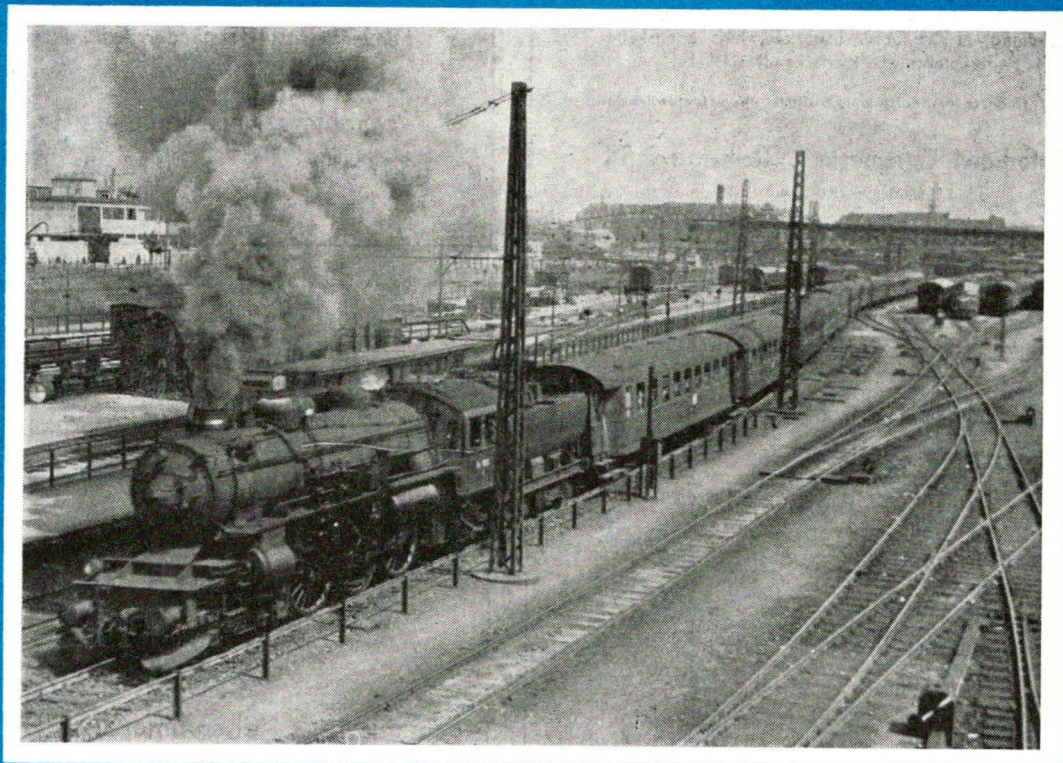


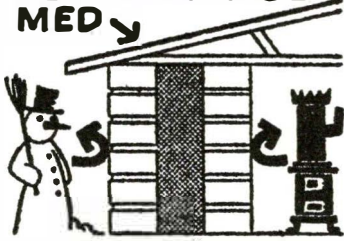
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 20 . 20. OKTOBER 1959 . 59. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

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



DAPORKA

*Effektiv
skum-isolering*

Et kvalitetsprodukt fra $\frac{1}{2}$ Dansk Asfaltfabrik

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

Til tjeneste med alle oplysninger uden forbindelse

Autoriseret Entreprenør . Heibergsvej 54

TELEFON 58 17 2 . AARHUS

Kunsthåndværk

Stoftryk . Keramik . Vævning
Form og Farve

Alm. højskolefag

Kunst . Litteratur . Psykologi
Sprog . Dansk . Regning

Virksomhedskundskab

for håndværkere:
Bogføring . Kalkulation
Økonomi . Håndværksret

Vinterskole for unge mænd og kvinder 3. nov.
til 25. april. Fri undervisning - eleverne vælger selv deres faggrupper. **Statstilskud kan søges.** Stort illustreret program fås ved henvendelse til forstander Arne Jørgensen.

Brandbjerg-Håndværkernes Højskole

pr. Jelling

Tlf. Hygum 20

NORDKYSTENS

Vaskeri

Telefon
Helsingør
21 29 79
og
Gilleleje
195

★



Vogn til København hver tirsdag!

Bestil Deres forbrug af

Kul

Koks

Briketter

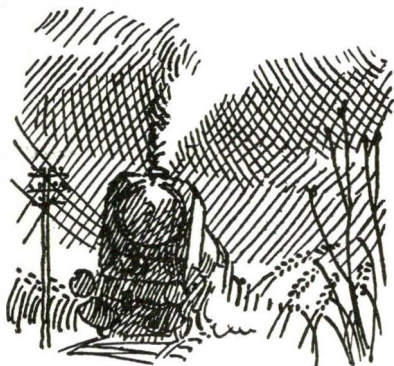
til sommerpriser!

Brændselsolie leveres

Hillerød Korn $\frac{1}{2}$

(W. LINDESKOV $\frac{1}{2}$)

Telefon Hillerød 3400



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 20 - 59. ÅRGANG

20. OKTOBER 1959



Indhold:

Organisationsformen	351
Frontruden	352
Væbnet med bue og pil	353
Henschel-lokomotiv nr. 30.000	355
Tillidsmandskursus 1959	356
Fra medlemskredsen - Velfærds- foranstaltninger på loko MY	361
Hvad en 10 øre kan betyde	362
Under DLF	362
Personalialia	362
Nye adresser	362

Forsidebillede:

Dampen er ikke helt sat ud af spillet.



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

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

Announce-ekspedition:

Studiestræde 49, København K.
Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.
Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Organisationsformen

Blandt de forslag, den ordinære kongres i maj måned tog stilling til, var oprettelsen af enhedsafdeling ved samtlige maskindepoter. Forslaget var fremsat af hovedbestyrelsen og Århus lokomotivfyrbøderafdeling med henblik på en tilpasning af vor organisation efter den udvikling, der i de senere år har fundet sted indenfor trækraften. Allerede nu er det mærkbart, at dieseldriften slår dampdriften ud og ved adskillige maskindepoter findes der ikke mere dampure.

Konsekvensen heraf er en følelig nedgang i lokomotivfyrbøderstyrken. En nedgang som vil fortsætte indenfor den nuværende kongresperiode, og som har bevirket at ikke så få lokomotivfyrbøderafdelinger kun opretholdes ved et ganske lille medlemstal. Det var derfor på sin plads med de fremsatte forslag på denne kongres, hvorefter hovedbestyrelsen og afdelingerne i den kommende tid kan tilpasse den nye organisationsform og løse de i denne forbindelse forventede problemer.

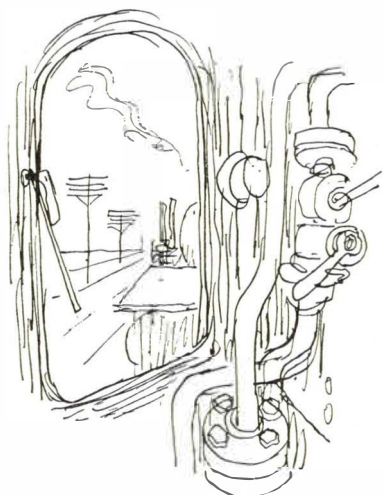
Det kan naturligvis ikke undgås, at der vil opstå enkelte overgangsvanskeligheder, selvom vi både fra den ene og den anden side vil yde vort bedste for at gøre overgangen så gnidningsløs som muligt. I de byer, hvor der er tale om ganske få lokomotivfyrbødere, vil der næppe blive større problemer, men i byer hvor der endnu er betydelige lokomotivfyrbøderstyrker, kan der naturligvis melde sig visse spørgsmål. I denne forbindelse er der dog grund til at erindre om oprettelsen af fællesmøder, som har været en institution i de fleste byer gennem adskillige år. Heri ligger jo et klart udtryk for, at fælles problemerne har eksisteret længe og givet anledning til fælles samråd og fælles optræden.

Når vi den 1. april 1960 skal overgå til nyordningen, kunne nogle måske fristes til at betegne dagen som en særlig mærkedag i foreningens historie. Men selvom det er noget nyt for den store part af nuværende lokomotivmænd, er det rent historisk i virkeligheden genoprettelsen af foreningens struktur fra dens stiftelse. På den tid var samtlige medlemmer ved et maskindepot tilsluttet samme afdeling, uanset hvilken kategori de tilhørte. Der er således i foreningens arkiv materiale for opbygning af dette system, og på det førstkommende hovedbestyrelsesmøde vil man udarbejde visse retningslinier til brug for afdelingsbestyrelserne, så disse på kommende møder kan klarlægge afdelingernes fremtidige stilling og arbejdsvilkår.

