

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 3 . 5. FEBRUAR 1959 . 59. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

Richard Jensens Enke A/s

Maskinfabrik

(tidligere Maskinfabrikken »Presto«
ved Richard Jensen)

Islevbrovej 16

Brønshøj

Telefon 94 62 00

*Hydrauliske pressere
efter opgave*

Alt i hydraulik

Uden Udbetaling

Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng- og Pigetøj samt Lingeri og Strikvarer paa vor populære

10 Maaneders Familie-Konto



J. ALBERTSEN
NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Tænker De på forår?

Det er opmuntrende – og klogt – allerede nu at tænke på det kommende forår. Blandt de ting, man ser hen til, er også det at kunne klæde sig lettere og lysere.

Som en tidlig forårsbebuder – giver ECLIPSE Dem her et fristendetilbud, som gør tanken om forårstøjet aktuel allerede **NU!**

For tøj, der indleveres inden den 15. februar, giver ECLIPSE en særlig **mængde-rabat** – hvorved De, ved rensning af mindst **3 garderobe-genstande** (f. eks. dragt, habit og frakke), får en **rabat på 20 %!**

Vi henter og bringer tøjet overalt i Stor-København i vore store lukkede vogne – og leverer det på bøjle **og i plasticpose.**

Ved at benytte dette tilbud opnår De to fordele – De sparer penge – og De har samtidig glæden ved at vide, at forårsgarderoben er i orden – frisk og ren – beskyttet af plasticposen!

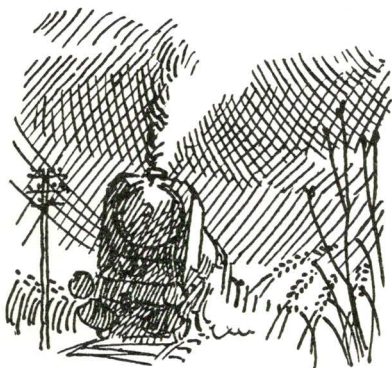
Med hensyn til leveringstid, får De tøjet så hurtigt som muligt – men De må regne med, at ventetiden bliver noget længere end sædvanligt.

De skal blot ringe til

MInerva 1313!

ECLIPSE
finere kemisk Rensning

Fabrik og kontor: Industrihuset, Borgergade 10
Telefon: Minerva 1313 (3 ledninger)



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 3-59. ÅRGANG

5. FEBRUAR 1959



Indhold:

DSB og dansk arbejde	51
Ad Sveriges jernbanenet	52
Er man gammel, når man er 45?	53
Gösta Widing 50 år	54
Leverancen af MY-lokomotiver	55
Strålende idé	58
Vejlekassen	59
Landsoplysningsudvalget -	
Den kgl. Porcelainsfabrik	59
DSB's udstilling »Handel«	60
DSF's Jubilæumsfond	61
Arbejdsgivernes Jubilæumsfond	61
Under DLF	61
Personalia	62

Forsidebillede:

Vinterligt smukt - men ikke altid
lige rart.



Redaktører:

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

Redaktion og ekspedition:

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

Annonce-ekspedition:

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

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

DSB og dansk arbejde

I vort blad af 5. januar bragte vi generaldirektoratets meddelelse om de seneste forhandlinger om leverancen af de ønskede diesellokomotiver, og vi gav i tilslutning hertil udtryk for vor tvivl om, at danske virksomheder kunne tage konkurrencen op med de leveringsdygtige udenlandske firmaer.

Disse betragtninger har fremkaldt en del indlæg i dagspressen landet over, hvoraf vi bringer et par inde i bladet. Der har naturligvis været tilkendegivelser for og imod vort synspunkt. Afslutningen på debatten fandt sted, da der blev sluttet aftale mellem Danske Statsbaner og de interesserede danske firmaer om en yderligere forlængelse på 6 måneder af prøvetiden for de dansk byggede lokomotiver.

Denne beslutning må enhver bøje sig for og afvente det endelige resultat af de kommende undersøgelser. Vi genoptager derfor ikke sagen for at videreføre en polemik om, hvorvidt den ene eller den anden har retten på sin side, men stiller os stadig tvivlende overfor et gunstigt resultat af de danske forsøg. Blandt de artikler, der har været fremme, er der imidlertid fremsat nogle udtalelser, som i en saglig behandling af et så vigtigt emne helt skyder over målet. Således lyder det et sted:

»Selvom Danmarks lokomotivmænd er så heldige at have deres »på det tørre«, så de helt kan se bort fra den beskæftigelsesmæssige side af sagen, så vil spørgsmålet til syvende og sidst få betydning for os alle i skattemæssig henseende«.

Et andet sted skrives:

»Vi forstår ikke, at vore gamle kolleger på maskinerne nu advarer mod dansk arbejde, når de har kunnet godtage lyntog, MO-ere og MT-ere.

Er det derimod konstruktionen, man mener er behæftet med forskellige fejl, vil konstruktørerne sikkert gerne modtage gode råd af dygtigt kørende faglært personale. Med hensyn til de amerikansk-svenske MY-ere fremgår det ikke med en stavelse, at der også repareres og fornyes dele på dem. Skulle de virkelig gå helt ram forbi? Skulle der aldrig forekomme en revne i et cylinderhoved eller lignende små komplikationer? - Og hvis der gør det, så udskrives det i hvert fald ikke som de fejl, der kan være på dansk arbejde.

