

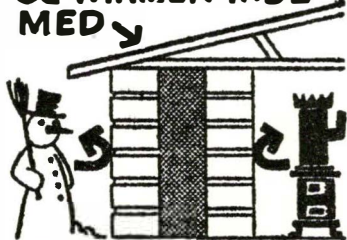
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 4 . 20. FEBRUAR 1960 . 60. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

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



DAPORKA

*Effektiv
Skum-isolering*

Et kvalitetsprodukt fra 1/4 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

SOMMERHUSE



Billige sommerhuse

i prisklasser fra 3500 til 5000.

størrelse ca. 30 m²

Kan beses ved værkstedet



Tømrermester

O. Kobberup

Lavhede - Holstebro - tlf. 1801



Errindlev Sparekasse

Telefon Errindlev 43



Opsparing til fordel for børn og børnebørn,
kapitalbinding, pristalsreguleret opsparing



Værdipapirer modtages til opbevaring



Prioritetslån til finansiering af boligbyggeri
og til køb af ejendomme



Kom ind i Sparekassen

Vi giver Dem gerne alle oplysninger
om de forskellige opsparingsformer og de
fordelagtigste lånevilkår

Vi har altid tid til at tale med Dem



Sparekassen varetager i enhver henseende
sine kunders interesse

Hjemmesparebøsser

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

Valdbjørns KØRESKOLE

Bedst . Hurtigst . Billigst

Alm. kort 15 kr. i timen

Erhvervskort 17 kr. i timen . Lastvogskort 24 kr. i timen

Omnibuskort 35 kr. i timen . Teori i moderne teorihal
1959 Folkevogn, Kaptajn, Chevrolet, Volvo

1914 Palæ 1914

Sidste år var 90 pct. af vore elever på anbefaling
Kørelærerkursus såvel sommer- som vinterhold

Consul symaskiner

Henning Rasmussen

Smedegade 33 . Telefon Horsens 2 24 55

Pristallet

Så udløstes spændingen omkring pristallet. En stigning i dette på 4 points medfører udløsning af 1 reguleringstillægsportion mere til lønmodtagere og pensionister. Det lønregulerende pristol (basis: 1914 = 100) er steget fra 448 til 452 points. Detailpristallet er steget med 5 points fra 453 til 458.

Stigningen medfører en årlig merudgift til direkte lønninger på ca. 150 millioner kroner. Før tjenestemændenes vedkommende er der nu 4 udækkede points, d.v.s. at der derudover mangler 2 før en ny reguleringstillægsportion udløses.

Det er udgiftsposterne for husleje, fisk og ost, som er hovedårsagen til pristallets stigning. Det er først og fremmest husleje-forhøjelserne pr. 1. april 1959, der slår igennem, medens byggeomkostningsniveauet har været nogenlunde konstant. Indregning af husleje i pristallet finder som bekendt kun sted een gang årligt i januar måned. Her som med alle udgiftsposter i øvrigt slæber vi bag efter prisstigningerne, dog med den forskel som nævnt, at huslejen ikke som øvrige poster indregnes halvårligt.

Det er utilfredsstillende, at lønkomensationen altid slæber bagefter prisudviklingen, men det er klart, at bestræbelserne på at finde en mere hensigtsmæssig form støder på praktiske vanskeligheder, og at få sol og vind delt lige på dette område må være en uløselig opgave. Hvadenten det pristalsudvalg, hvis arbejde afventes, kommer til den ene eller anden konklusion for pristallets fremtidige beregning, må man regne med det endelige som et resultat af en samordning af forskellige interessers krav, ønsker og magt til at præge bestemmelserne.

En lønstigning, som for enhver virksomhed er en omkostning, vil bringe nye prisstigninger, og så vidt man ikke på anden måde kan nedbringe varens omkostning, letter lønstigningen marchen mod nye pristalsstigninger. Det er skruen uden ende.

Virksomheden for sin part ønsker opretholdt stigende for-tjenstmuligheder og dens arbejdere del i disse. Denne tanke er fornuftig nok, så længe merindtægten er udtrykt ved produktionsstigning, men såfremt man blot har status quo gælder reg-len ikke mere, thi vi kan ikke leve af at barbære hinanden.

Når man, således som pristallet, bl.a. kun kontrollerer en langsomt stigende inflation, står man overfor den kendsgerning, at der skal være noget til os alle. Forholdene afvejes nogen-lunde. I modsat fald skulle vægtskålen tynges til fordel for den ene eller anden part. Det vil sige, at enten skulle vi have pris-eller lønstop. Begge dele på een gang løser kun øjeblikkelige opgaver, vedvarende ville det såre hurtigt frembringe voldsomme reaktioner.

Vi må se i øjnene, at ligegyldigt hvordan forholdene fast-lægges, når man ikke en fordeling, der tilgodeser alle engagerede parters ønsker. Nærmest tilfredsstillelse har den part, som har magten. Modparten får da det, som forhindrer utilfredsheden i at bryde ud i så kompakt modstand, at den stærke bliver den svage.

Vort lands politiske konstellationer er så brogede, at det pris-talsmæssige område med denne baggrund ikke giver råderum for konsekvent handling. Kompromis er løsenet. Vi er derfor



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 4 - 60. ÅRGANG

20. FEBRUAR 1960



Indhold:

Pristallet	51
Min rejse til England	53
Da var det andre tider	56
Mont Cenis Tunnellen	58
Eksport af togmateriel	59
Indsamling til svagføre	60
Førerløse elektron-tog	60
Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbund	61
Under DLF	62
Personalia	62
Nye adresser	62

Forsidebillede:

Særtog 10201 under udkørsel fra
Helsingør.

Foto: S. Jørgensen, Helsingør.



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

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

Annonce-ekspedition:

Stu-di-stræde 49, København K.
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.
Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Jubilæum



En kendt skikkelse i jernbaneorganisationernes faglige virke, sekretær Helge Hansen, Dansk Jernbaneforbund, kan den 1. marts d.å. fejre 25 årsdagen for sin ansættelse ved statsbanerne. Helge Hansen er gennem mange år en af forbundets veltjente tillidsmænd, og det var naturligt, at valget traf ham, da man i 1958 skulle have en ny sekretær. På et tidspunkt hvor lønningsloven beslaglagde forbundets fulde arbejdskraft, hvirvledes han med ind i det omfattende arbejde. Vi, der kender ham fra de fælles problemer i organisationsarbejdet, sætter meget stor pris på ham. Som tillidsmand er han indsigtfuld og saglig, og som menneske er han behagelig og omgængelig at være sammen med. Vi benytter lejligheden til at takke for god samarbejdsvilje og ønsker hjertelig til lykke med jubilæumsdagen.

60 år

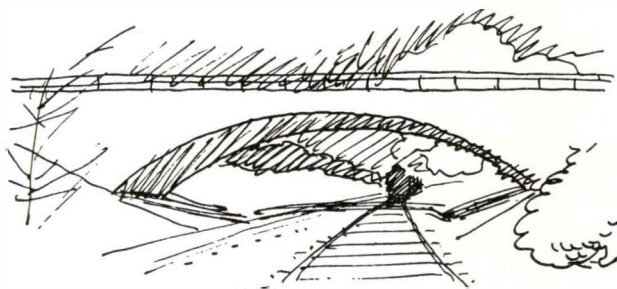
Den 21. februar d.å. fylder kontorchef Rostdorf, lønningskontoret, 60 år. Kontorchef Rostdorfs område dækker lønnings- og pensionsanvisning og i forbindelse med den ny lønningslov blev denne afdeling stærkt belastet ved omregning til nye løn- og pensionsudbetalinger. Som altid, når der sker ændringer, er tiden til disses gennemførelse kort, men på vanlig vis under højtryk og kontorchefens dygtige ledelse bliver arbejdet fuldført på kortest mulige tid, så personalet kan få sit tilgodehavende. Foreningen har et udmærket samarbejde med kontorchef Rostdorf, som til enhver tid er parat med råd og dåd i løn- og pensionsmæssige problemer, og vi håber, at det gode forhold fortsat må bestå. Hjertelig til lykke med 60-årsdagen.

bagefter, når priserne stiger, og falder de, så vi skal aflevere en portion, bliver vi straks utilfredse i følelsen af, at vi afgiver noget, vi faktisk havde til gode tidligere. Vi er ambitiøse og ønsker større indtjening for at nå en højere levestandard.

Hver gang pristallet skal beregnes, er vi spændte, men er det ikke mindre i vor afventen på det siddende pristalsudvalgs afslutning af sit arbejde. Mon der bliver mere almindelig tilfredshed af dette udvalgs betænkning?

For at blive ved øjeblikket så er det en kendsgerning, at vi fra 1. april 1960 skal have en reguleringstillægsportion mere og efterfølgende tabel anskueliggør, hvorledes denne fordeler sig på de enkelte lønklasser og -trin. I tabellens sidste kolonne er anført den reelle lønfremgang efter fradrag af pensionsbidraget på 4 pct.