Selvom der hengår endnu nogen tid, før dette kan være afdelingsformændene i hænde, er det ikke ensbetydende med, at man i de afdelinger, hvor man finder anledning hertil allerede på nuværende tidspunkt kan etablere sig i een afdeling og påbegynde fællesarbejdet mellem samtlige kategorier. Overgangsdatoen 1. april 1960 er alene af kongressen fastsat for at give en rimelig tid, ikke mindst til de større afdelinger og for at hovedkontorets afregning med afdelingerne kan gennemføres både af hensyn til det regnskabsmæssige og til revision.

Som tidligere nævnt kan der melde sig visse uforudsete og ubesvarede spørgsmål ved forslagetets gennemførelse i praksis, men i forbindelse hermed står hovedkontoret til afdelingernes disposition med råd og vejledning.

Frontruden



Jernbanens Hvem Hvad Hvor

Inden for alle aldersklasser har jernbanen altid haft en særlig tiltrækning, og enhver beskrivelse af dens mangeartede områder er altid godt stof for disse. Der findes en mængde stof om emnet i større eller mindre værker, måske mindre her til lands end i andre, men nu har Politikens Forlag sat et nyt skud på sin populære håndbogserie med »Jernbanens Hvem Hvad Hvor«. Med sine godt 300 sider så spændende og indholdsrig, som enhver jernbaneentusiast kan ønske sig.

Det vil føre for vidt med en detailleret gennemgang af håndbogens indhold, og da store kredse i forvejen kender den efterspurgte, populære håndbogserie, turde alene dens fremkomst i denne forbindelse borge for en ny salgssucces.

Vort eget jernbanevæsen får naturligvis sin grundige behandling. Interessant er det at følge afsnittet »Danmarks Jernbanenet«, strækningernes tilkomst op gennem tiden og så sammenligne med situationen i dag, hvor tendensen går i modsat retning med nedlæggelse af flere og flere. Men selv om forholdene ikke er de bedste for jernbanen af i dag, så giver denne håndbog også et indtryk af, at der fortsat ligger en fremtid gennem omfattende moderniseringer, nye trækraftformer til større

hastigheder, togvægt og udpræget komfort. Fremtidens lokomotiver, drevet ved gasturbine eller atomkraft får en grundig beskrivelse.

Ja, se og dørm selv. Endnu kan den fås hos en boghandler, men den antagelse er næppe forkert, at oplaget snart vil blive udsolgt. Bogen koster kr. 11,75.

Jernbanemændenes krav i USA

I USA samler 11 jernbaneforbund sig om en revision af de nuværende aftaler med jernbaneselskaberne.

Disse forbund, som repræsenterer en medlemsstyrke på 700.000, stiller udover en forbedring af ferieordningen store krav om lønforhøjelser. Tilligemed ønsker man sygeordningen udvidet til også at omfatte de ansattes familiemedlemmer, og at jernbaneselskaberne skal forsikre de ansatte indtil et beløb på 5000 dollars.

I øvrigt har størstedelen af de amerikanske jernbaneselskaber tiltrådt en plan, hvorefter de selvforsikrer sig mod strejke fra de ansattes side. Efter planen skal et strejkeramt jernbaneselskab kunne få sine faste daglige udgifter dækket indtil et beløb på 600.000 dollars. Dette tyder ikke på, at jernbaneselskaberne er særligt indstillet på at imødekomme forbundene i deres krav. De er åbenbart indstillet på arbejdskamp.

Wienervals som tog

Mellem Schweiz og Østrig er blevet indsat en ny ekspres, der har fået det romantiske navn »Wienervals«. Toget afgår fra Wien kl. 19.45 og ankommer til Zürich kl. 8.47 morgen samt til Basel kl. 10.15. I modsat retning kører »Wienervals« fra Basel kl. 19.13 og ankommer til Wien næste morgen kl. 9.20. Det medfører to-tre moderne sovevogne med enkelt, dobbelt eller tre senge i hver kupe, siddevogne og en liggevogn på strækningen Wien-Bregenz. På turen gennem Østrig standser »Wienervals« kun i Linz, Salzburg, Bischofs-hofen, Innsbruck, Feldkirch og ved grænsestationen Buchs.

Over 900 000 senge til rådighed

Det statistiske departement i Wiesbaden har opgjort, at der i Vesttyskland, med undtagelse af Berlin og Saar, var 13,9 millioner overnatninger af turister i juni måned. Af disse var en million udenlandske. Tallet er i forhold til maj måned en stigning på 40,6 pct., og tallet for de udenlandske gæster er steget med 28,9 pct. Vesttyskland har nu 921.316 senge til rådighed for turisterne.

Billig-billet til Zugspitze

De tyske Forbundsbaner har indført en særlig billig billet fra München over Garmisch med omstigning her til Zugspitz-banen, der kører op på Tysklands højeste bjerg, 2965 m. Når man udfører rejsen samme dag tur/retur, koster billetten kun 21 D-mark. Hvis man besøger München og har en dag til rådighed, vil det absolut betale sig at tage turen til Zugspitze. Den er en stor oplevelse.

458 godsvogne med jordbær

Sveriges største jordbærdistrikt ligger omkring Finnerödja, som i år havde rekordsæson. I tiden fra 18. juni til 30. juli afsendtes ikke mindre end 458 læssede jernbanegodsvogne med jordbær til det øvrige Sverige. Det største antal vogne på en enkelt dag var 31, og den 9. juli blev sat rekord med afsendelse af 101.000 kg jordbær, så transporten af de lækre bær gav de svenske statsbaner en ganske pæn indtægt.

Underskud på 30 milliarder franc.

Trods en betydelig takstforhøjelse i fjor med 20 pct. på første og 8,8 pct. på anden klasse samt på 10,5 pct. for godsbefordring, har Frankrigs statsbaner haft et endnu større underskud i det sidste driftsår. Underskuddet androg således 30 milliarder franc mod 22 milliarder det foregående år. Det er højere lønninger, prisstigning på materialer og skatter, som er skyld i den vældige udgiftsstigning. Banernes ledelse går ind for en koordinering af trafikmidlerne og med særligt hensyn til generalomkostninger, når takstpolitikken skal udformes.

Efter at have turet Indonesien på tredje klasse er det unægtelig noget af en forandring at sidde i en første classes kupe på vej nordpå mod Øvre Burma og Mandalay.

Oppe i loftet svinger vifterne rundt, og de åbne vinduer bringer yderligere cirkulation i den hede, fugtige luft. Selv ligger jeg mageligt henslængt i et »flyvesæde«, der dog ikke er så mageligt, at jeg kan få mig en tiltrængt lur. Det kunne ellers nok være nødvendigt, da min tolk bragte mig til Rangoons bane-gård allerede kl. halvseks om morgenen – fem kvarter før togets afgang – men burmeserne er tilsyneladende altid i god tid, når de skal rejse, og næsten altid betydeligt forsinket, hvis man har en aftale med dem. Tiden spiller ingen rolle for dem.

Uden for svømmer landskabet forbi. Det er midt i regntiden og et af de værste år, burmeserne mindes. Markerne er omdannet til store søer, og små vandløb er blevet til rivende floder. Bønderne arbejder i vand til livet, og adskillige steder har man måttet evakuere landsbyerne, fordi selv pælebygningerne ikke gik fri af vandet. Høsten slår fejl i de hårdst ramte områder.

Landskabet har indtil nu været trivielt – endeløse rismarker. Jeg prøver igen, om jeg kan få en lur, og det er ved at lykkes, da højttaleren sætter i med et enerverende spektakel, som burmeserne kalder musik. Havde det endda været dæmpet – men for fuld kraft! Jeg gør en bemærkning om det til tolken. Han fortæller, at det er en kærligheds-sang om en pige, der har svigtet sin ven, og at han (tolken) selv er svigtet og nu vil lade sig »hensmægte« i sangen. Det gør han. Den næste sang er endnu mere øredøvende end den første. Jeg spørger, om det også er en kærlighedssang, men nej, det er en krigssang. De fleste burmesiske sange er enten kærligheds- eller krigssange, fortæller han, og er gamle.

Det er en smalsporet jernbane. Toget rumler og svajer, og vi svajer med, da vi går igennem det for at få noget at spise. Spisevognen er mo-

Væbnet med bue og pil mod oprørernes rifler

I Burma er der så mange ødelagte lokomotiver og vogne, at man ikke behøver at indføre jern de første mange år

derne og velindrettet, men der er ingen bar, og der serveres ikke stærke drikke som i de danske tog. Maden er imidlertid udmærket, og der er ingen fare for at få dysenteri som i Indonesien, hvor min spisning i toget kostede mig fem dage af denne ubehagelige lidelse.

*

Det er utroligt, hvad der ligger af ødelagte vogne og rustne lokomotiver langs jernbanelinien. Man siger, at Burma ikke behøver at indføre jern de første mange år på grund af det ødelagte jernbanemateriel. Skaderne stammer mest fra kampene mod englænderne og japanerne, men også oprørerne har haft held til at ødelægge en del. Indtil for ikke engang et år siden var det ikke muligt at trafikere linierne efter mørkets frembrud. Nu går der tog såvel i dag- som nattempererne.

