

NO 18

20. december 1949

49. årgang

Hovedbestyrelsen og redaktionen ønsker medlemmerne og bladets øvrige læsere en glædelig jul og et godt nytår

Faginternationale genrejst

Mandag den 28. november mødte delegerede fra alle verdenshjørner i London County Councils konferencehal for at påbegynde arbejdet med at gennemgå den foreliggende rapport fra den forberedende komité til genrejsning af faginternationalen. Efter 9 dages intensivt arbejde kunne man den 7. december åbne den første kongres for »Den frie faginternationale«, og den 9. december var organisationen grundlagt ved et manifest, som blev udsendt til al verdens arbejdere.

Alle nationers fred blev hovedformålet for den nye verdensorganisation. Netop i julemåneden, hvor klokkerne snart ringer for julens symbol — fred og fordragelighed menneskene imellem — grundfæstede denne organisation, som en sikring af friheden for den del af fagbevægelsen, der befinder sig udenfor jerntæppet og andre diktatorlande og for at yde en indsats i bestræbelserne for at hjælpe dem, der lever indenfor disse landes grænser. Der ligger noget dybtfølt og alvorligt bag denne genopståen; noget på engang opløftende og nedstemmende.

Opløftende, fordi de mænd og nationer, der har taget initiativet hertil, bringer tryghed og solidaritetsfølelse hos den frie del af verdens fagbevægelse, for hvem et sandt demokrati indebærer den fulde garanti for frihed og fred. Nedstemmende, fordi netop undertrykkelsen forhindrede alle i at være med, og fordi endog fagforbund i eksil måtte give tilslutning uden legal forbindelse med sit fædreland og dem, de kæmper for. En tilkendegivelse af, at den dyrekøbte fred ikke var nogen fred, men en fortsat frihedskamp, der på en ejendommelig måde blev født af en frihedskamp. Efter 4 1/2 års intensiv genopbygning står vi med en usikkerhed og følelsen af, at freden var en drøm. Selv ved de »diplomatiske forhandlinger« styrkes denne opfattelse, når man fortsat under veto eller ved løgn og bedrag uforknyt går frem efter samme diktatoriske program, som vi bekæmpede fra 1939—45.

Men freden må sikres, og faginternationalens tilblivelse blæser til samling i de lande, hvor det er muligt frit at tænke, tro og tale. Ikke en

samling under våben af stål, men til ved fællesbestræbelser og større udvikling åndeligt set at styrke båndene landene imellem, med den sande forståelse af demokrati at hærde de samme bånd og opnå den styrke, der bliver nødvendig for at vinde den moralske kamp over diktaturet. Der er ikke tale om neutralitet for et enkelt land eller organisation; enhver må ufortøvet gå med i arbejdet for at løse de opgaver, den nye verdensorganisation stilles overfor i fremtiden.

Opgaverne bliver mange og store. Vanskeligheder vil uden tvivl vise sig og stille krævende betingelser til energi og vilje overfor de ledende mænd, men med en tilslutning fra 48 lande og kolonionråder, repræsenterende over 50 millioner medlemmer, er et solidt fundament støbt, og en opbygning efter det grundlæggende giver de bedste udsigter for den frie internationale.

Som generalsekretær valgtes Internationale Transportarbejder Forbunds generalsekretær J. H. Oldenbroek, som foruden at være et sproggeni gennem årene har erhvervet sig en enestående indsigt i den internationale fagbevægelse. Til den nye organisations præsident valgtes formanden for de belgiske samvirkende fagforbund, Paul Finet, og organisationens hovedsæde blev henlagt til Brüssel.

»The International Confederation of Free Trade-Union«s stiftelse er en historisk begivenhed, er der — med rette — sagt fra forskellige sider. Den er bygget på de samme principper som FN's erklæring om menneskerettigheder og giver herved en fornyet styrke til håbet om, at frihed og fred bliver sejrherren, når fagorganisationerne i de frihedselskende lande i forening tager kampen op mod tyranni og undertrykkelse.

Nyt dværksignal.

Som omtalt i D. L. T. nr. 14 af 20. oktober d. å. agter statsbanerne at indføre et nyt dværksignal med togvejsangivelse. Indførelsen af dette signal har været ønskeligt for at supplere de togvejsignaler, der ligger uforholdsmæssigt langt fra togenes afgangsteder. I vor omtale nævnte vi bl. a., at signalet ikke vil blive anvendt i gennemkørselstogveje, hvilket ikke er helt korrekt, og for at undgå misforståelse gør vi opmærksom på, at signalet vil blive anvendt i gennemkørselstogveje, men kun som et suppleringsignal af et togvejsignal. ikke som erstatning for dette.

De nye Mo-vogne.

