

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

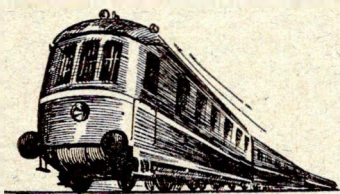


UDGIVET AF DANSK LOKOMOTIVMANDS FORENING

NUMMER 3

5. FEBRUAR 1951

51. ÅRGANG



BOSCH

DIESELUDSTYR
OG
AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N



Regnfrakker

Leverandør
til Danske
Statsbaner

A/S »REFFO« Struer
Kedelrensningsvædsken »REFFO«
Telefon 145

DEUTA - HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: P. FUNDER . Kristianiagade 6 . København Ø . Telefon C. 7



Blinklyssignaler og Lokomotivbelysning

for AGA-GAS eller Elektricitet

A/S Gasaccumulator — Uplandsgade 52
København S. Telf. 50 60 (4 Linier) Telegr.-Adr. »DANAGA«
Aabyhøj, Agavej 2. Telefon: Aabyhøj 10 60
Aalborg, Skibsbyggerivej 14. Telefon: 56 80
Odense, Ejlskovsgade 22, Telefon: 23 16



Danmarks
første
PILSNER..

TUBORG

BRILLER

Nørrevold 68, Tlf. Byen 2006

Felix Schmidt's
Eftf.

v/ V. Hoffgaard

Leverandør
til Sygekassen

Alt i elektriske Maaleinstrumenter

1918 **JM** 1950

Vi udfører Reparationer
og Ændringer af alle Fabri-
kata hurtigt og omhyggeligt

HELWEG MIKKELSEN
Øster Farimagsgade 28
C. 998 (5 Ledn.) Kbhvn. Ø



Statsanstalten for Livsforsikring

Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt

Billige Premier * Kontant Bonus

Hovedkontor: Havnegade 23, København K

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) Grundlagt 1856
Colbjørnsensgade 17, Kbhvn. V, Tlf. Vester 2637

Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404

Begravelse og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade

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



Indr. Varem.

Søborg Vognfjeder-Fabrik

Brdr. Christensen

Vangedevej 235 . Tlf. Søborg 189 og 1160

*
Alt i Luksus-, Last- og Waggonfjedre
Reparationer leveres omgaaende
Forchromede Kofangere og Bagagebærere

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211

I. B. Schilder

Nørregade 7
København K

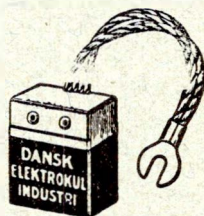
A/s Emdrup Dampvaskeri

Ryvang 6000

Nyd Kaffen i »LIDO«

Kaffesalonen LIDO

Vesterbrogade 4 (ved Hovedbanegaarden)



Klingseyvej 6, Kbhvn.
Telefon Damsø 3132



Hygiejniske Gummivarer
Katalog gratis

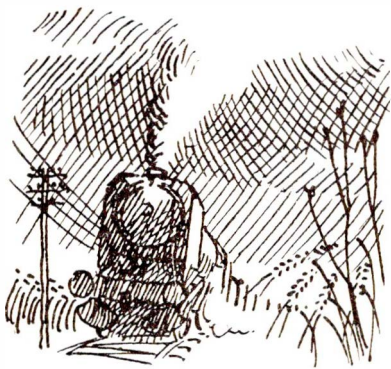
Amk. Gummivarer Industri
Vestergade 3 . København K
Tlf. Byen 4195

Jernbanevogne af enhver Konstruktion

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA A/s
RANDERS

A/s FRICHS, AARHUS

JERNKONSTRUKTIONER OG BEHOLDERE
JERN-, STAAL- OG ALUMINIUM-STØBEGODS
PRESSEARBEJDE OG SMEDEGODS



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 3 - 51. ÅRGANG

5. FEBRUAR 1951



Indhold:

Anciennitet og uddannelse	25
Nordisk nyt: <i>Sverige</i> »Deres bane-jernbanen«	26
Danmarks økonomiske status ved årsskiftet 1950—51	27
Arbejde ved transportbånd og er ikke altid produktionen	28
Dampvarme i 2 MO-vogne	29
Lokomotivernes inventar	31
Lokomotivførerens telefon	32
Auditor T. B. Topsøe-Jensen	33
Uorganiseret lokomotivfyrbøder. Fra medlemskredsen: Nutidsdiktatur. — A propos »Det gamle, men evigt unge«. — De samvirkende!	33
Sygekassevalget	34
Lokomotivet i reklamens tjeneste	35
Notitser: USA/Jernbanemændene undervises i diesellokomotivets pasning. — Østrik/Konkurrencen mellem vejtransporterne og jernbanerne	35
Under D. L. F.	36
Personalia	36
Det sjælland-falsterske statsbanepersonales bibliotek	36
Nye adresser	36



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarhavende)

Aage Hansen.

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Anciennitet og uddannelse

Da de nye uddannelsesregler for lokomotivpersonalet indførtes 1. april 1937, blev det nødvendigt for motoruddannelsens vedkommende at udarbejde en særlig plan for reglernes indarbejdelse i praksis. Efter denne plan skulle man i juni 1945 være nået til at give motoruddannelsen til samtlige lokomotivfyrbødere i disses 3die ansættelsesår.

Noget af det første, der rammes af krigsudbrudet i 1939, var imidlertid motorkørslen og dermed motoruddannelsen, hvorfor man påny måtte tage spørgsmålet op til drøftelse umiddelbart efter krigens afslutning i 1945.

Et nyt udvalg nedsattes. Foruden den primære opgave med at fremme og tilrettelægge motoruddannelsen, så den kunne indpasses efter det normale, optog udvalget på organisationens foranledning forskellige andre problemer, der har tilknytning til denne side af lokomotivpersonalets uddannelse; herunder bl. a., at de lokomotivfyrbødere, der i årene 1940—45 var afskåret fra at blive uddannede i motorvæsen, men som i mellemtiden var blevet forfremmet til lokomotivførere, ikke skulle udelukkes fra at få denne uddannelse. Skæringsdatoen, fra hvilken lokomotivfyrbødere obligatorisk indkaldes til motoruddannelsen, blev derfor fastsat til 1. april 1945; senere har det været nødvendigt at foretage en yderligere ændring og fastsætte overgangsdatoen til et senere tidspunkt.

Motoruddannelsen har således været udsat for en del modgang lige siden, man nåede så vidt at få uddannelsesprogrammet i et fast leje. Udover det, der allerede er nævnt, stødte der senere andre vanskeligheder til, som ikke dengang kunne forudses, eller i hvert fald ikke har kunnet overvindes. De nødvendige lærerkræfter og undervisningslokaler, der var påkrævet for at opfylde det sidste udvalgs plan, der går ud på, at man i juni 1955 skulle være nået frem til at motoruddanne lokomotivfyrbødere med 2—3 års ansættelse, har ikke kunnet stilles til disposition. Ved udgangen af 1949 blev der åbnet adgang for de kørende ekstrahåndværkere under 28 år, der havde været beskæftiget ved lokomotivfyrbødertjenesten under krigen, til at overgå som lokomotivfyrbøderaspiranter. Denne tilgang af aspiranter uden for det egentlige program medførte, at der i en kortere periode måtte foretages en udvidelse i antallet af lokomotivfyrbøderkursus og samtidigt en nedsættelse i antallet af motorkursus, stadigvæk under hensyn til lærermangel og lokalevanskeligheder.

Disse uddannelsesproblemer må på et tidspunkt, hvor byggerestriktioner stadig er herskende, og hvor der snart kan forventes en udvidelse af statsbanernes motorvognspark samtidigt med, at man for visse landsdele — bl. a. Sønderjylland — har til hensigt at indføre ren motordrift, uvægerligt forsinke de planer, der for ca. 6 år siden udklækkedes, og kræver, at der vises forståelse fra alle sider, således at man inden for en overskuelig fremtid kan nå frem til at følge de retningslinier, som tidligere er blevet fastlagt mellem administration og organisation, omend årstallet for lokomotivfyrbødernes motoruddannelse i det 2.—3. ansættelsesår forrykkes.



Sverige

»Deres bane-jernbanen«.

Efter foreslag fra undervisningskomiteen inden for Svenska Järnvägar og med tilslutning fra uddannelsesnævnet, hvori personalet er repræsenteret, udsendte SJ fornylig en fiks lille brochure med hovedtitlen »Er bana-järnvägen« og undertitlen »En orientering om verksamheten vid SJ«.

Formålet med denne brochure er at vise, hvad det indebærer at være ansat i SJ; den er derfor i første omgang tænkt som en orientering for nyansatte, der får den udleveret ved deres indtræden i banens tjeneste. Første oplag er imidlertid også udleveret til de ca. 71 000 ansatte, idet — som den svenske generaldirektor Erik Upmark til indledning bl. a. siger: »Jeg tror, at den kan læses med udbytte af enhver SJ-ansat«.