Vi håber med dette indlæg at få vore kørende smede til at se med venligere øjne på den smed, der ikke blev fast ansat, men som gerne vil arbejde.«

Mon ikke dette ligger i underkanten af, hvilke midler man skal anvende i en diskussion? Efter vor opfattelse tjener det hverken forfatterne eller dagbladet »Demokraten« i Aarhus til ære, at man søger den vej ud og helt lader hånt om, at vi i vort indlæg meget tydeligt tilkendegav, at det ville være glædeligt, om dansk industri kunne være med også på dette område. Vi udskrives ikke de fejl, der er ved de dansk byggede lokomotiver eller motorvogne, tværtimod. Lokomotivmændene har tålmodigt taget de vanskeligheder, der har meldt sig under »børnesygdommene« og senere, men finder det - som faglærte - ikke muligt at drage en sammenligning mellem litra MO og litra MY. Hertil er der overhovedet intet grundlag ikke mindst under hensyn til den væsent-

Ad Sveriges jernbanenet

Bygningen af de første statsbanestrækninger i Sverige begyndte i 1855, men tre år i forvejen havde et privat selskab anlagt den første normalsporede bane. For 80 år siden begyndte SJ at overtage privatbaner, og for tyve år siden besluttede den svenske rigsdag, at flertallet af private baner skulle overtages af staten, og for tiden driver Sveriges statsbaner ca. 92 pct. af landets samlede antal banestrækninger.

SJ's chef, generaldirektør Erik Upmark, har i år 10 års jubilæum. Han leder det største foretagende i Norden med ialt ca. 69.000 ansatte. Det vil sige, at næsten hver 30. svenske mand mellem 20 og 60 år er knyttet til SJ.

Omkring 45 pct. af Sveriges jernbaner er under eldrift, og 90 pct. af hele trafikken udføres af denne driftsform, som man begyndte i 1895, men først for alvor udbyggede, da Malmbanen oppe i Lappland blev elektrificeret i 1910. Sverige har verdens længste el-banenet, nemlig 7.200 km svarende til ca. 11.300 km elektrificeret sporlængde. Dette vældige anlæg har kostet SJ ca. 500 millioner sv. kroner, men pengene er indtjent igen på besparelserne til kul. Verdens længste sammenhængende el-banelinje går fra Trelleborg til Narvik i Nordnorge, godt 2.200 km.

Størstedelen af lokomotiv- og vognparken er både konstrueret og bygget i Sverige. Det nyeste el-lokomotiv er litra Ra, som med en maksimal fart på 150 km/t er landets hurtigste. Det vejer 62 tons, og motorernes vægt sætter lavrekord, da den kun modsvares 3,1 kg pr. hestekraft.

Med hensyn til vognmateriel har man bl. a. 80 universal-sovevogne under bygning. I disse kan kupeerne efter behov indrettes med en, to eller tre senge. Vognene har rindende varmt og koldt vand, kontakt til elbarbering, termostatreguleret varme o. s. v. De nyeste svenske spisevogne har luftkonditionering. I femåret 1954-58 var der langt over en million rejsende med sovevogne i Sverige.

A/B Trafikrestauranger er et datterselskab af SJ og driver alle jernbanerestauranter i tog, på stationer, skibe og færges. Mere end 1500 mennesker er ansat ved dette foretagende.

Spor-hunden.

lige forskel, der ligger i en motorvogn i forholdet til et motorlokomotiv og den væsentlige forskel, der er i de opgaver, hvortil de er bygget.

Skal der endelig hentes eksempler frem, må det blive litra MW og litra MX, hvoraf der af hver type blev fremstillet 2 eksemplarer. En masseproduktion kom aldrig i gang. Det kan naturligvis skyldes mange årsager, men en af de væsentligste var imidlertid manglende driftssikkerhed. Til gengæld har ingen hørt lokomotivmændene offentlig tilkendegive deres utilfredshed, og dette til trods for usigelig mange kvaler ude på strækningerne. Men her – som i andre tilfælde – var vi med i eksperimenterne, thi kunne der skabes en dansk industri ad denne vej, ville vi gerne yde vort beskedne bidrag hertil.

Men der kom som sagt ikke flere af disse typer, og der blev ikke ved disse konstruktioner skabt mere beskæftigelse til de danske arbejdere. Disse eksempler bør man ikke helt overse, hverken i sine bestræbelser for at skaffe beskæftigelse eller i ønsket om at levere Danske Statsbaner driftssikre aggregater. Med de indhøstede erfaringer er det derfor et spørgsmål, om ikke vor opfattelse er den, der gavner danske arbejdere bedst. Et par forsøgsmaskiner kan nok tilfredsstille et vist arbejdsbehov, men de giver ikke i tilsvarende grad den merbeskæftigelse, som 33 procent af en masseproduktion vil føre med sig. I beskæftigelsesmæssig henseende var det måske en opgave for dansk industri at opnå tilladelse til fremstilling af de dele til lokomotiverne, som udføres herhjemme, til også at omfatte de lokomotiver, der leveres til andre lande. Thi det er jo rigtigt, hvad to maskinarbejdere udtaler i et af indlægene:

»Smede og maskinarbejderne hos Frichs har ikke indtryk af, at der er rettet nogen kritik mod de amerikanske MY-lokomotiver, heller ikke mod undervognene og selve vognene, der er bygget hos Frichs. Og så er der kun tilbage selve motoren, og som der er lavet i tusindvis af og altså gennemprøvet på alle måder i et kapitalstærkt land.«

Udtrykket »kun« i forbindelse med den resterende del – motoren – skal nok ikke tages bogstaveligt, thi, det er her »hunden ligger begravet«, thi netop det, at der kan leveres en gennemprøvet motor, der har overvundet sine »børnesygdomme« og vist sig driftssikker, må dog veje tungt i vægtskålen, når sagen skal afgøres. Selvom beskæftigelsen skal sættes i højsædet – hertil har smede og maskinarbejdere lokomotivmændenes fulde støtte – må der samme sted være en rimelig plads for landets og statsbanernes økonomi. Vi har hos lokomotivmændene meldt os til et fornuftigt samarbejde med administrationen i bestræbelserne for at gennemføre en mere rationel drift med henblik på at opnå en bedre økonomi for banerne. Det kræver for os, som for alle andre, der virker med på dette område, ofre fra begge sider. Ingen kan derfor fortænke os i, at vi tilkendegiver vor mening på et så vigtigt punkt, som indkøb af lokomotiver er, eller at vi råber »et vagt i gevær«, når de millioner, der spares det ene sted, ofres et andet sted, hvor de burde spares.