Under »Fra medlemskredsen« skriver en indsender på foranledning af en artikel i D. L. T. og »Vingehjulet« i D. L. T. nr. 16. af 20. november en artikel, hvori han giver udtryk for en del af de ønsker, som personalet har med hensyn til ændringer af Mo-vognene, og som han håber bliver gennemført på de 20 nye vogne, som for tiden er under bygning, dels hos A/S Frichs, Aarhus, dels hos Vognfabriken Scandia, Randers. I den anledning kan vi efter modtagne oplysninger fra generaldirektoratet gøre opmærksom på, at omtrent alle indsenderens ønsker bliver imødekommet, idet der sker følgende ændringer med de nye vogne i forhold til de gamle:

- 1) Førerrummenes længde bliver gjort større, som i MK/FK.
- 2) Væggene mellem førerrum I og maskinrummet isoleres som i MK.
- 3) Førerrumsstolene udføres med polstring, fjedrende sæde og ryglæn efter det princip, som er godkendt af foreningen tidligere.
- 4) Vognene udstyres med brummere.
- 5) Der installeres elektrisk pumpe til oppumpning af solarolien fra bundtank til hovedbeholder.
- 6) Det er til de nye vogne forudsat, at værktøjskabinerne udføres helt af stål.

Ønsket om at få faste slutsignaler har man fra generaldirektoratet ikke kunnet imødekomme, da korerne i styrekablerne allerede er fuldt optagne, og man mener iøvrigt ikke, at der er sådanne ulemper forbundet med det nuværende arrangement, at en ændring er påkrævet.

Da det for flertallet af »Vingehjulet«s læsere næppe har interesse at få oplysning om de mange specielle tekniske ændringer vedr. bygningen af de nye Mo-vogne, har afdelingsingeniør O. Weberg, der har skrevet artiklen, ikke ment det nødvendigt at komme ind på disse mange enkeltheder. Men som orientering for vore medlemmer og den omtalte indsender har vi fundet det rigtigst at bringe ovenstående.

Kooperationens betydning.

I krigstiden og i den nærmeste efterkrigstid har den særlige vareknaphed og den rigelige pengemængde gjort det nødvendigt at indføre økonomiske kontrolforanstaltninger og reguleringer for at beskytte forbrugernes økonomiske interesser. Det har navnlig været nødvendigt at lægge loft over priserne for at hindre, at dagligvarerne kom op i for høje priser, og at gennemføre fordelingsordninger, således at fordelingen blev så retfærdig som mulig. De forskellige kooperative virksomheder har her gjort en indsats ved at stille deres kalkulationer til rådighed for myndighederne, hvorved man sikrede, at priserne ikke kom til at ligge på et i forhold til omkostningerne for højt niveau. Kooperationen har således — omend mere i det skjulte — været med til at holde priserne nede.

Efterhånden som forsyningerne er blevet rigeligere, både fordi udenrigshandelen er vokset og det hjemlige produktionsapparat er blevet genopbygget, har man kunnet lette restriktionerne på flere og flere områder.

Desværre har det vist sig, — jfr. iøvrigt det sidste aktuelle eksempel med frigivelsen af kød og flæsk — at de private handlende ikke er særlig ivrige efter at konkurrere indbyrdes, men at de tværtimod selv indgår private aftaler eller betragter det som ukollegialt at sænke priserne. Det eneste værn, forbrugerne har mod en udnyttelse, når restriktionerne ophæves, er de kooperative virksomheder.

I den seneste tid har man da også været vidne til, at f. eks. H. B. og Arbejdernes Kødforsyning holder betydelig lavere kød- og flæskepriser end de private slagtere, og at f. eks. H. B. holder lavere sigtebrødspriser end de private bagere.

Arbejderne har forlængst indset, at det afgørende ikke er at få så stor en løn som muligt i kroner og øre, men at det afgørende er at kunne få så mange varer som muligt for sin arbejdsindsats. Desværre hersker der også i arbejderkredse ukendskab til de bestræbelser, man har gjort og stadig gør i de mange kooperative virksomheder her i landet for at forsyne befolkningen med gode og billige varer. Ikke mindst blandt ungdommen, der kun har kendt krigstiden og efterkrigstidens regulerede priser, hersker der ukendskab til den danske Kooperation.

Et oplysningsarbejde på dette område er stadigvæk påkrævet. Rundt omkring i de forskellige organisationer har der været udfoldet store bestræbelser for at sprede oplysninger om Kooperationen gennem foredrag og studiekredse.

Til brug for undervisningen i studiekredse har man anvendt grundbogen »Kooperation« af de to kendte kooperatører Fr. Dalgaard og Peder Christensen. Tredieudgaven af denne bog, der kom i 1936, har imidlertid gennem længere tid været udsolgt. Det har i oplysningsvirksomheden været et savn, at man ikke mere har haft en samlet fremstilling af Kooperationen indeholdende de sidste års udvikling. Dette savn er nu blevet afhjulpet gennem en ny omredigeret udgave af »Kooperation«. Omarbejdelsen er foretaget af forretningsfører i det kooperative fællesforbund Thor Pedersen.

I bogen gives på overskuelig vis orientering om, hvad Kooperationen er, Kooperationens udvikling, og det belyses, hvor nært sammenknyttet fagbevægelsen og Kooperationens interesser er. I bogen behandles så aktuelle problemer som brugsforeningsskatten og spørgsmålet om Kooperationens stilling til socialisering m. m., og der gives klare og anskuelige eksempler på Kooperationens kamp mod truster og karteller.