Med støtte fra samtlige afdelinger og godt illustreret med fotografier og tegninger, de sidste af SJ-kunstneren Per Sundberg, har man kortfattet, men meget talende samlet, hvorledes livet former sig for jernbanemanden, såvel inden- som udenfor kulisserne, ligesom man har givet plads for en oversigt over materiellet, lønningerne og banernes økonomiske status. Brochuren indeholder samtidig en appel til det bedste samarbejde mellem alle ansatte inden for etaten, en opfordring, der styrkes ved generaldirektørens følgende udtalelse i indledningen:

»När jag 1949 tilträdde chefskiftet for SJ, uttryckte jag förhoppningen at mötas av en förtroende-fullt samarbetsvilja. Denna förhoppning har till alla delar förverkligats.«

Under hensyntagen til disse genvordigheder har hovedbestyrelsen derfor i nogle tilfælde måttet appellere til medlemmerne i de byer, hvor der findes motorkørsel, om at fravige anciennitetsprincippet, indtil det er muligt at dække op med det nødvendige antal motoruddannede lokomotivførere ved de maskindepoter, hvor dette er påkrævet.

En lokomotivfører fra Tønder kalder i et indlæg, som bringes andetsteds i bladet, hovedbestyrelsens appel en opfordring til at vise samfundssind. Denne benævnelse er slet ikke ukorrekt, men dens betydning kan ikke forflygtiges ved en påstand om, at kun dem, der arbejder i marken (dette gør iøvrigt alle) skal vise samfundssind, og at man fra anden side også fra vor hovedbestyrelses side skulle vise viljen hertil. Mon trods alt ikke alle andre med indsenderen som undtagelse er klar over, at dette er tilfældet, og man havde protesteret kraftigt overfor hovedbestyrelsen, såfremt denne havde modsat sig en reservestyrke, som den distriktet har fastsat på et tidspunkt, hvor der er stærke kræfter i bevægelse for at foretage en omlægning af driften med påfølgende indskrænkning af personalestyrken.

Der er hos hovedbestyrelsen ingen interesse for at fravige anciennitetsprincippet i almindelighed, men når der opstår en situation, hvor det er tvingende nødvendigt for at komme igennem de hindringer, som er opstået på grund af unormale tider, må det være hovedledelsens opgave at søge den løsning, der ikke alene er den retfærdigste og den, der giver medlemmerne den bedste støtte, men tillige den rimeligste set fra det samfunds-nødvendige synspunkt.

I denne forbindelse tænkes der ikke alene på det store samfund eller den gren, Danske Statsbaner danner her indenfor, men også på vor forening, som trods alt er et lille samfund, hvori hovedbestyrelsen har til opgave at dele lige ret mellem medlemmerne og beskytte dem mod uretfærdigheder.

I denne sag er der som nævnt rigeligt med modgang og forhindringer, som skal overvindes, men der er aldeles ikke tale om tilbagegang for DLF's gamle hævdvundne rettigheder til fordel for vilkårligheder overfor medlemmerne. Tværtimod, anciennitetsprincippet er netop overholdt, efter som indkaldelsen til motorkursus er sket i overensstemmelse hermed, og skulle denne linie følges, hvad der absolut var at foretrække, og også er hovedbestyrelsens højeste ønske, måtte naturligvis de maskindepoter med motordrift klare sig med det antal uddannede lokomotivførere, de har til disposition, indtil turen kommer til den del af depotets personale, der endnu mangler denne uddannelse.

Hovedbestyrelsen har imidlertid viljen til at hjælpe alle og har derfor arbejdet for, at der i foråret bliver 2 motorkursus, hvoraf det ene bliver med deltagere udelukkende fra maskindepoter med motordrift, uanset om anciennitetsrækken ikke følges. Det er endvidere vort håb, at det skal krones med held at oprette endnu flere kursus i motorvæsenet i det kommende år, og vi har i administrationen mødt al mulig sympati herfor.

Resultatet for formanden og redaktøren er således ikke, som lokomotivføreren bemærker, lig nul i bestræbelserne for at hjælpe; heller ikke i de bestræbelser, der er udvist, for at hjælpe personalet i Tønder.

Danmarks økonomiske status ved årsskiftet 1950—51

Med devalueringen

og Korea-krigens indflydelse på priserne steg detailpristallet i det forløbne år med 15 points, medens engrospristallet steg med 26 points.

Det er umuligt at omtale Danmarks økonomiske stilling ved begyndelsen og afslutningen af året 1950 uden at berøre den faglige og politiske situation. — Fagligt stod landet overfor en af de vanskeligste overenskomstsituationer i mange år, men det lykkedes at komme igennem den uden åben kamp. — Økonomisk og politisk blev 1950 fuldt af selvmodsigelser. Tilsyneladende hersker der flothed i landet: Der er masser af smør, margarine, piskefløde og sydfrugter på bordet. Herlige varer blev sat på friliste, benzinformbruget blev helt fri — med det resultat, at forbruget steg fra 35 mill. liter i oktober 1949 til 44,4 mill. liter i nov. 1950! — Rejsevaluta til Schweiz og andre valutahårde lande blev frigivet. Var Danmark da pludselig bleven et rigt land? Ak nej, Æsværre. De økonomiske tømmermænd vil melde sig med stigende ubehag i året 1951. Regeringen Hedtofts advarsler nyttede intet. En række faktorer bidrog til at fælde regeringen, dels en snæver agrarpolitik, dels et ønske om at vælte omkostningerne ved den nødvendige forbrugsnedsættelse over på arbejderklassen gennem forøget arbejdsløshed, dels handelspolitiske interesser og endelig sikkert også visse personlige interesser. Det var da naturligt, at de kredse, der ønskede en sådan udvikling, også måtte tage ansvaret for den.

Pristallet steg 15 points

(fra 179 i okt. 1949 til 194 i okt. 1950), medens det i de to foregående år næsten ikke viste nogen stigning — kun 1 à 2 points. Stigningen var ventet. Den måtte komme efter devalueringen, men den blev meget højere end devalueringen forudsatte. Da devalueringens virkninger var udtømte, kom koreakrigen og satte ny fart i prisstigningerne. Mange faktorer vil bevirke, at priserne vil stige yderligere. Engrospristallet, der i 1949 kun steg 9 points (fra 254 til 263), steg i 1950 med 26 points (til 287).

Valutagælden

er som bekendt steget faretruende i løbet af de sidste par måneder, medens den i 1949 reduceredes en del. — I oktober 1949 androg den 447.1 mill. kr., men i oktober 1950 703.6 mill. — Årsagen er de store prisstigninger på de importerede varer, medens priserne på vore eksportvarer snarere er dalet lidt, og Danmarks økonomi og velstand er på grund af landets relativt meget store udenrigshandel afhængig af et gunstigt forhold mellem import- og eksportpriser. Det første skræmmeskud var tallet for værdien af merimporten i august 1950, nemlig 185 mill. kr. mod 40 mill. kr. i 1949, og stort bedre blev det ikke i september med 91 mill. kr. mod et overskud på 23 mill. kr. i 1949. Ingen ansvarsbevidst regering kunne se roligt på

disse tal. Frilisteimporten havde sin store andel i stigningen, lagrene blev forøget (hvilket måske nu kun er et gode), men landet har naturligvis ikke råd til en sådan forøgelse af valutagælden, der nåede op på den øverste bæredygtige grænse. En nedgang i forbruget blev nødvendig, og det måtte derfor virke som et skridt i den gale retning at frigive smørret. Udviklingen har da også givet socialdemokratiet ret i dets standpunkt.

Beskæftigelsen bedredes

derimod i årets løb, hvilket er et af de få lyspunkter. Det samlede antal ledige androg i oktober 1949 8,7 ‰, men i oktober 1950 kun 5,4 ‰. Det er navnlig arbejdsmændenes ledighed, der er gået ned, idet den omtrent er halveret siden oktober 1949. Også den sæsonmæssige arbejdsløshed er dalet. I 1949 steg antallet af arbejdsløse fra 38,335 til 54,002 i tiden september—oktober, men i år er denne store stigning afløst af et lille fald, nemlig fra 35,642 ved udgangen af september til 34,791 ved udgangen af oktober, men hvis regeringen får held med sine bestræbelser for at vælte forbrugsnedgangen over på arbejderklassen, vil ledigheden utvivlsomt stige en hel del i løbet af 1951.

Pengeforhold og statsregnskab.

Kronens guldværdi er uforandret 31,9, medens den før devalueringen var 41,9. — Seddelømløbet, der er et meget godt barometer for det økonomiske liv, viste en betydelig stigning, nemlig fra 1506 mill. kr. i oktober 1949 til 1571 mill. i oktober 1950, det er navnlig påfaldende, efter at det året forud havde vist en lille nedgang. (Før krisen androg det 411 mill. Medens priserne knapt er fordoblet, er seddelømløbet altså omtrent firedoblet).

Statsregnskabet viser et stadig mindre overskud år for år. Overskudet var i 1948—49 ca. 320 mill. kr., i 1949—50 17.5 mill. kr., idet indtægterne var 2.188.9 mill. kr., medens udgifterne var 2.171.5 mill. kr. Finansloven 1950—51 regner med indtægter på 2.040.1 mill. kr. og udgifter på 2.033.5 mill. kr., altså et overskud på kun 6.6 mill. kr. — Budgettet for 1951—52 regner med indtægter på 2.163.4 mill. kr. og udgifter på 2.150.9 mill. kr., altså et overskud på 12.5 mill. kr., dog er forsvarrets ekstraordinære bevillinger på ca. 300 mill. ikke inkluderet i regnskabet. Ved direkte skatter indkommer omtrent 9000 mill. kr., ved indirekte skatter og afgifter ca. 1460 mill. kr., hvoraf spiritus og tobak hver møder med ca. 400 mill. kr., biler og benzin med ca. 230 mill. kr., toldafgifterne med ca. 130 mill., chokolade- og sukkerskatten ligeledes med ca. 130 mill. kr. — I 1951 vil disse beløb efter vedtagelsen af de nye skattelove stige noget, hvis forbruget holder sig konstant. — En stadig stigende udgiftspost er aldersrenten, der i 1949—50

androg 286 mill. kr, i 1950—51 297 mill. og i 1951—52 anslås til 320 mill. kr. og som forventes at ville stige yderligere.