De danske forsøg fortsætter nu i 6 måneder til. Skulle resultatet til den tid gøre vor pessimisme til skamme, skal det trods alt kun glæde os.

Er man gammel, når man er 45?

Yngre og ældre arbejdere har hver deres fortrin og supplerer derfor hinanden fortrinligt i produktionen.

Hvornår er man »for gammel«?

Ja, hvornår er man for gammel, f. eks. til at søge nyt arbejde, hvis man er ked af sin nuværende stilling, eller hvis det firma, man arbejder i, nedlægges? Eller hvis arbejdsstyrken indskrænkes? Eller af mange andre årsager.

Svaret afhænger af mange forhold, der kun i ringe grad angår ens egne kvalifikationer. Det afhænger naturligvis af, om der er mangel på arbejdskraft i det pågældende fag, men aldeles ikke alene deraf. Det afhænger især af arbejdsgiverens indstilling. Alt for let og alt for ofte afvises en ansøgning om arbejde fra en mand over 40 eller 45 år med en rød påtegning: For gammel! Ja, det lyder utroligt, men man fortæller om en 36-årig maskinarbejder i USA, der sagde sin stilling op, fordi han ikke brød sig om til stadighed at arbejde på natholdet. Til hans store forbløffelse afviste ikke mindre en 6 arbejdsgivere hans ansøgning med den begrundelse, at han var for gammel. Den syvende arbejdsgiver antog ham, men på det tidspunkt havde han været arbejdsløs i et halvt år. Hans selvtillid fik et alvorligt knæk, og han erklærede, at han ikke ville gøre det eksperiment om igen. »For hvis jeg er for gammel, når jeg er 36, hvordan i alverden så, når jeg er 46?«

Men det var i Amerika, hvor problemet, som vi snart skal se, er meget værre end f. eks. i Danmark. Hvornår er man »for gammel« i arbejdsgiverens øjne, og det er jo til syvende og sidst det afgørende, når en mand skal antages? Er der nogen mening i at kassere en mand, der bliver f. eks. 50 eller 55 år?

Heldigvis er den *almindelige* indstilling herhjemme overfor de ældre arbejdere ikke så kynisk afvisende, men problemet eksisterer dog, og uden tvivl forskyder aldersgrænsen sig stadig nedefter – ganske i modstrid med den biologiske udvikling, der bevirker, at man er arbejdsdygtig i en langt højere alder end blot for 20 år siden. Der kan være fag, hvor dette ikke er tilfældet, d. v. s. fag, der slider sin arbejder op længe før tiden, men det er undtagelserne, og den nye arbejderbeskyttelseslov hindrer denne rovdrift på arbejdskraften, som i visse andre lande ikke er så ualmindelig. F. eks. erklærede en fagforeningsmand på en international bageriarbejderkonference fornylig, at bestemmelsen om folkepension i 65-års-alderen ikke havde nogen interesse i Paris, thi i denne by blev ingen bageriarbejder så gammel. De parisiske bagerier er ofte kælderbagerier, arbejdstiden er trods alle lovbestemmelser for lang, og arbejdet foregår om natten. – Men dette var et sidespring; dog af betydning ved bedømmelsen af sundhedsforholdene på arbejdspladserne.

I Danmark forlænges levealderen bestandig, og der findes f. eks. nu i København 125.000 personer over 65 år (mod ca. 95.000 for nogle år siden). Man kan diskutere, om aldersgrænsen for folkepensionister er for høj. Her ligger en række problemer, som er meget aktuelle, og som gang på gang har været optaget til forhandling, bl. a. på Hindsgaulemødet i august 1958 og på en FN-konference i Königsfelde ved Bonn i slutningen af oktober. Man har især diskuteret, hvorledes man skal beskæftige de gamle, når de ikke længere befinder sig på deres arbejdsplads. Bl. a. har man diskuteret mulighederne for deltidsarbejde, når kræfterne ikke slår til i en normal arbejdsplads. Der er her taget hensyn til både de ældre, der også har krav på at leve en rimelig tilværelse, og til de yngre, der ikke anser det for rimeligt, at gamle arbejdere lægger beslag på den arbejdsmængde, der forefindes.

De ældre arbejders kvalifikationer.

I de allerfeste fag og industrier stiger kvalifikationerne med alderen, indtil den når et vist maksimum, der som regel ligger ved 55–60 års alderen. Det er jo klart, at erfaringen og den faglige kunnen forøges år for år, og dette er jo yderst værdifulde egenskaber. Undersøgelser (i Amerika) har vist, at mange mænd i 50–55 års alderen producerer mere, end de bedste og hurtigste unge arbejdere udfører i gennemsnit. Det er i denne forbindelse interessant at høre, hvad en personalechef ved et forskningsinstitut for elektriske anlæg og atomenergi udtalte til arbejdsministeren: »Det er umuligt for os at oplære det personale, vi skal bruge, hurtigt nok, hvis vi ikke kan få folk, der i forvejen har den brede og alsidige baggrund, der kommer med erfaringen. Vi har brug for alle de ældre, erfarne medarbejdere, vi kan få fat i.«

Stabilitet, helbredsforhold, tilpasning.