Udover de mere generelle kooperative problemer får man en interessant oversigt over de enkelte kooperative virksomheder her i landet, ligesom man også får indblik i Kooperationens ud-

vikling og stadi i andre lande. Det vil føre for vidt her at opremse alle de meget interessante problemer, der klarlægges, og de mange faktiske oplysninger, der gives i denne bog. Det anbefales alle, der er interesseret i økonomiske spørgsmål, og navnlig folk, der er interesseret i, hvorledes man skal hæve arbejdernes levestandard, at læse bogen selv. Den er lige godt egnet til studiekredsbrug og til læsning i hjemmene. I modsætning til tidligere udgaver af bogen er den illustreret med vignetter samt fotografier af en række af vore kooperative virksomheder.

Ivar Nørgaard.

Nogle indtryk fra en rejse i Holland.

(Fortsat.)

I foråret 1948 anskaffedes det første af 10 strømlinieformede elektriske loko. (nr. 1001—1010); hvert loko. har 8 motorer på tilsammen 4500 HK. Vægt 100 t; heraf adhæsiøsvægt 72 t; max. 160 km/t; hjulanordning 1'Do1'. Det er tanken at anvende den til de sværeste hurtigtog (500—600 t) og til 2000 t svære godstog.

Personvognene er ret gammeldags. III kl. har, bortset fra de strømlinieformede tog, kun sjældent polstrede sæder. I persontogene løber mest 2- og 3-akslede side- eller midtgangsvogne med åbne eller lukkede endeperroner samt 2-, 3- eller 4-akslede kupévogne. I hurtigtogene anvendes 4-akslede vogne (undertiden også 3-akslede) side- eller midtgangsvogne med eller uden harmonikaforbindelse samt kupévogne (4-akslede). Der er meget stærk mangel på personvogne, hvilket bedst ses af, at et antal II. kl. kupévogne, som før krigen fik de gamle polstrede sæder erstattet med træsæder, hvorefter de blev benyttet som III kl. vogne, nu igen kører som II kl. vogne — med træsæder. I de elektriske tog, fremført af elektriske motorvogne, anvendes almindelige 4-akslede midtgangsvogne med eller uden harmonikaforbindelse.

Post- og rejsegodsvognene minder meget om de tyske; de fleste er 3- eller 4-akslede. Til de elektriske strømlinieformede tog er der anskaffet et antal 4-akslede strømlinieformede postvogne, bestemt til at blive indsat mellem 2 togsæt.

Godsvognene, der er mærket N. S. Nederland, og mest består af store gråmalede 15 eller 20 t vogne, vil være almindelig kendte. På vognenes endevægge er maksimalhastigheden angivet i en cirkel, f. eks. 70.

De hollandske baner led umådeligt under krigen. Den tyske erobring og besættelse satte naturligvis sine dybe spor på banerne. Søndag d. 17. september 1944 satte jernbanestrejken ind; 30 000 jernbanemænd gik under jorden, og tyskerne måtte fra nu af selv sørge for trafikken, men blev stærkt hindret deri af sabotagehandlinger. Meget blev på denne måde ødelagt; desuden fjernede tyskerne køreledninger, spor og rullende materiel fra de strækninger, de ikke havde brug for. Således blev

den store ranger- og godsbanegård Watergraafsmeer ved Amsterdam fuldstændig ribbet for spor. I den sidste tid før kapitulationen ødelagde tyskerne så meget som muligt, før de trak sig tilbage.

Efter kapitulationen begyndte et kæmpemæssigt genopbygningsarbejde. Mange strækninger måtte helt genopbygges, enkeltspor atter omlægges til dobbeltspor, broerne, bl. a. de store broer Zaltbommel og Culemborg, måtte atter bringes i orden. Det skete oftest ved, at man anlagde en enkeltsporet nødbro ved siden af den ødelagte; derefter påbegyndtes reparationen af den egentlige bro, først som enkeltsporet, senere som dobbeltsporet. Til sidst fjernedes nødbroen. Den store Moerdijk-bro på strækningen Rotterdam—Vlissingen var uskadet. Værkstederne i Tellburg, Zwolle og Haarlem var så godt som ødelagte og alt inventar fjernet; de blev i hurtigt tempo genopført og nye maskiner installeret. Derefter tog man fat på reparationen af det rullende materiel, først det mindst medtagne, siden fulgte det sværets havererede. Meget var dog så ødelagt, at det måtte udrangeres. Vedføjede skema siger bedre end mange ord, hvor meget der blev ødelagt i krigens sidste tid, og hvor gigantisk et reparationsarbejde, der har været udført:

	Bane- km	Loko.	Personv.	Elek. tog	Diesel- tog	Elek. motorv. & påhængsv. Gods.	Godsv.
Sept. 44	3159	866	ca. 1500	137	57	298	29616
Maj 45	1205	144	100	0	0	0	60
				se anmærkning			
Okt. 46	3007	753	400	38	16	155	12009
			+ 308 udenlandske				+ 5460 fremmede