General Ne Wins regering har haft held til at tilføje oprørerne så mange nederlag inden for det sidste år, at de nu står over for deres tilintetgørelse. Den store del af befolkningen hjælper ihærdigt til. Medens vi holder ved en station, kommer to mænd med hver sin armbrøst ud på peronen. Hver landsby har sit vagtværn, og det kan lyde primitivt og fantastisk i en atomtid, men det har vist sig, at armbrøst, bue og pil, dag-gert m.m. er særdeles effektive våben mod de riffelbevæbnede oprørere.

*

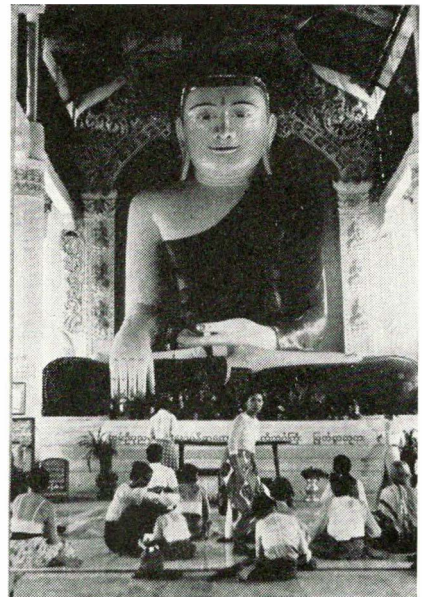
Toget kører ikke for hurtigt. De stærke regnskyl kan have undermi-

neret skinnelegemet, og der må udvises en passende grad af forsigtighed. På en af linierne er et par broer skyllet bort, og den er ikke passabel i øjeblikket.

Vi passerer langsomt over en del af broerne. Ude i de rivende floder står mænd og kvinder med fiskenet og medestænger. Også i de fugtige rismarker kan man se dem fange fisk. Burma er et rigt land. Naturen byder indbyggerne alt. Frodig jord, rigdom af fisk og uendelige mængder af frugt. Hvorfor skulle man så ikke taget det med ro, ræsonnerer den almindelige burmeser?

De fleste bønder høster kun en gang om året, selv om de kan høste to. Men een gang er nok for deres livsforhold. Nationaløkonomisk er det lidt af et problem, at bønderne nyder livet de tre fjerdedele af året. Regeringen forsøger at overbevise dem om nødvendigheden af, at de høster to gange, og forsøger også at sætte dem i gang med hjemmeindustri. Det er imidlertid vanskeligt at omstille en befolknings livsvaner, og i hvor høj grad regeringen har held i sine bestræbelser, kan først siges om nogle år.

*



Den store buddhastatue befinder sig i en af pagoderne på Sangaing Hill. Der er altid bedende i pagoderne og for det meste kvinder.

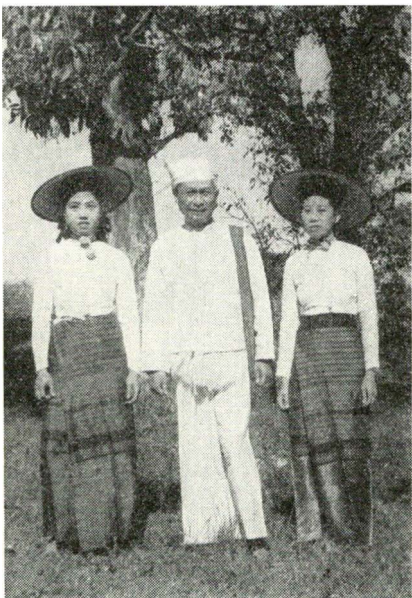


På vejen op til Maymyo er der boder langs vejsiden, hvor man kan købe alle slags frugter og blomster.

Det har allerede længe været mørkt, da vi nærmer os Mandalay. Uden for trækker ildfluerne lange lysstriber i den begsorte nat. De første tegn på, at vi er ved at være i Mandalay, er lysene op ad de kransekageformede pagoder, der er illuminerede om natten, og snart efter glider vi ind på perronen, trukket af den store dieselmaskine.

Mandalay ligger på en slette med bjerge i horisonten på de tre sider og med det åbne land, der breder sig mod syd, på den fjerde side.

Indtil for godt 70 år siden var Mandalay hovedstad og sæde for den sidste burmesiske konge, og indbyggerne har aldrig glemt det – de fin-



der, at Rangoon er lidt af en uforkammethed. Men selv om byen aldrig vil vinde sin gamle værdighed tilbage igen, har den dog bevaret sin stilling som centrum for burmesisk kultur. Ikke alene har den en rigdom af pagoder, der kun overgås af Pagan, men på statens skole for kultur oplever de gamle burmesiske danse og musik en renæssance. En hel gade er helliget stenhuggerkunsten, og i Mandalay fremstilles også de smukkeste guld- og sølvmedarbejder ofte med indlagte ædelstene.

Et besøg i Zegyo bazaren er noget af en oplevelse. Her rører der sig et broget liv. Man kan købe næsten alle varer i boderne fra almindelige husholdningsartikler til burmesisk silke og kostbare juveler. Man vil finde handelsfolk i deres kulørte dragter fra Shanstaterne, yunanesere fra Bhama, tibetanere, folk fra Kachin og fra mange andre steder.

Traveturen op ad den 300 meter høje Mandalay Hill ad tusindvis af trappetrin er drøj, men umagen værd. Ved foden står et par kæmpe-mæssige stenkolosser af burmesiske løver vagt. På hver afsats finder man gudebilleder og øverst oppe pagoder med uhyre store statuer af Buddha, dækket med guldplader. Udsigten ned over Mandalay, omslynget af floden Irrawaddy, og ud over bjergene er vidunderskøn.

Nogle har sammenlignet Burma med en smuk, ung pige. Pigens ene bryst fandt jeg ikke så langt fra Mandalay.

Efter at have betalt brotaksten kører vi over den næsten 1 mile lange Avabro, der spænder over floden Irrawaddy. På vor venstre side ligger

to burmesiske skønheder med en repræsentant for det mandlige køn viser nationaldragten i Shanstaterne.

byen Sagaing, der tidligere har været kongesæde, og tilhøjre har vi den grønne Sagaing Hill, hvorpå der ligger utallige skønne pagoder og klostre.

Ude på den åbne slette bag Sagaing Hill finder vi pigens bryst. Det er Kaung Hmu Daw pagoden. I modsætning til andre burmesiske pagoder er den kuplet, og øverst på brystet er der den yndigste »brystvorte« af guld.

De ærbare burmesere hviskede den ubekræftede historie om pagodens tilblivelse til mig med klædelig blusel. For omkring 300 år siden, fortalte de, levede kong Thalun. Folket ønskede at bygge en pagode og gik til kongens kone for at rådføre sig med hende om, hvilken form den skulle have. Dronningen, der lige havde haft et skænderi med kongen og endnu var optaget af sin vrede, gad imidlertid ikke svare dem. I stedet rev hun sin bluse op og pegede mod sit blottede, velskabte bryst. Og således blev pagoden et evigt minde om en vred dronnings smukke bryst.

Maymyo ligger næsten 70 kilometer fra Mandalay og tusind meter oppe i bjergene i den sydlige Shanstat.

Endnu før vi kører ind i bjergene, gør vi holdt ved en samling bambushytter for at drikke toddy. Toddy er en alkoholisk naturdrik, der tappes af et særligt palmetræ. Bladet skæres af omtrent ved bladroden, hvorunder der bindes en lerkrukke. To gange i døgnet kan den fyldes i de tre måneder fra juli til september, sæsonen varer. Toddy har samme farve som kokosmælk og er af samme styrke som stærkt øl. Det er den fattige mands drik, som læsker bønderne, når de arbejder i marken under den brændende sol. Det første glas smager bittert, men som med al spiritus hjælper det, når man har fået en 4-5 glas.

Vejen snor sig op i bjergene, og for vore fødder ligger en fantastisk skøn udsigt. Vi gør holdt ved frugtsteder et par gange undervejs for at lade bilerne køle af. Der er bananer, ananas, majs og mange andre frugter.

Vejret er behageligt køligt oppe i bjergene, næsten som i Europa. Det var briterne, der anlagde Maymyo for at have et sted at søge hen i den varme tid, og husene bærer præg af engelsk stil. I dag tjener byen som hovedkvarter for hærens nordlige kommando. En trediedel af alle Burmas tropper er koncentreret her for at kunne afværge truslen fra Kina og fra de kommunistiske oprørere.