Landbruget viste fremgang

i løbet af 1950, idet høsten var særdeles god. Den beregnes at ligge $8\frac{1}{2}\%$ over gennemsnittet. I året 1949 var den 13% større end i 1948, og forrentningsprocenten for 1949—50 var 9,0 mod 6,5 året forud.

Landbrugsproduktionen som helhed viser stærk stigning. Endnu i 1949 lå indekstallet på 90 mod 102 i 1938, men i 1950 var det 108 (for de første ti måneder). Både mælk, smør og flæsk viser god stigning, medens fremgangen er knapt så stor for æggenes vedkommende. *Svinebestanden* stiger stadig. I december 1949 var tallet 3.1 mill., i november 1950 3.6 mill. stk. (mod 2.8 mill. stk. i 1938). *Hornkvægbestanden* er også steget (fra 2.949 til 3.044 mill. stk.). Derimod er *hestebestanden* reduceret med ca. 30.000 stk. Til gengæld er antallet af traktorer steget fra ca. 12.000 til ca. 17.000 i løbet af sidste år (i 1944 var antallet kun ca. 4.400). Udviklingen med hensyn til ensilagebeholdere viser, at $22,7\%$ af bedrifterne har ensilagebeholdere (mod $16,9\%$ i året forud), og disses rumfang steg fra 1.077.000 m³ til 1.620.000 m³.

Industriproduktionen forøgedes,

idet indekstallet var 177 i oktober 1950 mod 150 i oktober 1949 (og 109 i 1938), altså en betydelig stigning. Indekstallet for arbejdstimer i industrien steg fra 150 til 172. Elektricitetsforbruget fra 146.4 til 181.9 mill. kilowatt.

Byggeriets tempo er faldende

i slutningen af 1950, efter at det i de sidste år har vist stadig fremgang. De strammere pengeforhold og stigende byggeomkostninger er årsag hertil. Medens der i de første ti måneder af 1949 var 22.178 lejligheder under opførelse, var tallet i samme måneder af 1950 21.478, og sagkyndige mener, at tallet vil gå betydeligt ned i de kommende måneder. Også dette vil bidrage til at skabe arbejdsløshed.

Arbejde ved transportbånd øger ikke altid produktionen —

siger en svensk fabriksinspektør

Bedrifter, der har opgivet arbejdet ved transportbånd og i stedet slået flere arbejds momenter sammen, har vundet ved denne omlægning, set fra et produktionssynspunkt. erklærer fabriksinspektøren i 1. fabriksinspektionsdistrikt i Stockholm. Han fortsætter:

På forskellige områder har man erfaret, at »løbende produktion« ikke altid giver den forøgelse af produktionen, som man har regnet med, hvortil kommer, at produkternes kvalitet ofte bliver dårligere.

I en bedrift, hvor man indtil for nogle måneder siden udførte arbejdet pr. transportbånd, er man nu gået bort fra dette. Ledelsen fremhæver, at kvaliteten er bedret betydeligt, og at kvantiteten ikke er blevet nedsat. Chefen for bedriften forklarer dette med, at arbejderne synes bedre om deres job, efter at transportbåndet er kommet bort, og at arbejderne føler et større ansvar.

I en anden afdeling i samme virksomhed har man ikke blot opgivet arbejdet pr. transportbånd, men er gået et skridt videre og har slået flere dele af arbejdsprocessen sammen. I stedet for, at denne f. eks. tidligere var opdelt i 15 dele — d. v. s., at 15 arbejdere udførte hver sin detaille — er arbejdet nu opdelt i 4 dele. Fire kvindelige arbejdere virker sammen i et hold, og da de kan få det færdige arbejde at se, kan de selv til en vis grad bedømme, om de har udført et godt arbejde eller ikke. Det vækker gode ambitioner. Der opstår en vis kappestrid mellem de forskellige grupper, men det er en sund kappestrid, der ikke skaber misundelse mellem arbejderne.

Også set fra et produktionssynspunkt har virksomheden vundet ved omlægningen. Endnu er arbejderne placeret i kolonnesystem, men man har planer om at anbringe maskinerne således, at arbejderne kommer til at sidde vis-a-vis, så de uden vanskelighed kan veksle nogle ord.

I en anden virksomhed — hedder det videre i beretningen — udførtes montering af visse apparater som tempo-arbejde pr. transportbånd af kvindelige arbejdere. Men ledelsen indførte fornylig en omskiftning af arbejdet, der ikke er sædvanlig ved tempo-arbejde i almindelighed. De kvinder, der var beskæftiget med arbejdet, havde aldrig nogen følelse af, at de skulle skynde sig. De snakkede gerne med inspektøren. Hvis arbejdsmaterialet hobede sig op hos en af kvinderne, fik hun hjælp af sidekammeraten, ifald denne havde kunnet følge bedre med.

Alt arbejde var sat på gruppe-akkord. Arbejderskerne forklarede, at de havde stor frihed under arbejdet. Ganske vist skulle de i princippet skifte arbejde, men skiftet fandt ikke sted på absolut bestemte tider, idet kvinderne selv havde en vis medbestemmelsesret eller kunne bytte indbyrdes efter aftale. Det var ganske åbenbart, at arbejderne var særdeles tilfredse med denne arbejdsordning. — Virksomhedens ingeniør fremsatte på forespørgsel følgende synspunkter om problemet:

Vi har forsynet maskinerne med hensigtsmæssige anordninger, så man hurtigt kan skifte fra ene type til en anden. Da variation og ombytning i reglen muliggør større tilfredshed med arbejdet, må forholdsvis korte serier og skiftende emner altså være en fordel, set fra et arbejdersynspunkt.

Inspektøren får hos os en præmie, der er baseret på den samlede produktionsmængde »ved båndet«. Da han derved stadig er interesseret i, at produktionen holdes oppe, har han fundet ud af, at man ved at udnytte kvindernes individuelle mentalitet, anlæg, udholdenhed etc. opnår en større arbejdspræstation. — En del kvinder bytter ofte arbejde, en anden del mindre hyppigt.

Dampvarme i 2 MO-vogne

Af overkonstruktør Anton Lind

Fra »Vingehjulet«.

Onsdag den 22. november f. a. afsluttedes nogle foreløbige prøvekørsler i Jylland med den første MO-vogn, i hvilken det er bleven bestemt som forsøg at indbygge helautomatisk oliefyret dampkedel, der foruden at kunne præstere damp til opvarmning af selve vognen tillige kan opvarme 4 andre vogne.

Dette helautomatiske oliefyret kræver — når det er sat igang — ingen pasning, kun er der ved førerens plads og ved togførerens pult an-

bragt signallamper, som viser hvidt lys, når anlægget er i drift, medens lamperne slukkes, hvis vandstanden bliver for lav eller anlægget på anden måde skulle arbejde unormalt. Personalet kan således til stadighed se, om anlægget arbejder normalt.

For så vidt omfatter denne prøvekørsel en videreførelse af et forsøg, der blev indledet med et tilsvarende — dog noget større — anlæg i et diesel-elektrisk motorvognsaggregat litra MK FK, og anlægget indfrie da også fuldt ud de krav, der

på forhånd var stillet til dette med hensyn til dampproduktion og i øvrigt til hele anlæggets virkemåde, ja, kedlen kunne endda præstere noget større dampmængde end krævet.

Desuden er der på prøvevognen samtidigt indført forskellige tekniske forbedringer, som ligeledes under prøvekørselen virkede til fuld tilfredshed, bl. a. er vognen ændret således, at ventilationsluften til banemotorerne i sneperioder nu kan tages gennem kedelrummet for at undgå, at der kommer sne ned i disse banemotorer med deraf følgende ulemper. Hidtil er ventilationsluften til nogen gene i sådanne sneperioder taget gennem rejsegodsrummet.

Endvidere indsuges ventilationsluften til savel hoved- som hjælpegeneratorerne i maskinrummet gennem et rum over kedelrummet, som har en jalusiåbning i taget til fri

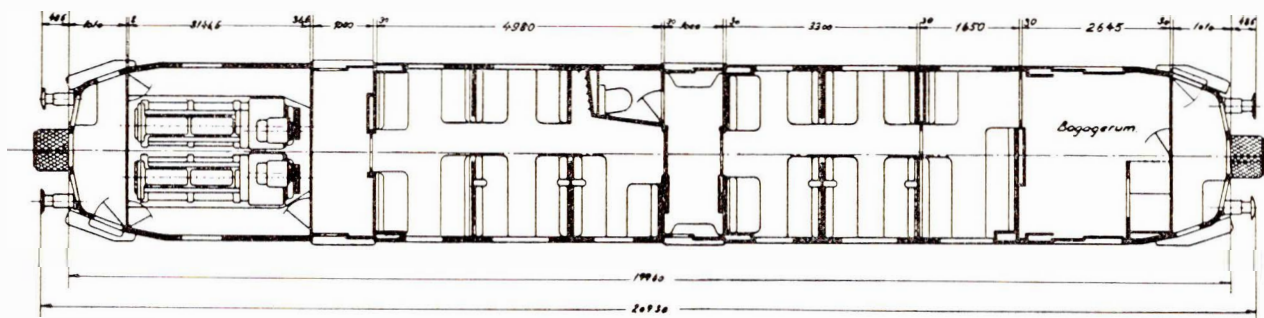


Fig. 1. Indretningen af MO-vognen før ombygningen.