Stilling og lønningsklasse	Løntrin	Regulerings- tillæggets størrelse pr. portion	Den årlige lønstigning pr. 1. april 1960
Lokomotivfyrbødere (7. lkl.)	1. og 2.	144,00 kr.	138,24 kr.
Lokomotivfyrbødere (7. lkl.)	3. og 4.	156,00 kr.	149,76 kr.
Elektroførere (10. lkl.)	1.		
Lokomotivfyrbødere (7. lkl.)	5. og 6.		
Elektroførere (10. lkl.)	2. og 3.	168,00 kr.	161,28 kr.
Lokomotivførere (12. lkl.)	1. og 2.		
Elektroførere (10. lkl.)	4. og 5.		
Lokomotivførere (12. lkl.)	3. og 4.	180,00 kr.	172,80 kr.
Lokomotivførere (15. lkl.)	1.		
Lokomotivinstruktører (15. lkl.)	1.		
Elektroførere (12. lkl.)	5.		
Lokomotivførere (12. lkl.)	5.	192,00 kr.	184,32 kr.
Lokomotivførere (15. lkl.)	2.		
Lokomotivinstruktører (15. lkl.)	2.		
Lokomotivførere (15. lkl.)	3.	204,00 kr.	195,84 kr.
Lokomotivinstruktører (15. lkl.)	3.		
Lokomotivførere (15. lkl.)	4.		
Lokomotivinstruktører (15. lkl.)	4.	216,00 kr.	207,36 kr.
Lokomotivinstruktører (18. lkl.)	1.		
Lokomotivinstruktører (18. lkl.)	2.	228,00 kr.	218,88 kr.
Lokomotivinstruktører (18. lkl.)	3.	252,00 kr.	241,92 kr.



Min rejse til England

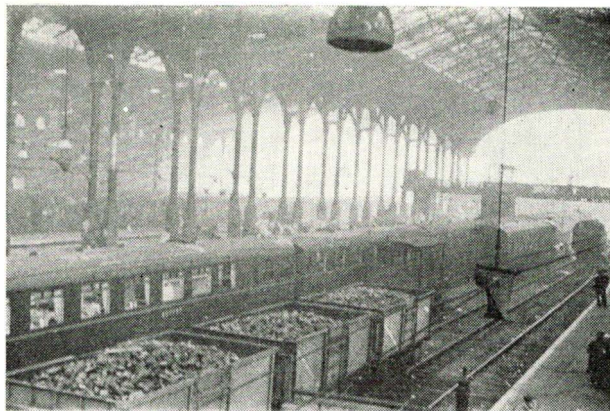
Fra lokomotivfører

*K. A. Spangtoft, Nyborg, har vi modtaget
efterfølgende indtryk fra en rejse,
han har foretaget til London*

Min rejse fra Nyborg til London gik meget planmæssigt, af oplevelser var der få. Vi kørte rettidigt fra Nyborg, pas- og toldkontrol var også normal. Der var tåge det meste af vejen ned gennem Tyskland, men jeg nåede da at få et glimt af en jernbaneulykke ved Slesvig. Der var man ved at løfte et lokomotiv op; det så ud, som om det var kørt ud over en skrænt, kranen var ved at sætte det op på sporet. Da jeg passerede broen over Kielerkanalen ved Rendsborg, var tågen lettet et øjeblik, så jeg kunne fotografere broen, men så lagde tågen sig igen over landskabet, og de vi kørte fra Hamborg, var den meget tyk. Pludselig stoppede vi meget hårdt, jeg så ud af vinduet og så da, at vi med den sidste vogn, som jeg var i, holdt lige under et mellembloksignal. Jeg regnede da med, at han var kørt forbi for stop, men jeg kunne ikke se signalet, men på én gang begyndte arbejderne at samle sig om vognen, og det viste sig, at vi havde kørt en banearbejder ned, og han lå under vor vogn. Det så dog ud til, at han var sluppet helt godt fra det, tøjlet var revet i stykker, men han var ved bevidsthed, selv om der måtte et par mand til at støtته ham. Da vi holdt på en dæmning, kunne der ikke tilkaldes ambulance, så vi måtte tage ham med til næste station, hvor han blev afhentet, men det gav nogen forsinkelse. Da vi fik skiftet maskine, blev det en af de tyske MY-er, så det varede ikke længe, før vi var rettidige igen. Igennem Holland blev toget drevet ved elektricitet.

På båden over til Harwich delte jeg kahyt med en yngre englænder. Da jeg ikke er fri for at snorke, havde jeg lidt medlidenhed med ham, men da jeg hørte den spektakel, skrueakslen frembragte, sov jeg ind med rolig samvittighed. Jeg sov helt godt og vågnede først op, da mit ur var over syv, og da jeg vidste, at toget skulle køre 8,15 fra Harwich, fik jeg vel nok travlt, på toilettet, barberingen foregik i en fart, og selvfølgelig skar jeg mig, og det værste var, at jeg havde fornemmelsen af, at den unge mand lå og lo ad mig, og da jeg gjorde tegn til ham, om han ikke skulle op, lo han godt nok af mig og gjorde tegn til mig, om jeg havde fået mit ur stillet en time tilbage. Det havde jeg selvfølgelig ikke, for nok har jeg rejst meget, men det har jeg aldrig før været ude for, at stille uret tilbage eller frem, så jeg var alt for tidligt oppe.

Da jeg i Harwich kom ud på perronen og så toget holde der, var det med undren, at jeg betragtede dets konstruktion, for det var noget i den retning, jeg i 1928 foreslog til et 4-vogns lyntog, nemlig et strømlinjet udseende. Da jeg i 28 fremkom med forslaget, tænkte jeg ikke så meget på det, men efter at have taget den teoretiske eksamen i flyvning, hvor vi havde mange udregninger angående luftmodstand, var jeg klar over, at det var noget af det



Liverpool Street station i London.

rigtige for at spare på motorkraften, da en plan flade yder meget større modstand end en krum, derfor gik mit forslag også ud på, at vognenheden skulle være så lav som mulig, og det bredeste sted skulle være dér, hvor armlænet er til underarmen og derfra krumme til begge sider, vinduet indbefattet.

På vejen ind til London kom den unge mand fra båden til at sidde over for mig, og det kan nok være, at vi fik talt sammen, det vil sige, jeg kunne ikke engelsk, han kunne ikke dansk, men vi kunne begge lidt tysk, så det gik på fingersprog, parlør og så det bedste tyske, vi kunne, og inden vi vidste et ord af det, var vi på Liverpool Street station, og da vi stod ud af toget, var det lige ud for, hvor min søn stod for at tage imod mig.

Inden jeg fortsætter, må jeg hellere fortælle om grunden til mit besøg i England.

I 1928 fremkom jeg over for generaldirektoratet med et forslag til en motorvognsenhed med speciel trækmetode og udseende. Men først havde jeg henvendt mig til overingeniør Jensen ved Automobilfabrikken Triangel i Odense. Han udtalte, at han var af den formening, at noget lignende fandtes på undergrundsbanerne i London, og om det ikke var muligt at få et rejsestipendium, således at jeg kunne få det undersøgt. Jeg søgte et sådant med angivelse af grunden, men da det var i de dage, der blev arbejdet med elektrificeringen af Københavns nærtrafik, fik jeg den besked, at det havde de ikke tid til at undersøge.

Efter at jeg havde været på motorskole, diskuterede jeg det med en af vore ingeniører, han syntes, det så meget tiltalende ud, og han syntes, jeg skulle gøre noget ved det, og da vi fik samarbejdsudvalg, og vi kunne indsende forslag og måske være heldige at tjene et eller måske to hundrede kroner, indsendte jeg mit forslag. I mellemtiden var systemet nemlig blevet benyttet i biler og terrængående vogntog på 8 vogne. Jeg opnåede da at få en anerkendelse for mit arbejde, – teoretisk kunne det måske bruges, men ikke i praksis. Så da jeg kom til at tale med vor formand, Greve Petersen, om det, og min søn havde fået en rejse til England af sin chef, syntes Greve Petersen, at det var rigtigst at tage over for at se, om det var det samme, der blev brugt ved undergrundsbanerne. Foreningen ville gerne støtته mig, og med introduktion til den en-



Fra Holborn i London.

gelske lokomotivmandsforening, hvilket jeg hermed takker foreningen for, lykkedes det til fulde at få tilladelsen til at se et værksted for undergrundsbanen og ikke alene det, men den venlighed, min søn og jeg var ude for, skal man lede længe efter.

Efter at være anbragt på samme hotel som min søn, gik vi i gang med at få forbindelse med den engelske lokomotivmandsforening, men der må være meget at gøre, for først 2 timer efter, da klokken var 13, fik vi forbindelsen, men da var formanden gået til middag, så vi bad dem om at ringe besked til hotellet, og da vi kom tilbage efter at have været en tur på teknisk museum, var der besked om at ringe med det samme. Min søn talte så med formanden, og han lovede, at han skulle forsøge, om vi kunne komme ind på et af værkstederne for undergrundsbanerne, og så skulle tilladelsen blive tilsendt os dagen efter om formiddagen, hvilket den også blev.

Som sagt havde vi været på teknisk museum, det var en oplevelse, her så vi alle mulige og umulige opfindelser, blandt andet så vi også en undervogn til en undergrundsbanevogn med banemotoren indbygget på selve vognakselen, og det var på en måde det, at overingeniør Jensen, Triangel, havde hentydet til, da han udtalte, at undergrundsbanerne havde noget lignende det, jeg var fremkommet med, jeg ville blot bruge akselenderne, således at det blev ude i selve hjulet, at motoren kom til at ligge, så rotoren blev opbygget om akselenderne, og statoren med hjulbandage kom til at rotere. Da vognakslen under vognen så ikke roterer,



»The Old House«, Holborn, London.

kan den »forkrøbbes«, så man kan få en lav midtergang i vognen og dermed en lav vogn og så bruge pladsen under sæderne til opbygning af truck, alle apparater, bremseholdere og bremsecylindre, kabler er der god plads til på taget mellem de to plader, man udfører taget af.

