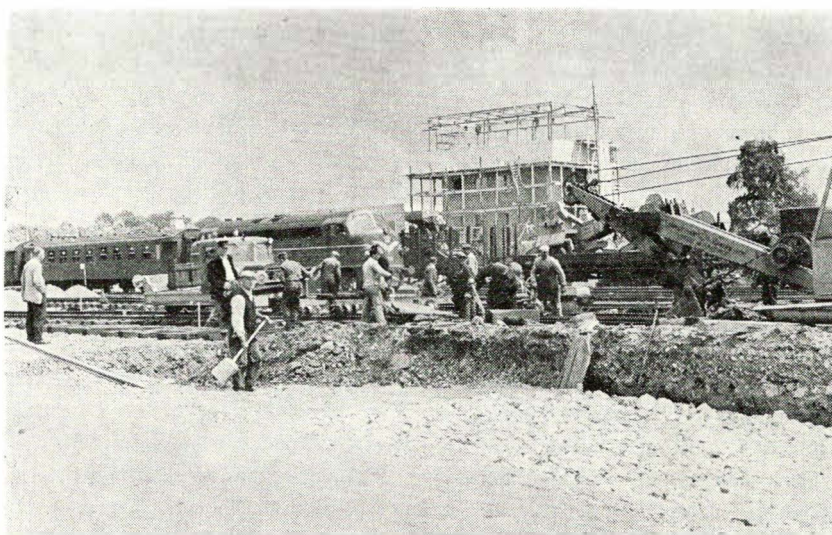
I 1963 ventes at anlægsarbejderne på begge sider af Fehmarn bælt er tilendebragt, således at Fugleflugtslinien skulle kunne tages i brug med sommerkøreplansskiftet. De danske anlægsarbejder er skredet planmæssigt frem, og man er gået i gang med forberedelserne til at lægge skinnelaget på den lollandske strækning. Færdigsamlede skinnesektioner på 60 m længde vil blive kørt ud ad et arbejdsspor, som lægges langs med den nye Rødbystræknings banelageme.

I Rødby Havn er man i fuld sving med at udgrave færgelejerne. Dette foregår som vist på et af billederne ved tørudgravning, og efter støbning m.v. ledes vandet ind i lejerne. Arealerne omkring færgelejerne samt stationsområdet ligger under havets overflade, således at der skal foretages store opfyldningsarbejder ved oppumpning af sand fra havbunden.

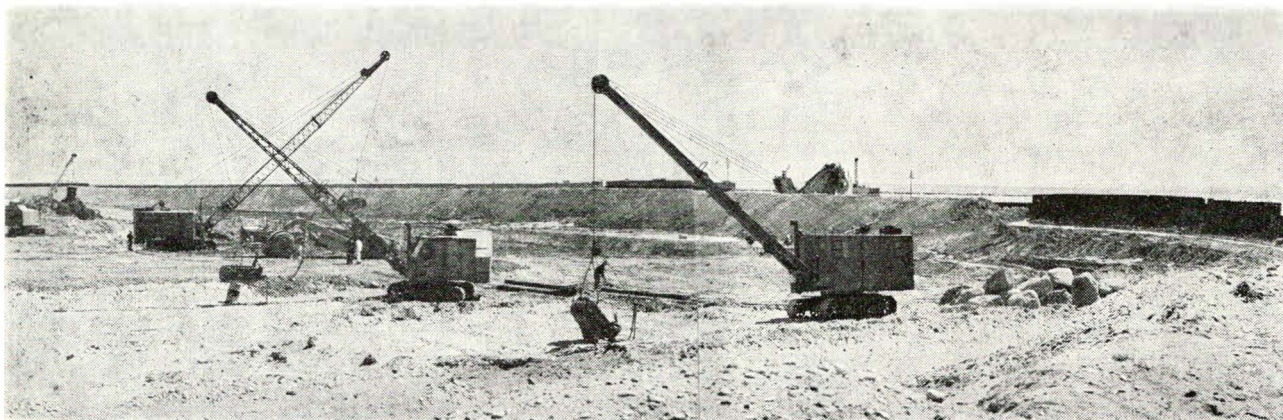
I Nykøbing F skrider arbejdet med den nye station rask frem. De store ændringer som finder sted, kan i modsætning til det store ombygningsarbejde på Kalundborg station foregå uhindret af driften.



*Den gamle Rødby Havn station rolig og fredelig i solskinnet.*



*Et indtryk af den store aktivitet på Nykøbing F.s stationsområde. Der graves, støbes og mures. I baggrunden ses den fremtidige kommandopost under opbygning.*



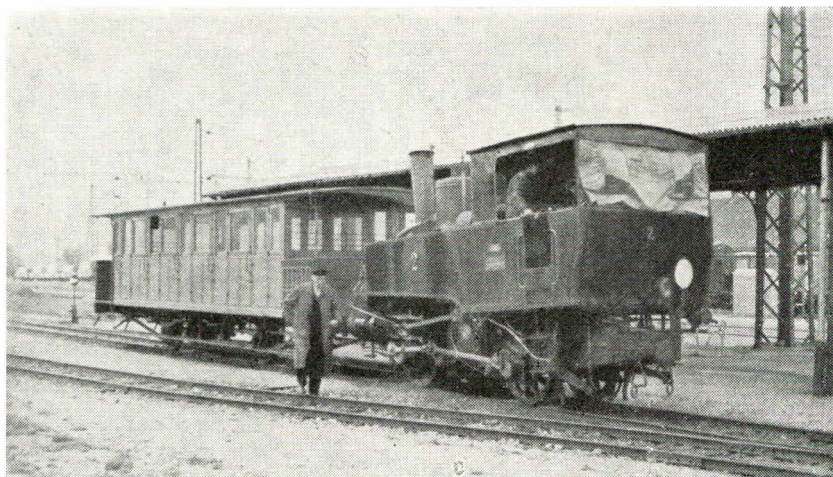
*Man er i fuld gang med udgravning til færgelejer. Det er kendetegnende for dette store anlægsarbejde, at maskinen udfører arbejdet. Det er få arbejdere, som er i brug, i forhold til det store arbejde.*

# Glimt fra en Østrigstur



## Afsnit III

Foto: »Dan«.



Til sidst skal fortælles om et par af Østrigs tandhjulsbaner. En af dem er allerede nævnt, nemlig Achensee-banen fra Jenbach til Achensee. En anden er Scharfbergbanen fra Sct. Wolfgang til Scharfbergspitze, og den tredje er Schneebergbanen, ikke langt fra Wr. Neustadt. Disse tre er alle udprægede turistbaner og kan varmt anbefales enhver østrigsrej-sende.

Achenseebanen, der er 6,7 km lang, og hvis største højde o.h. »kun« er 973 m er næsten den hyggeligste, selvom de to andre er nok så storslåede. Banen, der er anlagt lige før år-hundredeskiftet, er en kombineret adhæsions- og tandhjulsbane, for tandhjulstrækningens vedkommende bygget efter system »Riggenbach« – Achensee ligger nemlig kun 931 m o.h., altså 42 m lavere end banens højeste punkt.

Her i Eben, som stationen hedder, løber lokomotivet, der har skubbet vognene op (maksimalt 2) om foran, og på almindelig facon går turen her-efter ned mod Achensee, der er et yndet udflugtssted. Herfra sejler små dampbåde rundt til forskellige små byer ved den store sø. Her er ual-

mindelig kønt, og turen op af stig-ningen, der maksimalt er 16 pct., er både flot og imponerende, også rent teknisk. Banen råder over 4 lokomo-tiver bygget i Florisdorf i Wien, alle med lidt skråtliggende kedel af hen-syn til stigningen. Trækraften bli-ver gennem tandhjulsudveksling overført til hjulene ved kobbelstæn-ger, og på en af akslerne sidder de kraftige tandhjul, der ved denne bane kun er i brug på den egentlige stig-ning – tandhjulsstrækningen. Banen råder af vogne over 6 personvogne, hvoraf de to er åbne i siderne, samt 10 godsvogne. Imponerende er det at høre og se det lille tog stædigt mase sig op ad bjerget og en svimlende fornemmelse selv at være med.