N. S. køreplanens udvikling fra 1945 til 1948 giver også et glimrende billede af, hvor hurtigt genopbygningen har fundet sted. I den sidste halvdel af 1945 skiftede man køreplan mindst 1 gang hver måned, og den blev stadig bedre. Køreplanen med gyldighed fra 15. august til 3. september 1945 havde lidt mindre format end en avis, men bestod kun af et blad, og landets vigtigste hovedlinie Amsterdam—Haarlem—Haag—Rotterdam havde kun 4 forbindelser daglig mellem Amsterdam og Rotterdam (togs-kifte i Haarlem), samt nogle lokale tog Amsterdam—Haarlem og Haag—Rotterdam. Den nuværende køreplan består af 64 tættrykte sider af dobbelt så stort format som »Danmarks Jernbaner«, strækningen Amsterdam—Rotterdam har 45 daglige forbindelser i hver retning; hertil kommer et antal lokale tog.

I tiden mellem de to verdenskrige har N. S. nedlagt nogle mindre baner, hovedsagelig i de nord-østlige ret tyndt befolkede egne. Samtidig har banerne overtaget og oprettet adskillige bilruter, såvel for person- som godsbefordring.

Det kunne måske have interesse kort at berøre lokomotivpersonalets forhold. For at blive lokomotivfører (maskinist) skal man være udlært som maskinarbejder; den unge mand antages som maskinist-lærling, og må efter fornøden oplæring gøre tjeneste som lokomotivfyrbøder. Efter at have be-

stået sin eksamen (svarende til dansk loko- og motorførerprøve) kommer udnævnelsen til undermaskinist; anvendes til fyrbødertjeneste, de ældste tillige som reserve for førertjeneste (mest rangering). Efter tur rykkes der op til maskinist og motorvognsfører af 2. og 1. grad (der er halvt af hver klasse kun et lønspørgsmål). De benyttes til førertjeneste på loko og motorvogne; de yngste rangerer eller er reserve, og der rykkes op i turene efter alder (gods, person, iltog); men ledelsen kan holde en mand i en lavere tur, hvis han viser sig uegnet, og har her stor autoritet. Endelig findes der ved de større maskindepoter et mindre antal overmaskinistre, der forretter tjeneste som kørelærere og instruktører. En maskinist af 1. grad tjener 3 800 gylden om året + pensionsgivende tillæg for sparet kul, olie og strøm samt vundet tid; hertil kommer kørepenge og nattillæg. En maskinist af 1. grad er ligestillet med en stationsforstander af 4. grad (småstationer) og tjener årlig 400 gylden mere end en over-konduktør (togfører). Efter 40 års tjeneste er pensionen 70 pct.

(Fortsættes)

Genantagelse af tjenestemænd, der blev dømt ved tjenestemandsdømstolen.

Efter i nogle måneder at have ført forhandlinger med de forskellige politiske partier, har finansminister H. C. Hansen modtaget tilslutning fra disse til et af ham stillet forslag om eventuel genantagelse, avancering eller tilbageflytning af tjenestemænd, som blev dømt for deres holdning under besættelsen. Forslaget, der snart ventes sat i kraft, giver i princippet styrelsernes chefer adgang til at antage de pågældende, men for at undgå uensartet behandlingsmåde, skal finansministeriet approbere hver enkelt genantagelse. Iøvrigt er de fastsatte retningslinier følgende:

1) Forflytninger betragtes som tidsbegrænset, således at tilbagevenden til normale tilstande kan finde sted, efterhånden som styrelsen i det enkelte tilfælde finder det rigtigt.

2) Degraderede tjenestemænd skal efter en passende tids forløb kunne avancere på normal måde i den udstrækning, praktiske forhold gør det naturligt.

3) Afskedigede tjenestemænd, der anmoder om ansættelse i den gamle styrelse eller en anden statsstyrelse, skal kunne antages til passende arbejde, hvis forholdene ellers taler derfor.

Der bliver således ikke tale om genansættelse i egentlige tjenestemandstillinger, men kun om antagelse til arbejdet, der svarer til det, den pågældende tjenestemand er uddannet til. Den pensionsstørrelse, som blev fastsat af tjenestemandsdømstolen, ændres der ikke ved, og lønnen afsæses efter pensionen således, at disse 2 lønningsdele tilsammen udgør den løn, der normalt betales for arbejdet.

Oplysningsarbejdet.*Brevskolen.*

I mange af vore afdelinger gennemføres der hvert år studiekredse med god tilslutning, og vi kan fortsat notere tilfredsstillende resultater og en stadig fremgang. Selvfølgelig opnår vi ikke de samme størrelser på studiekredse, som indenfor de foreninger, hvor medlemmerne har aftenfrihed på alle ugens dage. Men her er AOF's brevskole et glimrende supplement, og som bekendt betaler landsoplysningsudvalget kursusafgiften til brevskolen.

Arbejdernes Oplysningsforbund har for vinteren 1949—50 bl. a. følgende interessante emner:

Rationalisering.