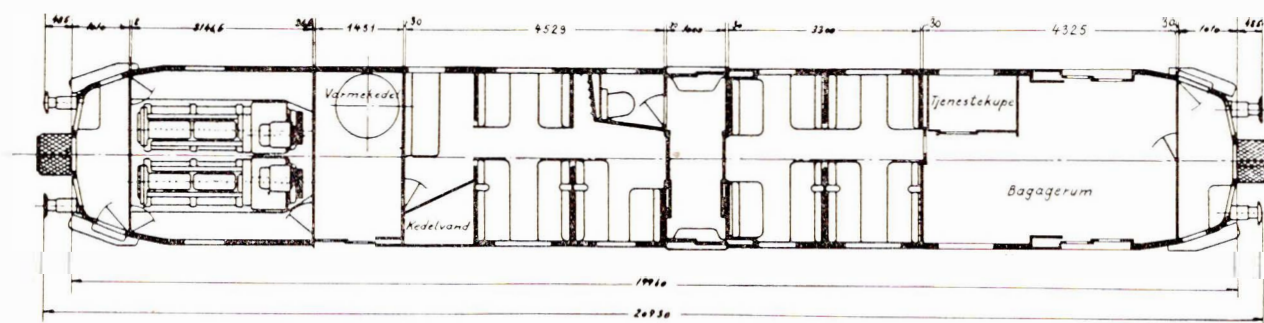


Fig. 2. Indretningen af MO-vognen efter ombygning.

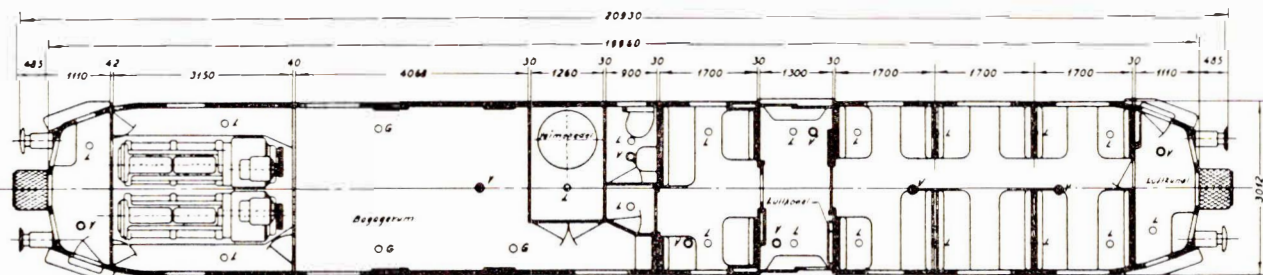


Fig. 3. Indretningen af de bestilte nye MO-vogne.

luft. Der opnås herved, at den ventilationsluft, der skal bruges til at ventilere disse elektriske maskiner, er væsentlig renere, end tilfældet er ved de uombyggede MO-vogne, hvor den nødvendige ventilation tilvejebringes ved direkte ind sugning i generatorerne af den i maskinrummet værende oliemættede luft, der i nogle tilfælde har givet anledning til ulemper. I sneperioder kan ventilationsluften på lignende måde som for banemotorerne nu tages gennem kedelrummet. Yderligere er rejsegodsrummet gjort større. Vognens indretning er vist i fig. 2.

Men hvad er nu årsagen til dette forsøg på nyinstallationer i og ombygning af en bestående motorvognstype (fig. 1), som vistnok i de fleste jernbanemænds omdømme har manifesteret sig som en i driftsmæssig henseende ganske udmærket vognstype? Svaret er for så vidt indirekte givet i en artikel i »Vingehjulet« nr. 20 af 25. juli 1949, hvori afdelingsingeniør Weberg her redegjort for indretningen af de dengang nylig bestilte 20 stk. dieselektriske motorvogne litra MO nr. 1801—1820.

Disse nye vogne skal som nævnt i artiklen — tillige med yderligere 20 stk. af den samme type, nemlig nr. 1821—1840, som blev bestilt i forsommeren 1950, bygges med helautomatisk oliefyret damkedel til opvarmning af selve vognen og af yderligere 4 vogne af hensyn til de vanskeligheder, som man under frostperioder har haft med beskadigelser af varmtvandsanlæg i henstående bivogne. Endvidere skal disse vogne, som ligeledes nævnt, bygges med større rejsegodsrum, således at E-vogn i visse MO-tog kan undværes.

Forud for bestillingen af de første 20 nye MO-vogne blev der foretaget meget indgående tekniske undersøgelser for at få fastlagt den mest hensigtsmæssige indretning af vognene under samtidig hensyntagen til vognenes anvendelsesmuligheder på de samme strækninger, som de nuværende MO-vogne befarer, idet det jo ikke kunne undgås, at vognene vægt blev forøget i sammenligning med MO-vognene, som de nu kendes.

Det lykkedes at placere den for-

øgede vægt på en sådan måde, at de nye vogne kan befare de samme strækninger som de i drift værende MO-vogne, og resultatet blev det i fig. 3 viste arrangement.

Fra distrikternes side var der imidlertid tidligere udtalt ønske om at få undersøgt, hvorvidt der måtte være mulighed for at ændre de nuværende MO-vogne, således at disse på een gang blev udstyret med helautomatisk oliefyret dampkedel til togopvarmning og samtidig fik udvidet rejsegodsrummet til en sådan størrelse, at E-vognen kunne undværes i MO-tog.

Disse ønsker blev gjort til genstand for drøftelser i »Trækraftudvalget«, jævnsides med drøftelserne om anskaffelse af de nævnte nye MO-vogne, og det blev her bestemt — hvis det var teknisk gennemførligt — at foretage ombygning af 1 af de nuværende MO-vogne, således at der i denne kunne installeres varmekedelanlæg af samme type som til de bestilte nye MO-vogne, og således at rejsegodsrummet samtidig blev udvidet.

Ombygningen skulle foretages snarest muligt, således at vognen kunne sættes i drift i den nuværende varmesæson.

Nu er det jo en given sag, at det er ulige vanskeligere at indbygge et sådant varmekedelanlæg i en bestående vogntype, end det er at indrette en ny vogn med et sådant anlæg.

For det første skal der tages de samme hensyn til, at vognene efter ombygningen også tilfredsstiller de krav, der i trafikmæssig henseende måtte stilles til de nye MO-vogne.

Dernæst skulle ombygningen gerne ske med hensyntagen til de mindst mulige ændringer af de bestående tekniske installationer i og under vognene, navnlig også med henblik på at holde omkostningerne ved ombygningen så langt nede som muligt.

Ved undersøgelsen viste det sig imidlertid, at det ikke var muligt — af vægthensyn — at indbygge sådanne anlæg i de 4-akslede MO-vogne nr. 563—572, idet disse vognes akseltryk derved ville blive så store, at vognenes anvendelsesmuligheder blev væsentligt forringet.

Derimod kunne opgaven løses for de 5-akslede MO-vognes vedkommende, dog ikke uden betydelige omkonstruktioner og forstærkninger af vognkassen.

Resultatet blev som før nævnt det i fig. 2 viste arrangement.

Som det vil ses af fig. 2 (og til sammenligning fig. 1, der som nævnt viser den uombyggede MO-vogn), er kedelanlægget anbragt i den tidligere forreste perron, der — under bortfald af nogle siddepladser i den tilstødende passagerafdeling — er bleven udvidet og omdannet til kedelrum. Der bliver således ikke adgang for de rejsende denne vej, idet den højre sidedør er fjernet og åbningen i vognsiden afblændet, og igennem den venstre sidedør er der ikke mere adgang for de rejsende.

Herefter bliver der kun adgang for de rejsende gennem een perron til begge passagerafdelinger, men da der jo — som fig. 2 viser — nu kun er 37 siddepladser mod hidtil 52, skulle den ene perron være tilstrækkelig på lignende måde som ved de nye MO-vogne.

I passagerafdelingen nærmest kedelrummet er der nu op mod kedelrummet monteret en beholder, der rummer 1500 liter vand til kedlen.

Ved at betragte den anden ende af vognen vil det ses, at rejsegodsrummet er udvidet med den tidligere lille kupé, idet der dog er anbragt en kupé for togføreren i dette rejsegodsrum på ganske tilsvarende måde som i CLE-vognene m. fl.

Een og anden vil måske nu spørge, hvorfor man ikke har sørget for at indrette den ombyggede vogn på ganske samme måde som de bestilte nye MO-vogne, idet et sådant arrangement dog i driftsmæssig henseende ville have været at foretrække.

Hertil kan svares, at vi, der har haft med opgaven at gøre, selvsagt har stillet os det samme spørgsmål, men har måttet give afkald på en sådan løsning under hensyn til, at de i øvrigt ret betydelige omkostninger ved ombygningen i så tilfælde ville være blevet endnu meget større.

Ombygningen af vognen og herunder installationen af kedelanlægget er foretaget af Statsbanernes

centralværksted i Aarhus og efter de førnævnte prøveførsler er vognen nu indgået i den daglige drift i 2. Distrikt.