Scharfbergbanen, der indtil 1931 kørte under S.K.L.B., drives nu af ÖBB – og udgår fra den kendte lille by Sct. Wolfgang ved Wolfgangssøen. Banen er kun 5,8 km lang, men dens højeste punkt ligger til gengæld 1732

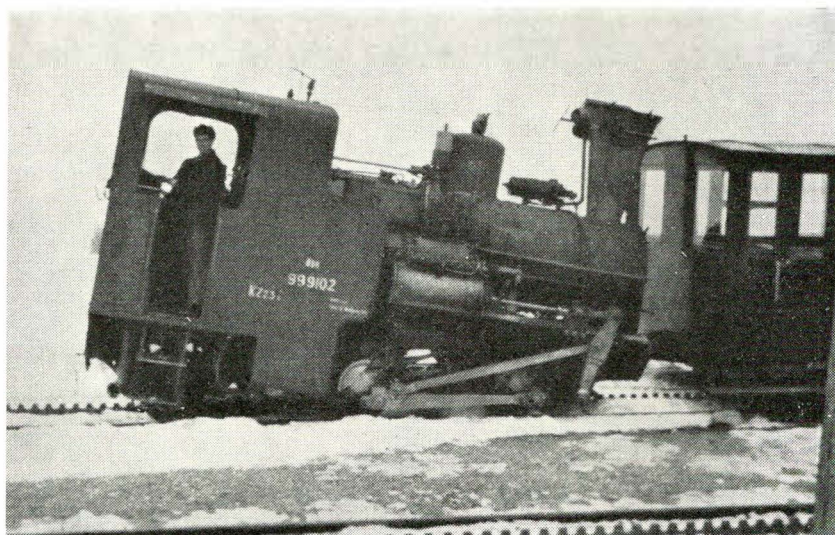
m o.h., og dens største stigning er ikke mindre end 25,5 pct.

En fantastisk tur fra den lune ef-terårsvarme i Sct. Wolfgang til top-pen, der i mellemtiden blev skjult i kold, klam tåge, minsandten om ikke der lå tyk sne deroppe! Heldigvis let-tede tågen, så vi kunne nyde den storslåede udsigt – den kan slet ikke beskrives, men skal ses. Lokomoti-verne her, der er 6 ialt, er noget større end dem på Achenseebanen, men det er stigningen jo også. Af samme årsag er kedlen på disse også en del mere skråtliggende, og det en-gelske udtryk »knælende køer« er slet ikke så dårligt. Banen er åbnet i 1898 og råder over 10 personvogne og 6–8 godsvogne. Det store turisthotel, der ligger lidt højere oppe end ba-nens endestation, er jo sten for sten transporteret derop med toget! Mær-kelig umotiveret virker det iøvrigt med jernbanetog på denne bjergtop, ikke mindst når tågen skjuler hele

Øverst til højre:

Tandhjulsbanens tog i Jenbach.

Scharfbergbanens 0B1 loko nr. 999102 på Scharfbergspitze, 1732 m o. havet.



dalen. Kraftoverførslen fra cylindrene er ved disse lokomotiver noget anderledes end ved Achenseebanens, som det måske fremgår af billederne. Her er cylindrene anbragt over hjulene ca. midt for kedlen og trækker på en svær vægtstang anbragt ved maskinens forende, og hvorpå igen den egentlige drivstang har fat. Begge baner bruger ved nedadkørsel blandt andet modtryksbremse, hvorved dampen stødes ud gennem det rør, der lige kan ses under førerhuset. Foruden lokomotivets bremses findes en særlig tandstangsbremse på vognene, som under kørselen er betjent af togføreren fra den forreste vogn. Lokomotiverne her har, som igrønt en mængde lokomotiver i Øst-rig, både store og små, en underlig smal og aflang skorsten – det var efter sigende noget i forbindelse med en speciel type overheder, der skulle være meget effektiv og derfor nu bliver anbragt på mange maskiner. – Det kunne være interessant her i bladet at få en nøjere beskrivelse af dette system!

Om Schneebergbanen skal kun siges, at den om muligt er endnu flottere og mere imponerende at køre med end de 2 allerede beskrevne. Materiellet, der benyttes her, er omtrent det samme. For fuldstændighedens skyld skal lige nævnes, at alle tre baner benytter 760 mm sporvidde.

Jeg håber, denne beskrivelse kan give tips og inspiration til læsere, der planlægger en østrigsrejse og ikke udelukkende vil lade sig transportere rundt i landet i en rutebil.

»Dan«.

## Om jernbanernes oplysnings-service, med tak for god behandling

Af Jørgen Petersen.

Hvornår går der tog til Skanderborg? Hvad tid er der forbindelse fra Røde Kro? Kan man reservere plads i Nordekspressen her? Standser hurtigtoget i Thyregod? Hvad tid ankommer toget med forbindelse fra London? – og tusind af andre forespørgsler besvares dagligt af »oplysningen« på de store banegårde. Deres

personale er eksperter i køreplaner, professorer i jernbaneforbindelser og billetpriser.

Deres arbejde er »kvit eller dobbelt« otte timer hver dag – og de har mindre end 60 sekunder til at svare på spørgsmålene. Deres emner er jernbane-geografi, rejser og billetter. Såvidt jeg ved, er der ingen af de mange fortrinlige vindere fra sidste års radio-kvit-eller-dobbelt, der har haft deres civile job i jernbane-oplysningen. I Italien var en af 5-millioner-lire-vinderne i fjernsynsquiz'en en funktionær fra »oplysningen« på Bologna banegård. Han vandt på emnet etnografi – netop den videnskab der giver sig af med nationernes vaner og livsførelser – i »oplysningen« får personalet et glimrende kendskab til folk og lande.

Med et blik kan de som regel bestemme de rejsendes nationalitet og svare dem på deres eget sprog næsten inden de får stillet deres spørgsmål: Bonjour – Good morning – Buenos dias – Guten Morgen. De fleste af »oplysningsfolkene« taler tre sprog og enkelte endda op til fem eller seks.

Alle de vigtigste banegårde på hovedlinierne har deres egen »oplysning« – og det er næsten – heldigvis da – altid hyggelige og høflige mennesker, man bliver betjent af. Og hvem er så egentlig kunderne? Det er stort set os alle sammen. Forretningsmanden som hurtigt skal stikke af til et udenbys møde. Håndværkeren der har fået en akkord i provinsen. Den handelsreisende der skal lægge sin rejseplan. Uden- og indenlandske turister. Familien der skal på en søndags-udflugt. Fodboldholdet der skal spille i en fremmed by, eller soldaten der skal på orlov eller hjem til sit regiment.

Der findes som bekendt køreplaner opslået på banegårdene – og mange forskellige køreplaner man kan slå op i – hvis man altså kan! Men det er ikke alle, der forstår det eller har tid og så træder »oplysningen« til med kvikke forslag og bekvemme rejseruter. Ofte kender den rejsende i forvejen de ruter og togtider han skal benytte, men føler sig mere sikker ved en bekræftelse fra »oplysningen«.

Og der er mange andre funktioner for »oplysningen« end de rent oplysende. Her besvares spørgsmål om refundering af ubenyttede billetter, vanskelige valutaforhold opklares, klager behandles eller videreeksperderes til de ansvarlige og vigtige oplysninger bekendtgøres over højttaleranlæggene på banegårdene.