Om eftermiddagen tog vi så ud til værkstedet, hvortil vi havde fået tilladelse, der var en overingeniør, der bød os velkommen, selv om vi var kommet ½ time senere, end vi skulle, men det var ikke vor skyld, for vi var ude ved stationen til den tid, vi skulle, og vi foreviste billetkontrollen den introduktionsskrivelse, vi havde fået, og bad ham fortælle os vejen, men det vil sige, han viste os den modsatte vej, og da vi så havde gået en halv snes minutter var vi klare over, det var den forkerte vej, og så måtte vi til at spørge om vej, og så viste det sig, at det var i modsat retning, og tiden gik, men som sagt, overingeniøren bød os velkommen med te og kiks. Da en af damerne havde fødselsdag, havde de levnet en kage, som min søn og jeg skulle dele. Foruden overingeniøren var der en elektroingeniør og lidt senere en tredje ingeniør, og lige venlige var de alle tre. Først syntes de, at vi skulle se virksomheden som beskæftigede over 1000 arbejdere, elektroingeniøren viste og forklarede os alt om togene, der kører på undergrundsbanen. Da vi kom tilbage til overingeniørens kontor, kom vi nærmere ind på det, vi var kommet derover for, vi fortalte, at vi havde set det på teknisk museum, og den ene ingeniør kom da straks frem med papirer, der omhandlede systemet, de var i 1926 gået bort fra det, fordi der så tit blev overgang i motorerne, den gang havde man jo ikke de isolationsmidler, som vi har i dag, og jeg fortalte dem, at systemet bruges i dag i de norske elektriske lokomotiver, hvor banemotoren er opbygget på den måde, at motorankeret danner vognaksel, men da det er 1200 hestes elektromotorer, skal der selv i tørt vejr bruges sand ved igangsætning, så det kan man sige er en fejl. Ingeniørerne viste megen interesse for min metode med at fordele kraften, for i de nye aluminiumstog, de selv er ved at bygge, går de selv over til at have motor på alle aksler, ellers har de deres motorenheder således, at de har 4-vognstog og 3-vognstog, men kun de 4-vognstog kan køre alene, 3-vognstog skal altid være tilkoblet et 4-vognstog, men der er godt nok banemotorer på 3-vognstoget, så det er således, at et 7-vognstog har 10 banemotorer, men de nye strømlinede aluminiumstog får 16 mindre banemotorer i et 4-vognstog. Ingeniørerne viste derfor kun begejstring for min metode, også med anbringelsen af alt under sæderne, da de bruger det samme på undergrundsbanerne, der er alt også anbragt under sæderne, det eneste, de havde mod deres eget var, at skulle de til apparaterne under kørslen, skulle de rejsende flyttes. De kunne ikke have det anderledes, men syntes, at mit var bedre, hvor man ude fra gennem tildannede lemme kunne komme til apparaterne.

Da klokken var ved at være mange, og det var over fyraften, og jeg bad min søn sige til dem, at vi ikke ville trætte dem længere, fik vi den besked, at vi trættede dem ikke, da det var dem, der var glade for vort besøg, og først da klokken nær-

mede sig 19, brød vi op, og vi takkede, fordi vi havde måttet se det hele samt høre deres mening, men, sagde overingeniøren, det er os, der takker, fordi vi var kommet, og overingeniøren fulgte os til toget, og ved afskeden rystede og trykkede han vore hænder og sagde, at ideen er god nok, og rigtig udregnet skal det nok være godt.

Sådan set var vor mission færdig i London, men sønnen havde jo fået rejsen som en opmuntring, så jeg måtte jo så trave med ud og se byen, men den er ikke let at beskrive, den skal ses.

Den første aften var vi inde og se »South Pacific«, og der kan man måske sige, at det er at gå over bækken og hente vand, for det er den samme film, der bliver spillet i København på andet år, og den har gået lige så længe herovre, men alligevel var der fuldt hus.

Så var der teknisk museum, som vi så den første eftermiddag, men det er ikke let at beskrive, for museet dækker et areal som Forum i København, men så er der kælderens og fem etager, så her kunne man gå i dagevis.

Den aften, vi kom ud fra værkstedet, var klokken blevet mange, og da vi kom hjem på hotellet, ville vi have noget at spise, men selvom hotellet er et af de største i Europa, måtte vi stå i kø for at kunne få noget mad, og den var heller ikke billig derovre, sådan en middag med en kødret og dessert kostede 16 kr., men alt var dyrt i England, og om lønnen er derefter, fik vi ikke opklaret, f.eks. så vi ikke sko under 79 kr.

Da vi havde spist, blev det kun til en spadseretur og aftenkaffen på en af de mange »snackbar«s. Men spadsereturen ad Regent Street var en oplevelse, for der var allerede pyntet til jul, det vil sige, det var ikke med lidt gran og et par elektriske pærer, nej, det var med store dekorationer i forskellige farver og med masser af lys, disse hang med 30 til 40 meters afstand fra husene og ud til gaden var der guirlander af elektriske pærer, så det var en oplevelse, man sent vil glemme.

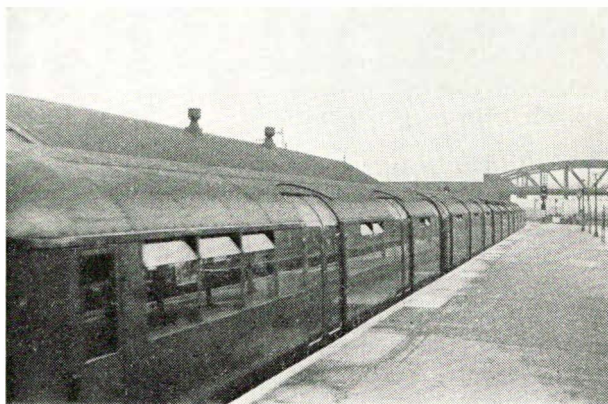
Desværre skulle min søn rejse hjem til Danmark fredag formiddag for at få »Englænderen« fra Esbjerg om lørdagen, men han havde skaffet mig en barnepige, da jeg først skulle rejse fra London fredag aften, og jeg kunne jo ikke godt rejse med sønnen, for alt hans var på første klasse, så jeg måtte uden om, dér hvor det var gratis, ja, det vil sige, det blev mig noget dyrere, end jeg havde regnet med, men derom senere. Fredag formiddag fulgte jeg så min søn til Liverpool Street station, og man siger nok, at undergrundsbanen i London er som en myretue, men det er nærmest en dårlig betegnelse, for der var ved den tid, »9-tiden«, da vi skulle med, nærmest som ansjoser i dåser, det var med nød og næppe, man kunne komme op eller ned, hvor der ikke var rullende trapper, men dem var der gerne et par stykker af, inden man nåede de 30 til 40 meter ned i jorden, hvor togene kørte eller snarere fløj. For ved det, at banemotorerne er fordelt over hele toget, accelererede dette omgående. På Liverpool Street station trådte min barnepige til, det var en fru Møller, hvis mand var journalist i London og hun var søster til min søns skolekammerat fra Assens.



Rullende trappe i Londons undergrundsbane.

Da sønnen var rejst, begyndte vi på turen London rundt. Fru Møller er ung så det var om at hænge på. Vi tog nogle busture; men vi travede endnu mere. Beså Westminster, Westminster Abbey, Buckingham Palace og den ukendte soldats grav, og ved Hyde Park Corner tog vi en bus ud til Madame Tussauds Panoptikon, og se det var vel også nok en af de oplevelser, man sent glemmer. Fru Møllers mand stødte til os her og var sammen med os inde og se Panoptikon, det var vel nok fint lavet, mange af figurerne virkede helt levende, et sted var det næsten for meget, for der lå en pige i en seng, og man kunne se, hvordan hun trak vejret. Brystet gik op og ned. Et andet sted sad der en gammel kone på en af bænkene, vi kunne se, hun sov, men det viste sig, at det var en figur. Da vi kom lidt længere, sad der en mand, og da vi talte om, at han også var glimrende lavet, var han alligevel for godt lavet, for han kiggede på os, og så gik han sin vej. Efter at vi havde set Panoptikon, var dagen sådan set gået, og vi tog en bus hjem til familien Møller, hvor jeg fik noget mad, inden hr. Møller fulgte mig til toget til Harwich.

Så begyndte min hjemtur, men hvilken tur. Havde min tur derover været nogenlunde planmæssig, så blev hjemturen det modsatte. Vi kørte rettidigt, men havde ikke kørt ret langt, før vi stoppede, og da der var gået et tre kvarter, blev det oplyst i højttaleren, at et forudgående tog var kørt af sporet, og vi kunne ikke komme frem, før sporet var ryddet. Vi sad så og ventede et par timer, be-



Et londonsk undergrundstog.

gyndte derpå at køre, men ved hver blok måtte vi holde, og hastigheden var ingensinde meget over 30 km. For at komme til Harwich brugte vi over 4 timer i stedet for godt 1 time, men båden ventede da på os, men der var mange mennesker med, så jeg tænkte kun på at komme i min køje. Nummeret på min billet var meget utydeligt, tjeneren og jeg havde læst det for 425, men da jeg kom derind, var der stillet en kuffert på min køje. Den stillede jeg over på en anden køje. Jeg begyndte at klæde mig af, men havde ikke fået alt tøjet af, da døren gik op, og fire damer trådte ind, og så kan det nok være, at jeg var glad for, at jeg ikke forstod engelsk, for sikken de kunne bruge mund, jeg måtte jo hurtigst muligt ud og have fat i tjeneren og forklare ham, at det var en forkert kahyt, han havde anvist mig. Vi fik så det ud af det, at det måtte være 435, jeg skulle have, men der var også sat tøj på den køje, jeg skulle have, så jeg satte også dette over på en anden køje; men belært af erfaringen holdt jeg ikke af at gå til køjs, før jeg fik set, hvem jeg skulle sove sammen med, så jeg gik mig en tur på dækket, og da der var gået lidt tid, gik jeg ned igen, men der var så mange krinkelkroge, og det her nr. 425 stod mig stadig i hovedet, og så går jeg hen og maser derind, denne gang var det fire piger, der var ved at være klædt af, så det kan nok være, at jeg kom afsted, da jeg hørte deres skrig, og så gik det op for mig, at det var på nr. 435, jeg måske hørte hjemme. Da jeg kom derned, var der to unge mænd, der var ved at gå til køjs, så gjorde jeg det også og med en god samvittighed. Da kahytten var en etage længere nede, end jeg havde, da jeg rejste over til England, var her endnu mere spektakel fra skrueakslen, så selv om jeg skulle snorke, tror jeg ikke, det kunne høres ovre i de andre køjer.