Selv om det er rigtigt, at de ældre arbejders kvalifikationer som regel er udmærkede, kunne det jo ikke nytte ret meget, hvis de svigtede på andre, vigtige områder, f. eks. med hensyn til stabilitet, omhu, påpasselighed, tilpasningsevne eller blot dårligere helbred. Men erfaringen viser, at de på disse områder står på højde med de unge arbejdere, ja, ofte overgår dem. De skifter ikke så hyppigt arbejdsplads. Det viser statistikken. De er også i stand til at tilpasse sig nyt arbejde, ja, endog omskoling, om det er fornødent. Deres omhu og påpasselighed og deres ansvarsfølelse over for deres job er ubetinget større end hos mange unge. Antallet af de ældres sygedage er ingenlunde så højt, at det berettiger til at vrage dem.

Sygdomsperioder af over en måneds varighed er ikke væsentligt almindeligere for aldersgruppen 40–60 årige end for andre aldersgrupper. Først over 60-års alderen stiger sygeligheden lidt. Så er der spørgsmålet om arbejdsulykker. Forskellige undersøgelser viser, at ældre arbejdere ikke kommer så hyppigt til skade som yngre. Det skyldes vel også, at de gennemgående er mere forsigtige og har større erfaring for, hvorledes ulykker kan undgås, og hvorledes materialerne bør behandles.

Bør de unge antages forud for de ældre?

Hvis der er fuld beskæftigelse i et fag, eksisterer problemet ikke, men det skærpes med stigende arbejdsløshed. Skal der endelig vælges mellem ældre og yngre, må de ældre have lige chancer med de unge. De ugifte unge har ingen forsørgerbyrde, hvilket de ældre arbejdere som regel har. Yngre arbejdere med familie har krav på rimelig hensyntagen, især hvis den ældre arbejders børn er voksne. Arbejdsgiveren bør afveje disse hensyn, når han har brug for arbejdskraft, og hans økonomiske interesser må træde i baggrunden. Hvis den ældre arbejder er nogenlunde sikker på at blive ligestillet med de yngre ved ansættelsen af arbejdskraft og ikke må se en lang, trøstesløs ledighedsperiode i møde, vil han stille sig forstående over for de unge. Problemet ligger altså hovedsagelig i arbejdsgiverens indstilling – og først og sidst gælder det om at skabe fuld beskæftigelse, da vil megen bitterhed mellem de yngre og den ældre generation kunne undgås.

Spectator.

Gösta Widing 50 år



En markant skikkelse inden for jernbanemændenes nordiske organisationsarbejde og på samme tid en værdsat arbejdskraft i det internationale organisationsarbejde for transportarbejderne, Gösta Wilhelm Widing, formand for Finsk Lokomotivmands Forbund, fylder den 15. februar d. å. 50 år.

Der står respekt om Widings person, og fra alle sider anerkendes han for sin viden og indsats for jernbanemændenes interesser i Norden og ITF.

Problemerne i arbejdet er mange og ikke mindst i hans hjemland, hvor disse præges af Finlands specielle situation i forholdet til den store nabo mod øst, kræves der indsigtfuld og klog handlen for at bjerge de gode resultater hjem. Widing er imidlertid i besiddelse af de evner, der borger for kollegernes interesser, og i Finland er lokomotivmændenes forbund en stærk organisation.

Gennem samarbejdet og et personligt venskab med Widing har vi erfaret hans værd som organisationsleder og menneske, og vi sætter stor pris på ham. En god ven af Danmark er han, ligesom kontakten hertil styrkes gennem herboende familie.

Widing er født i Helsingfors og begyndte ved statsbanerne som lokomotivmandslærling på Læringskolen i Helsingfors, hvorfra han efter 4 års læretid kom til maskindepotet i Helsingfors som lokomotivfyrbøder. Widing gennemgik lokomotivførerskolen 1937 med hædersomtale, hvorefter han blev sat til tjeneste som fører.

I begyndelsen havde Widing ingen særlig interesse for det faglige arbejde og under depressionsperioden blev han selv og flere ældre lokomotivfyrbødere afskediget, uden at forbundet forsøgte at forhindre dette. Widing var første gang med på lokomotivmandsforbundets ekstraordinære kongres 1938 som repræsentant for afdelingen i Helsingfors.

Under krigen mistede Widing sit hjem under bombardementet af Helsingfors. Lokomotivmændene foretog en indsamling til dem, som havde mistet deres hjem, hvilket forårsagede, at Widing begyndte at tage aktiv del i organisationsarbejdet. År 1946 blev han valgt til afdelingsformand i Helsingfors, og året efter blev han valgt ind i forbundsstyrelsen. År 1951 blev han valgt til forbundsformand.

Med et udpræget kendskab til fremmede sprog blev han i 1948 indvalgt i ITF's generalforsamling og i 1950 i Nordisk Jernbanemands Union's sekretariat, hvor han for tiden er valgt til præsident for 3 års perioden 1957/60. Widing har deltaget i ILO's generalforsamlinger og den Europæiske Indlands Transportkommissions konferencer samt i forskellige jernbanemands og ITF berørte internationale møder.

Hjemme i Finland er han overdraget mange tillidshverv. Han er medlem af styrelsen for den faglige landsorganisation, formand for statstjenestemandskartellet og medlem af forskellige komiteer, blandt andet Statsbanernes Organisationskomitee, Transportrådet, Den rådgivende kommission for tjenestemandforhold, Arbejdstidsnævnet m. m.

Widing har studeret fagbevægelse og jernbanedrift i mange lande og i den anledning foretaget lange udenlandsrejser til USA, Mexico, Kina, Afrika, Sovjetunionen samt til de fleste europæiske lande.

Widing har publiceret en stor mængde artikler om fagbevægelsen både nationalt og internationalt samt en del rejseskildringer, og til hans hobbys har været at gennemgå Centralskolen for Kunstfild i Helsingfors, blandt andet tegning og skitsering.