Det er for eksempel helt utroligt, hvor mange børn det lykkes at blive »væk« på en stor jernbanestation. Måske bliver de helt opslugte af at se på lokomotiverne og spadserer væk fra forældrene – eller simpelt hen bliver væk i det store menneskemylder indtil de af venlige funktionærer eller rejsende afleveres til »oplysningen«. Barnet skal beroliges medens man søger kontakt med forældrene over højttaleren. Og derefter den kendte scene, hvor mor og barn genforenes med hyl og glædestårer.

Hr. Jensen står af toget for at købe en avis eller en pakke cigaretter og omgående sætter toget sig i bevægelse med fru Jensen, der ser hjælpeløs ud af vinduet efter den tilbageblevne gemal. Hvad er der at gøre? Hvordan kommer han tilbage til sin elskede kone? Han styrter til »oplysningen« for at fortælle sin sørgelige historie. Der lover man at ringe til den næste station og give meddelelse til fru Jensen om at stige af toget og roligt vente til mandens ankomst med det følgende tog. Fru Jensen er fuld af taknemlighed over den fine service – og ikke engang telefonsamtalen koster noget.

Men i forvirringen glemmer hun sit fotografiapparat i toget og så må »oplysningen« træde til igen. Der ringes til næste station, hvor banegårdspersonalet finder kamera'et i kupeen – og så er også den sag klaret.

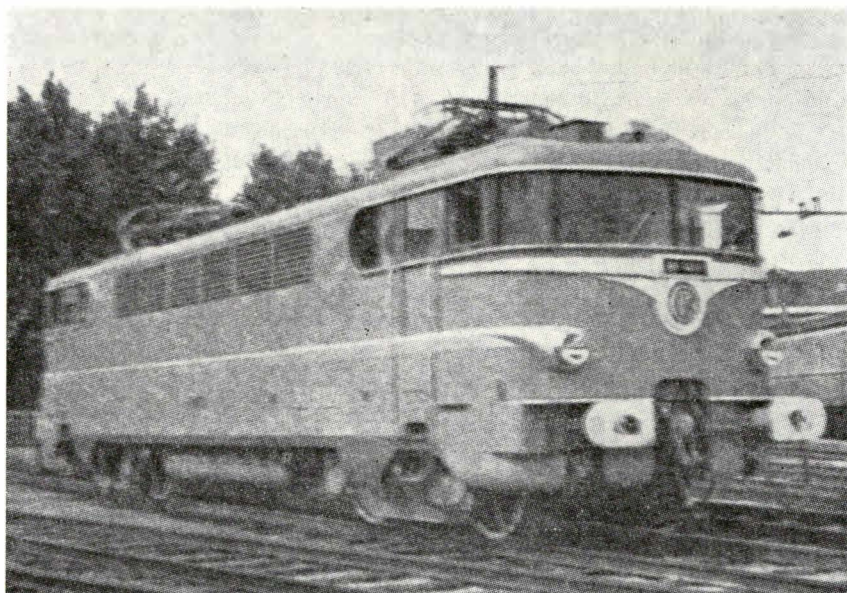
På dette punkt af læsningen er der sikkert een eller anden af læserne, der vil sige, at han er blevet elendig behandlet på en eller anden banegårds-oplysning. Jeg skal ikke benægte muligheden, men er De sikker på, De ikke selv har været bare lidt for utålmodig efter venten i kø'en – og måske ikke været helt så høflig overfor betjeningen, som De forlanger, han skal være det overfor Dem?

# Jernbaner i Frankrig



Af

Jørgen Petersen



Rytmen i al togkørsel er det da-dum-da-dum-da-dum, der opstår når hjulene passerer skinnesamlingerne – de fleste af os, der er vant til at være tog-passagerer, kender denne monotone, søvndyssende rytme, der både har ærgret og beroliget os.

Nu skal den tages fra os – i Frankrig har man indført skinner på omkring 900 m længde med elastisk fastgørelse til svellerne. Hvert 30. sekund minder en let slaglyd os om fordums da-dum-da-dum, men man skal næsten sidde på vagt for at lægge mærke til den. Skinnerne fastgøres til svellerne – det er beton-sveller, der nu anvendes – med en gummiforing til at optage vibrationerne. Betonsveller er naturligvis langt billigere i vedligeholdelse end træsveller – og netop på grund af gummiforingen kan de anvendes uden ubehageligheder og uden fare for at skinnerne skal glide ud.

Skinnerne stødes ikke sammen ende mod ende, men overlapper hinanden i længderetningen og giver på denne måde plads til udvidelse af skinnerne på varme dage. På grund af skinnernes længde og omtalte samling er kørslen nu næsten glidende lydløs.

Denne nye teknik har naturligvis medført langt større behagelighed under kørslen og dette gælder såvel for passagerer som for personale og maskiner. Over 5000 km bane-strækning i Frankrig er nu forsynet med disse skinner (siden 1951).

Vedligeholdelsen af jernbaneskiner er en vigtig del af Frankrigs jernbane-budget – 13 pct. benyttes hertil og arbejdsindsatsen er relativt al for stor. Man gør derfor alt for at mekanisere dette arbejdsområde – indtil nu har man gennemgået tre faser – den individuelle indsats med hakke og spade, den mekanisk individuelle med små benzin-motorer og endeligt alt arbejde mekaniseret på stedet – og man er stadig på jagt efter nye forenklinger.

Banelegemet planeres med en mekanisk afretter, hvorefter skinnerne lægges mekanisk på plads i længder på ca. 80 m. Disse længder svejses sammen i længder på ca. 900 m og under arbejdet er det nødvendigt, at driften på strækningen indstilles; – med de moderne sikkerheds-foranstaltninger er det

dog på dobbeltsporede strækninger muligt at lade tog passere i begge retninger på det frie spor. Det er på denne måde muligt at lægge op til 900 m spor om dagen.

Uindviede tror ofte, at det er hjul-flangen, der holder toget på skinnerne – men dette er kun delvis korrekt. Det er den koniske form, der tillader toget at tage kurverne med stor hastighed. For yderligere at gøre kørslen behagelig i kurver anlægges disse som såkaldte »paraboliske overgangskurver« – det er derfor man kan fortsætte sin skrivning i kupeen, når toget kører 150 km/t og det er også derfor øl-glasset ikke vælter i spisevognen.

I Frankrig er man langt mere end herhjemme nødt til at tage terrænnets stigning i betragtning. På hovedlinien Paris-Bordeaux-Bayonne kommer man ikke over 5 pro mille stigning, men i Pyrenæerne må man med elektrisk trækraft gå helt op til 43 pro mille. Det er derfor nødvendigt at anlægge banelegemet i passende forhold til både stigning og terræn, hvilket igen medfører bygning af broer og viadukter – og i dette arbejde støder man ofte på navnet Eiffel – den navnkundige ingeniør der byggede Paris' vartegn Eiffeltårnet i 1880'erne.

I tiden efter ødelæggelserne under sidste krig, måtte baneingeniørerne tumle med store problemer for at foretage genopbygningen under hensyn til omgivelserne. Også bygning af tunneler er et alvorligt job at gå igang med. Til eksempel skal nævnes strækningen Monistrol-d'Allier til St. Cecille-d'Andorge med ialt 84 tunneler fordelt over 24 km.

Det franske jernbanenet dækker 40.000 km og 120 turiststeder har fast busforbindelse med statsbanernes egne busser. Det giver en ideel kombination tog/bus til de skønneste egne i landet.

De franske tog anses for de hurtigste i Europa. Hver dag befares 38.000 km med en gennemsnitshastighed på 100 km/t og 40.000 km med over 90 km/t. »Mistralen« fra Paris til Lyon kører sine 512 km på godt 4 timer. Hastighedsrekorden blev sat i 1955 med 331 km i timen.