Der er en naturlig skønhed over Maymyo, og luften er ren og klar at

indånde i modsætning til den hede, fugtige tropiske atmosfære. Der er en botanisk have, og omkring byen selv er der en rig vegetation. Der vokser eucalyptus, sølveg og fyrretræer, og på bjergskråningerne dyrkes der jordbær, ananas, kaffe, blomkål m. m., samt en masse skønne blomster, hvormed hele Burma forsynes for ofringer i pagoderne.

*

På vejen tilbage brænder vor ene bil sammen, og vi kryber sammen

i een vogn, hvis lygter svigter – i Asien skal man aldrig løbe an på bilerne.

Langsomt snor vi os ned ad bjerget, medens mørket falder på. Ude på sletten synes Mandalays lys som morild i et begsort hav. Vi synker ned i det. Fra markerne kvækker frøerne, ellers er alt stille. Vi flyder atter gennem duften af tropisk frodighed, og uden at se den fornemmer vi Burmas rigdom og skønhed.

Kurt Rasmussen.

Henschel-lokomotiv nr. 30000

Dragen måtte trækkes af hundrede heste gennem Kassel i 1848 – entransport på otte dage

Den tyske maskinfabrik Henschel i Kassel har fornylig fremstillet sit lokomotiv nr. 30.000. Det skete i en ordre på 24 stk. diesel-elektriske lokomotiver til den nye, afrikanske republik Ghana. Det fjerne land har også ønsket seks diesel-hydrauliske lokomotiver fra Henschel, og hele ordren skal være leveret inden årets udgang.

Den vældige produktion giver anledning til at fortælle lidt nærmere om maskinfabrikken Henschel, hvis lokomotiver også er velkendte herhjemme. Firmaets første lokomotiv blev leveret den 29. juli 1848 til Friedrich Wilhelms-Nordbane i Hessen. Det var bygget efter amerikansk type med høj »prærieskorsten«, havde to store drivhjul og et to-akslet forløberpar. Dette lokomotiv blev døbt »Dragen«. Konstruktøren var Carl Anton Henschel, som allerede på det tidspunkt var fratrådt fabrikkens ledelse, men han skabte det tekniske grundlag og konstruktioner, som fik den største betydning for Henschels fortsatte virksomhed. Da Carl Henschel trak sig tilbage i 1845, var det altså kun for med sin opfindelse at indlede en ny æra, og han blev bistået i arbejdet af den engelske ingeniør James Brook, som ansattes ved Henschel Werke.

»Dragen« kostede 15.686 daler uden tender, og da den skulle transporteres gennem byen til jernbanestationen, var det halve af Kassel på benene for at overvære begivenheden.

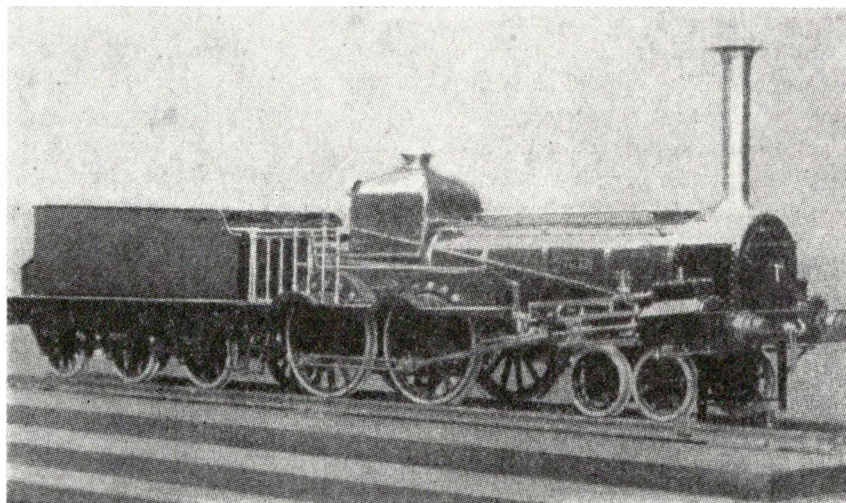
»Dragen« var blevet anbragt på en specielt bygget vogn, og det blev en langsom og dårlig transport ad dårlige veje og gader, hvor der måtte lægges brædder og forstærkning under vognen, efterhånden som den nåede frem, trukket af ca. hundrede heste. Køreturen til stationen varede ikke mindre end otte dage, da man også måtte bygge en bro over floden Ahna til »Dragen«. Først i året 1872 blev der lagt skinner fra maskinfabrikken til den nærmeste station. Dette spor blev taget i brug den 7. maj det nævnte år.

Endnu et par tal vil illustrere udviklingen, der skete med maskinfabrikken. I 1865 havde den fremstillet lokomotiv nr. 100, i 1873 forlod nr. 500 fabrikken og nr. 1000 i 1879. Da de udenlandske ordrer begyndte at

strømme ind, steg produktionen af lokomotiver så hurtig, at Henschel på få år nåede verdensry. Holland sluttede allerede i 1857 kontrakt med Henschel om maskiner, og blandt landene, der senere afgav bestillinger, var Italien, Portugal, Rumænien, Danmark, Rusland, Ungarn, Serbien, Kina, Argentina og Chile.

I 1910 blev leveret lokomotiv nr. 10.000 – det var til jernbanedirektionen i Mainz – og i 1923 nåede man nr. 20.000. Allerede i 1906 begyndte Henschel at bygge elektriske lokomotiver og har i de senere år tillige udvidet produktionen til også at omfatte diesel-elektriske og diesel-hydrauliske maskiner af høj kvalitet, som går til mange lande verden over.

Sporhunden.



Henschels første lokomotiv »Dragen«.

Tillidsmandskursus 1959

Arme bøj – arme stræk! Stemmens kommanderen er underlagt en tone af energisk vilje og hellig ild for sagen. »Kaptajn Nold« bøjjer og strækker de stakkels kursisters mere og mindre stive muskler.

Dette var dagens begyndelse for deltagerne i årets tillidsmandskursus på feriehuset. Legemsøvelserne og masser af frisk luft oplagrede en fysisk energireserve, »hjerne(for)viklingerne« fik et frisk pust til den åndelige belæring i studiegrupperne.

Dagene 7.–14. september gav afløb for deltagernes kundskabstørst, en række erfaringer blev deres, opsøget viden, som fremtidig skal styrke vort organisationsarbejde. Pengene er rullet ud af kassen og investeret i et produkt med individuelle egenskaber, men en investering som tiden har lært os er frugtbar. At være på højde med situationen kræver fortsat dygtiggørelse, at øve indsatsen for dette er prisværdigt, at medlemmerne erkender dette og står bag de økonomiske beslutninger for at gennemføre det, er lige så prisværdigt.

Man må lade landsoplysningsudvalget, at det nytter tiden godt, idet de 34 deltagere måtte gennem et skrap program. Som umiddelbar følge af den i 1958 gennemførte nye lønningslov lå kursets tyngdepunkt i denne lovs bestemmelser, tillidsmændene skulle gøres fortrolige med dem, thi det er ingen ringe sag at forstå og efterleve dem, når problemerne tårner sig op i dagligdagen.

Modsætningsvis tidligere års kurser kunne deltagerne ikke møde med indlæg baseret på et grundigt selvstudium, det var i sagens natur ikke gørligt, og følgelig blev der denne gang lagt en særlig tung byrde på gruppeledernes skuldre. De klarede opgaven med glans, selv om materialet, de skulle bygge på, var så »nyfødt«; thi lovens korte eksistens har endnu ikke ført til så mange tydingen og fortolkninger, at man har en helt klar linie for forståelse af dens ord. Det er ikke nogen ubekendt, at stridens æble udspringer af modpartens opfattelse af, hvordan

det lovgivne skal forstås, og evigt menneskeligt søges bestemmelserne udlagt til egen fordel. Principielle afgørelser er derfor grundlag for det videre arbejde.

Betragtet som her ude fra, får man alligevel et ganske godt billede af disse kursers åbenbare værdi som grundsten i den tillidsmandsstab, der stadig skal opbygges og fornyes. Udvalgets tanker og mening om dette er grundige og fornuftige. Opbygningen sker med nøjagtig sigte på målet, huset der stadig må tilbygges, uden at prioriteterne overgår, hvad man økonomisk formår. Det var skade, om man ellers skulle forlade hus og hjem.

Lønningsloven fik sin grundige bekomst, der måtte arbejdes, det må have været et slid. Til styrkelse af den såkaldte almenviden havde man importeret en række foredragsholdere, som behandlede interessante emner. Sammensætningen var solid med en effektiv afslutning, da folketingsmændene Per Hækkerup (s) og Henry Christensen (v) tog en dyst på spørgsmålet om »Europæiske samarbejdsproblemer«, de højaktuelle markedsplaner, som tager sigte på omfattende ændringer i den europæiske økonomiske struktur. Programets tidnød forskertse deltagernes muligheder for en mere omfattende orientering om spørgsmålet, hvad der beklagedes, ikke mindst fra de to debattørers side.