Vi benytter lejligheden til at bringe Widing en hjertelig lykønskning for det gode, frugtbringende samarbejde og ønsker, at fremtiden må gavne helbredet og den fælles sag, vi kæmper for.

Leverancen af MY-lokomotiver

Foranlediget af en artikel i Dansk Lokomotiv Tidende af 5. januar d. å. angående levering af MY-lokomotiver til DSB, har der været en diskussion herom i en række af landets dagblade. Efterfølgende bringes nogle indlæg fra »Demokraten« i Århus.

Søndag bragte »Demokraten« en omtale af en artikel i Dansk Lokomotivtidende, hvori blev givet udtryk for den opfattelse, at bygningen af statsbanernes nye MY-lokomotiver bør gennemføres som en svensk leverance med danske underleverandører. Lokomotivtidende mente, at danske virksomheder ikke havde tilstrækkelig erfaring i bygning af de store maskiner.

Advarer mod Frichs.

Lokomotivmændene i Danmark advarer i deres sidste nummer af Lokomotivmændenes Fagblad mod at lade DSB's nye MY-lokomotiver fremstille i Danmark, således som smedenes formand har gjort et stort arbejde for. Leverancen hviler som bekendt, hvis den er fra Danmark, for en stor del på Frichs i Århus.

Lokomotivmændene nærer, hedder det i artiklen, begrundet frygt for, at Danmark ikke kan opnå tilfredsstillende resultater.

Efter hvad vi erfarer, hentyder lokomotivmændene til to dansk fremstillede MY-lokomotiver. Det ene har ofte måttet til reparation og ombygning. Det andet er holdt i beredskab, indtil man havde fundet fejlene ved det første. Derimod har de i Sverige indkøbte MY'ere fungeret udmærket.

*Vi kan selv bygge MY-lokomotiverne
Meningsløst at lade de store leverancer
gå til udlandet.*

»Demokraten« deler ikke Lokomotivtidende's opfattelse. Det er naturligt, at der blev vanskeligheder med den første maskine af den ny konstruktion, fordi der nødvendigvis i forbindelse med nyskabelsen må indvindes erfaringer. Vi er af samme opfattelse som smedeforbundets energiske formand, Hans Rasmussen, der arbejder på at bevare de flest mulige leverancer for dansk initiativ og dansk arbejdskraft. Frichs har leveret de fleste af statsbanernes lokomotiver, og ingen er i tvivl om, at virksomheden har en stab af højt kvalificeret arbejdskraft, som kan løse de problemer, der vil opstå. Det ville være helt meningsløst, at Dan-

mark, der er verdenskendt for fabrikation af dieselmotorer til skibe, skulle give op, når det gælder dieselmotorer til lokomotiver.

Har kørt 225.000 km.

Fra fællestillidsmanden på Frichs fabrikker Hans Jørgensen har vi modtaget et indlæg, hvori han fremhæver, at det er forkert, hvis Frichs overfor offentligheden kommer til at stå alene med ansvaret for de to dansk-byggede MY-lokomotiver, der er leveret.

Det hedder i indlægget:

Da det i marts 1954 blev afgjort, at dansk industri skulle fremstille 2 diesellokomotiver af samme størrelse som de udenlandske MY'ere, stod A/S Frichs ganske vist som hovedleverandør, men i samarbejde med bl. a. B & W, der havde konstrueret motoren. Årsagen hertil var formodentlig, at B & W indenfor skibsmotorbranchen er verdenskendt og har rige erfaringer, hvad angår konstruktion af to-taktsmotorer, hvorimod A/S Frichs altid har koncentreret sig om fire-taktsmotorer. Nu tjener det ikke noget nyttigt formål at skjule, at der har været visse vanskeligheder med motoren i MY 1201, det første dansk-byggede diesellokomotiv af denne type, men hertil er kun at bemærke, at de fleste af disse efterhånden er klaret af, hvilket også har vist sig ved en stadig stigende driftssikkerhed. MY 1201 har indtil nu kørt ca. 225.000 km, og i det sidste halve årstid uden nævneværdige uheld – de udenlandske MY'ere har jo også uheld af og til!

Trods Dansk Lokomotivtidende's pessimisme mener vi, at dansk indu-

stri med de nu indvundne erfaringer vil være i stand til at fremstille et diesellokomotiv, der i kvalitet kan måle sig med de udenlandske. Vi skal i denne forbindelse oplyse, at erfarne lokomotivførere har udtalt sig anerkendende om MY 1201's rolige kørsel på skinnerne. Hvorvidt vi i pris helt kan konkurrere med udlandet, der jo producerer de store serier, er vel tvivlsomt, men et minus herved opvejes efter vor formening rigeligt gennem beskæftigelsen af hundrede af arbejdere, der beskattes af lønindtægten, og derved yder sit bidrag til samfundets husholdning i stedet for at gå ledige og hæve understøttelse.

Vi henstiller derfor indtrængende til de ansvarlige myndigheder at lade de kommende års store millionleveringer til DSB komme vor egen industri til gode, hvorved mange hundrede danske arbejdere kan få beskæftigelse.

Beskæftigelse til hundreder af danske arbejdere.