I 1956 var de franske baners transportpræstation mere end 60 pct. større end før krigen – tiltrods for



# USA køber bjergbane-lokomotiver i Tyskland

at  $\frac{1}{3}$  af lokomotiverne og  $\frac{1}{2}$  af vognparken blev ødelagt under krigen. Ikke mindre end 2.600 broer blev bomberamt og halvdelen af alle stationære anlæg gjort ubrugelige.

I dag er omkring 6.000 km elektrificeret – og det er meningen, at alle hovedstrækninger skal følge efter. På mindre væsentlige strækninger, hvor elektrisk trækraft bliver for kostbar i anlægning, udføres kørsel med diesel-elektriske lokomotiver.

I 1938 beskæftigede de franske statsbaner 514.000 mennesker – dette antal er i dag grundet en gennemgribende modernisering reduceret til 362.000. Samtidig er passagerantallet steget 43 pct. og gods-transporten 99 pct.

Det var i Frankrig – som i så mange andre lande – jernbanen der muliggjorde industri-revolutionen i forrige århundrede. I dag sørger de franske jernbaner for 70 pct. af al godstransport i landet – og selvom de ikke mere er enerådende i persontrafikken, kan de ikke undværes i hverken sommer- eller vinterturisttrafikken – de er stadig blandt Frankrigs største og mest betydelige aktiver.

## Italiensk hovedlinie rettes ud

De italienske statsbaner beskæftiger sig for tiden med et projekt om modernisering af den vigtige banelinie Rom-Firenze, som er 316 km lang. Den skal indlægges i systemet af ekspresforbindelser mellem Napoli og Rom og mellem Bologna og Firenze. Ændringen vil kræve en fuldstændig genopbygning af linien. Ganske vist blev den efter krigens ødelæggelser midlertidigt istandsat, men den kan ikke mere tage en intens trafik mellem Rom og Firenze.

Af den 316 km strækning er der på de 35 pct. ret store kurver, som det vil blive nødvendigt at udrette for at give større toghastighed, og samtidig forkortes strækningen med 52 km. Der skal endvidere oprettes linieblok-signaler og foretages forstærkning af banelegemets overbygning.

Arbejdet bliver udført i en fem-årsplan, og udgiften er anslået til 50.000 millioner lire. Når det er færdigt, vil eksprestog kunne køre strækningen Rom-Firenze på  $2\frac{1}{2}$  time og elektriske tog på kun to timer.

Italiens statsbaner sætter meget ind på, at projektets udførelse kommer i gang så hurtigt som muligt. Man har døbt det »Autostrada del Sole« som den hurtigste vej fra Milano til Napoli, ruten, som hundredtusinder af turister fra alverdens lande følger hvert år i sæsonen.

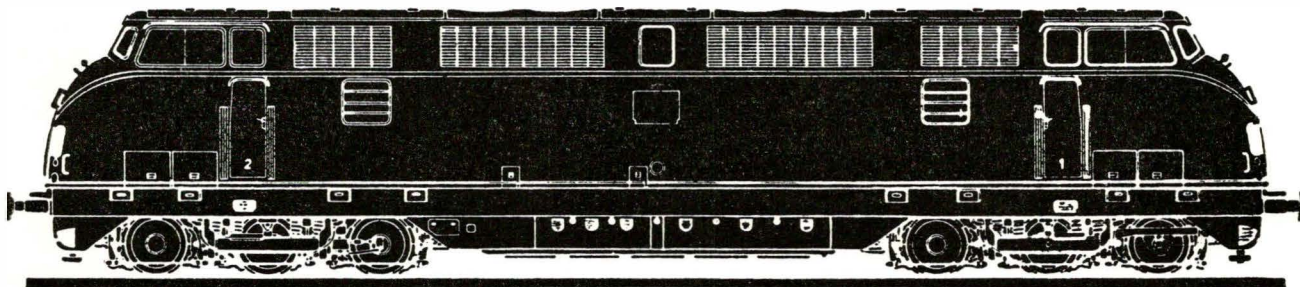
Det betragtes som noget af en sensation i jernbaneverdenen, at USA-jernbaneselskaber har afgivet bestilling på en serie diesel-hydrauliske Krauss-Maffei-lokomotiver, som skal bygges på de store fabrikker i München og indsættes på de højt beliggende og stejle bjergbaner i Rocky Mountains i det vestlige USA. For første gang har staterne bestilt lokomotiver fra et andet land.

Krauss-Maffei har siden 1953 bygget diesel-hydrauliske maskiner til Tyske Forbundsbaner, både til ekspres- og godstog, på godt 2.000 hk. I fjor konstruerede dette firma en diesel-hydraulisk maskine på 3.000 hk, som vakte opsigt blandt de europæiske teknikere, som overværede prøveførslen i vanskeligt bjergterræn i Tyskland, og nu følger altså den amerikanske bestilling på en endnu kraftigere maskine, der i sin type vil blive verdens stærkeste, og hvis bygning utvivlsomt omfattes med den største interesse af lokomotiveksperter verden over. Maskinerne til Rocky Mountains vil blive på 4.000 hk og skal kunne trække meget lange godstog, betydeligt længere, end vi kender dem i Europa, op over stejle ramper ved Sierra Nevada.

For at opnå den nødvendige hastighed og kraft i dette terræn, er de amerikanske godstog her forspændt syv, otte – ja, helt op til elleve lokomotiver, og det siger sig selv, at det betyder en meget dyr drift. Togene kører i Rocky Mountains op i en højde af indtil 3.000 meter. Med de nye tyske maskiner er det muligt såvel at klare sig med et mindre antal for hvert tog som at sætte farten betydeligt i vejret.

De 4.000 hk-maskiner får seks aksler, to 16-cyl. Maybach-motorer på hver 2.000 hk, den hydrauliske kraftoverføring bliver efter systemet Voith og bremsen hydro-dynamisk til at regulere farten, når de tunge tog kører ned ad stærkt skrånede strækninger. Kobling og andet bremsesystem bliver lavet, så det passer sammen med det andet amerikanske, rullende materiel.

Allerede i 1961 skal de første diesel-hydrauliske maskiner leveres til USA. De vejer i tjenstfærdig stand 130,8 ton, har et akseltryk på 21,8 ton, maksimal fart 113 km/t og skal kunne klare stigninger på indtil 24 grader.

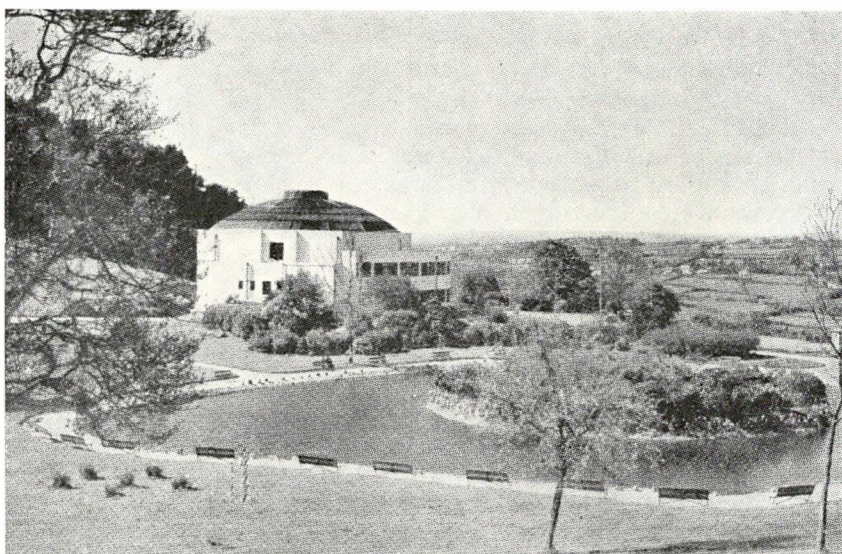


*Sådan kommer de tyskbyggede, amerikanske dieselhydrauliske lokomotiver til at se ud.*

# Glimt fra Irland



*Den grønne ø  
med  
halvtropisk  
klima*



*Blomsterhallen ved Belfast i Nordirland.*

Blandt de mange farvestrålende plakater, man ser ved ferisesæsonens begyndelse, der reklamerer for fællesrejser til forskellige lande, er det meget sjældent at få øje på en, der anbefaler Irland som rejsemål. Det er i grunden mærkeligt, thi landets natur, meget interessante historie og særprægede befolkning er absolut værd at stifte bekendtskab med.