Ikke blot denne debats nutidsnære realitet og fremtidens fik man en forsmag på, til bedre forståelse af de stadigt flydende meddelelser fra radio og presse, også fortidens historie oprulledes fra talerstolen. Under titlen »Danmark i verdenshistorien« trak minister Viggo Starcke let og elegant sine tilhørere gennem emnets spændende righoldighed, og hver og en af dem slutte med stor interesse hans klare og distinkte forelæggelse.

De valgte emner for foredragsrækken faldt med stor naturlighed ind i kursusrammen. Foreningens formand varmede op med problemer fra organisationsarbejdet. Kursisterne gik i den grad op i sagen, så tiden blev

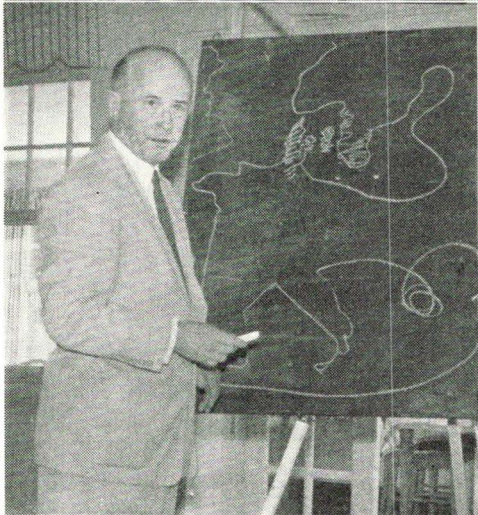
alt for kort, og man måtte aftale en fortsættelse af aftenens diskussion en dag længere hen i kursusugen. Tillidsmændene har meget på hjerte og benytter gerne enhver anledning til at få foreningens førstemand i debat om det.

Ud fra den forudsætning, at man bør kende sin arbejdsplads, havde udvalget formået DSB's handelschef, J. A. Lorentzen, til at foredrage om Handelsafdelingens meget omfattende indkøbsvirksomhed. En grundig og saglig gennemgang blev emnet genstand for, og her i bladet vil foredraget blive optaget, så større kredse af medlemsstaben kan få indblik i, hvilken omsætning der foregår i denne statsbaneafdeling. Det er ingen uskik med orientering om, hvad naboen laver.

Fjernsynet rides som kæphest, så meget apropos havde man fået højskoleforstander og folketingsmand K. B. Andersen til at behandle emnet »Kulturproblemer i en TV-tid«. Det kan nok få manges fantasi sat i sving, når man, som sket med radioen, også mener, at televisionen giver rig og måske mere end radioen grobund for at drage almenheden ind i en vældig kulturudvikling. Fjernsynet tænkes at give bedre forudsætning for at få langt større dele af befolkningen disponeret for åndelig udvikling.

Tillidsmandskurset er jo et væsentlig træk i oplysningsarbejdet, men udviklingen betinger stadig fornyelse. Der synes de senere år at

Modstående side øverst til venstre: handelschef J. A. Lorentzen, DSB. Til højre: et udsnit af deltagerne følger interesseret foredragsholderen. Næste række til venstre: en gruppe kursister poserer for fotografen. Til højre: folketingsmand K. B. Andersen udvikler fjernsynets muligheder. Tredie række til venstre: minister Starcke midt i sin historiske udredning underbygget af tegning på tavle. Til højre: kursuslederen, J. V. Christiansen sammen med markedsplansdebattørerne, folketingsmændene Per Hækkerup og Henry Christensen. Nederste række til venstre »kaptajn Nold« (N. K. Jensen, Århus) herser med muskelmændene, og endelig til højre: sekretær Ole Vernerlund, AOF.



kunne spores en vis oplysningstræthed. Stagnation og endda på nogle områder tilbagegang. Med analysering af årsagerne må disse afbødes gennem nye former til at få manden eller kvinden i tale. På fortræffelig vis anskuede sekretær i AOF, Ole Vernerlund, dette felt, idet han i et instruktivt foredrag gav tillidsmændene værdifulde impulser til fornyelse af oplysningsarbejdet, impulser som er omsættelige i det lokale arbejde.

Den succesfyldte uge fik sin traditionelle afrunding på ugens sidste aften med lidt sul på brødet, læsedrikke og dertil essensen af små morsomme oplevelser gjort til benefice for dansk lune af kursister med scenisk kunnen godt assisteret af nogle af feriehjemmets søde piger. Afreageringen på en uges intensivt arbejde inden rejsen tiltrådtes til den hjemlige arne.

Editor.

Fra tillidsmandskursus

Gennem den snart lange række af tillidsmandskursus, der har været afholdt på vort smukke feriehjem, har der lige fra første færd af været fulgt den linie, at kursisterne blev præsenteret for de forskellige chefer indenfor vor etat og gennem foredrag om de respektive arbejdsområder fik levendegjort den mangesidede organisation, der udgør Danske Statsbaner.

På dette års kursus havde vi fornøjelsen at præsentere handelschef J. A. Lorentzen for kursus, og gennem et uhyre interessant foredrag fik vi et meget indgående billede af handelsafdelingens betydning for vort daglige arbejde.

Da landsoplysningsudvalget er af den formening, at dette foredrag også vil være af interesse for andre end de tillidsmænd, der deltog i kursus, bringer vi med handelschefens tilladelse foredragets manuskript, idet vi samtidig bringer en tak for velvillig medvirken til at gøre vore kursus interessante og udbytterige.

Indledning

Det glædede mig meget at få foreningens anmodning om at holde et

foredrag om handelsafdelingens virksomhed, idet det for mig er en kærvkommen lejlighed til overfor den kreds, der er samlet her i dag, og som jo ikke har anledning til at komme i nærmere berøring med afdelingen, at fortælle lidt om, hvordan det lille hjul, handelsafdelingen, passer ind i statsbanernes store maskineri.

Jeg er helt klar over, at vort område ikke i almindelighed henregnes til det egentligt »jernbanemæssige«, men ligesom et dygtigt og veluddannet personale er af afgørende betydning for driftens rette afvikling, er et dygtigt og veluddannet personale nødvendigt for varetagelse af indkøbet og fremskaffelsen af de rette materialer til driftens opretholdelse.

Jeg kan udtrykke det på den måde: at ligesom en hær ikke kan virke uden intendantur og forplejningskorps – kan statsbanernes drift ikke opretholdes på rette måde, uden et organ der drager omsorg for tilvejebringelsen af de fornødne materialer.

Jeg vil ved disse bemærkninger understrege, at vi hver på vor plads er et nødvendigt led i den store helhed.

Historie

Før jeg går over til at fortælle om handelsafdelingens daglige arbejde, vil jeg give en ganske kort historisk oversigt over afdelingens tilbliven og de problemer og vanskeligheder, der i denne forbindelse måtte løses, idet jeg mener, at De derved får et bedre grundlag for forståelsen af de vilkår, hvorunder foreningen arbejder i dag.

I tiden indtil 1923 blev anskaffelsen af materialer til banernes drift og vedligeholdelse samt salg af overkomplette og kasserede genstande foretaget af de forbrugende og producerende afdelinger hver for sig, uden at der i almindelighed fandt samarbejde sted mellem afdelingerne.

Denne decentralisation medførte selvfølgelig, at de samme arter varer ofte blev indkøbt flere forskellige steder og i små kvanta, og at man derved gik glip af de fordele, som store samlede indkøb normalt medfører.

Allerede i 1911 havde et dengang nedsat statsbaneudvalg øjnene åbne

for ulemperne ved denne uheldige indkøbsmåde, og udvalget udtalte i en betænkning bl. a.:

»... man lægger ikke skjul på, at den nuværende ordning findes lidet heldig. Dels foretages der af de forskellige afdelinger og underafdelinger materialeindkøb uden hensyn til, om de indkøbte materialer måske allerede findes i stor mængde hos en anden af statsbanernes afdelinger, dels afholdes der på flere områder licitation af hver afdeling for sig over de samme varer, ligesom der underhånden indkøbes adskillige varer af afdelingerne (og underafdelingerne) hver for sig, som med større fordel kunne indkøbes under ét«.

Her mødte man altså for snart 50 år siden for første gang krav om centralisering af vareindkøbene, og udvalget stiller som følge heraf forslag om oprettelse af en »Hovedmaterialforvaltning« for statsbanerne.

Dette var i 1911, men der skete ikke noget. Heller ikke medførte den lov om statsbanernes styrelse, som blev gennemført i året 1915, at der blev oprettet et centralorgan, uagtet kritikken af de anvendte indkøbsmetoder blev forstærket under behandlingen i rigsdagen.

Dog medførte den rejste kritik, at man for enkelte varearters vedkommende nu søgte at samle indkøbene under en enkelt af de bestående afdelinger.