Fra en læser, der har opgivet sit navn til redaktionen, har vi endvidere modtaget:

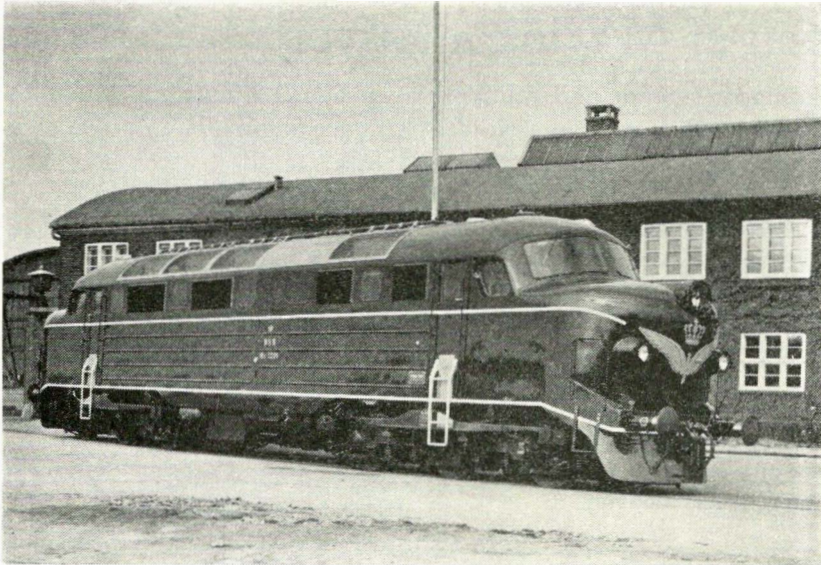
Efter hvad der oplyses i »Demokraten«'s søndagsnummer, har lokomotivmændene i Danmark advaret mod, at de store lokomotivordrer placeres her i landet.

Man henviser til de dårlige erfaringer m. h. t. de to MY-maskiner, som dels har været og dels er under bygning hos A/S Frichs.

Må det være tilladt hertil at bemærke, at hovedanstødsstenen ved disse to maskiner er dieselmotorerne, som leveres af B & W. Men A/S Frichs står som hovedleverandør og må derfor også tage kløene.

Og så er det, man begynder at undres.

Som bekendt har B & W leveret og leverer stadig dieselmotorer til skibsværfter så at sige over hele



MY-lokomotiv bygget hos Frichs.

jordkloden, og store og små skibe forsynede med B & W dieselmotorer pløjer dag ud og dag ind alle verdenshavene.

Skulle dette danske verdensfirma ikke være i stand til at fremstille en dieselmotor, som vil kunne tilfredsstille vore hjemlige lokomotivmænd?

For det er da umuligt at tænke sig, at skibs-maskinfolkene er så meget dygtigere og mere erfarne i brugen og pasningen af motorerne.

Og hvordan kan det nu være, at man aldrig hører kritik af alle de mange MO-lokomotiver og banetraktorer m. m., som jo også er udgået

fra Frichs fabrikker? For ikke at tale om lyntogene! Engang DSB's stolthed. Hvordan skal det forstås, at vi nu pludselig ikke er i stand til at bygge lokomotiver herhjemme?

Må man ikke med hensyn til bygning af de store MY-maskiner give danske ingeniører og arbejdere en vis margin i forhold til svenskerne, som jo bygger på amerikansk licens og med amerikanske dieselmotorer?

Selv menigmand forstår, at der er forskel på at bygge i tusindvis af samme maskintype, som amerikanerne jo har gjort, og så på at skulle eksperimentere sig frem til selv at kunne optage en produktion, der,

Spørgsmålet om en eventuel leverance af MY'ere i forbindelse med statsbanernes store udvidelse af maskinparken optager århusianske arbejdere meget, og sagen diskuteres ikke mindst blandt smede og maskinarbejdere, som er interesseret i, at der kommer mest mulig beskæftigelse til byen. »Demokraten« bragte forleden indlæg fra arbejdere hos Frichs, som stærkt argumenterede for, at denne århusianske virksomhed får andel i leverancerne. I dag har vi fra navngivne arbejdere på DSB's centralværksted modtaget et indlæg, hvori man anfører alvorlige indvendinger mod MY'erne fra Frichs.

Alvorlige indvendinger mod Frichs' MY.

20 mand om at efterse en svensk-amerikansk MY – 50-55 skal efterse en dansk-bygget, skriver centralværksteds-folk.

»Demokraten«s redaktion er ikke sagkyndig på området til at kunne fælde dom. Vi ønsker det heller ikke, men der er allerede til indledning grund til at påpege, at det ikke fra Frichs-arbejdernes side er hævdet,

at de første maskiner ikke har haft vanskeligheder – tværtimod. Og vi vil tilføje, at når man på Frichs har er kendt disse fejl og mangler, så må det være fabrikkens opgave at få dem rettet i kommende leverancer. Når en ny type maskiner sættes i produktion, vil der altid være ting at rette på de første maskiner, men vi føler os overbevist om, at Frichs ledelse og arbejdere i fællesskab kan løse den opgave, som bliver dem

foruden at bringe beskæftigelse til hundreder af danske arbejdere, vil betyde, at størstedelen af de mange millioner, landet har optaget som lan, kan komme os selv tilgode.

For mig ser det med et mildt ord uklogt ud, at landet optager et stort og kostbart lan til fornyelse af statsbanernes maskinpark, for derefter at aflevere de fleste af pengene til støtte for svensk, subsidiært tysk industri.

Var det mon ikke bedre at tænke roligt og nøgternt over tingene og være glade for den indsats, der bliver gjort, såvel af de store og iøvrigt anerkendte firmaer, som af smedenes forbundsformand. I stedet for offentligt at miskreditere danske ingeniører og arbejdere.