Nu skal det straks erkendes, at turen dertil er noget længere end til lande i Sydeuropa, men til gengæld er rejsen derover afvekslende, idet den skifter mellem tog, færge og skib, og samtlige transportmidler, der kommer i betragtning, er af en god og behagelig standard.

Forøvrigt er der flere ruter at vælge imellem, og vi valgte den korteste, der går over Gedser-Grosenbrode; gennem Tyskland og Holland til Hook van Holland. Derfra med skib til Harwich og igen med tog til London, hvor man skifter, og atter med tog til Holyhead, hvorfra man sejler til Dun Laoghaire, der ligger nogle få km fra Dublin. Det skal i den forbindelse bemærkes, at turen derover kan tages i et stræk. Man skal rejse fra København om aftenen med Nordvest-ekspressen, men foretrækker man at rejse om morgenen med Hollands-ekspressen, får man en hel dags ophold i London, idet der kun er forbindelse een gang i døgnet den meste tid af året mellem Holyhead og Dun Laoghaire. Når man går ombord i ruteskibet, der sejler mellem disse to byer, får man forøvrigt et stærkt indtryk af, at der må være en meget stor persontrafik mellem England og Irland. Skibet minder mere om en atlantehavsdamper ved sin størrelse, end et ruteskib, hvis hele sejltid varer ca. fire timer.

Et godt indtryk af landskabet og naturen i Irland får man ved at tage med på en af de mange busture, der udgår fra Dublins centralstation. Ti ture til forskellige egne af landet kan man vælge imellem, og prisen herfor er yderst rimelig.

Vi valgte en tur til et udflugtsted, der hedder Doonaree, og hvor der findes en såkaldt ønskekilde. Ved at drikke af vandet fra kilden og samtidig ønske, skal der være store muligheder for, at ønsket går i opfyldelse. Ak ja. Tro det, hvem der vil, men det blev sagt, at tusindvis af mennesker hvert år valfartede til kilden i håb om at få deres mere eller mindre lønlige håb opfyldt. Busturen gik ellers over en strækning på ialt 160 km, og varede cirka otte timer. Den kostede ni shilling, hvilket som sagt må kaldes rimeligt.

Iøvrigt gik turen gennem et stærkt afvekslende landskab med bakker og dale, og når man ser vegetationen, forstår man, hvorfor Irland kaldes den grønne ø, thi mil efter mil fanger øjet kun græs, græs og atter græs. Noget større kvæghold får man ikke indtrykket af, skønt mulighederne herfor må være til stede med alt det græs. Vi så kun nogle enkelte flokke af får, samt et par køer og heste hist og her. Det skal lige indskydes, at på den tid, vi var der, blev det evindelige grønne afbrudt af vildt voksende rhododendrun, der stod i fuldt flor. Et skønt betagende syn.

Som dansk lokomotivmand, der er vant til at se vort eget lille velopdyrkede land, studsede man lidt over alt dette græs, og uvilkårligt spurgte man sig selv, om det ikke var muligt, at også korn, roer eller andet kunne gro her.

Under busturen blev denne afbrudt nogle gange for at deltagerne kunne drikke the eller noget andet fugtigt. Værtshuse var der nemlig rigeligt af. Vi benyttede da lejligheden til at spørge buschaufføren, om der ikke kunne gro andet end græs i denne del af landet, og han svarede uden vaklen og lige ud ad landevejen, at det kunne der godt, men irlænderne gad ikke arbejde ved landbruget. De tog over til England; der var lønningerne højere og arbejdet lettere. Til understregning af sit kategoriske svar nævnte han, at vi, kort forinden på køreturen, havde passeret en mindre farm, der for nogle år siden var overtaget af en hollænder, og ved at dyrke blomster og plante frugtbuske havde hollænderen ved udbytte heraf skabt sig en udmærket levevej.

Det lød lidt mærkeligt, at landets egne børn ikke selv udnytter de muligheder, der findes, og erfa-

ringsmæssig skal man være noget forsigtig med at sluge et sådan svar, som chaufføren gav, rådt. Ret ofte bygger det mere på temperament og indstilling end på kendsgerninger, og vi spurgte derfor andre, bl.a. hotelværtten på det lille hotel, vi boede på, om han delte chaufførens opfattelse. Værtten var ikke helt enig, men indrømmede, at der var noget om snakken. Vi måtte huske på, at Irland gennem århundreder havde været et kvægproducerende land, hvortil krævedes store græsarealer, og skulle landbruget ændres til mere intensiv drift, ville det kræve, for det første ophævelse af meget gamle traditioner, og for det andet betydelig store kapitalinvesteringer, og Irland er et fattigt land, sagde hotelværtten.

Under turen stoppede vi også ved en seværdighed af en yderst ejendommelig art »the jumping church« (den hoppende kirke) og den forklaring, der blev givet herom, lød højst besynderlig.

Som man vil se på medfølgende billede, er det et stykke mur, der står tre fod fra sin oprindelige sokkel, og historien går ud på, at der en nat for cirka to hundrede år siden forekom et voldsomt uvejr, og en kirke, hvor den på billedet viste mur dannede en del af den ene endevæg, styrtede sammen som en følge af uvejrets rasen. Da beboerne kom til kirken om morgenen, fandt de denne i ruiner. Kun et stykke mur ca. tre meter i højde og fire i bredde stod tilbage, men det var som nævnt tre fod fra sin sokkel, og det har da også siden været en turistattraktion af høj rang.

Hovedgaden i Dublin hedder O. Connelstreet og er opkaldt efter en af Irlands mest berømte sønner.

Han blev født i 1775 og døde i 1845, og fra han kom til skelsår og alder, viede han resten af sit liv til kampen for sit lands selvstændighed, hvilket skaffede ham tilnavnet, Irlands ukronede konge.

O. Connel opnåede ikke at se sit livs drøm gå i opfyldelse, men den skæbne delte han med mange andre, der før ham havde kæmpet for det samme mål, og det er uden tvivl rigtigt, når adskillige historikere hævder, at intet andet land i verden har en så begivenhedsrig historie som Irland.

Gennem blodige og alvorlige kampe opnåede Irland som det første trin på vejen til selvstændighed at blive anerkendt som fristat med tilknytning til det britiske statssamfund (commonwealth). Men et endeligt resultat af denne næsten tusindårige frihedskamp blev først nået i 1936, da den engelske konges ret til at interpellere på fristatens vegne i internationale anliggender blev ophævet, og fristaten derved blev til republikken Eire. Dog blev øen delt i to efter en afstemning, og den nordlige del – provinsen Ulster – forblev under England, medens den sydlige del med Dublin som hovedstad dannede republikken.