Så kom den første verdenskrig, der medførte, at statsbanerne, som alle andre forbrugere, først og fremmest måtte rette bestræbelserne imod at skaffe de til driftens opretholdelse nødvendige mængder materialer, medens indkøbsformer og indkøbspriser under det herskende kaos måtte sættes i anden række.

Efter krigens afslutning, og efter at statsbanernes dispositioner atter havde været udsat for en meget kraftig kritik både i rigsdagen og i pressen, blev spørgsmålet om statsbanernes indkøbsform igen aktuelt.

Derfor blev der i 1920 nedsat et udvalg til overvejelse af nye former for statsbanernes styrelse.

Dette udvalg afgav en betænkning i 1921 og beskæftigede sig heri ind-

gående med indkøbsforholdene. Udvalget henviser til betænkningen fra udvalget af 1911 og redegør for forholdene ved de svenske statsbaner, hvor indkøb i stor udstrækning var centraliseret.

Men desuden kritiserede udvalget stærkt den mangel på merkantil indsigt, der prægede mange af statsbanernes dispositioner og rejste krav om en købmandsmæssig behandling af anskaffelsesvæsenet.

Udvalget går stærkt ind for en udskillelse af indkøbsvæsenet fra de tekniske afdelingers område, og jeg skal her citere, hvad udvalget bl. a. skriver om betydningen af den købmandsmæssige behandling af spørgsmålet:

»... den købmandsmæssige behandling, som er en ligeså væsentlig faktor for et heldigt indkøb som den tekniske side, kræver nemlig også megen specialviden og grundigt kendskab på mange områder, på hvilke en tekniker ikke på forhånd er hjemme. Den kræver nøje føling med de forskellige markeders stilling i ind- og udland, til arbejdsforholdene på de forskellige inden- og udenlandske fabrikker og deres leveringsevne; den forudsætter til enhver tid sikkert kendskab til valutaforhold og forlanger endvidere ikke ringe viden med hensyn til kontraktforhold og andre rent forretningsmæssige eller juridiske emner. Man vil altså som nævnt på forhånd være noget utilbøjelig til at tro, at det vil være overkommeligt for afdelingernes tekniske chefer i lige høj grad at kunne gøre fyldest som ingeniør og som købmand.«

Det var således udvalgets opfattelse, at det var u hensigtsmæssigt at lade teknikere varetage den købmandsmæssige side af sagen. Dette synspunkt blev tiltrådt fra politisk side, og der blev krævet en ny ordning i den angivne retning.

Der blev herefter nedsat et hurtigt arbejdende 3-mands udvalg til at fremsætte forslag til overgang til en ny ordning. Dette udvalg udarbejdede et forslag, hvorefter der i 1922 blev knyttet en privat forretningsmand, konsul G. Stilling, til statsba-

nerne som kommitteret i handelssager hos generaldirektøren. Ordningen gjaldt forsøgsvis i 1 år.

Da dette forsøgsår var gået, blev i året 1923 virksomheden med statsbanernes køb og salg institueret under navnet: Den kommitterede i handelssager.

Som retningslinier for denne virksomhed blev først og fremmest angivet følgende direktiver:

1) købmandsmæssig behandling af sagerne vedrørende køb og salg,

2) samling af alle statsbanernes handelsmæssige spørgsmål under den nye handelsinstitution.

Foruden den kommitterede, der ikke blev tjenestemand, men honorarlønnet, blev der til handelsinstitutionen fra statsbanernes andre afdelinger overflyttet personale, som måtte anses for særlig sagkyndige, og som man iøvrigt fandt kvalificerede til at udføre arbejdet efter de nye principper.

Kommitteret-ordningen

Tanken med ansættelsen af den kommitterede i handelssager var altså at gøre statsbanernes indkøbsvirksomhed til et foretagende, der i videst mulig grad baserer sig på en merkantil behandling af sagerne og råder over et personale, hvis speciale skulle være det handelsmæssige område d. v. s. indkøb, salg, kontraktforhold, forsikringsvæsen, befragtning og andre skibsforhold, valutaforhold og markedsforhold i ind- og udland.

Det kan ikke skjules, at der i mange tilfælde indenfor etaten herskede skepsis med hensyn til det nye skud på den gamle stamme, og ofte lød det fra forbrugerne, at en vare var dårlig, bare fordi den var købt af den kommitterede. Den menneskelige træghed fornægtede sig heller ikke på dette område. Det har ingenlunde været let for de pionerer, der var med til at indvarsle den nye tid.

Den kommitterede i handelssager kastede først sit blik på den licitationsordning, der hidtil havde været fremherskende ved så at sige alle statsbanernes mest betydende indkøb og salg.

Offentlig licitation betyder jo indkaldelse af tilbud gennem Statsti-

dende og andre dertil egnede blade og at tilbudene på en vare åbnes i tilbudgivernes nærværelse. Det siger sig selv, at en sådan ordning betød den allerstørste ufrihed med hensyn til købmandsmæssige dispositioner, og, hvad værre var, den gav let anledning til underhåndsaftaler mellem tilbudgiverne med det resultat, at statsbanerne ofte kom til at betale en højere pris end nødvendigt, medens parterne delte profitten (»mestergis«).

Afskaffelsen af licitationsordningen forløb mod forventning så at sige uden protester fra handelsverdenen; men nægtes kan det jo ikke, at den indkøbsform (»den bundne udbydelse«) der herefter blev praktiseret og den dag i dag praktiseres stiller store krav til personalets hæderlighed og ubestikkelig, idet den pågældende tjenestemand, der behandler en sag, til en vis grad vil være i stand til at preferere en bestemt tilbudgiver.

Formen forudsætter derfor en gennemført upartiskhed i forholdet til de forskellige forretningsforbindelser, der indgiver tilbud.

Kommitteret-ordningen varede ca. 20 år til 1943, hvorefter virksomheden blev sidestillet med generaldirektoratets klassiske afdelinger under navnet: *handelsafdelingen*. Lederen af afdelingen blev altså afdelingschef – i daglig tale handelschef.

Handelsafdelingens arbejde

Handelsafdelingen er således en relativ ung afdeling, og jeg tror at turde sige, at det er lykkedes at placere statsbanernes handelsafdeling som et foretagende, der nyder et godt ry i forretningskredse.

Hvad angår den kommitteredes forhold til de forbrugende områder blev der nogle år efter afdelingens oprettelse udarbejdet en forretningsorden, der i den ændrede form i 1943 da Kommitteret Ordningen blev til handelsafdelingen, siger følgende:

»Afdelingerne, de under dem hørende virksomheder og distrikterne giver handelsafdelingen alle fornødne oplysninger om forbrug og beholdninger samt opgiver med længst mulig frist, hvilke varer, der ønskes indkøbt, deres kvalitet,

leveringstid og leveringssted m. v. Handelsafdelingen afslutter kontrakt, slutseddelt el. l., eventuelt efter indhentet tilslutning fra generaldirektøren. Kul og brændselsolie indkøbes af handelsafdelingen uden rekvisition fra afdelingen på grundlag af handelsafdelingens kendskab til beholdning og forbrug. Hvis der for andre varer, der aftages i større mængde efter handelsafdelingens opfattelse er mulighed for gunstigt køb, gøres den pågældende afdeling opmærksom derpå. Afdelingen (værkstedet, distriktet) samt revisionsdepartementet underrettes snarest efter en handelsafslutning m. v., hvorefter det påhviler afdelingen (værkstedet, distriktet) at påse, at aftalen overholdes i henseende til kvalitet, leveringstid m. v. Skal der skrives ind og foretages dækningskøb, prisafslag eller træffes andre forholdsregler, der har retslig karakter eller kan medføre forpligtelser for statsbanerne, sker dette gennem handelsafdelingen, og denne har, såfremt den ønsker det, adgang til at besigtige varerne, ligesom den ved direkte henvendelse til statsbanernes laboratorium kan få varer undersøgt.

Det er den grundlov, vi arbejder efter og støtter os på, og denne »grundlov« er iøvrigt fornylig blevet nærmere uddybet ved et på foranledning af 2. revisionsdepartement efter drøftelse med generaldirektøren udsendt cirkulære.

Den heri forudsatte centralisation betød selvsagt talrige indgreb i mange jernbanemænds hævdvundne rettigheder. Overbanemesteren og lokomotivmesteren ude på linien havde ganske naturligt ofte ondt ved at forstå et sådant formynderskab og »københavneri«, for der har jo altid været noget vist tiltrækkende ved at handle.

Jeg har selv, i de år jeg har været afdelingens leder, ofte været ude for drøftelser med de forbrugende områder, som har ment sig berettiget til eller endog i visse tilfælde gjort krav på selv at få lov til at foretage særlige indkøb udenom handelsafdelingen; men det kan ikke hjælpe at fire på principperne. Løsenet må

være at centralisere indkøbene, det er simpelt hen uforsvarligt at disponere på anden måde.