Rationaliseringen vinder stadig terræn, og at den vil fortsætte i stigende fart, er der vist ingen tvivl om. Det må derfor være en naturlig og meget vigtig opgave for arbejdspladsernes folk at bruge deres indflydelse, så rationaliseringen ikke sker til skade for de ansatte og forringer arbejds- og indtjeningsmuligheder.

Kursusafgift: 10,00 kr. (4 breve).

Lærer: Underdirektør Jørgen Christensen.

Bedriftsøkonomi.

Efter oprettelsen af aftalen om samarbejdsudvalg i 1947 er fagenes folk blevet stillet over for en række nye opgaver. Aftalen forudsætter, at arbejdernes repræsentanter i udvalgene skal være med til at behandle spørgsmål vedrørende rationel drift, tilrettelægning af arbejdet, materialebesparelser o. l. — alt sammen områder inden for den bedriftsøkonomi, som arbejdsgiverne hidtil har været ene om at mestre. Skal arbejderne kunne hævde sig i dette samarbejde, må vi også kende til de almindelige principper for virksomhedens økonomi.

Ved at gennemgå dette kursus vil man stå bedre rustet til samarbejdet.

Kursusafgift 14,00 kr. (9 breve + grundbog).

For studiekredse er afgiften 9,00 kr. (inclusive grundbog).

Forfatter: Cand. polit. Curt Hansen.

Dobbelt bogholderi.

Kursus for kasserere, revisorer og medlemmer af samarbejdsudvalg og andre, der nødvendigvis må kunne opstille og forstå et regnskab. Næsten allevegne anvendes det dobbelte bogholderi. Kursus har til formål både at give rutine i at føre regnskabet i de forskellige bøger, men desuden er formålet også at sætte eleverne i stand til at læse et regnskab, d. v. s. fra tallene at kunne slutte sig til, hvordan det forholder sig med likviditet, skjulte reserver o. s. v. Vi har erfaring for, at alle med blot almindelig skoleuddannelse vil være i stand til at fuldføre kursus på 6 uger.

Kursusafgift kr. 18,00 (5 breve).

Lærere: Bogh. Emil Pedersen og Louis Andersen.

Mødeteknik.

At kunne tilrettelægge og lede et møde eller en generalforsamling på rette måde er en kunst, som er god at mestre. Der forekommer i foreningslivet så mange spørgsmål, som man i den forbindelse må kunne klare

uden tøven. Hvordan foretages afstemning ved navneopråb? Kan en dirigent afsættes? o. s. v.

Alle disse spørgsmål behandles i 6 breve. Organisationsfolk vil have et stort udbytte af dem og blive endnu dygtigere til deres hverv.

Kursusafgift 10,00 kr.

Til studiekredse 3,50 kr. pr. medlem (inclusive grundbog).

Forfatter: Arkivar Børge Schmidt.

Aktuelle fagforeningsproblemer.

Der udbryder strejke, der kommer en ny lønregulering, der skal vælges nye tillidsmænd — sådan kan opstå en lang række problemer for dem, der er medlem af en fagforening som formand, kasserer — ja, for ethvert af medlemmerne; men de klares alle ved hjælp af dette kursus. Det omfatter 10 breve og gennemgår alle spørgsmål angående arbejdsret og de forskellige love om arbejdsforhold.

Kursusafgift 10,00 kr.

Til studiekredse 4,00 kr. pr. medlem.

Forfatter: Formanden for DsF, Eiler Jensen.

Medlemmer, som ønsker at deltage i et af ovennævnte kursus eller i andre af AOF's brevkursus, skal blot indmelde sig i Arbejdernes Oplysningsforbund, Nørre Farimagsgade 11, Københavns K, og indbetale kursusafgiften. Der ved anmodning herom til landsoplysningsudvalget vil blive refunderet.

*Landsoplysningsudvalget.***Eugene Debs og hans hustru.**

Af Irving Stone. Oversat af Esther Noach. Rosenkilde og Bagges Forlag. Bogladepriis kr. 9,50. Fås gennem AOF's Bogkreds.

Idealist er næsten for svag en benævnelse for bogens hovedperson. En utrolig energisk og viljestærk mand med et hjerte af guld og en opofrelse, som næppe tiltænkes andre, har denne forkæmper for de amerikanske jernbanemænds fagbevægelse været. Skønt af en anden støbning end de robuste lokomotivfyrbødere, for hvem han uegennyttig ofrede hele sin ungdom for at skaffe dem bedre leve- og arbejdsvilkår, bliver han leder og stifter af deres fagforening. Selv efter at han ophører med arbejdet som lokomotivfyrbøder, hvor han beskæftigedes i 4 år, bliver han ufortrødent ved med at slide for disse forarmede mennesker, og skønt skuffelser og modgang er hverdagslivet, hemler han ikke før målet er nået. Hans ungdomsforelskelse med Gloria, hans kammeratlige forhold til broderen Theodore og forældrenes enestående sympati til hans ideer er uforglemmelige billeder fra Eugene Debs liv. Man drages af hans ufattelige evne til at bevare roen og ligevægten under de stride storme og hans senere kamp med den kvinde, der bliver hans hustru. Man følger og føler med ham gennem modgang, sorger og glæder.