Denne deling af landet studser man også over, og rent umiddelbart forstår man ikke rigtigt, at et folk, der dog taler samme sprog og opvokset under nogenlunde lige vilkår, sådan deler sig. At mange irlændere også føler som briterne, kan der ikke herske tvivl om, selv om frihedskampen var lang og blodig, thi både under den første og anden verdenskrig meldte mange irlændere sig frivilligt for at kæmpe under gamle Englands faner.

Der tales da også engelsk overalt i Irland, og meget få taler republikkens officielle sprog, gællisk. Det blev af flere, vi talte med, nævnt, at der kun var 2 procent i hele landet, der i daglig tale anvendte gællisk; alle de andre havde glemt det få år efter at have forladt skolen.

Belfast ligger i Nord-Irland og er bekendt for sin meget smukke omegn, samt sine mange ærværdige bygningsværker, hvoraf byens rådhus absolut er nummer et. Både ved sin arkitektur og indre udsmykning er rådhuset en seværdighed, og det er vist ikke for meget sagt, når det siges, at ikke mange byer i verden kan opvise noget lignende. En stor havn har Belfast, og her ligger et af verdens største skibsværfter »Harland og Wolfs«, som har bygget adskillige af de luksusliniere, der for tiden sejler på verdenshavene.

På rejsen havde vi lejlighed til at studere moderniseringen af de britiske jernbaner, og vi fik indtrykket af, at der gøres en stor indsats på dette område, i retning af at byde det rejsende publikum såvel en hurtig befordring som en behagelig komfort under rejsen.

Vi kørte bl.a. med et tog fra Stranraer til Glasgow, der bestod af seks vogne, hvoraf hveranden var forsynet med en 250 hk dieselmotor ophængt under vognen og med hydraulisk kraftoverføring. Denne form for anbringelse af motoren forekom os noget dristig, når der tages i betragtning, at hastig-



*The jumping Church i Ardee.*

heden kommer op på 120 km i timen, og vi spurgte nogle af lokomotivførerne, der fremførte denne art af tog, om de ikke havde betænkeligheder med hensyn til, om motorerne kunne holde til de kraftige skinnestød og deslige ved høj hastighed. De svarede samstemmende, at det havde de ingen betænkeligheder ved, det var gode og driftssikre motorer, og det samme svar fik vi af nogle håndværkere, der på Glasgow station foretog en mindre reparation på en af de her omtalte dieselmaskiner.

Hjemturen gik gennem Skotland, og her stoppede vi op i Edinburgh for at hilse på gode venner og bekendte, bl.a. lederen af den skotske region af de engelske lokomotivmænds organisation A. Patterson.

Vi tilbragte en hyggelig aften i jernbanemændenes klubhus, og da adskillige af dem, der var tilstede, havde været i Danmark og havde danske venner, bad de os bringe alle en hjertelig hilsen. Hvilken vi med glæde, ad denne vej, viderebringer.

Lad disse glimt fra Irland slutte med et godt råd til de kolleger, som eventuelt tænker på en tur til de britiske øer. Forbered rejsen i god tid og reserver plads i tog og skib overalt, hvor det kan lade sig gøre. Det bruges meget derovre og er en stor fordel under rejsen, og endelig er man i tvivl; gå til et af statsbanernes rejsebureauer, det er flinke folk, der er parat til at yde vejledning i de fleste spørgsmål.

S. Suneson.

## Rekord-år i Statsanstalten

Statsanstalten for Livsforsikring har udsendt sin beretning om virksomheden i 1959.

Fremgangen i 1959 har været ganske usædvanlig, selv for Statsanstalten, der år efter år møder frem med meget store tal. Det fremgår af beretningen, at der i det forløbne år er tegnet nye livsforsikringer til en samlet sum af 277 millioner kr. (over en kvart milliard!). Disse 277 millioner kr. forsikringssum repræsenterer i forhold til 1958 en fremgang på 33 pct. og er det største nyttegningsresultat, der nogensinde er præsenteret af en dansk livsforsikringsvirksomhed. Den procentvise fremgang i nyttegnings af renteforsikringer har i forhold til 1958 været endnu større, nemlig over 50 pct. Nytegningen af renteforsikringer i 1959 androg 25.3 millioner kr. årlig hævnning.

På grund af forsikringstidens udløb er der i 1959 udbetalt 18.3 mill. kr. til de forsikrede og som følge af dødsfald blandt de forsikrede 8.6 mill. kr.

Ved udgangen af 1959 udgjorde Statsanstaltens samlede bestand af livsforsikringer 2707 millioner kr. Bestanden af renteforsikringer udgjorde på samme tidspunkt 154 millioner kr. årlig hævnning.

18.427 personer har i løbet af 1959 indsendt helbredsoplysninger til tegning af nye livsforsikringer. Af disse har kun 26 – eller 1.4 pro mille – af helbreds-mæssige grunde ikke kunnet opnå livsforsikringsdækning.

Præmiefritagelse på grund af invaliditet er indrømmet i 321 tilfælde, og 323 forsikrede, der betalte forhøjet præmie, har fået præmierne nedsat, de 281 til tariffmæssig præmie.

Statsanstaltens samlede aktiver udgjorde ved årets slutning 1351 mill. kr. Indtægterne i 1959 androg 185 mill. kr., og der blev i løbet af dette år indkøbt værdipapirer og placeret udlån til et samlet beløb på 156 mill. kr.

Bonusfonden til støtte for næste bonusudlodning i 1962 var ved udgangen af 1959 på 62.3 mill. kr. Til yderligere støtte for næste bonusudlodning har Statsanstalten i 1959 henlagt 26.6 mill. kr. til overskuds-fonden, som derefter er på 93.1 mill. kr. Bonusfonden og overskuds-fonden udgør således tilsammen 155.4 mill. kr.

## Sovjetrusland kan nu udnytte sit vældige jernmalmleje

Man har i mange år vidst, at der nord for den store russiske by Kharkov mellem Kursk og Belgorod fandtes umådelig store forekomster af jernmalm. De bevirkede store forstyrrelser i jordens magnetiske felt og var internationalt kendt under navnet KMA (Kursk' magnetiske Anomali). Først i 1931 fandt man ned til de udstrakte aflejringer af jernmalm, der var årsagen til de magnetiske forstyrrelser, men først for et par måneder siden nåede man så vidt, at de første tusinder af malm kunne hentes op til jordens overflade.

Man har længe været klar over, at det drejede sig om jernmalm af en usædvanlig rigdom, og Chrustjow har flere gange i de senere år antydnet, at KMA ville kunne yde tilstrækkelig malm af fineste kvalitet til de næste hundrede år og ville komme til at spille en vigtig rolle i udviklingen af Sovjets industrielle styrke. Dette er nu bevist. Lejet indeholder selv meget forsigtigt bedømt 20.000 millioner tons malm med et jernindhold på 45–65 pct. og desuden 10 millioner t af ringere, men anvendelig jernmalm. Hele verdens produktion af jernmalm er for tiden omkring 200 millioner tons årlig.

Alle vil straks spørge, hvorfor man først nu er begyndt at fremdrage den vældige skat. Svaret er, at man gerne har villet fremdrage den, men ikke har kunnet, skønt nogle af malmlagene kun ligger 70–100 m under jordoverfladen. Men malmen har været dækket af tykke lag vandfyldt kviksand, som man ikke kunne skaffe op. Først nu kan man ved hjælp af sindrige drænings- og pumpesystemer samt ved kunstig frysning af kviksandlagene komme ned til malmlagene og beskytte arbejderne. I de sidste år har forskere arbejdet med at løse denne vigtige opgave, der vil kunne få den allerstørste betydning for Sovjetruslands, ja, måske for hele verdens forsyning med jern i mange århundreder frem i tiden.