Ved ankomsten til Hook van Holland fik vi at vide, at vort tog var kørt, så vi måtte tage med et tog til Amsterdam. Sådan set var jeg også meget spændt på at komme til Amsterdam, for man havde hørt så meget om dens renlighed; men hvad det angår, så blev jeg meget skuffet, for det var så som så. Ja, et sted så jeg et par ældre damer, hvoraf den ene stod og skurede fortovet og den anden stod og skurede stentrappen, til gengæld var de andre fortove ved siden af så snavsede at man ikke kunne se, hvad de var lavet af, og i den indre by var der meget snavset. Det var alligevel interessant at se byen, nok er det intet Venedig, men nogle kanaler var der dog, og husbådene så ud til at være holdt godt i orden. Jeg var også på en sporvognstur ud af byen, og det så helt morsomt ud, at ude i udkanten af byen kom vi gennem nogle 3 til 4 meter høje diger, der tidligere havde beskyttet Amsterdam mod havet, nu lå de helt inde i byen. Som sagt var der kanaler og mange broer, så man har let ved at gå forkert, hvilket jeg også prøvede, jeg troede, at jeg gik mod banegården, men det var ud af byen i stedet for, men jeg var forberedt, da jeg havde prøvet det samme i Venedig, så da jeg opdagede det, tog jeg sporvognen tilbage til banegården for at få noget mad. Her opdagede jeg, at vore penge ikke er meget værd i Holland, og derfor blev det mig noget dyrere, end jeg havde regnet med. Da jeg

nu havde set noget af byen, kunne jeg godt tænke mig at tage til Amersfoort for dér at få »Nord-Vest-Ekspressen« kl. 20,46 Så ville jeg også benytte lejligheden til at se den by, så jeg tog med et tog fra Amsterdam kl. 15,39. Det var ved at være mørkt, da jeg nåede Amersfoort, så jeg ville ikke vove mig ret langt væk fra stationen. Det så ud til at være en mindre by med villaer ved banegården, og det var villaer. Godt nok er jeg ikke vindueskigger, men man kunne nu ikke lade være med at se ind til folk, når de havde store vinduer, ikke trukket for og oplyst med lampetter og standerlamper, og så det hele tændt, samtidig med at de så fjernsyn. Stuerne var ikke de sædvanlige 4×4 meter, nej det var 8×8 meter, og så var der gerne 3 stuer forbundne med hvælvinger, så det kunne tyde på stor velstand; men tjenestemænd i byen tjente ikke så meget, for jeg talte med en rejsegodsportør, og han fortalte, at han havde 70 gylden om ugen, og teknisk uddannede havde 90 gylden om ugen, så der var ikke mange arbejdere, der havde fjernsyn, men priserne på alt var også anderledes end her i Danmark.

Da klokken var 20,44 ankom »Nord-Vest-Ekspressen« og så skulle det til at gå hjemad, men ville jeg over Padborg, blev der 6 timers ophold i Hamborg, og det var der ikke meget ved, for det var fra kl. 3 om natten og til kl. 9 om formiddagen, så jeg valgte at tage over Grossenbrode-Gedser, og så fik jeg lejlighed til at sejle med den nye færge »Frederik den IX, det var vel nok en pragtfuld færge, og der var jo også billige ting at købe der. Kl. 8,35 var vi i Gedser, og jeg kunne ringe hjem til min kone, at jeg var vel ankommet på dansk jord igen, og kl. 14,21 ankom jeg til Nyborg ca. 18 timer forsinket, men med mindet om en begivenhedsrig og pragtfuld tur.

K. A. Spangtoft, Nyborg.

Da var det andre tider!

Fra vor afdeling i Sønderborg er modtaget dette indlæg i »Sønderjyden« d. 31. december 1959. Et par ældre lokomotivmænd fra »Amtsbanen« graver en svunden tid frem af erindringen

–' Ka do haus?

– Va do it mæ dejertgång . . ?

Det er sætninger, som går igen og igen, når chef og næstkommanderende, pens. lokomotivfører Jürgen Nicolaisen, Aabenraavej 2, og fyrbøder Hans Olsen, Skovvej 17, begge Sønderborg, kommer sammen. I en lang årrække kørte de sammen på de alsiske amtsbaner, og forholdet mellem dem er stadig som dengang.

– Vi skal have min gamle fører med, sagde Hans Olsen, da vi foreslog at tage en lille sludder om amtsbanerne. Og så tog vi sammen ud til Jürgen Nicolaisen, der sin alder til trods – han er 78 år – har en erindring så frisk som nogens, og som straks var rede til at fortælle om hjertebarnet, den gamle bane.

De to gamle venner skal ikke opfordres til at snakke. Inden længe er de fordybet i fælles minder, og det kniber at følge med.

– Du var jo tidligt med, siger Olsen, næsten fra starten . . .

– jeg begyndte i 1901, men kom først ud at køre i 1903, fortæller Jürgen Nicolaisen.

– Ja, og jeg var med i krigen, men kom derefter til banen, og så kørte vi sammen en halv snes år.

– Det var andre tider den gang. Vi havde tid til at tage den med ro, fortsætter Nicolaisen. – To og en halv time varede det at køre fra Sønderborg til Nordborg i begyndelsen. Da kørte vi med 25 km's fart i timen. Senere kom vi helt op på 45, men så kørte vi også så hurtigt, som det overhovedet var muligt på de smalle spor.

I dag har folk jo knap tid til at vente på stationerne. Og togene kører efter ganske nøje tidsplaner. Hver eneste lille forsinkelse skal noteres ned. Det kendte vi jo slet ikke til. Naturligvis havde vi køreplaner at køre efter. Men det var ikke altid så ligetil at overholde dem, for vi vidste jo ikke, hvor lange ophold vi skulle have på stationerne for indladning af gods og sådant. – Men så var der jo heldigvis kroerne, hvor passagererne kunne tilbringe ventetiden.

– Og togets personale, indskyder vi.

– Det var nu sjældent for lokomotivfolkene vedkommende. Men jeg skal ikke sige noget om det øvrige personale . . .

– Åhjo, kan du huske Martin i Vollerup, siger Hans Olsen.

– Vi skulle altid holde for krydsning i Vollerup. Og så havde Martin hver gang varme æbleskiver og en dampende punch parat, som blev rakt op på maskinen til os . . .

– Ja, og så stak han sin kæmpenævne ned i cigarkassen og lod en snes cigarer gå samme vej som æbleskiverne og punchene. Fire mark for en kasse – det var tider . . .

*

Nu så mange år efter tager alle oplevelserne sig hyggelige ud. Næsten alle. For der er enkelte, som endnu kan få det til at gyse lidt i de to lokomotivfolk.

– Du var da også med, da vi væltede i grøften ved Asserballe i 1923? spørger Hans Olsen. Dengang da en stor halmpresse var kørt fast midt på sporene, og vi kørte ind i den . . .

– Jo, det husker jeg tydeligt. De havde sendt en dreng fra halmpressen ud ad banelinien for at standse os, så vi kunne undgå en ulykke. Men da drengen i aftentykningen så vort »gloende øje« foran, blev han bange og sprang over et hegn, bort fra banen. Det var for sent at bremse, da vi fik øje på halmpressen.

Farten var ikke så stor, men da vi havde overstået sammenstødet, lagde lokomotivet sig langsomt over på siden og væltede ned i grøften ved siden af sporene. Vi kom ikke noget til, men den ene af de tre heste, som var spændt for pressen, gik til.

– I den følgende vogn, som var en postvogn, væltede kakkellovnen og satte ild på. Men heller ikke manden her kom noget til.

En aften i 1911 var Nicolaisen ved at køre en mand ned på sporet. Der boede en ældre skomager i Asserballe på den tid, og da toget en aften var på vej mod Sønderborg fra Nordborg, havde forladt Guderup og kørte efter Ketting og Asserballe, opdagede Nicolaisen en bylt på sporet i lyskeglen fra lokomotivet.

– Jeg slog bremsen i, og det lykkedes os at bringe maskinen til standsning mindre end en håndsbredde fra bylten, fortæller lokomotivføreren. – Det var skomageren fra Asserballe. Vi kunne kende ham på knækflippen. Han var bastet og bundet og lagt med nakken over den ene skinne og knæene over den anden. Vi havde nær slået ham ihjel.