Efter fornyet drøftelse af spørgsmålet i trækraftudvalget er man — også under hensyn til den nu særlig vanskelige økonomiske situation — imidlertid enedes om i hvert fald foreløbig ikke at gå videre med ombygningen. Denne ville selvsagt betyde en lettelse for personalet og

utvivlsomt også kunne nedbringe de langfra ubetydelige udgifter, der følger af rørsprængning i egenvarms-vogne navnlig i hårde og pludselige vinterperioder, men om nogen økonomisk gevinst ved overgang fra koksfyrt til oliefyrt synes der efter de gjorte beregninger næppe at kunne blive tale, og man ville i hvert fald ikke kunne regne med blot tilnærmelsesvis at indvinde afskrivning og forrentning af det re-

lativt meget store beløb, der ville udkræves til ombygning af de ca. 40 MO-vogne, der kunne komme i betragtning, ligesom man måtte nære alvorlige betænkeligheder ved at afskrive 15 pladser i hver vogn, der »spildes« ved ombygning (delvis dog til fordel for rejsegodsrummet). Den videre ombygning kommer derfor (i bedste fald) til at afvente bedre tider.

Lokomotivernes inventar

Af lokomotivinstruktør B. Kjær

Velfærdsudvalget har igennem årene opnået mange forbedringer på vore lokomotiver, som har været til gavn og glæde for lokomotivpersonalet, men det sker ofte, at man fin-

der de forskellige arrangementer benyttet på en måde, som ikke var til sigtet, hvilket enhver lokomotivmand har erfaret.

Det er derfor nærliggende at

tænke lidt over årsagen hertil, og det må erkendes, at der muligvis gives personalet for lidt underretning om nyordninger.

Når velfærdsudvalget har opnået

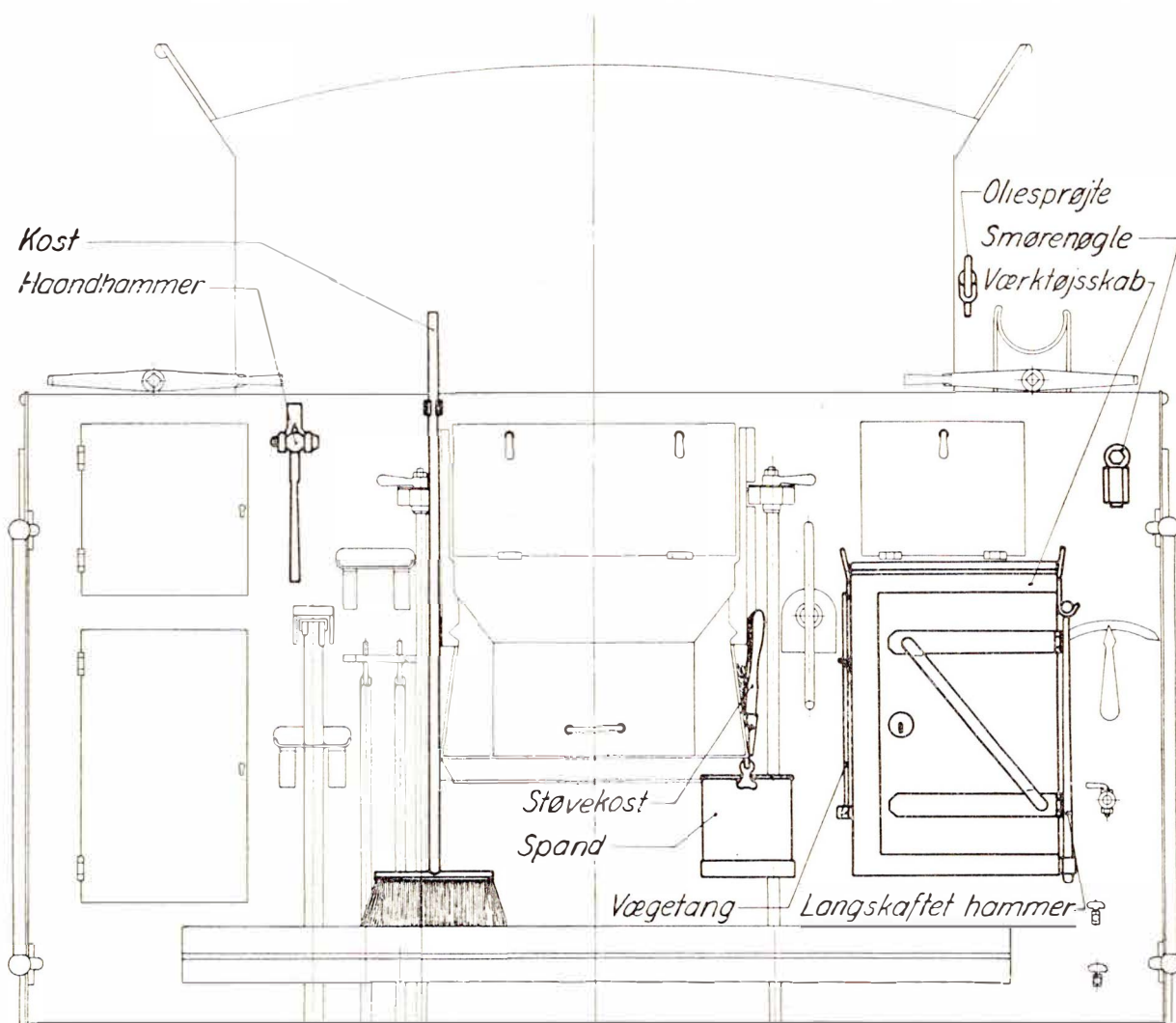


Fig. 1.

en forbedring på vore lokomotiver, erindrer måske nogle enkelte at have hørt om en sådan forbedring fra et forslag på en kongres, men er iøvrigt uden nærmere kendskab til forslaget endelige udformning og anvender derfor ikke det nye efter det formål, det var bestemt til.

De nye værktøjsskabe og anbringelsen af holdere for det løse inventar, der nu monteres på nogle af vore lokomotiver, er, som fig. 1 og 2 viser, for loko P og H så fortrinlige, at man må ønske dem en god udnyttelse. Samtidig med disse skabe påsættes også holdere for fejekost, støvekost, håndhammer, sprøjte, smørenøgle, syvtal, og på skabets sider eftersynshammer med langt skaft og på skabets anden side holdere for vægetang, altsammen gamle ønsker fra lokomotivpersonalet, for at have plads til hver ting og for fremtiden at kunne finde hver ting på sin plads.

Få dage efter, at et lokomotiv var forsynet med disse nye holdere, var det muligt at finde to smørenøgler på samme lokomotiv, og holderen for støvekost var fyldt med træuld, og denne forkerte anvendelse kan skyldes ukendskab til det nye arrangement.

Ved maskinernes montering med elektriske lanterner på lokomotivet og tenderen findes der kun særtogslanternen på lokomotiver, der har lysturbine, hvorimod det ved særtogskørsel med lokomotiver, der har elektrisk batteri, er nødvendigt at tage lanternen fra tenderen og benytte denne som særtogslanterne, men anbringelsen af denne lanterne er ofte årsag til ødelæggelse af det elektriske kabel.

På loko D skal kablets længde være således, at det kan nå bagom det opstående jernstykke, hvorpå stikkontakten til særtogslanteren er anbragt, for at beskytte kablet imod at komme i klemme i røgkammerdøren, når denne lukkes efter røgkammerets rensning.

I forbindelse med omtalen af lanterne skal det nævnes, at i tilfælde af f. eks. ubrugelig lysturbine eller brud på ledninger, som først kan istandsættes senere, findes der på maskindepoterne i Fa og Ar nog-

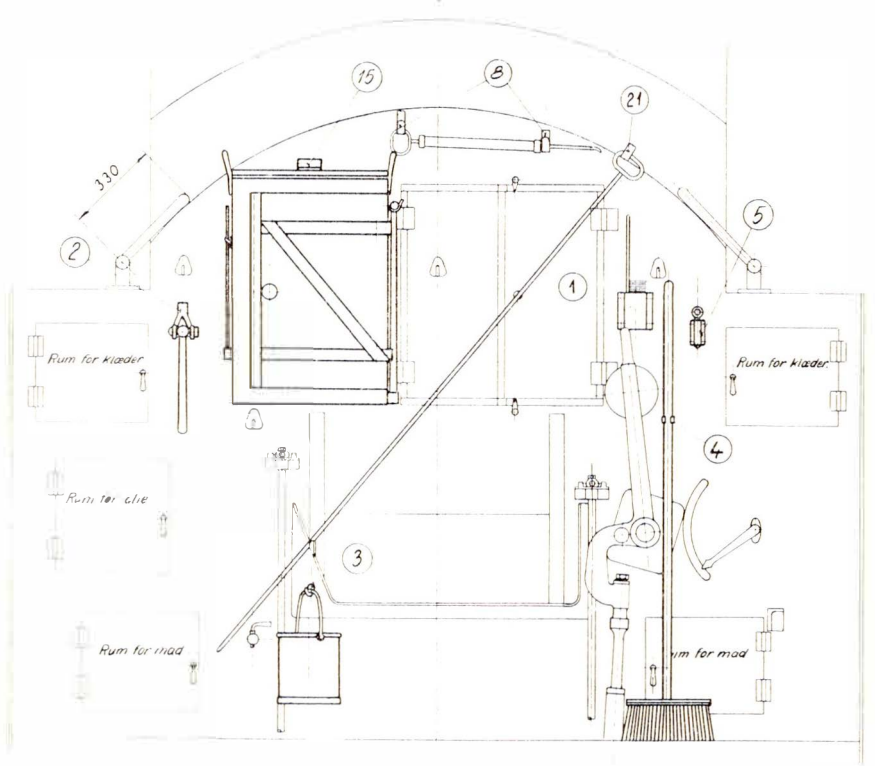


Fig. 2.

le jernkasser med tørelementer, der kan fastholdes på fodpladen i lanternens nærhed. På siden af jernkassen findes en stikkontakt for ledningen til lanternen, men for at kunne anvendes til loko med turbine (24 volt) er det nødvendigt for ikke at skifte frontlanternen at anbringe et mellemstykke med 6 volts glødelamper i fatningen for den normale 24 volts glødelampe.