Dermed være ikke sagt, at handelsafdelingen går med skyklapper for øjnene og stædigt fastholder – uden hensyntagen til sund fornuft – at hver bagatel, uanset hvor i landet den pågældende vare skal anvendes, skal rekvireres i København med deraf følgende tidskrævende korrespondance.

Nej! Vi er ikke principryttere selv om vi – uden at være bureaukratiske – må holde os for øje, at forretningsordenen for statsbanerne fastlægger bestemte retningslinier for handelsafdelingens forhold til de vareforbrugende områder, forsøger vi, i så stort omfang som muligt at anlægge praktiske synspunkter for at gennemføre en så smidig og hurtig administration af materialeindkøbene som muligt.

Jeg kan således bl. a. nævne, at vi netop for at undgå for meget papiradministration og rekvisitionsskrivning i videst muligt omfang søger at lægge varebestillingerne ud til de forbrugende områder ved etableringen af rekvisitionsordninger, som af handelsafdelingen aftales med leverandøren, og som løbende kontrolleres af handelsafdelingen.

Ved disse ordninger aftales varens kvalitet og pris, der i visse tilfælde reguleres efter ændringer i priser på råmaterialer og arbejds lønninger eller periodevis efter forhandling.

De forbrugende områder kan efter ordningen løbende ved direkte henvendelse til leverandøren eller leverandørerne (der kan godt for samme vare være tale om flere leverandører) trække de varer der ønskes uden henvendelse til handelsafdelingen. Kan denne form for indkøb ikke passende kaldes en centraliseret decentralisering?

Sådanne ordninger dækker nu en række varearter, såsom jernstøbegods (tænk blot på vort kolossale forbrug af bremsesåler og -klodser), prislistejern, murbesten, cement, brændselsolie, smøreolier, acetylen, ilt, snehegn, oliefyr, olietanke m. v., men vi forsøger til stadighed at udvide denne form for decentralisering.

En betydelig forenkling af forret-

ningsgangen opnås også derved, at der med særlig henblik på centralværkstederne og distrikterne i København og Århus findes indkøbskontorer (handelsområder), der sorterer under handelsafdelingen, og som har til opgave at foretage magasinernes presserende indkøb af mindre økonomisk rækkevidde. Herved muliggøres en hurtig ekspedition af varerekvisitionerne og – hvad der også kan have betydning – de mere lokalt betonede indkøb.

(Fortsættes næste nr.)

Medlemskursus 1959

Som afslutning på vort feriehjems sæson afholdtes i dagene 14.–19. september medlemskursus, og som altid var undervisning og foredrag lagt i det plan, der kendetegner DLF's kurser.

Deltagerantallet var cirka 20 i alderen cirka 27–63 år, og alle gik i krig med problemerne med stor iver og interesse, de unge for at leve op til de krav, der stilles i det daglige, de ældre i erkendelse af, at man skal lære, så længe man lever. Morgengymnastikken er et kapitel for sig, kursisterne møder friske og veloplagte i maleriske antræk på krocketbanen, og under gymnastikpædagog N. K. Jensens dygtige ledelse manes under megen jammer og stønnen nattens stivhed ud af kroppen.

Svend Sunesons foredrag, der bar titlen »Vort organisatoriske stade«, endte i betragtninger over de nye tjenestetidsregler, det blev fremhævet, at der særligt ville blive gjort en indsats for at lette nattjenesten. Den efterfølgende debat viste klart, med hvilken interesse man ser hen til de nye tjenestetidsregler.

Der var stor tilfredshed blandt kursisterne med det nye undervisningsmateriale, der tilkommer oplysningsudvalget megen ros herfor, det gør det i forvejen tørre stof levende og interessant ved sin anskuelighed.

Overingenjører Wessel Hansens foredrag »Signaliseringsformer nu – og i fremtiden« var af stor interesse, og reaktionen udeblev ikke, da det oplystes, at der igen skulle laves om på signalerne.

Ole Vernerlund fra AOF holdt foredrag med titlen »Mere fritid – og

hvad så*. Dette foredrag var sat skarpt op af Vernerlund, og det af- fødte en livlig diskussion, og gennem gentagne repliceringer forstod man, at Ole Vernerlund ville derhen, at mennesket placeres i centrum.

G. A. Rasmussen talte i sin egen- skab af hovedkasserer om forenin- gens regnskaber og skitserede løse- ligt, hvorleder man fremtidig har tænkt sig at føre regnskaberne, dels for at gøre dem mere overskuelige, og dels for at billiggøre revisionen af regnskaberne, den nye regnskabs- form ville nedsætte revisionsudgif- terne til det halve. Det manglede ikke på indlæg fra kursisterne, noget der viser, at foreningens regnskaber følges med stor interesse, den stak- kels kasserer måtte holde for i cirka 3½ time, men han slap fint fra sin opgave, vi tager det som et godt tegn for hans virke som kasserer i DLF i tiden fremover.

Fra **MEDLEMSKREDSSEN**

Velfærdsforanstaltninger på MY-loko

Undertegnede er fuldstændig enig med lokomotivfører Dorner i, at der må gøres noget alvorligt for at rette de omtalte fejl og ulemper ved MY-lokomotivet, hvis det ikke skal gå alt for meget ud over lokomotivførerens helbred.

Enhver, der har prøvet at rangere en vinterdag eller -nat med disse lo- komotiver, har følt den frygtelige kulde, der suges ind forbi ens ansigt og overkrop. Og mange andre end lokomotivfører Dorner har derved pådraget sig øjen- og forkølelsesyg- domme m.m.

Men de foreslåede foranstaltninger til forebyggelse af dette slår des- værre ikke til. Idet en af de største gener, nemlig trækken ind gennem vinduet under rangering, ikke så me- get skyldes lokomotivets frem- eller tilbagegående bevægelse, men frem- kommer ved dieselmotorens og bane- motorventilatorernes merforbrug af luft, når omdrejningstallet sættes op ved rangering. Denne luft suges ind gennem det åbentstående vindue via apparatskabets loft i førerrum II og

Den traditionelle afslutningsfest stod ikke tilbage for tidligere, hver- ken i det muntre islæt, det kulina- riske, eller i det højtidelige, der lig- ger i de taler, der fra kursister, for- eningens repræsentant, samt forman- den for oplysningsudvalget, alle mun- der ud i kammeratskabet og i mot- toet: kundskab og enighed gør stærk.

Må det derfor på dette sted være mig tilladt på det varmeste at anbe- fale alle, uanset de i det daglige har med foreningsarbejdet at gøre, eller de blot er medlem, at søge disse kur- ser for på denne måde at få hver- dagen på afstand og sammen med kammerater at tale om ting, der lig- ger dem på sinde, men som de enten ikke har haft mod eller lejlighed til at fremføre på en generalforsamling, det er sikkert, at det vil komme den enkelte og DLF tilgode.

H. H.

utætheder ved kedlen i rum I. Hvor- for tillader man forøvrigt, at diesel- motoren tager falsk urensset luft den- ne vej, når man har anbragt luft- filtre i lokomotivets sider for rens- ning af luften?

Også de øvrige ulemper som nævnt af Dorner er med til at nedbryde lo- komotivførerens helbred, såsom ven- ten på afgang og rangeringens påbe- gyndelse, fordi man ikke er i stand til at se tilbage, uden at vinduet skal stå åbent. Derfor må vi henstille til velfærdsudvalget og hovedbestyrel- sen, at de søger følgende gennemført:

I. Begge førerrum gøres tætte ind til maskinrum. Dette er dog så no- genlunde tilfældet i F I, bortset fra døren til kedlen, her må laves noget bedre lukketøj.

I F II må risten over apparatska- bet fjernes og lukkes med en tæt plade, og risten for luftcirkulation gennem de opvarmede modstande anbringes foroven i skabsdørene ind til maskinrummet. Dette ville også borteliminere en del af den generen- de varme om sommeren, der frem- kommer fra modstandene. Desuden

bør kanterne på skabsdørene beklæ- des med gummi for at lukke mere tæt, samtidig ville den kedelige støj fra disse forsvinde.

II. Der anbringes bakspejl på beg- ge sider af førerrummet, så man er i stand til at orientere sig også bagud, dette ville afhjælpe calamiteten med de åbentstående vinduer en hel del. Men også sikkerhedsmæssigt har det stor betydning, særlig ved afgang med persontog, at man er i stand til at se tilbage på begge sider af toget. Denne uundværlige ting er ved lov påbudt på alle motorøretøjer på lan- devejen og findes desuden på privat- baners motorvogne og lokomotiver, hvorfor er det ikke forlængst indført ved DSB på eenmandsbetjente loko- motiver?

Og endelig: Afgangssignalet til to- get bør foregå i omtrent den mod- satte rækkefølge, nemlig fra togfører til stationen og fra stationen til loko- motivføreren, evt. ved afgangsslys og- så ved godstogssporene, derved kun- ne forbindelse hurtigere etableres og megen forsinkelse ville undgås.