– Det viste sig, at det var et par schweizere, som tjente på egnen, der var gerningsmændene. De havde i nogen tid beluret skomageren, som var ungkarl. Og den pågældende aften listede de sig efter ham, da han skulle ud og betale nogle regninger. De slog ham ned og lagde ham på sporet, hvorefter de forsvandt . . .

– De blev senere taget i Graasten og overført til Flensborg, hvor de blev sat i tugthuset. Et par år senere døde de begge af sygdom i fængslet.

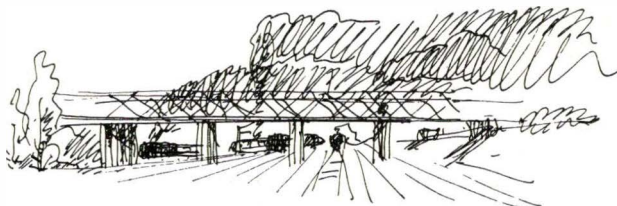
*

Nicolaisens og Hans Olsens minder er mangfoldige. Der er historien om to-dages-brylluppet i Svenstrup, om dengang banen i 1924 fik rollbocker, som kunne transportere DSB's bredsporede vogne på amtsbanens smalle spor, om den tid, da punche- ne kun kostede fem pfenning, og man ikke tog det så nøje med, om passagererne var helt appelsinfri i toget, om de tre navnkundige lokomotiver »Galilei«, »Luther« og »Schiller« og mange, mange andre. Der er stof til bøger deri.

Det hele er oplevet inden for mindre end et halvt århundrede. Banen blev indviet i 1898, men måtte i begyndelsen af 30'erne lade livet, smalsporet og utidssvarende som den var, da bilerne blev hårde konkurrenter. Tilbage er kun en del af stationerne, som trafikeres af DSB's Mommarktog. Nu er dette tog også ved at blive forældet efter kun et kvart århundredes levetid. Inden for en overskuelig fremtid vil kun de endnu tilbageværende stationskroer minde om amtsbanernes glørværdige periode. Mange af dem – der var én ved hver station, bortset fra et par trinbrætter – er allerede borte. Kun i Guderup og ved Mommark-banen bl.a. i Kirke-Hørup står kroerne fra den tid, og kun den i Kirke-Hørup opfylder sit formål. Kroejeren her virker endnu som stationsforstander, postmester og kromand.

pa-w

Sønderjyden 31/12-1959.



Mont Cenis Tunnelen

Af Jørgen Petersen

Mont Cenis, eller rettere vejen over Mont Cenis, har igennem århundreder været en af de foretrukne ruter for rejser fra det vestlige Europa til Italien. Det fortælles, at Hannibal i egen høje person krydsede Alperne med sin hær over Mont Cenis-passet – og det påstås, at denne berømte hærfører fra Kartago også medbragte sine elefanter over passet. I begyndelsen af forrige århundrede udvidede Napoleon Bonaparte den gamle hærvæg til en mere farbar. Det blev nok lettere at komme over Alperne efter den tid, men vanskelighederne og farerne var ikke helt elimineret – den største vanskelighed var vejret.

Et halvt århundrede efter Napoleon blev det jernbanernes tur til at overvinde besværlighederne – og man besluttede sig til, hvad der dengang forekom helt vanvittigt, at lave en vej under bjerget i stedet for over det.

At bygge tunnel var ikke noget helt ukendt begreb. For mere end to tusinde år siden gravede grækerne underjordiske vandledninger, og romerne forsøgte at tørlægge søen Fucino ved at lave en fem kilometer lang underjordisk kanal. For at kunne gennemføre dette store projekt gravede de først fyrretyve lodrette brønde langs kanalen og forbandt derefter disse ved vandrette udgravninger. Den nødvendige luft kom ned gennem brøndene, og den udgravede jord blev hejst op af dem. På grund af jordens beskaffenhed blev dette myre-arbejde imidlertid aldrig fuldført, men selve ideen var ikke mindre genial af den grund. Med hensyn til Mont Cenis var der store problemer at slås med. Tunnellen måtte udføres langs bjergets fod, og det betød, at den ville blive mellem 10 og 12 km lang. Bjerget strakte sig med sine jord- og klippemasser mange hundrede meter over den planlagte tunnel, og man måtte arbejde i blinde uden at kunne foretage sig nøjagtige beregninger. Man havde kun teori og ingen praksis at holde sig til. På grund af disse vanskeligheder blev projektet først gennem-

ført 25 år efter, det blev første gang bragt på bane i 1893. I alle de mange år arbejdede to mænd med forberedelserne – Medaille fra Piedmont og Maus fra Belgien. De forberedte med uendelig tålmodighed arbejdet og gik ud fra teorier, som dengang forbløffede deres samtid. Medaille var den første, der tilrettelagde en omtrentlig plan for boringerne, medens Maus konstruerede et model-bor på grundlag af tidligere udførte minearbejder. Han banede vej for benyttelse af pneumo-hydrauliske bor, der opnåede den største effektivitet.

Ved århundredets halvdel var projektet modent. Tre af de største navne indenfor minerings-teknik deltog i gennemførelsen af det – Sommeiller, Grattoni og Grandis, den første fra Savoy'en og de to andre fra Piedmont. De havde erfaring fra deres arbejde med jernbanen fra Genua til Torino.

Ved et fortrinligt samarbejde mellem teknikerne lykkedes det at anvende trykluft i stedet for det tidligere kendte damptryk til at drive boret. Luften blev komprimeret stationært og tilført boret gennem bly- eller gummirør.

I maj 1855 blev den officielle tilladelse givet til arbejdets begyndelse af Piedmont's handelskammer. I første række var det dog eksperimenter med henblik på almindeligt tunnelarbejde i Alperne. To år senere var eksperimenterne lykkedes tilfredsstillende i nærheden af Genua og endelig i august 1857 gik man igang med at bekæmpe Mont Cenis. Allerede samlingen af maskinellet gav anledning til store vanskeligheder. Delene kom fra Belgien (Coekerill) og kun Someillers næreste medarbejdere kendte teknikken ved justeringen – de måtte bogstavelig talt bearbejde det hårde metal med deres bare næver, før jobbet blev fuldført. Da selve bore-arbejdet skulle påbegyndes, indtraf dramatiske episoder. Ikke alle de teoretiske beregninger holdt stik – begejstringen havde måske gjort teknikerne lidt overfladiske og uøjagtige – der var endog

dem, der ikke troede, at de to borehold fra hver sin side af bjerget, nogensinde ville mødes. Da strækningen endelig var blevet fastlagt, begyndte man arbejdet ved Modane på nordsiden og Bardonecchia mod syd. Endelig kom kong Victor Emanuel d. II for at lykønske boreholdene til begyndelsen, og han besøgte først provinsen Savoyen. Her var allerede en ret udbredt selvstændigheds-atmosfære, men kongen blev alligevel godt modtaget. Til stede ved højtideligheden var også Gerolamo – Napoleon d. III's fætter – der repræsenterede Frankrig. Den første klippeblok, der blev taget ud af Mont Cenis, blev bragt til Culoz, hvor den blev grundstenen i den internationale bro over Rodano – det var en symbolsk handling for at styrke venskabet mellem Frankrig og Italien og iøvrigt en ide af Cavour, der indså, at Savoyen ville være tabt for Italien.

Såsnart festfyrværkeriet ved startceremonien var overstået, stod de tre ingeniører overfor umådelige problemer. Gennembrydningen af bjerget var blot ét af problemerne, i forbindelse med det opstod mangfoldige andre. De to småbyer Modane og Bardonecchia var aldeles uforberedte på den rolle, de skulle spille. Hvor skulle de tusinder af arbejdere bo med deres familier? Hvorfra skulle de få alt hvad de behøvede til livets opretholdelse? Hvorfra skulle man få energi til borene? Hvor skulle man have lager- og redskabsskure og hvordan skulle alt materiel komme frem til arbejdsstederne?

Det var Sommeiller, der byggede barakker og sørgede for indkøbssteder, hvor arbejderne kunne handle. Han lavede også en krudt-fabrik til sprængstofferne og improviserede kraftanlæg ved at udnytte vandkraften fra Arc og Dora. Han sørgede for materiel fra Belgien og forestod samlingen af delene på stedet. Han lavede værksteder, hvor ødelagte redskaber og værktøj kunne repareres.

Alt dette udførtes i slutningen af 1859 og i 1860 kom en krig, som kun blev halvt vundet af italienerne – provinsen Savoyen løsrev sig og kom under Frankrig.

Hvad skulle der nu ske?

Heldigvis havde den forudsende Cavour – Italiens førsteminister – indsat en klausul i overenskomsten med Savoyen, hvorved han betingede sig ret til at gennemføre arbejdet under alle omstændigheder. Sommeiller lod sig nationalisere som italiener for ikke at blive skilt fra sin livsopgave. Og endelig i november 1860 begyndte et arbejdshold fra syd. Først i januar 1861 blev borene taget i anvendelse. Hidtil var arbejdet udført med hakker og den gennemsnitlige længde tunnelen øgedes om dagen var $\frac{3}{4}$ m. Da borene kom i gang, steg gennemsnittet til godt 2 m om dagen. Sommeiller beviste, at teorien med benyttelse af trykluft ikke var et eventyr, som det i almindelighed blev antaget indtil da.

Og så begyndte »rejsen til jordens indre«. Klippen, som var temmelig blød, krævede en ganske speciel udgravningsteknik og omgående afstivning med »props« og udmuring af de særligt udsatte steder for at afbøde stenmassernes tryk.