Lokomotivpersonalet tilbringer så mange timer på vore lokomotiver, at man må kunne forvente, at der vises interesse for de nye forbedringer ved at anbringe det løse inventar netop på de steder, hvor det nu er bestemt, så det giver den letelse for alle i det daglige arbejde, som var tænkt og ønsket med nyordningerne.

Lokomotivførerens telefon

Den tyske forbundsbane har på nogle vigtige strækninger indført en ultrakortbølgeradio for at fremskynde rangertjenesten. — Medens rangerordrerne tidligere måtte overbringes mundtligt fra rangerledelsen til rangerlederen er der indtrådt en væsentlig lettelse efter indførelsen af radiotjenesten.

Tidligere havde rangerledelsen sin plads midt i rangerområdet. Nu kan rangerdriften udmærket styres fra et tjenestested, der er placeret mere hensigtsmæssigt. Nu bliver endog rangeropgaverne meddelt og udført gennem direkte telefonforbin-

delse fra befalingsstedet til rangerlokomotivet og omvendt. Ved hjælp af telefonen får ledelsen gennem en drejeskive forbindelse med det ønskede rangerlokomotiv. Omvendt kan man også fra lokomotivet ringe rangerledelsen op ved at trykke på en knap. Nøjagtigt som ved radioforbindelser afvikles nyhedsoverførelsen således, at man til enhver tid skiftevis kan tale eller lytte.

For føreren af en rangerlokomotiv betyder indførelsen af ultrakortbølgeradioer en betydelig lettelse i tjenesten, ligesom sikkerhedsfaktoren er blevet forøget.

Auditør T. B. Topsøe-Jensen

Den 1. november 1950 blev den nye auditør ved Stats- og Privatbanerne udnævnt, og vi er således noget sent på vej med vor præsentation, men forskellige tekniske vanskeligheder har hidtil været en hindring, og vi håber derfor at finde forståelse for den senere meddelelse.



Auditør T. B. Topsøe-Jensen er født 8. decbr. 1908 og blev i 1927 student fra Frederiksberg gymnasium, juridisk kandidat i 1935 og ansat som sekretær i finansministeriet. I 1937 overgik han til Ministeriet for offentlige Arbejder for i 1946 at blive udnævnt til fuldmægtig. 1. september blev Topsøe-Jensen konstitueret som ekspeditionssekretær og blev altså efter 2 måneders forløb udnævnt som auditør.

Vi byder på lokomotivmændenes vegne den nye auditør velkommen, og selv om man helst undgår at få en sag til behandling hos auditøren, kan det med den udsatte stilling, lokomotivmændene indtager, ikke undgås, at der af og til må etableres en auditørundersøgelse. Men vi sætter vor lid til, at den nye auditør må se forstående på de eventuelle sager, der kommer, og det er vor tro, at han vil blive mødt med tillid ude blandt tjenestemændene.

Uorganiseret lokomotivfyrbøder

Selv om det hører til sjældenhederne, at en lokomotivmand undlader at søge optagelse i foreningen, har lokomotivfyrbøder E. W. Marcher, Lunderskov, ikke fundet anledning til at stille sig solidarisk med de øvrige lokomotivmænd. Han blev den 1. juli 1950 ansat som lokomotivfyrbøder ved Roskilde maskindepot og har siden da trods gentagne henvendelser overhovedet ikke fundet det nødvendigt at sætte sig i forbindelse med organisationen, og så vidt vi erfarer, har han heller ikke bragt sit forhold til Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund i orden. Motiveringen herfor er os ubekendt, men såfremt det er et økonomisk spørgsmål, antager vi, at Marcher havde ladet høre fra sig, da vi naturligvis altid er behjælpelig med vejledning og råd, når en mand er kommet i vanskeligheder. Men en betingelse herfor må naturligvis være, at foreningens hovedledelse eller afdelingernes repræsentanter får kontakt med den pågældende. Marcher ønsker åbenbart ikke dette og må derfor betragtes som uorganiseret.

fra MEDLEMSKREDSSEN

Nutids-diktatur.

Ved turskiftet i maj 1950 blev turen i Tønder lavet om, således at der fra at være 16 sæt i damp-tur og 2 mand i motortur blev 7 sæt i damp-tur og 8 mand i motortur.

Der er i Tønder 10 motoruddannede lokomotivførere og ved turafstemningen stemte de to ældste motoruddannede lokomotivførere sig i damp-turen, vel vidende, at de ville komme til at tage afløsningen i motortur for orlov og sygdom. Der skulle så ikke være nogen tvivl om, at de resterende 8 motoruddannede lokomotivførere da skulle i motorturen, uanset hvorledes de havde stemt. Vi gik jo ud fra, at fordelingen skete efter anciennitet, og at dette ville blive respekteret fra distriktets side. Men nej! Fra 2. distrikt blev der telefonisk givet ordre til, at motorturen skulle besættes med de 8 ældste motoruddannede lokomotivførere, og at de resterende 2 skulle gå i reserven.

Resultatet blev, at to lokomotivførere med ca. 30 års anciennitet trods deres ønske om at køre i damp-tur blev tvunget i motorturen, og de to yngste motoruddannede lokomotivførere blev tvunget ud i reserven og nu må tage alt forefaldende arbejde, samtidig med, at yngre kolleger kører i fast damp-tur.

Vi har altid holdt hævdt over vor ret til at vælge efter anciennitet, men vil altid være villige til at bøje os, når der er brug for os i motorturen. Dog, når der efter min mening *kun* er brug for ca. 1/2 mand til motorafløsning, så er det meningsløst at tvinge to mand, der har anciennitet til at køre i fast tur, til at gå i reserven.

Ja, vor formand og redaktør har jo selv arbejdet med sagen, men resultatet blev lig nul. Vi fik beskeden: Vis samfundssind, det er svære tider (den melodi har vi hørt lige siden den 9. april 1940). Men er det da kun os, der arbejder i marken, der skal vise samfundssind? Med lidt samfundssind fra anden side og også fra vor hovedbestyrelses side var sagen vel nok blevet rettet således, at vi alle sammen havde været tilfredse. Nu måtte vi blot lystre ordre.

Er det virkelig gået så meget tilbage for DLF, at gamle, hævdvundne rettigheder nu skal afløses af vilkårligheder?

Nutids-diktatur er i hvert fald en dårlig arbejds-kammerat.

Med tak for optagelsen.

Bruno Andersen,
lokomotivfører, Tønder.

A propos „Det gamle, men evigt unge“!

Foranlediget af Dansk Lokomotiv Tidende's spidsartikel i nr. 2 omhandlende spørgsmålet om vor forenings indmeldelse i De samvirkende Fagforbund følger undertegnede sig berettiget til at stille forespørgsel om, på hvilken måde dette skal ske. — Jeg vil ikke prøve at rejse nogen stemning hverken for eller imod, da der både er gode og

dårlige sider ved det påtænkte trin, men når redaktionen skriver, at »i den kompetente forsamling har forslaget hver gang været vedtaget med stor majoritet, hvorimod et andet billede viser sig, når forslaget går til urafstemning hos medlemmerne«, så synes jeg, at redaktionen prøver at ironisere over de medlemmer, som har valgt vore tillidsmænd, thi medlemmerne må i så fald være *inkompetente*, det vil sige udygtige, uegnede eller mangle de nødvendige forudsætninger, og så kan man rejse spørgsmålet om, hvem der er mest inkompetent, medlemmerne eller de tillidsmænd, der ikke har kunnet overbevise flertallet om fordelene ved optagelse i De samvirkende Fagforbund. Men man bør ikke på forhånd gå ud fra, at medlemmerne er mere »incapable« end vore tillidsmænd. Det er ej heller utænkeligt, at forslaget, selv om det går til urafstemning hos medlemmerne, vil blive vedtaget.

Derfor synes jeg, man skal lade forslaget gå til urafstemning, thi den *demokratiske form* er dog flertallets vilje, selv om jeg dermed ikke vil påstå, at flertallet *altid* har ret. — Da jeg selv tildels er imod, at kongresdeltagere skal rejse med bunden mandat, er jeg på den anden side også modstander af, at man fratager »individet sin selvbestemmelsesret« i en så vigtig sag som den foreliggende, og jeg vil dermed kraftigt anbefale en urafstemning.

Preben Wichmann,
lokomotivfører,
Bentzonsvej 48 A, F.

De samvirkende!

Vær venlig at optage et par ord i Lokomotiv Tidende ang. indmeldelse i De samvirkende Fagforbund.