H. B. Jensen, lokomotivfører, Ålborg.

* * *

Med stor interesse og genkendende nik har vist mange loko-førere læst R. V. Dorners forslag i DLT af 20. september om unødigt afkøling af MY-lokoets førerrum.

Mon ikke den tanke har strejft nogle, at man som supplement til Dorners forslag kunne anbringe et spejl ved hvert forreste skydevindue.

Dette er ikke noget nyt, det er ble- vet anvendt i mange år på lokomo- tiver i udlandet og ved Privatba- nerne herhjemme.

Spejlet behøver ikke at være ret stort af hensyn til profilet, blot det ved en slidse eller lignende kan ind- stilles i højden.

Det er ikke meningen, at spejlet skal anvendes under rangering, men kan med fordel anvendes til påkal- delse af kontakt mellem stationens personale og loko-føreren, inden ran- geringen påbegyndes.

Ovennævnte anordning ville hindre unødigt afkøling af førerrummet, som er rigelig endda, når der med åbent vindue rangeres på stationerne.

A. Christensen (Tunø),
lokomotivfører, København Gb.



Hvad en 10 øre kan betyde for velgørenheds- arbejdet



Efterhånden er det jo mange bekendt, at statsbanerne arrangerer udstillinger i perrontunnellerne på Københavns hovedbanegård. I den forbindelse er ved flere lejligheder opstillet modeller, som man kunne få til at arbejde ved indkast af en 10 øre, og på denne måde er der kommet ret antagelige beløb ind, som

statsbanerne lader tilflyde et eller andet velgørende formål. Ved udstillingen i perrontunnel 6 af udenlandsk jernbanemateriel har der været opstillet en »bevægelig« sovevognskupe, en model hvor man som før nævnt med en 10 øre kunne sætte den i bevægelse. Herved indkom kr. 1217.—, som vil blive anvendt til det

arrangement med svagføretoget, som dagbladet »Aktuelt« i oktober måned lig en række tidligere år sætter i værk. Det indkomne beløb blev af trafikchef Th. Jensen overrakt borgmester Julius Hansen, som er formand for svagførekomiteen. På vedstående billede finder overrækelsen sted.



Opmærksomhed frabedes

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit forestående jubilæum bedes venligst undladt.

K. A. H. Sønderkøge,
lokomotivfører, Gb.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst (er bortrejst).

E. T. Nielsen,
lokomotivfører, Åbenrå.

Al opmærksomhed frabedes på min jubilæumsdag, bortrejst.

J. C. F. Christensen,
lokomotivfører, Gb.

Opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

H. E. Petersen,
lokomotivfører, Slagelse.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

E. H. Nielsen,
lokomotivfører, Slagelse.

Eventuel opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

L. J. Anthonsen,
lokomotivfører, Esbjerg.



Tildelt funktion som depotforstander efter ansøgning i følge opslag pr. 1-10-59.

Lokomotivfører (12. lkl.):
E. S. L. B. Frederiksen, Haderslev H, i Haderslev H.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-10-59.
Lokomotivfører (12. lkl.):
J. Simonsen, København Gb., til Helgoland.

Afsked.
Lokomotivfører (12. lkl.):
L. Hoffmann, København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension 31-12-59).

NYE ADRESSER

Elektroførerafdeling:
Enghave: Formandens adresse rettes til: Charlotte Munksvej 30, 4. tv., København NV. Tlf. Ægir 9744.

Alle elektriske installationer udføres!




H. LAURSEN

Statsautoriseret elektroinstallatør

Rimmensgade 23 . Frederikshavn

Telefon 2 08 77

NEMI-oliekaminer - BYen 3486



Ny NEMI Oliekaminer

Gør det nemmere...

— den har nemlig flere tekniske fordele, er lettest at betjene, er lægt, stiel- og sodfri paa alle indstillinger...

Lille model kr. 495.-
Mellemstor model kr. 595.-
Stor model med rundtræk til 3 værelser kr. 695.-
Flere smukke farver.

En gross
Et detal

NEMI Agenturet
Oster Farimagsgade 15-BY 3486-3487

Valdbjørns KØRESKOLE

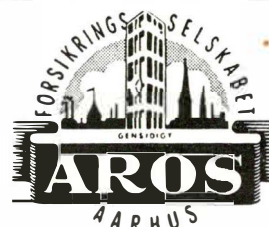
Bedst . Hurtigst . Billigst

Motorcykelkursus 50 kr. . Alm.kort 13 kr.i timen
Erhvervskort 15 kr. i timen . Lastvognskort 24 kr. i timen
Omnibuskort 30 kr. i timen . Teori i moderne teorihal
1959 Folkevogn, Kaptajn, Chevrolet, Volvo

Damsø 566 . Søndag: Go 8578

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

— vær ikke for sikker
vær hellere forsikret i



AL ASSURANCE

HOVEDKONTOR:

"CENTRUM", Frederiksgade 1, Aarhus,
tlf. 2 37 55, 2 38 60, 2 39 63, 3 46 13, 4 38 22

HOVEDAGENTURER:

Københavns-kontor: "Buen", Vester Farimagsgade 3, tlf. MI 3735
Odense-kontor: Kongensgade 8, tlf. 12 41 79
Aalborg-kontor: Korsgade 16, tlf. 2 35 56
Esbjerg-kontor: Torvegade 38, tlf. 1665 og 4447

— forlang besøg; vore medarbejdere kommer overalt i landet!

PHILIP W. HEYMAN A/S KONSERVES

JÆGERSBORG ALLE 19 — TELEFON ORDRUP 9566

Leverandør til feriehemmet

NYBORG

ANDERSEN & KUDSK

Fotograf og Fotohandel
Kongegade 31 — Tlf. Nyborg 1077

WERNER HANSEN

Urmager og Guldsmed
Briller med Dobbelglas
anbefales til Tjenestebrug.
Deres Sygekasse giver Tilskud.

STRUER

Thomas Hansen's Bageri

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

Aa. V. Kristensen Kolonial, Vin og Delikatesser

Jyllandsgade 16, Telf. 322

L. A. Jørgensen, Lørgavsvej 63

BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København S

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer
anbefales
Gustav Jensen

HERNING

Hårpleje

UBBE NIELSEN

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

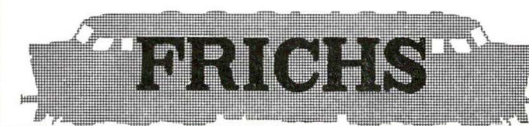
1/2 RONDO RADIO

Stengade 24 og 28
Tlf. Helsingør 21 20 04

Byens største udvalg

i FJERNSYN

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



AARHUS

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

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



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

Månedens nyhedsliste

Aut. frit tilsendt på forl.

A. Rylunds Eftf.

Frimærkehandel
Klostergade 20 . Aarhus

AARHUS CHROM TEKNIK

KNUD THIEDE

ROSENKRANTZGADE 1 . AARHUS

Forlang salaterne

fra

Aarhus Salatfabrik 1/2
Nr. Alle . Tlf. 27311



Peter K. Dolby & Søn

Kunstdrejere . Signalfløjter . Alt hornarbejde

Aarhus . Sjællandsgade 43 . Tlf. 28468

Aarhus Galvaniserings-Anstalt

Fabrik: Nørreport 20 - Telf.: 23 222

Varm-Galvanisering og elektrisk Galvanisering

Gælder det vask, da ring

24 382 . Ydun Vask

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

AKTIESELSKABET

AARHUUS PRIVATBANK

STIFTET 1871

Cigar - Tobak - Vine

Bauneplads 6, Aarhus, Tlf. 25563

K. A. Jensen (Ny Indehaver)

Sig det med Blomster

★
Paa faa Timer
overalt i Verden

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 25150

KALUNDBORG

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

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

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

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

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

Fiskehus Nr. 1

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

H. RASMUSSEN . Gartner
Gisseløre
Tlf. Kalundborg 594
Leverandør til feriehjemmet

»Køb det hos

Schoe

lige i nærheden«

**KALUNDBORG
KULKOMPAGNI**

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

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

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

Teater Restauranten

TLF. 2500 FREDERICIA TLF. 2500
Byens nye, elegante mødested

»Rørvig Sommerhus Service« tilbyder

Dem en vedligeholdelseskontrakt på Deres sommerhus. Herunder: Lakering af gulve, maler- og tapetsererarb., maling udvendig og Solignum-behandling, sommerhusvagt og evt. opvarmning før weekend-besøg. Nærmere ved **Isøre 318.**

Aktieselskabet JYKO

Aarhus

E. B. M.

ØSTERGADE . AARHUS

Rådfør Dem med os!

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

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

Møbler - Inventar anbefales

Laurits Thomsen

Ny Munkegade 40, Aarhus, Tlf. 26854