# Jernbanemuseets virksomhed 1959-60

Jernbanemuseets virksomhed i det nu udløbne finansår har udadtil været præget af den udstilling, der i juli måned 1959 afholdtes på Østerport station af en del af museets ældre materiel. Udstillingen, der bestod af Christian IX's kongevogn, en to-etagers skovvogn, den gamle rejsegodsvogn fra 1856 samt flere af de ældste lokomotiver suppleret med et par af statsbanernes nyeste og største maskiner, vakte så stor interesse, at ikke mindre end 25.000 personer aflagde besøg på udstillingsterrænet.

Ved denne lejlighed uddeltes en af reklameafdelingen fremstillet folder med tekniske og historiske oplysninger om de udstillede køretøjer. Der er ikke tvivl om, at slige arrangementer er medvirkende til at opmuntre og vedligeholde den store interesse for jernbanerne og deres materiel, som findes i store kredse, ikke mindst blandt ungdommen. Den oprindelige ide og årsag til denne fremvisning var den europæiske modelbanekongres »Morop«, der i 1959 skulle afholdes i København. Et stort antal interesserede udlændinge kom i den anledning her til byen og var ikke de mindst interesserede i at se, hvad DSB kunne byde på.

Knappt var udstillingen og kongressen afsluttet før de hjemlige modelbanefolk havde den sorg, at kongressens primus motor og modelbaneforeningens formand civilingeniør P. Clausen afgik ved døden fremkaldt af sygdom og utvivlsomt også af overanstrengelse. Civilingeniør Clausen var en i jernbaneforhold enestående kyndig og interesseret mand, og også i jernbanekredse vil han skabe et savn.

Ingeniør Clausen var ligeledes en dygtig modelbanebygger. I sin bolig i Snekkersten ejede han et modelbaneanlæg, der i størrelse og kapacitet vanskeligt kunne overgås. Det meste af det til banen nødvendige materiel havde han selv bygget. Hans lokomotiv- og vognpark var i antal så stor, at den lå et sted mellem 250 og 300 stykker, alt i størrelse 0, d.v.s. skinnebredde 32 mm. Da Clausen senere flyttede til Charlottenlund, kneb det derfor meget med at skaffe plads til alt dette.

Ingeniør Clausens forældre har efter sønnens død haft den tanke, at det bedste af hans modelsamling og bibliotek burde tilbydes Jernbanemuseet til en meget favorabel pris. Dette har da også fundet sted, og museet er nu i modelform i stand til at opstille og – for så vidt de dårlige pladsforhold tillader det – at udstille trækraft og vognmateriel i togstammer af forskellig art og fra forskellige tidsperioder. Denne modelsamling vil, når den engang kan udstilles samlet, give et godt indtryk af dansk jernbanemateriels udseende og udvikling gennem tiderne og dansk modelbygnings høje stadi.

Museet har iøvrigt i årets løb modtaget adskillige ny-erhvervelser. Blandt disse kan nævnes, som gave fra generaldirektoratet, modeller af 3 vogne B Bl 1321, I 21501 og E 53401 alle i størrelse 1:10. Fra godsbanegårdens lyanlæg er modtaget en del elektriske måleinstrumenter. Fra centralværkstederne nogle lokonumre og fabriktionsplader. Fra den nu nedlagte Kalvehavebane, en del tryksager.

Fhv. ekspeditionssekretær Tork har skænket et maleri forestillende boulevardbanens udgravning udfor Sølvgades kaserne.

Fhv. regnskabsfører E. R. Rasmussen, Århus har indsendt et manuskript om hans tid ved jernbanen 1899–1952.

Fanesamlingen er forøget med to stykker, og endvidere er indgået en redningskrans fra den tidligere, nu ophuggede, dampfærge Valdemar, der endte sine dage som isbryder i Limfjorden.

Museet har haft lejlighed til at erhverve 27 originaltegninger af Ebbe Sadolin, alle med jernbanemotiver.

Af andre tilgæede tegninger kan også nævnes tre, der efter alt at dømmes er fremstillet i England. Desværre er de usignerede. Tegningerne, der er farvelagte og forestiller udkast til en kongevogn for Frederik VII, er temmelig sikkert sendt hertil for at kongen iblandt dem kunne vælge den, han syntes var bedst egnet til udførelse. Som bekendt fik kongen en salonvogn i foræring af det engelske entreprenørfirma Peto, Brassey and Betts i 1854. Denne vogn var i en meget elegant udformning. Originaltegningerne hertil findes endnu i Tate Gallery i London, medens selve vognen ikke mere eksisterer.

To af de tre tegningers eksistens var indtil for ca. 1 år siden ukendt på museet, men så meget større er nu glæden ved at have erhvervet dem for ganske nylig ovenikøbet suppleret med en tredje tegning. Kunstværkerne, som man godt kan kalde dem, er alle meget smukt udførte, antagelig af den for den tid meget kendte engelske kunstner Alfred Stevens. De vil nu blive udstillet på museet i nærheden af de møbler og det inventar fra den omtalte Frederik VII's kongevogn, som endnu er bevaret.

Foruden det foran anførte, er der ved køb og gave tilgået museet adskillige bøger og billeder vedrørende jernbaneforhold hjemme og ude.

I marts måned havde Danmarks Radio en udsendelse om jernbanemænds fritidsbeskæftigelse, og her var Jernbanemuseet så heldig at få lidt gratis reklame, idet udsendelsen også bragte et par omtaler fra museet optaget på stedet.

Og som sædvanlig har der i årets løb været stillet og besvaret mange forespørgsler fra interesserede, ligesom der til presse og forskellige udstillinger har været stillet egnet materiale til rådighed.

På museet i Sølvgade har besøget i år været lidt mindre end i forrige år, nemlig 1024, men dette opvejes rigeligt ved den store vellykkede udstilling på Østerport station.

For at bevare denne publikumsinteresse og for at afhjælpe den stadig voksende pladsmangel, føler museet det som sin pligt at henstille til myndighederne, at Jernbanemuseet snarest får andre og bedre egnede vilkår at arbejde under.

Museet takker alle nævnte og unævnte velyndere for interesse og god støtte og håber også på fremtidig god velvilje.





### Jubilæum

Mandag den 25. juli kan lokomotivfører C. F. Jensen, Svendborg, fejre 40 års jubilæum.

Blandt lokomotivpersonalet kendt under navnet C. F., han har lige fra sin lokomotivfyrbødertid haft en hobby nemlig motor, sin store viden på dette område har hans medansatte nydt godt af, mange timer af sin fritid på de maskindepoter var C. F. har været stationeret har han givet sine medansatte de første grundlæggende impulser inden for motorkursus, især lokomotivpersonalet der kører på de sydfynske strækninger har hentet megen råd og vejledning ved C. F.

Det var en hård tid for C. F. og hans hustru under besættelsen, hvor de begge måtte tilbringe en tid i Frøslev, men intet kan kue C. F.s gode humør. Han er en livlig debattør og sikker mødedeltager ved såvel generalforsamlinger som fester.

Fra lokomotivpersonalet ved Svendborg-Fåborg og Odense maskindepoter skal lyde en tak og et hjertelig til lykke på jubilæumsdagen med de bedste ønsker for dagen og fremtiden.

P. J.

### Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mand, pens. lokomotivfører Niels Peder Andersens død og bisættelse.

Tak for fanens tilstedeværelse.

*Elvira Andersen, Calvinsvej 36, Fredericia.*

### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed ved mit jubilæum den 5. august frabedes venligst (bortrejst).

*P. Eriksen, lokomotivfører, Fredericia.*

Al opmærksomhed ved mit jubilæum den 6. august frabedes venligst (bortrejst).

*W. Petersen, lokomotivfører, Fredericia.*

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

*E. Jørgensen, lokomotivfører, Viborg.*

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst, udrejst.