Der har en tid mand og mand imellem gået rygter om, at der på den kommende kongres igen skulle stilles forslag om indmeldelse i De samvirkende, og jeg må tilstå, at jeg for mit vedkommende ikke kunne eller ville tro på noget sådant, men efter at have læst Lokomotiv Tidende for 20. januar er jeg blevet sørgeligt overbevist om, at det virkelig er tilfældet; når jeg nævner ordet sørgeligt, skyldes det bl. a. den omstændighed, at det er trist at erfare, at der virkelig findes mennesker, der hverken kan eller vil affinde sig med et afstemningsresultat, når bemeldte resultat er gået deres ønsker imod. Jeg tillader mig derfor at spørge, om det er lokomotivmændene værdigt, at vi gang på gang stilles overfor et spørgsmål, der gentagne gange er vedtaget på kongressen og lige så mange gange er stemt ned ved urafstemning, og på trods af, at der ude i medlemskredsen i dag er endnu mere modstand mod et sådant forslag, end der tidligere har været, tillader man sig påny at fremsætte forslag herom, og hvis jeg har læst rigtigt, går forslaget bl. a. ud på, at det skal vedtages på kongressen og uden afstemning blandt medlemmerne, og dette kan jeg forstå, Greve Petersen er glad for, idet han i bladets leder for den 20. januar udtaler, at det er en absolut tiltalende ide.

Jeg vil vægre mig ved at tro, at såvel hb. som kongressen skulle vove at indføre diktatur overfor

medlemsstaben, og skulle man alligevel vove noget sådan, er beviset leveret for, at man er klar over, at det ikke kan vedtages ved urafstemning og derfor skal dikteres medlemmerne ved en kongresbeslutning. Det er en trist kendsgerning, at det danske folk for tiden er ved at klæde sig i sæk og aske for at købe våben og uddanne soldater for i påkommende tilfælde at gå i kamp for at bevare demokratiets tilkæmpede goder, herunder presse og ytringsfriheden samt ikke at forglemme stemmeretten: sidstnævnte gode synes visse mennesker, bl. a. inden for Dansk Lokomotivmands Forening, ikke at være synderlig interesseret i, når det drejer sig om spørgsmål af egne interesser; men trods dette kunne det jo alligevel være, at der er så stort flertal inden for rækkerne imod at blive frataget medbestemmelsesretten og bl. a. retten over den enkeltes pengepung, at man ikke vover noget sådant med hensyn til indmeldelse i De samvirkende.

Det skal anføres, at det ifølge tjenestemandsløven er forbudt tjenestemændene at strejke eller deltage i noget sådant. Vi kan derfor aldrig blive andet end kontingentbetalere, og dette er jo også meningen med hele dette postyr; vi har jo heller ikke med et eneste ord fået oplysning om, hvilke fordele der er ved denne indmeldelse.

Vi har fået oplysning om, at kæden skal sluttes med vor indmeldelse, men hvordan så med Jernbaneforeningens medlemmer; stiller man ingen krav til dem om indmeldelse, eller er de udenfor den såkaldte kæde. De eneste argumenter, vi har hørt om, er, at Sveriges og Norges lokomotivmænd er tilsluttet landsforbundet, men dette turde jo være et anliggende, vi ikke har pligt til at plagiere.

Sluttelig ønsker jeg at slå fast, at danske lønmodtagere aldrig har gået forgæves til os lokomotivmænd, når det drejede sig om økonomisk hjælp ved strejke eller lignende, og således vil det forhåbentlig også være i tiden fremover. Men politisk ensretning og ufri selvstændighed, hvad enten den kommer fra højre eller venstre, det tror jeg ikke flertallet af lokomotivmændene går med til, og derfor må forslaget, hvis det fremsættes, under alle omstændigheder sendes ud til urafstemning.

Den 23 januar 1951.

K. Højborg Gjørtsvang,
Helgoland.

Sygekassevalget

Som meddelt i forrige nummer af bladet har Statsbanepersonalets Sygekasse udskrevet til valg. Stemmesedler til medlemmerne er fremsendt til afdelingsformændene, der formentlig allerede nu har omdelt disse; til pensionisterne er stemmesedlerne sendt direkte. Det henstilles til medlemmerne, såfremt de ikke allerede har afleveret stemmesedlerne til afdelingsformanden, snarest at gøre dette. Pensionisterne har modtaget svarkuvert, som de bedes benytte. Afstemningen slutter onsdag den 14. februar.

Lokomotivet i reklamens tjeneste



Statsbanernes reklameafdeling har udsendt en ny storplakat. Denne gang er det damplokomotivet, som er motivet. Kunstneren er tegneren Aage Rasmussen, der for 13 år siden fik verdenssucces med sin berømte lyntogsplakat, som stadig rundt om på hele jordkloden reklamerer for Danmark. Lokomotivplakaten, der er blevet til virkelighed ved et effektivt samarbejde mellem kunstneren og chefen for statsbanernes reklameafdeling, overtrafikkontrolør M. Hedegaard, viser et tog, der en regnfyldt morgen bruser ud af en byge, mens et solstrejf giver det store tog et spil af farverigdom. Det er en plakat, der vil vække opsigt overalt, fordi den påny fremhæver den danske plakatkunst — og dermed også danske litografers faglige dygtighed. I tilslutning til lokomotivplakaten udsendes lyntogsplakaten og den ikke mindre smukke plakat af Storstrømsbroen i et nyt oplag til jernbanestationer og turistbureauer over hele verden. — Overtrafikkontrolør M. Hedegaard har på dette felt ydet en stor indsats til gavn for DSB og til gavn for turistlivet.

Lyntogsplakaten har iøvrigt en morsom historie. Lyntogene startede med indvielsen af Lillebæltsbroen i 1935. Nogle år senere mødte en lille og da ganske ukendt tegner — Aage Rasmussen — op i statsbaner-

nes reklameafdeling, hvor han præsenterede et forslag til en lyntogsplakat. Embedsmanden spurgte kunstneren, hvad udkastet kostede. Aage Rasmussen svarede, at nan kunne tænke sig 50 kr., men det skete med en tilføjelse om, at han godt ville sælge tegningen for 35 kr.! Kunstneren blev anmodet om at vente et øjeblik — og det gjorde han. 15 kr. stod på spil. Blev det 35 kr. eller 50 kr.? — Et kvarter senere stod kunstneren Aage Rasmussen med en honorarkvittering på 500 kr. i hånden! — Han havde aldrig tidligere ejet et så stort beløb på een gang!

NOTITSER

USA

Jernbanemændene undervises i diesel-lokomotivets pasning.

På grund af den hurtige udvikling af driften med diesellokomotiver på de amerikanske jernbaner er spørgsmålet om et nøje materialekendskab blevet aktuelt blandt personalet ved reparationsværkstederne. Ved forståelse fra jernbaneværkstedernes side, udenforstående firmaer og lokomotivfabrikkernes side, har en del højere tekniske tjenestemænd fået undervisning i de forskellige problemer, som hænger sammen med dieselelektriske lokomotiver, og først nu går man med al kraft ind på en lignende uddannelse af mekanikere og elektrikere og deres medhjælpere. Formanden for jernbaneværkstederne har hidtil taget sig af undervisningen, men flere amerikanske jernbaneaktieselskaber, som disponerer over et stort antal diesel-lokomotiver spekulerer nu på at oprette særskilte fagskoler, hvor personalet, som sørger for diesel-driften, kan undervises i arbejdstiden.

ITF

Østrig.

Konkurrencen mellem vejtransporterne og jernbanerne.

De østrigske statsjernbaner befinder sig for tiden i en økonomisk depression, og man tror ikke, at underskudet på driftsbudgettet kan løses ved forhøjelse af fragttaksterne, eftersom disse er højere end nogensinde før. Efter jernbanestyrelsens mening beror de finansielle vanskeligheder først på den øgede konkurrence fra vejtransportsselskaberne.

Østrigs trafikminister udtalte sig fornylig om sagen og forklarede, at han ikke mente, at den tekniske udvikling burde begrænses, samt at vejtransportsselskaberne burde få fuld bevægelsesfrihed indenfor de sektioner af transportvæsenet, hvor vejtransporten viser sig at være den mest økonomiske. Det havde trods alt vist sig umuligt at løse det brændende problem, som er opstået gennem den økonomiske konkurrence mellem landevejen og jernbanen. Trafikministeren mente, at den eneste praktiske løsning var en koordinering af hele transportvæsenet i Østrig. Derved kan man blive fri for den usunde konkurrence mellem selskaberne og se hen til, at alle godstransporter sker på bedste og billigste måde.

ITF.



Taksigelse.

Da det er os umuligt at takke hver enkelt personligt for den store hjælpsomhed og deltagelse, der er vist os ved vor kære mand, fader og søn, lokomotivfører K. Bøjens begravelse efter hans pludselige død ved Lunderskov, beder vi hermed bladet bringe alle ved DSB vor dybtfølte tak.

En særlig tak til lokomotivmester M. Appel og togfører J. A. Jensen for deres store hjælpsomhed, samt til Lokomotivmands Foreningens formand, hr. Greve Petersen, København, for hans smukke, varmtføjte mindetale.

Tove Birgit Bøjen. Karoline Bøjen.
Frederikshavn.



Forflyttede efter ansøgning.

Lokomotivfører K. D. Christensen, Kbhvn Gb, til Lunderskov (4-1-51).

Lokomotivfyrbøder T. Jensen, Nyborg H., til Struer (12-1-51).

Afsked.

Lokomotivfører P. F. Møller, Fredericia (min. afsk. fra 16-1-51).

Forfremmelse pr. 1-2-51.