Glimrende fortalt — en enestående biografisk skildring af en af Amerikas kendteste mænd, for hvem livet blev en kamp på to fronter.

En anbefalelsesværdig bog for alle, men en glimrende bog for lokomotivmænd. En helårsbog, men en god julegave.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Ja, vist kan det lade sig gøre!

Efter krigens afslutning var et af lokomotivmændenes store ønsker, at lokomotivparken hurtigt måtte bringes op på førkrigens niveau, således at det værktøj, som er grundlag for togfremførelse og rangering, var i brugbar orden. Denne del af statsbanerens genopbygning har centralværkstedet og værkstederne i remiserne løst på en tilfredsstillende måde, alle maskinerne har nu gennemgået en stor reparation, og de af lokomotivføreren indførte reparationer bliver nu udført på en tilfredsstillende måde. Et tillidsforhold mellem værksted og lokomotivmændene er forudsætning for, at dette arbejde skal lykkes. Med hensyn til aftørring af stænger og gangtøj har det knebet noget, men med den vilje, som lederne af vore maskindepoter lægger for dagen, skal det nok lykkes at komme til vejs ende med den side af rengøringen. Men tager vi fat i balysterne og træder ind på fyrpladsen, så må en lokomotivmand af den gamle skole blive skuffet, thi denne del af genopbygningen har ikke gået i samme tempo som reparationerne af maskinen, hvad så årsagen kan være, og de kan muligvis være mange. Måske kan mange lokomotivmænd ikke rigtig komme ud af krigstidens mentalitet, og en anden årsag er, at de unge lokomotivmænd har fået deres uddannelse under de abnorme forhold, som besættelsen førte med sig, de har ikke kendskab til den tid, hvor det var en æressag at holde armatur og delene på fyrpladsen i rengjort stand. Det må derfor være nærliggende for den ældre og erfarne lokomotivfører at fortælle og påvise, hvorledes dette arbejde skal og kan udføres. Med en forøgelse af tildeling af tvist og påny en ration af sæbe skulle det nu være muligt som forhen at skabe den renlighedssans, som er i stand til at skabe ordentlige forhold på maskinernes fyrpladser. De må være lokomotivførernes pligt, hvad enten medhjælpen er en lokomotivfyrbøder, aspirant eller håndværker at føre tilsyn med, at der med den fornødne vilje deltages i dette arbejde.

I forbindelse med renholdelse af fyrpladserne, kunne der også rettes en henstilling om engang imellem at tage værktøjet ud af skabet og rengøre dette, således at det sættes på plads, hvor det hører hjemme, thi det er af stor betydning, at man ved brug hurtigt kan finde værktøjet på den rigtige plads. Organisationens har på dette område gjort en stor indsats, og vi må som en høg overvåge, at dette er i orden.

Et andet problem, som ligger lokomotivføreren på sinde, er brugen af arbejdshandsker; disse handsker var oprindeligt bestemt til at bruges til særlig smudsigt arbejde, som f. eks. ildværktøj, kultagning og påfyldning af sand; desværre bliver brugen af disse handsker misbrugt til andet arbejde, og her er det, at lokomotivføreren skal forstå sin opgave at vejlede medhjælpen på maskinen, hvor grænsen er for brug af arbejdshandsker

som oprindeligt bestemt. Når vi har fejlet foran vor egen dør, har vi også ret til at henstille til vore medansatte: remisearbejderne og stationspersonalet, at disse også begrænser brugen af arbejdshandsker til det område, hvortil de er bestemt. Thi det er det almindelige indtryk, at dette personale er født med arbejdshandsker, som desværre har ført til sådan misbrug, at det nedbryder renlighedssansen, og det var jo ikke meningen med brugen af arbejdshandsker. Skal vi bevare de fremskridt, som organisationen har skaffet os, må vi hver på sin plads forsvare goderne og være med til at hindre misbrug!

Måtte dette kunne lykkes under parolen: Ja vist kan det lade sig gøre!

København, i december 1949.

Otto Løvborg,
lokomotivfører Kh. Gb.

Trykluftbetjent fyrdør.

Dagligt gennemføres der ret ofte forskellige tekniske eksperimenter på lokomotiverne landet over, dels af praktiske grunde, dels af hensyn til, at tiden og udviklingen har stillet forøget krav til maskinerne og personalet. Et af de sidste nye eksperimenter går ud på en trykluftbetjent fyrdør, og arrangementet er påmonteret loko litra E 976 i 1. distrikt.

Princippet i denne anordning er i grove træk det, at fyrdøren ved et træk står i forbindelse med en trykluftcylinder og hertil er koblet en fodpedal, der er anbragt i gulvet. Åbning af fyrdør sker ved trykluft, medens lukningen sker ved en i trykluftcylinderen anbragt fjeder.

Betjeningen af anlæget er ret simpel og sker ved at holde venstre fod på pedalen, og når indfyringen skal finde sted, trykker man på pedalen, hvorefter fyrdøren åbner sig, og når indkastningen af kul har fundet sted, letter man fodtrykket, hvorefter døren lukkes. Det er således nødvendigt under hele indfyringen at have venstre fod på pedalen; i modsat fald vil døren smække i.