Heldigvis stødte man under arbejdet ikke på vand- eller gasforekomster, som det så ofte er tilfældet ved denne slags arbejder. Det eneste farlige moment indtrådte, da man stødte på en kvarts-åre i den nordlige del af tunnelen. Det var næsten umuligt at komme gennem denne hårde kerne – 27 måneder varede det, før man fik bugt med den. På disse 27 måneder arbejdede man sig kun gennem 54 m klippe. Arbejderne måtte skifte borene ud på boremaskinen op til 380 gange på et døgn, og var lige på nippet til at nedlægge arbejdet. I forvejen var de ophidsede over en ulykke, der var sket kort tid forinden. I november 1865 eksploderede krudtfabrikken, der skulle forsyne dynamitpatronerne med sprængstof. Mange barakker blev ødelagt, 10 mennesker blev dræbt og mange alvorligt kvæstede. Men det var altså skæbnens vilje, at kvarts-åren skulle overvindes – og derefter fortsatte arbejdet i sin normale gænge. Niog-tredive arbejdere var beskæftiget i boresektionen. De var isoleret fra den øvrige del af tunnelen ved en flytbar dør og bag denne var de øvrige arbejdere beskæftiget med den videre udbygning og afstivning. Alt

arbejdet udførtes i skæret fra olic-lamper og ventilationen var særdeles primitiv. Det udgravede materiale blev transporteret væk med hestetrukne vogne.

Hver dag samledes et stort antal nysgerrige på bygge-områderne og ofte i løbet af de tretten år arbejdet varede, måtte Sommeiller modtage fornemme besøg af udenlandske interesserede og et utal af turister. Alle blev stumme af forbavselse og beundring for det gigantiske projekts gennemførelse. Der var dengang stadig mange mennesker, der fuldt og fast troede, at bjergets indre bestod af kogende lava og vulkansk ild.

Tunnelarbejdet betød en stigning i egnens handel og man besluttede derfor at udvide vejen over Mont Cenis, medens man afventede færdiggørelsen af jernbanetunnelen under bjerget.

Det øjeblik da de heltemodige borehold skulle møde hinanden inde i bjerget nærmede sig. Det hold der var begyndt fra den italienske side nåede det fastsatte punkt i november 1869. De fik lov at fortsætte mod den nordlige del, selvom det ansås for at være temmelig risikabelt – og et år senere, i november 1870 hørte de to borehold hinanden. Juledag samme år faldt den sidste adskillelse mellem de to sektioner. Mændene omfavnede jublende hinanden – og Sommeiller som var i Torino modtog følgende telegram: »Til ingeniør Sommeiller fra tunnelens midte. Kl. er 4,25, boret er gået igennem den sidste klippevæg. Arbejderne er vilde af henrykkelse. Længe leve Italien! Længe leve Frankrig! Kom snarest«. Sommeiller var der næste morgen og ledede den sidste sprængning.

Det var en virkelig succes. Tunnelens to halvdele mødtes med fejlberægning på kun 60 cm i højden. Teknikkernes og arbejdnernes udholdenhed og dygtighed havde besejret alperne.

Hele verden glædede sig over arbejdets lykkelige fuldførelse – og arbejdet blev rost overalt. I Italien forberedte man store fester, medens Frankrig i krig med Tyskland var optaget af alvorligere problemer. Fuldførelsen af tunnelen blev udført i rekordtid og i mellemtiden udførtes

både på fransk og italiensk side jernbaneanlæg op mod tunnelen. I september 1871 blev den officielle indvielse foretaget – og midt i jublen var kun én stor sorg. Sommeiller var død i sit hjem i juli 1870 efter fuldførelsen af sit livsværk.

Det første tog – fyldt med honoratiories – kørte gennem tunnelen d. 19. september kl. 10 om formiddagen – og turen gennem bjerget varede 22 minutter. Hermed var den normale trafik åbnet.

Efterhånden som tiden gik, blev der foretaget forbedringer og ombygninger – først og fremmest med hensyn til ventilation og forstærkning af tunnelens sidevægge.

Også økonomisk blev arbejdet en succes, der rigeligt gav de investerede pengemidler tilbage.

I 1911 blev banen gennem Mont Cenis elektrificeret.

Mindet om ingeniør Sommeiller og hans arbejdsstab vil leve og bestå, fordi de mennesker var pionerer for alle senere tunneler gennem alperne.

Eksport af togmateriel til 450 mill. D-mark

I Vesttyskland bygges årligt et meget stort antal lokomotiver og jernbanevogne af forskellige kategorier til eksport. En oversigt over denne for året 1958 viser, at der blev eksporteret jernbanemateriel for over 450 mill. D-mark mod 263 mill. i det foregående år. I det nævnte år indførte Vesttyskland kun jernbanemateriel for 16 mill. D-mark eller to millioner mindre end året forud, så man forstår, hvor vigtig denne del af industrien er for erhvervslivet.

Eksporten gik til Saar, Belgien, Bulgarien, Danmark, Finland, Frankrig, Grækenland, England, Holland, Norge, Sverige, Spanien, Tyrkiet, Ægypten, portugisisk Østafrika, Sudan, Canada, Argentina, Cuba, Indonesien, Pakistan, Persien, Østrig, Sydafrika og Israel.

Vesttysklands to største kunder var Persien og Pakistan, som købte materiel for henholdsvis 34,6 mill. D-mark og 15,7 millioner.

Indsamlingen til svagføre

Det endelige resultat fra indsamlingen 1959

Afdeling 1	kr.	910,00
» 2	»	368,00
» 3	»	728,00
» 5	»	120,00
» 6	»	29,00
» 7	»	185,00
» 8	»	51,00
» 9	»	130,00
» 10	»	38,00
» 11	»	165,00
» 12	»	65,00
» 13	»	120,00
» 14	»	60,00
» 15 og 16	»	90,00
» 17	»	200,00
» 18	»	30,00
» 19	»	300,00
» 20	»	60,00
» 21	»	670,00
» 22	»	144,00
» 23	»	145,00
» 24	»	45,00
» 25 og 26	»	55,00
» 27	»	80,00
» 28	»	20,00
» 29	»	300,00
» 30	»	70,00
» 31	»	275,00
» 32	»	84,00
» 33	»	55,00
» 34	»	20,00
» 35	»	170,00
» 36	»	60,00
» 37	»	215,00
» 38	»	95,00
» 39	»	725,00
» 40	»	275,00
» 41	»	120,00
» 42	»	35,00
» 43	»	75,00
» 44	»	17,00
» 45	»	290,00
» 47	»	250,00
» 48	»	35,00
» 53	»	70,00
» 54	»	5,00
Hillerød underafd.	»	5,00
Fåborg	»	20,00
Svendborg	»	45,00
Vejle	»	20,00
Kolding	»	50,00
Langå	»	30,00
Horsens	»	20,00
Skanderborg	»	20,00
Pens. lokf. H. J. Rasmussen	»	10,00
Pens. lokf. E. V. Johansen	»	10,00
»Radiofonden«	»	10,00
Lokf. J. Bentzen, Silkeborg	»	20,00
Lokf. S. Suneson	»	10,00
Pens. lokf. P. Møhler, Kolding	»	25,00
Anonym	»	10,00

Lokf. S. A. Danum	kr.	5,00
Oming. E. Hansen	»	10,00
Indsamlet på feriehemmet	»	571,01
	kr.	8940,01
En feriehemmandel	»	120,00
	kr.	9060,01

USA og Sovjet forsøger førreløse elektron-tog

*Inden for en overskuelig årrække
bliver der ikke brug for mange lokomotivfolk –
De tekniske forsøg er allerede langt
fremme i begge lande*

Teknikken i vor atom-, raket- og elektronalder går frem med stormskridt. Udviklingen er så fantastisk, at almindelige mennesker dårligt kan følge med i alt, hvad der sker. Inden for jernbanernes verden vil atomalderen sikkert også bringe utrolige fremskridt og ændringer, og *Dansk Lokomotiv Tidende* har før omtalt, at der i Amerika foregår omfattende forsøg med atomdrevne lokomotiver. Endnu foreligger intet om positive resultater, og hvor store omkostningerne ved ændringen vil blive. Måske er de hidtil indvundne erfaringer blevet mørkelagt af konkurrencemæssige grunde, men en anden yderst vigtig ting i jernbaneverdenen er sluppet ud og skal her omtales nærmere.

Den går kort sagt ud på, at både USA og Sovjet har fremskredne forsøg i gang på at gøre tog førreløse. Lokomotivfolk bliver overflødige, og toggangen skal dirigeres udelukkende ved automatik og elektroniske regnemaskiner. Man har bag strengt lukkede døre eksperimenteret med dette problem i flere år.

Så meget kan i dag siges, at man er nået til at kunne fastslå, at såvel et togs fart, standsning og igangsætning samt tilførelse af brændstof eller kraftkilde vil kunne dirigeres ad elektronisk vej, ligesom et sådant regneanlæg vil være i stand til at lede toggangen inden for en fastlagt køreplan – og det lige på sekundet. De amerikanske og sovjetiske videnskabsmænd skal have forsøgt med at indbygge de nødvendige elektroniske anlæg i stationers perroner og mellem sporene, og med hensyn til indbygning af tilsvarende modtageranlæg i lokomotiverne, skal dette ikke have voldt større tekniske vanskeligheder.