Lokomotivfører (depotforstander) J. T. Jensen, Faaborg, til lokomotivmester (7. lkl.) i Faaborg.

Forflyttede efter ansøgning pr. 1-2-51.

Lokomotivfyrbøderne:

H. C. Rasmussen, Padborg, til Odense Syd.

J. Hansen, Padborg, til Odense Syd.

H. H. Andersen, Langaa, til Struer.

W. B. Sørensen, Padborg, til Aarhus.

A. Ahlgren Sørensen, Padborg, til Aarhus.

P. Jacobsen, Padborg, til Langaa.

Ansættelse som lokomotivfyrbødere pr. 1-2-51.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

S. C. Christiansen, Randers, i Padborg.

J. P. Jensen, Aarhus, i Padborg.

P. S. Hansen, Kbhvn Gb, i Kbhvn Gb.

B. K. Petersen, Kbhvn Gb, i Kbhvn Gb.

P. G. Pedersen, Aalborg, i Padborg.

B. K. Tagesen, Aarhus, i Padborg.

V. K. Andersen, Struer, i Padborg.

M. E. Andersen, Korsør, i Korsør

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører J. Jørgensen, St. Blichersvej 5, 3., Aalborg.

Lokomotivførernes sangforening.

Ordinær generalforsamling afholdes tirsdag den 20. februar 1951 kl. 14,00 i C. O. selskabslokaler, Falkoner Alle 96.

Kl. 14.00 *generalforsamling*. Derefter præmiekeglespil og kammeratligt samvær. Damerne indbydes til middag kl. 18,30. Der serveres:

Suppe

Steg

Dessert

Kaffe

Øl og vin

Prisen er 10 kr. pr. kuvert for medlemmer, 18 kr. for ikke-medlemmer.

Indtegnelse til deltagelse i festen sker ved:

Kasserer Aage Hansen, tlf. Valby 5831, eller

formanden Stig Andersen, tlf. Damsø 2547.

Tegningen på de ophængte lister slutter den 17. februar 1951.

Bestyrelsen.

Det sjælland-falsterske statsbanepersonales bibliotek.

Fra 1. maj d. å. fratræder:

Som bestyrelsesmedlemmer:

Pensioneret regnskabsfører Chr. Schmidt og ekspeditionssekretær H. V. C. G. Tauson.

Som suppleanter:

Pensioneret rangerformand I. S. Juhl og kontorassistent frk. C. Fischer.

Som revisor:

Stationsleder C. W. Bodenhoff-Olsen.

Som revisorsuppleant:

Overtrafikassistent K. P. A. Hansen, 1. Distrikt.

Eventuelle kandidatforslag underskrevet af mindst 10 medlemmer skal ifølge vedtægterne være bestyrelsen i hænde senest 10. februar under adresse: Københavns Hovedbanegaard. På forslaget må de opstillede kandidater have erklæret sig villige til at modtage valg.

NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøderafdelingen:

Struer: Formandens navn og adresse rettes til: R. W. Olesen, Søndergade 4, 1.

Kassererens navn og adresse rettes til: J. Ørschou, Søndergade 6.

Kalundborg: Formandens navn og adresse rettes til: E. Høtoft, Fr. Andersensvej 22.

Kassererens navn og adresse rettes til: E. G. Nielsen, Nyvangsvej 30.

Gedser: Formandens navn og adresse rettes til: F. H. R. Jensen, Engvej 15.

Kassererens navn og adresse rettes til: S. G. Lund Pedersen, Langgade 1, 2. th.

Slagelse: Formandens navn og adresse rettes til: T. G. B. Olsen, Elmevej 13.

Fredericia: Kassererens adresse rettes til Glentevej 22, 1.

Forlang

KAFFE

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

Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189
Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelæn- og
Udstyrsforretning

Besøg „Kurhotellet“

Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

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

A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. Juni 1817

Nyborg Kulimport og Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

„Industrirestauranten“

Byens hyggeligste Restaurant og bedste Madsted
samt store og smaa Selskabslokaler
Ærbødigt H. E. KAAS - Telefon Nyborg 1313

Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger
Papir
Musik

RICHARD LEHN

1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

NYBORG DAMPVASKERI OG TRI-RENSERI

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

KARL PETERSEN *Glamester* Malerier, Raderinger
Mellemgade . Tlf. Nyborg 264 Rammer og Spejle

JOHS. WICHMANN's **Træskoforretning**
anbefales d'Hrr. Lokomotivmænd

HJ. MARTENS EFT. *vi Peter Christensen* Guldsmed & Gravør
Nørregade 6. Nyborg. Tlf. 369

Østervembs *VINSTUE* anbefales

Weinrich Nielsens *Bageri og Conditori*
anbefales

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

Papirvarer . Aviser
Telegrammer . Ugeblade
TURISTKIOSKEN
Tlf. Nyborg 454

WERNER HANSEN *Urmager og Guldsmed*
Mellemgade 15 . Nyborg . Telefon 530

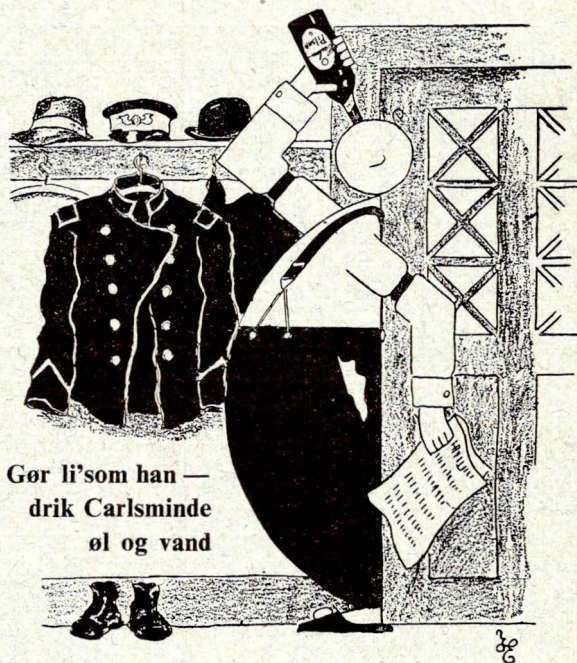
C. Knackstredt

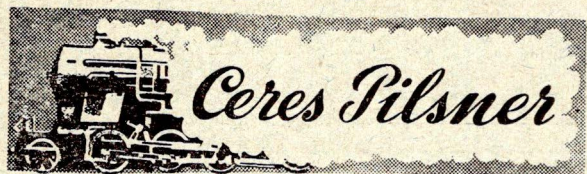
Tlf. Nyborg 550

*

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

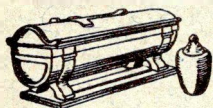
Ingen Butiksløje
derfor billigste Priser





Aarhus og Omegns Begravelsesforretning

Nørregade 1 . Tlf. 81 83
Omst. til priv.



Leverer alt — Ordner alt

Leverandør
til D. L. F. Afdelinger

A/s H. C. Møllers

Sæbefabrik og Oliemølle

AARHUS

Sæbe Linolie Fernis

Chr. Christensen

Sten- og

Billedhugger Etbl.

Frederiksgade 26, Aarhus
Telefon 720



Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus

København

Aktieselskabet

Aarhus Discontobank

Tlf. 188 - 1117 - 1118 Kontor: Søndergade 9

Frederiksbjerg Installations Co.

Frederiksbjerg 99 . Tlf. Aarhus 6813-6814-6815

Lys ✕ Kraft ✕ Radio-Anlæg ✕ Lamper ✕ Lysekroner

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn

Frederiksbjerg 149 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 10015 Tlf. 6250 (3 Linier) Tlf. 8166

Indskudskapital ca. 36 Mill. Reserver ca. 4,8 Mill.

S. Bendtsen & Co.

Skræderforretning

Nørregade 2

Telefon

Aarhus 3720

Leverandør

til DSB



Brdr. Jensen

Fr. Alle 112 . AARHUS . Tlf. 4520

Storaarhusianske Mejerier

Mælk fra tuberkulinprøvede Besætninger

Slagtermester Børge Rasmussen

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 60, Tlf. Kalundborg 343

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspætteleter
samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjm.

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

Kalundborg Tapet- og Farvehandel

Skibbrogade 3

Tillavede Farver i alle Kulører
færdige til Brug

Chr. Hansen

Godt og lækkert brød der fåes,
når til bageren på torvet der gåes

N. H. Sørensen

Tlf. 38 Brande

Den rigtige sko, det alle
må sande, fåes hos
JEPSEN i Brande

Telefon 132

Bliv fast Kunde i »Magasin du Nord«

v/ Kaj Jørgensen, Brande

H. L. Aastrup & Søn

BRANDE

Kolonial Vin Tobak

IMPORTØREN

Brande

Storegade 23 Tlf. 24

Fa. JOH. HANSEN
ELEKTRO-INSTALLATØR

Tlf. 45 Brande

Lad male

Alt moderne Malerarbejde udføres
Aage Andersen
Herningvej 23 Tlf. Brande 210

Møbler fra

E. Borggaard

Tlf. Brande 62

Vort Speciale er kunstige Tænder,
der ser ud som naturlige

Prøv den lette Plasticgane

H. Mønster . Tandtekniker
Telf 94 . Stationsvej 5 . Brande

Frukt ✕ Blomster ✕ Kranse

M. BALLEs EFTF.

v/ Nehrhorn

Brande . Telf. 1

BRANDE HOTEL

✕
Telefon 3