Konstruktionen af anlæget har man indrettet, så det er muligt for lokomotivfyrbøderen at frakoble trykluftanordningen, når han f. eks. ved ankomst til rensegraven skal have en konstant åbning af fyrdøren, for at remisepersonalet kan foretage den nødvendige fyrensning. Ligeledes er der på systemet anbragt en stopper, der giver fyrdøren en åbning på ca. 140 mm, således at den indfyrede kulmængde kan få den rigtige forbrænding.

Stopperen kan frakobles, når lokomotivfyrbøderen finder det påkrævet, at fyrdøren lukkes helt.

Værn Vore Værdier:

Træk stikproppen ud, når strømmen afbrydes til elektriske varmelegemer (loddebolte, kogekar, limpotter, stråleovne, strygejern m. v.).

En medarbejder lægger op.



Der er et afsnit i et blads tilblivelse, som læserne aldrig har lejlighed til at stifte bekendtskab med, nemlig det arbejde, der udføres fra manuskripterne foreligger fra redaktøren til bladet afleveres til læsekredsen. Til gengæld er denne del af arbejdet indenfor et blads tilværelse af så uvurderlig stor betydning, at det til alle tider kræver et godt forhold mellem redaktøren og de mænd, der på trykkeriet står for ansvaret overfor det tekniske arbejde. Siden 1920 er Dansk Lokomotiv Tidende blevet fremstillet af Frederiksberg Bogtrykkeri, og i disse mange år har vi haft den fornøjelse at arbejde sammen med overfaktor Johs. Butty, som med årsskiftet efter 40 års virke nu forlader sin stilling. Det er således det sidste nummer af DLT, der fremstilles under Buttys ledelse, og intet er mere naturligt, end at vi herigennem bladets spalter bringer ham en oprigtig tak for mange års godt samarbejde. Såvel de nuværende redaktører som tidligere har altid mødt god forståelse og venlig imødekommenhed, når de med deres mange små og store bekymringer vedr. bladets indhold og opstilling er kommet til Butty, hvor gode råd og vejledning aldrig har manglet. Altid med et smil kunne han sætte tempoet op indenfor trykkeriet, når det for redaktøren kneb med at komme rettidigt med bladets stof, så dette kunne være ude hos medlemmerne til den fastsatte dato. Også hans poetiske evner har vi ofte nydt godt af, og der er noget vemodigt i Dansk Lokomotiv Tidendes afskedshilsen til denne stoute og noble medarbejder, som gennem årene har været os en god støtte. Men selv om den 31. december er sidste dag på trykkeriet, ved vi, at overfaktoren også i tiden fremover vil følge vort blad med interesse såvel for dets indhold som for dets tekniske udførelse, som han altid har sat højt. Vi ønsker ham et godt og lykkeligt otium.

Lommebogen 1950.

Dansk Lokomotivmands Forenings lommebog 1950 vil i nær fremtid blive tilsendt afdelingsformændene, som i lighed med tidligere vil omdele dem til medlemmerne. I samme forsendelse vil de bestilte bøger til ikke-medlemmer følge, og det pålægges afdelingsformændene snarest at afslutte regnskabet hermed og indsende beløbet til foreningens kontor.

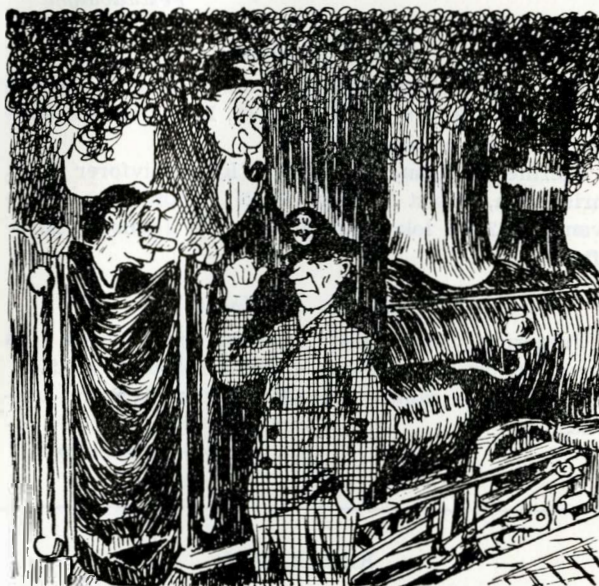
Opmærksomheden henledes på, at en lokomotivmand, der er forflyttet den 1. december, men tilbageholdt på sit hidtidige stationeringssted, skal have sin lommebog i den tilflyttede afdeling. Der kan i sådanne tilfælde ikke udleveres lommebog i den fraflyttede afdeling til den forflyttede, da han ikke mere tilhører denne.

Der forefindes endnu et lille restoplæg, hvortil der modtages bestillinger; sidste frist er 31. december. Prisen er uforandret kr. 3,50.

Notits.

Dampskib for jernbanemateriel.