I Amerika er man nået så langt med de opsigtsvækkende, tekniske planer, at man nu undersøger muligheden af at gøre New Yorks underjordiske bane på 1166 km's længde fuldautomatisk på denne måde. Det første forsøgsområde bliver strækningen Times Square–Grand Central Terminal. Det skal være udregnet, at omstilling til »elektrondrift« – altså med førreløse tog – vil andrage en million dollar på denne strækning. Man tager i nær fremtid fat på arbejdet, og der er pendultrafik mellem de to nævnte stationer. Denne verdens første atomdrevne banelinie vil være en prøvestrækning. Re-

sultaterne her skal danne basis for de videre forsøg, eller om man straks skal fortsætte med indførelsen af elektrondrift på andre banelinier.

Selvfølgelig er der forbundet meget store udgifter med disse anlæg, men efter en økonomisk oversigt ser det ud til, at elektrondriften vil kunne forrente sig. I New York har man udregnet, at ændringen af driftsformen på storbyens undergrundsbaner vil spare 90 pct. af motorvognsførerne og 75 pct. af togførere og konduktører.

Med hensyn til forsøgene i Sovjet har jernbanebladet »Sheleznodorosny Transport« omtalt disse. Her har man allerede haft elektrondrift både af et fleredelt tog og af et el-lokomotiv, og konstateret, at regneanlægget fuldkomment erstattede lokomotivføreren. De sovjetiske teknikere har endvidere udregnet, at der spares 5–7 pct. el-strøm ved den fuldautomatiske jernbanedrift, og at det er muligt at øge trafikdens tæthedsgrad med op til 15 pct. Det elektron-modtageranlæg, som skal indbygges i lokomotiverne og iøvrigt ikke vil kræve større ændringer af disse, vil koste 50.000–70.000 rubler for hver maskine.

Elektron-driften på jernbaner er ganske givet noget, der vil komme ad åre, og den nye driftsform vil utvivlsomt have stor betydning for de store landes jernbaner, mens det vel nok er mere usikkert, om de små lande med korte bandedistancer og forholdsvist lille personale vil kunne opnå besparelser ved så store investeringer i regne- og elektronmaskiner.

Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbund

Opråb

Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbunds hobbyafdeling giver atter oplysning om sin eksistens, fordi vi gerne vil have kontakt med alle, såvel klubber som enkeltpersoner indenfor DSB, der beskæftiger sig med fritidsbeskæftigelser som f.eks.:

Arkæologi, ballet, Bridge, Esperanto, film, folkedans (folklore), filатели, keramik, litteratur, maling, modeljernbaner, musik, porcelænsmaling, radioamatører, sang, skak, skuespil, skulptur, tegning o.m.a.

Det er vort håb, at vi får alle samlet i vor organisation for derigennem – ved udstillinger og konkurrencer – at vise, at jernbanefolk kan andet end klippe en billet eller fortælle, hvilket tog den rejsende skal benytte. Et samarbejde er nødvendigt, hvilket vore arrangementer – både internationale og interne klart beviser.

For eksempel kan det nævnes, at i 1959 skete følgende:

Dansk deltagelse i kunstudstillingen i München, fotokonkurrence i Luzern i Schweiz, begge steder med deltagelse af 14 lande, endvidere musikfestival i Nancy i Frankrig med deltagelse af 10 landes orkestre, samt den store europæiske skakturnering i München, hvor 13 lande deltog.

For at være med i dette store internationale samarbejde, der altid vil virke stimulerende, og til gavn og glæde for alle vore medlemmer, er vort forbund nu

tilsluttet FISAIC (International sammenslutning af foreninger med kunstnerisk og intellektuelt interesserede jernbanefolk), som har ca. 100.000 medlemmer i 15 lande.

FISAIC formidler alle internationale arrangementer af ovennævnte art, og i den kommende sommer vil der sikkert blive arrangeret både foto- og kunstudstillinger, og eventuelt også musikstævne.

Et internationalt sangerstævne er under forberedelse i Frankrig, hvortil vi må sende et jernbanesangkor.

Der må findes masser af amatører blandt danske jernbanefolk, som ønsker at udveksle erfaringer eller konkurrence med andre landes jernbanemedarbejdere. Dette gøres bedst indenfor rammerne af DJIF. Kontingentet er kun kr. 3,00 om året.

Alle oplysninger om ovenstående gives med glæde af vor sekretær,

Johs. Christoffersen, Rosenvangs Alle 20, Århus
eller *A. Leighton Rennison*,
formand for DJIF's hobbyafdeling,
Kirstensvej 9, Brabrand. Telf. Århus 57187.

Korrespondanceskak

Det må formodes, at der rundt om i landet findes talrige skakinteresserede jernbanefolk, der på grund af tjenestestedets beliggenhed eller af andre årsager ikke har nogen mulighed for at dyrke det ædle skakspil i samkvem med andre jernbanefolk.

DJIF's skakafdeling har derfor fundet tiden inde til at forsøge et fremstød i den helt store stil – nemlig ved at starte en landsomfattende korrespondanceskakturering, åben for enhver enkeltperson, som er beskæftiget ved danske jernbaner.

Turneringen omfatter een mesterklasse om året – vinderen erhverver titlen: Dansk jernbanemester i korrespondanceskak – samt uafbrudt løbende grupper på hver 5 mand i I, II, III og IV klasse.

Begyndere kan melde sig til IV klasse, mere øvede spillere til III og II klasse, stærkere spillere til I klasse, medens tilmedling til det første års mesterklasse kræver fornøden dokumentation for spillestyrke. Fremover er der så automatisk op- og nedrykning i de forskellige klasser, alt efter resultaterne.

Turneringsindskudet er fastsat til kr. 10,00, dog således, at personer, der ikke i forvejen står som medlem af nogen DJIF tilsluttet forening, må betale et indskud på 15,00 kr., hvoraf de 5,00 kr. betragtes som kontingent for personligt medlemsskab af nærmeste jernbaneskakklub.

Der er to præmier i hver gruppe, tilsammen til et beløb af kr. 35,00, der fordeles i forhold til det af nr. 1 og nr. 2 opnåede pointsantal. Tilmelding sker til turneringslederen, *overtrafikassistent E. Vogensen, Gillesager 142, Hvidovre*, postkonto 141 84, lettest ved at indbetale indskudet kr. 10,00, hhv. kr. 15,00 på postkonto 141 84 og på kuponen anføre, gennem hvilken klub man er medlem af DJIF, evt. personligt medlem, samt hvilken klasse man ønsker at spille i.

Tilmelding til klasserne I–IV kan ske når som helst, idet nye grupper startes, så snart der foreligger 5 tilmeldinger til den pågældende klasse. Alle deltagere vil hver måned få skakafdelingens medlemsblad tilsendt frit, og iøvrigt er turneringslederen selvfølgelig til tjeneste med alle oplysninger.

At skakspillere fra de allerede bestående jernbaneskakklubber vil melde sig i stort tal, er der ingen tvivl om, men vi håber ved denne turneringsform at kunne få mange flere med, uafhængig af tid og sted. Senere arrangementer i form af internordiske turneringer og landskampe er absolut en mulighed – så bare mas på, ingen må holde sig tilbage.

Een gang korrespondancespiller – altid korrespondancespiller.

Jo-Vo.



Jubilæum

Lokomotivfører A. Andersen (Hjortholm), Korsør, kan lørdag den 27. februar fejre 40 års jubilæum som lokomotivmand ved DSB.

Andersen Hjortholm, der nu er overgået til MY driften var i mange år kørelærer i dampdriften, og afholdt i den tid adskillige kursus for lokomotivfyrbøderne for at give dem så meget viden som overhovedet muligt om dampmaskinens ædlere dele.

Han tog tidligere aktivt del i foreningsarbejdet, og det blev således pålagt ham at fremskaffe midler til køb af fane. Andersen arbejdede her med den flid og energi der kendetegner ham, når han går ind for en opgave, så afdelingen fik en meget smuk fane.

Afd. 17 siger tak for din indsats gennem årene og ønsker hjertelig til lykke på jubilæumsdagen og held og lykke i tiden fremover.

E. J.

Opmærksomhed frabedes

Enhver opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

A. Andersen (Hjortholm) lokomotivfører, Korsør.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst, er bortrejst.

L. P. T. Bendixen, lokomotivfører, Esbjerg.



Forfremmelse til lokomotivfører i 15. lkl. pr. 1-2-60.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

H. W. Svendsen, København Gb., i København Gb.

H. M. M. M. Christensen, Korsør, i Korsør.

H. B. L. Hansen, Korsør, i Korsør.

H. C. Sprogø, Fredericia, i Fredericia.

Forfremmelse til elektrofører i 12. lkl. pr. 1-2-60.

Elektrofører (10. lkl.):

J. Olsen (Dons), Enghave, i Enghave.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-2-60.

Lokomotivførerne (15. lkl.):

J. J. Lorenzen, Gedser, til København Gb.

J. H. Sørensen, Fredericia, til Aarhus.

Lokomotivfører (12. lkl.):

L. B. Bjørnsten, København Gb., til Gedser.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 4-2-60.

Lokomotivfyrbøder:

H. H. Hansen, København Gb., til Ålborg.

Overgået til stilling som signalmontør pr. 1-2-60.

Lokomotivfyrbøder:

E. Christiansen, Helsingør.

Afsked.

Lokomotivførerne (12. lkl.):

J. J. Birkbo, Assens, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-3-60).

N. B. S. Nielsen (Brøste), Gedser, er afskediget på grund af svagelighed med pension (30-4-60).

Dødsfald.

Lokomotivfører:

N. C. Poulsen, Ålborg, er afgået ved døden d. 5-2-60.

NYE ADRESSER

Næstved afdeling: Formandens navn og adresse er:

Lokomotivfører E. Søltoft, Rosenvej 3, st.