*A. E. Sørensen, lokomotivfører, Esbjerg.*

Al omærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*H. C. Risager, lokomotivfører, Århus.*



Forflyttet efter ansøgning pr. 1/8-60.

Lokomotivførerne (12. inkl.):

A. P. M. Buch-Jensen, Fredericia, til Århus H.

P. E. T. Møller, Fredericia, til Århus H.

O. K. Juncker, København Gb., til Fredericia.

K. Hedmark, København Gb., til Fredericia.

### Dødsfald.

Lokomotivfører

K. T. A. M. Albeck, Roskilde, er død den 5/7-60.

## Håndbogen Danske Statsbaners Tjenestemænd

Ved indbinding af håndbogen *Danske Statsbaners Tjenestemænd* blev begået forskellige fejl, og dette bevirkede, at der måtte trykkes et nyt oplag.

Som følge heraf er der – helt undtagelsesvis – blevet en mindre beholdning tilovers, så skulle der være nogle af læserne, der ikke nåede at få bestilt bogen i rette tid, og som kunne ønske at købe bogen, så kan det endnu lade sig gøre ved henvendelse til håndbogens redaktion, personalkontoret, Sølvgade 40, K.

## Statsbanepersonalets Sygekasse

Jernbanelæge N. P. Nielsen, Vesterbrogade 84, København V., er bortrejst fra 17/7-14/8 1960.

Hans praksis varetages i nævnte tidsrum af lægerne: Doktor Bache, konsultation 12-13, fredag 18-19, lørdag 10-11.

Doktor Bang, konsultation 11-12, mandag 16-18 (kun 8/8-14/8 1960).

Doktor Lunn, konsultation 9-10, tirsdag 16-18.

Doktor Marker, konsultation 14-15, fredag 17--9, lørdag 13-14.

Doktor Topp, konsultation 12-13, torsdag 16-18, lørdag 9-10.

Alle med konsultation »Osborne«, Vesterbrogade 84.

Overlæge Chr. Hvidt, Kolding, er fra 1. juli 1960 ophørt med at praktisere for sygekassen som speciallæge i øre-, næse- og halssygdomme.

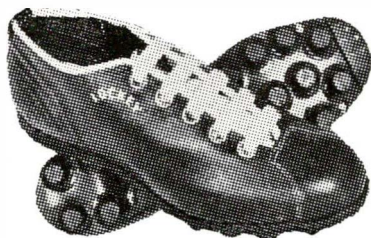
**Tørvemuld og tørvestrøelse**  
af mærkerne Pindstrup, Vildgås eller Urfugl er det bedste jordforbedringsmiddel og den bedste fjerkræstrøelse.

**ROPI og P. M. briketter**  
er det bedste og billigste brændsel til regulerende varme.

*Forhandlere over hele landet*

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

**LOCKEY – Milano**



*Tegn forsikringer i*

**Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur  
og Understøttelsesforening af 1891**  
Telefon Humlebæk 713

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning  
Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes

**MOKKA Compagniet**  
Frederiksgade 7 SKIVE Telf. 1067

Gå i **KINO PALÆET**

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

**HERNING**

**UBBE NIELSEN**  
**Hårpleje** Damefrisør . Special skønhedskabine  
Skolegade 49 . Herning . Telf. 1843

**Den lave butik  
med de små priser**

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

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

**W. Østergaard . Herning Special Optik**

Tlf. 8 . Bredgade 42 . Tlf. 2008

Alt indenfor det sidste nye i briller og optik

**FREDERICIA**

Ekvipér Dem i  
**LONDON-MAGASINET**  
FREDERICIA

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

**Fredericia Mejeri**  
Gothersgade 14  
Anbefaler sig med  
1. kl.s mejeriprodukter

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

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

**FREDERICIA KUL- OG BRÆNDEHANDEL ½**  
KUL- OG KOKS-IMPORT  
IMPORT A/S  
Forhandler af Fredericia Gaskoks



KULPLADS OG KONTOR:  
VESTHAVNEN  
TELEF. 958

**FREDERICIA KUL-KOMPAGNI ^/s**  
Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon  
170-888  
4 linier

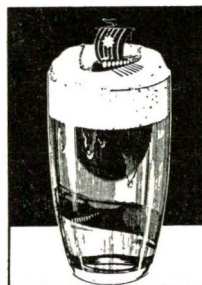
**STRUER**

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

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

**P. WEILING**  
Struer . Tlf. 93  
anbefaler alt  
i moderne  
Blomsterbinderi

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



**VIKING**  
EXPORT BEER

belønnet  
med ærespræmie  
*Prix d'Honneur*  
Belgien 1958

**Banegaardsrestaurationen**

Fru A. Konradsen . Ringkøbing

## AARHUS

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

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



NORSGADE 1  
lige over for "Biografen",  
Tlf. 2 72 12.

»REX« Skandinavien alb.  
med fortryk,  
det absolut førende.

**A. Rylunds Eftf.**  
Frimærkehandel  
Klostergade 20 . Aarhus

**AARHUS CHROM TEKNIK**  
KNUD THIEDE  
ROSENKRANTZGADE 1 . AARHUS

*Tandlægepraksis påbegyndt*

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

**Aarhus Galvaniserings-Anstalt**  
Fabrik: Nørreport 20 - Telf.: 23 222  
Varm-Galvanisering og elektrisk Galvanisering

*Gælder det vask, da ring*

**24 382 . Ydun Vask**

Våd vask . Rullevask . Færdig vask  
Fagmæssig behandling til små priser

**Rådfør Dem med os!**

Har De set, hvor slidte Deres polstermøbler  
egentlig er blevet?  
Indhent hos fagmanden - uden forbindelse -  
tilbud på ombetækning - fuld garanti!

**LIIN BRØNDUM** . Ingerslev Boulevard 20 . Telf. 23319  
Aarhus

*Læg turen til*

**Moesgaard Skovmølle**

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

Tlf. Aarhus 71214

**Møbler - Inventar anbefales**  
**Laurits Thomsen**  
Ny Munkegade 40, Aarhus, Tlf. 26854

AKTIESELSKABET  
**AARHUUS PRIVATBANK**  
STIFTET 1871

## KALUNDBORG

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

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

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

**Fiskehus Nr. 1**  
Viktor Nielsen  
Tlf. Kalundborg 659  
Altid friske Torske- og Rødspøtte-  
filet'er samt Fiskefars.  
Leverandør til Feriehjemmet.

**Kul, Koks, Briketter  
& Brændselolier**  
**IMPORTKOMPAGNIET 1/2**  
KALUNDBORG  
Telf. \*33 (Flere Ledn.)

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

**N. JENSENS SØNNER**  
Inventar og Bolig Montering  
Tlf. Kalundborg 280

**A. M. JØRGENSEN**  
Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester  
Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg  
Sct. Jørgensbjerg 25  
Tlf. Kalundborg 71

»Køb det hos  
**Schau**  
lige i nærheden«

**KALUNDBORG  
KULKOMPAGNI**  
Aktieselskab  
Tlf. TRETEN

**J. Kjær Christensen**  
aut. installatør  
Kordilgade 4 . Telefon 520  
Lvg. til feriehjemmet

Kalundborg  
Fællesbageri

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

**Spis mere OST,**  
ring saa kommer Fallesen  
Tlf. Kalundborg 1029

## ESBJERG

Jernbanepersonalet anbefales  
**BANEGAARDSRESTAURATIONEN**  
Esbjerg - Telefon 681

## HORSENS

*Consul symaskiner*  
Henning Rasmussen  
Smedegade 33 . Telefon Horsens 2 24 55

Telefon HORSENS 24850

**Worm's**  **Hatting**  
sandkage tvebakker  
EN GROS - WILLY F. JOHANSEN - HORSENS

## AARHUS

A/s **COORDINA**