Der er et eneste dampskibsselskab — og det er norsk og er i Oslo — som har specialskib for transport af jernbanemateriel, særlig lokomotiver. Selskabet er Belships Company Limited Skibs A/S. Under krigen mistede de et par både, men nu er disse erstattet med tip-top moderne. Skibene er udstyret med kraftige kraner, som kan løfte materiellet med stor lethed i en hvilken som helst situation. En del af dem er bygget i Norge. Skibene går i trampfart særlig fra USA til lande som: Polen, Frankrig, Italien, Chile, Belgien, Kina o. fl. steder.



- Sig mig Olsen - oser den altid sådan? -

- Ork nej hr Sektionsingeniør,
- kun når der er ild i den!



Juletræsfester.

Københavnske afdelinger.

Københavnske afdelinger afholder juletræsfest fredag d. 6. januar 1950 kl. 17,00 til 1,00 i »Borgernes Hus«, Rosenborggade 1.

Børnene samles kl. 16,45 til samlet indmarch kl. 17,00. Festen for børnene sluttet i den store sal kl. 20,00 og fortsætter derefter til 22,00 i den mindre sal.

Der er bal for medlemmer og medlemmers voksne børn kl. 20,00 til 1,00.

Poul Gambys orkester. Kendt fra Lorry og Tavarna som det mest fornøjelige balorkester.

Adgangskort for voksne kr. 1,00.

Billetter for medlemmers børn kr. 1,50.

Billetter for medlemmers børnebørn kr. 2,50.

Billetter for fremmede børn (begrænset antal) kr. 4,00.

Fås hos: S. A. K. Sørensen, Valby 954; J. Thillemann, Eva 7681; K. Egenhardt, Eva 7394 v; V. K. F. Larsen, Valby 4234; W. S. Høeg Olesen, Av.mdt.

Baltegn af kr. 2,00 løses i salen.

Se iøvrigt opslag og indtegningslister på: Gb., Hgl., Av., Nøl., Fb., Ler. og Kk.

Randers afdelinger.

Dansk Lokomotivmands Forening Randers afdelinger afholder julefest søndag den 8. januar 1950 kl. 18 i håndværkerforeningen.

Enker, pensionister og lokomotivfyrbøderaspiranter indbydes venligst.

Festudvalget.

Nyborg afdelinger.

Nyborg afdelinger afholder juletræsfest i Industrieforeningen d. 3. januar 1950 kl. 18. Enker og pensionister indbydes venligst.

Nærmere oplysninger fås hos lokomotivfører N. T. Christensen, Provst Hjortsvej 2., N. L. Andersen, Humlevænget 32 og lokomotivfyrbøder H. Johnsen, Sprotoften.

Fredericia afdelinger.

Fredericia afdelinger afholder juletræsfest på »Landsoldaten« onsdag den 4. januar 1950 kl. 17,45.

Pensionister samt enker efter lokomotivmænd indbydes.

Festudvalget.

Taksigelse.

Min hjerteligste tak for venlig deltagelse ved min kære mand lokomotivfører C. O. Hansens begravelse i Fredericia.

Louise Hansen,
Frederikshavn.

»Lanternen«.

»Lanternen«s lotteriseddel nr. 148851 er i anden trækning udkommet med den mindste gevinst. Efter fradrag og fornyelse bliver det 21,00 kr. Erstatnings-sedlen har nr. 166031.

Bestyrelsen.

Statsfunktionærernes Laaneforening.

Statsfunktionærernes Laaneforening meddeler, at udlånsrenten for lån, stiftet efter 1. januar 1950, vil være 5 pct. p. a.

Medlemslisten.

Optaget som ekstraordinære medlemmer fra 1-12-49. pens. lokomotivførere:

N. M. Hammer, Frederiksborgvej 28, Roskilde.

R. J. Jensen, »Elmely«, Elmegade, Thisted.

A. H. Christensen, Svanedamsgade 37, Nyborg.

Rettelse til adressefortegnelsen.

Lokomotivførerunderafdelingerne:

Assens: Repræsentantens navn og adresse rettes til: T. G. Hansen, Ved Stranden 44.

Køge: Repræsentantens adresse rettes til: Tangmosevej 15.

Personalia.

Udnævnelse fra 1-1-50.

Lokomotivfyrbøder W. E. D. Jensen, Kh. Gb. efter ans. til tegner (10. lkl.) Maskinafdelingens tegnesteue. Centralværkstedet Kbhvn.

Afsked.

Lokomotivfører C. A. Christensen, Kolding, efter ans. p. pr. af alder med pension fra 28-2-50.

Lokomotivfører S. A. Andersen, Esbjerg, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 28-2-50.

Lokomotivfører H. A. Henriksen, Padborg, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 31-3-50.

Lokomotivfører M. A. Christensen, Esbjerg, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 28-2-50.

Dødsfald.

Lokomotivfører H. E. Pedersen, Fredericia, den 2-12-49.

REDAKTION:

E. Greve Petersen (ansvarhavende), Aage Hansen.
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hellerup 7269.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hellerup 7269. — Kontortid Kl. 10—16.
Postkonto 20 541.