Kassererens navn og adresse er:

Lokomotivfyrbøder J. Voltzmann, Erantisvej 1 D, 2. tv.

Korsør afdeling: Formandens navn og adresse er:

Lokomotivfører E. P. R. Jensen, Lindeallé 52, 1.

Kassererens navn og adresse er:

Lokomotivfyrbøder H. E. Jørgensen, Fasanstien 1, 1. th

Ålborg afdeling: Formandens navn og adresse er:

Lokomotivfører N. P. Røgilds, Teglværksallé 7, 2. th.

Kassererens navn og adresse er:

Lokomotivfyrbøder B. C. V. Kruse, Vendsysselsgade 24, 3.

Viborg afdeling: Formandens navn og adresse er:

Lokomotivfører E. E. Jensen, Frihedsvej 1.

Kassererens navn og adresse er:

Lokomotivfører O. Jensen, Mathiasgade 35.

Århus afdeling: Formandens navn og adresse er:

Lokomotivfører E. G. Appel, Tietgens Plads 9, 3.

Kassererens navn og adresse er:

Lokomotivfører K. E. Friis, Bethesdavej 14, 1.

Sønderborg afdeling: Formandens navn og adresse er:

Lokomotivfører R. U. Andersen, Frihedsallé 31, 1.

Kassererens navn og adresse er:

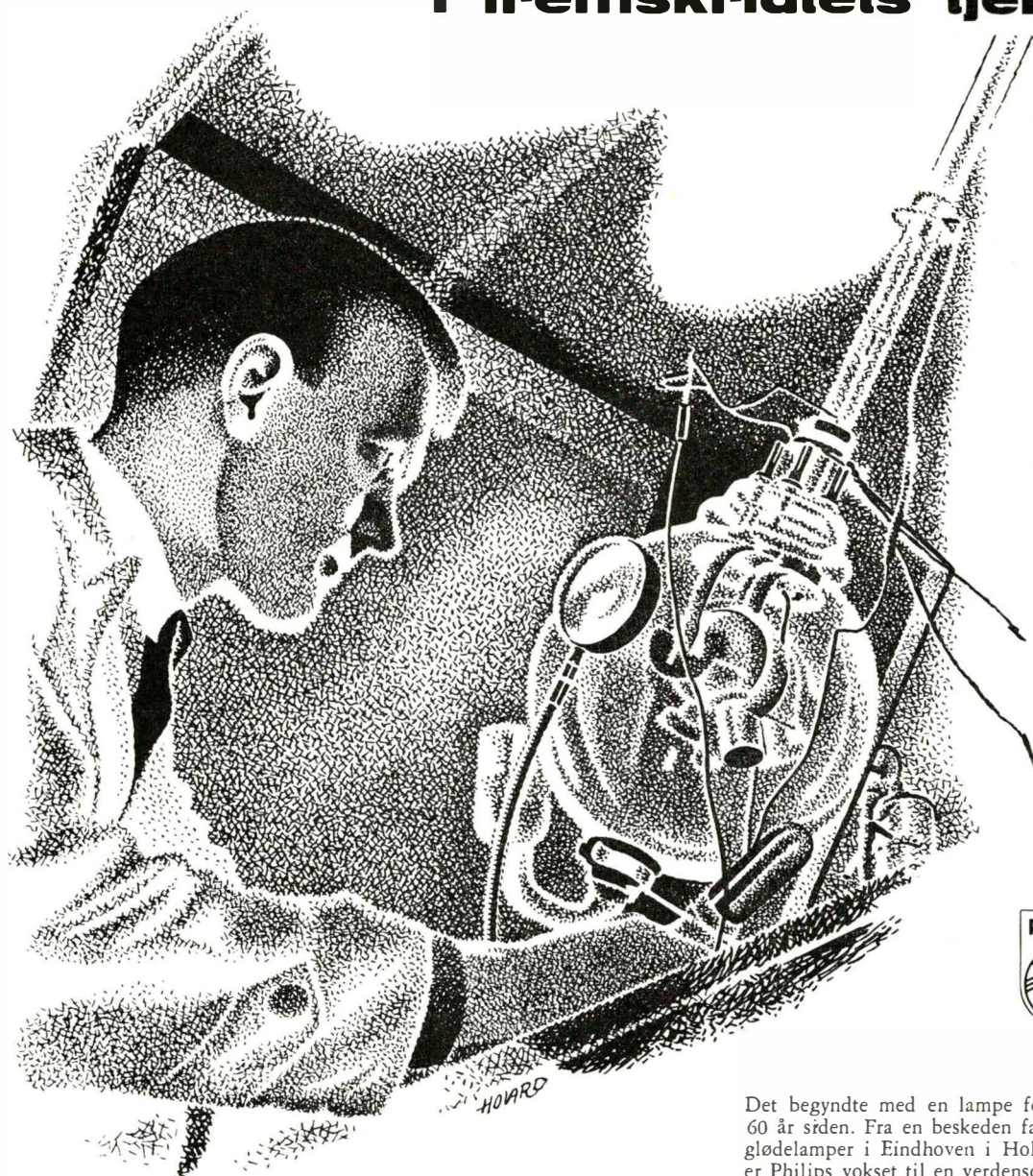
Lokomotivfører P. A. Overgård, Gartnervænget 9, st.

Husk

at sidste frist for indlevering af stof til bladet er 15 dage før den dato, det blad udkommer, hvori stoffet ønskes optaget. For bladet, der udkommer den 5. i måneden, må vi således have manuskripterne senest den 20. i måneden før, og til bladet, der udkommer den 20., må det være redaktionen i hænde senest den 5. i måneden.

Philips forskning

i fremskridtets tjeneste



PHILIPS

Det begynde med en lampe for ca. 60 år siden. Fra en beskedne fabrik for glødelamper i Eindhoven i Holland er Philips vokset til en verdensomspændende virksomhed, som udover lamper fremstiller en endeløs række af beslægtede og afledte produkter - elektronrør og elektriske barbermaskiner, radio og fjernsyn, røntgenudstyr og måleapparater, grammofonplader, båndoptagere og industriartikler - det er blot dele af det daglige produktionsprogram hos »N. V. Philips Gloeilampenfabrieken« og dets datterselskaber.

Fremstillingen af det ene ledte til udviklingen af det næste. I Philips forskningslaboratorier koncentrerer alle ressourcer, og nye opdagelser og ny teknik ser dagens lys.

ELEKTRONRØR OG HALVLEDERE * GLØDELAMPER, LYSRØR, KVIKSØLV- OG NATRIUMDAMPLAMPER * INDUSTRIELT OG VIDENSKABELIGT UDSTYR * RADIO- OG FJERNSYNSMODTAGERE OG SENDEUDSTYR * GRAMMOFONUdstYR * ELEKTRISKE BARBERMASKINER * GRAMMOFONPLADER * RADAR * TELEFONI * FORSTÆRKERE * MIKROFONER OG HØJTALERE RØNTGENUDSTYR * BÅNDOPTAGERE * MÅLEAPPARATER * ELEKTRONMIKROSKOPER * RADIOAKTIVE ISOTOPER

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.

FDC. og Nyhedstjeneste
Udvalg, Cirkulationsklub

Køb med fordel hos
A. Rylunds Eftf.
Klostergade 20 . Aarhus

AARHUS CHROM TEKNIK

KNUD THIEDE

ROSENKRANTZGADE 1 . AARHUS

Møbler – Inventar anbefales

Laurits Thomsen

Ny Munkegade 40, Aarhus, Tlf. 26854

Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere . Signalflytter . Alt hornarbejde

Aarhus . Sjællandsgade 43 . Tlf. 28468

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

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

Spis mere OST,

ring saa kommer Fallesen

Tlf. Kalundborg 1029

OTTO NIELSEN

Malermester

o

Tlf. Kalundborg 447

Fiskehus Nr. 1

Viktor Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

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

Leverandør til Feriehjemmet.

H. RASMUSSEN . Gartner

Gisseløre

Tlf. Kalundborg 594

Leverandør til feriehjemmet

»Køb det hos

Schau

lige i nærheden«

**KALUNDBORG
KULKOMPAGNI**

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

J. Kjær Christensen

aut. installatør

Kordilgade 4 . Telefon 520

Lev. til feriehjemmet

Murermester og Cementvarefabrikant

CHR. SCHRØDER

anbefaler sig med alt Murerarbejde,
Terrassoarbejde, Havelliser, Flag-
stangstødder m. m.

Tlf. Kalundborg 360

Teater Restauranten

TLF. 2500 FREDERICIA TLF. 2500

Byens nye, elegante mødested

Besøg **Hotel NYBORG STRAND**

Nyborg . Telefon 112

STRUER

**Thomas Hansen's
Bageri**

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

S. Pryds Slagtermester

Knudshovedvej 51

Telf. 1430 I. Kl.s Kød og Flæsk

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

L. A. Jørgensen, Lørgårdsvej 63

BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København 5

1/2 RONDO RADIO Byens største udvalg
Stengade 24 og 28
Tlf. Halsingør 21 20 04
i **FJERN SYN**

HERNING

Hårpleje

UBBE NIELSEN

Damefrisør . Special skønhedskabine
Skolegade 49 . Herning . Telf. 1843

AARHUS

Rådfør Dem med os!

Har De set, hvor slidte Deres polstermøbler
egentlig er blevet?

Indhent hos fagmanden - uden forbindende -
tilbud på ombetrækning - fuld garanti!

LIIN BRØNDUM . Ingerslev Boulevard 20 . Telf. 2 3319
Aarhus