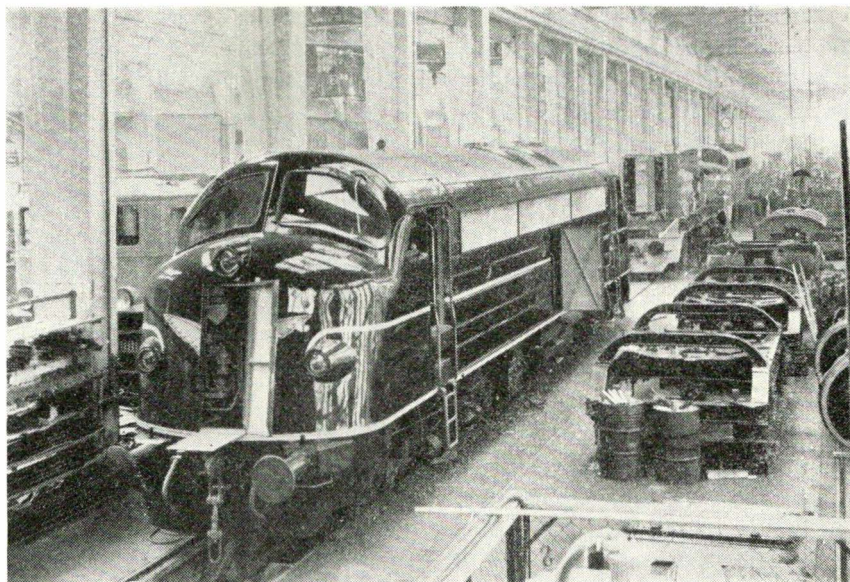
Selvom Danmarks lokomotivmænd er så heldige at have deres »på det tørre«, så de helt kan se bort fra den beskæftigelsesmæssige side af sagen, så vil spørgsmålet til syvende og sidst få betydning for os alle i skattemæssig henseende.

stillet ved evt. leverance af MY'er.

Både når det drejer sig om store maskinanlæg og finmekanik har dansk snildhed og kunnen været i stand til at konkurrere med udenlandske firmaer, og sådan bør det også være i dette tilfælde.

Det er Frichs prestige, som nu står på spil, og man må håbe, at der fra ledelsens og teknikernes side bliver sat alt ind på at hævde den. Kritikken mod leverancen må gennemgås punkt for punkt, man må lære af erfaringerne. Manden ved drejebænken på Frichs er i hvert fald lige så dygtig som kollegerne i Trollhättan og Chicago. Vi ved, at både faglærte og ufaglærte på Frichs vil yde deres bedste, både i egen og fabrikkens interesse.

MY-lokomotiv af GM-typen under bygning hos NOHAB.



Erfaringerne fra centralværkstedet.

Indlægget, »Demokraten« har modtaget med anmodning om offentliggørelse har følgende ordlyd:

En sag skal som bekendt ses fra mere end en side. De udtalelser, som stod i »Demokraten« den 15. ds. er fra folk, som ikke aner, hvad de taler om.

Jeg arbejder i MY-værkstedet til daglig med eftersyn af de omtalte lokomotiver og skulle mene, at jeg kender fakta. Jeg kan være ligeglad, om jeg skal efterse danske eller amerikanske MY'er, men jeg er ikke ligeglad med, hvordan statens penge bruges. Indlægget af 15. ds. begynder med at tale om, at når danske virksomheder og ingeniører kan bygge verdenskendte motorer til skibe, så kan de også lave en lokomotivmotor.

Sådan noget vrøvl. Forskellen er som dag og nat. En skibsmotor løber højst ca. 100 omdrejninger i minuttet, mens en loko-motor skal have ca. 850 o/m, og den fart skal ikke være konstant, men hele tiden skifte. Det kan en skibsmotor ikke holde til.

Og så det andet spørgsmål: motorens vægt og mål. I et skib betyder 40-50 tons intet, ej heller en meter eller to, men på et lokomotiv betyder disse ting minsandten en hel del. Det ville da være grimt at løbe panden mod en viadukt, eller at mærke skinnerne forsvinde under toget, fordi maskinen er for tung.

Den næste udtalelse er fra Hans Jørgensen. Han begynder med at sige noget rigtigt, nemlig at Frichs står alene med sorteper. Den maskine, der sidder i MY 1201, er nemlig tegnet af B & W, men bygget af Frichs. Vi, der arbejder her med MY, er af den opfattelse, at B & W - da Frichs har bedt om en tegning - med bind for øjnene har taget en i en kasse fra 1930. Maskinen ligner nemlig meget de maskiner, der sad i de nu af DSB kasserede MX og MV lokomotiver.

Nu kommer Hans Jørgensen med en stor usandhed, nemlig at MY 1201 har kørt 225.000 km. - Ja, måske ialt, men den har været på Frichs to, måske tre gange. Hver gang er den blevet klædt af til skindet og forsynet med nye dele (af de ædlere), så det med de 225.000 km skal man ikke lade sig bluffe af.

Den næste usandhed er, at 1201 har kørt det sidste halve år uden nævneværdige uheld. Det er godt gjort, at Hans Jørgensen ikke har set den på fabrikken. Den har nemlig stået der i oktober-november-december 1958. Hele tre måneder har køretøjet været på Frichs til en stor omgang, bl. a. for svineri med sin smøreolie ned ad siderne. Der måtte lægges sække i begge førerrum til at tørre fødderne af på. Nu har den kørt i tre uger, omgangen har ikke hjulpet en smule. 1201 sejler i smøreolie, men det er jo også en skibsmotor.

Til den i artiklen unavngivne læser kan jeg oplyse følgende kendsgerninger: Skibsmaskinfolkene er selvfølgelig ikke dygtigere end vi. Vi er alle udlærte maskinarbejdere. Endvidere har vi siddet på skolebænken både i Sverige og herhjemme for at lære at pleje og passe maskinerne som små børn, og det bliver de - med det værktøj, som hører til de omtalte lokomotiver. Det værktøj, som hører til de amerikanske maskiner, er sukkertøj at have med at gøre. Alt passer ganske nøje ind i hinanden. små ure er indbygget i

noget af det, hvorpå man kan læse, hvor hårdt en møtrik er spændt. Så fikst kan man ikke sige, værktøjet fra Frichs er. Det er nemlig ganske simpelt så klodset udført, at jeg nægter at tro, at en landsbysmed kan og vil anvende det.

Læseren savner også kritik af MO'erne og lyntogene. Mon han har glemt Mk-Fk. Det var i hvert fald en fiasko. En MO-vogn har 500 hestekræfter. De fire første MY'er har hver 1500 hk, altså det samme som tre MO'er. Men prøv om tre MO'er kan klare 1000 tons på krogen bare på en lige strækning. De 60 fuldtlastede vogne rører sig med garanti ikke en halv meter frem. De fire MY'er gør det uden at kny. Det giver et begreb om, hvor stærke de er. Et lyntog har 1000 hk til at trække et par vogne. Enhver kan da se, at det er et stort overskud af maskinkraft. De bliver jo ikke belastet, men kører i tomgang, når de holder 120 kilometers fart. De bruger kun kraften til at komme i gang på. Når så vognen løber 120 km, bliver maskinerne sat ned i omdrejningen. Om traktorerne kan jeg sige, at de er en tro kopi af den tyske Ardelt, som Frichs har »lånt«. Gearkassen i samme Frichstraktor er lavet i Tyskland, så helt dansk er den altså ikke.

Så vidt jeg husker, var det to tyske ingeniører, der tegnede lyntogene, og blev de forresten ikke afskediget, da »lynene« var færdige?

Hvis 2. distrikt skal have 20 ame-

rikanske MY'er mere, tror jeg, at vi skal have mandskabet udvidet med ca. 8-10 mand. Nu er vi 20 mand om at efterse 27 MY'er. Hvis vi derimod skal have dansk-byggede MY'er, skal vi op på ca. 50-55 mand. Sådanting som bremseklodser, hvoraf der er 48 på de amerikanske MY'er, er to raske mand ca. to timer om at udskifte. Den danske derimod skal have 8 mand en hel dag, og det skal være med svejsebrænder og store forhamre. Den kan man ikke skifte to enkelte klodser ud på. Der skal man have hele trucken på een gang. Hvis vi skal skifte to, skal vi omjustere hele bremsetøjet, og det tager endnu længere tid. Alene opspændingen af den automatiske bremsespænder skal altid foregå ved håndkraft før og efter hvert klodsskift. Ved dette skal man helst have akrobatled og kardanel på hænderne for at komme til. Så kinesisk er det indrettet på den danske MY.

Vi her i det lille land kan lave meget godt. Mon vi ikke selv kan lave vore jetjagere? Hvad tror »Demokraten«, piloterne ville sige til det? Under krigen kunne vi dyrke tobak. Jeg synes nu, vi skal lave vore cigarer, cigaretter og al røg herhjemme af rent dansk materiale. Vi kunne spare mange millioner om året i hård valuta på den konto. Nej, nej og atter nej. Lad dog for pokker de lande lave de varer, som de er specialister i. Det er alle her i landet vist bedst tjent med, ikke mindst vi, der er skatteydere.

De MY-lokomotiver, som den danske stat skal og bør have, koster 1,8 mill. kr. pr. stk. Når vi køber 20 stk., koster de kun 1,3 mill. kr., altså et ordentlig afslag i prisen. Deraf skal Frichs og dansk industri have en trediedel af pengene, for de laver en trediedel af arbejdet på dem.

Den eneste dansk-byggede MY, nemlig 1201 – der kører kun den samme, selvom alle landets aviser skriver, at der kører to – har kostet den danske stat ca. 8 mill. kr. og en masse ærgrelse samt en masse Taxaregninger til DSB, når 1201 er nedbrudt på linien og passagererne skal nå frem til internationale forbindelser. Skal vi se på skatteydernes pen-

ge, er jeg ikke i tvivl om, hvilken type vi skal have.

Med tak for optagelsen.

En daglig holder af avisen.

Skulle vi ikke kunne bygge MY'er?

I et indlæg, som vi har modtaget fra maskinarbejderne K. M. Deleuran og Holger Hansen, hedder det bl. a.:

De uindviede, der læser Lokomotivtidendes artikel og dagbladenes omtale deraf, må få det indtryk, at den danske maskinarbejder ikke kan udføre sit arbejde. Smede og maskinarbejderne hos Frichs har ikke indtryk af, at der er rettet nogen kritik mod de amerikanske MY-lokomotiver, heller ikke mod undervognene og selve vognene, der er bygget hos Frichs. Og så er der kun tilbage selve motoren, som er af amerikansk oprindelse, og som der er lavet i tusindvis af og altså gennemprøvet på alle måder i et kapitalstærkt land.

Bygget på indhøstede erfaringer.

Hvordan opstod MO-vognene og lyntogene, hedder det videre? Selvfølgelig efter forsøg og nykonstruktioner og bygget på indhøstede erfaringer.

Vi smede og maskinarbejdere hos Frichs går i den tro, at lyntogene har haft succes i det kvarte århundrede, de har kørt, og det samme gælder de populære MO-tog, der kan kombineres i større og mindre tog.

Vi har også indtryk af, at den nye type MT, som DSB indtil nu har modtaget to af, og som der er ialt 15 i ordre af, er blevet rosede omtalt såvel for konstruktionen som for arbejdet.

Vi forstår ikke, at vore gamle kolleger på maskinerne nu advarer mod dansk arbejde, når de har kunnet godtage lyntog, MO'ere og MT'ere.

Er det derimod konstruktionen, man mener er behæftet med forskellige fejl, vil konstruktørerne sikkert gerne modtage gode råd af dygtigt kørende faglært personale. Med hensyn til de amerikansk-svenske MY'ere fremgår det ikke med en stavelse, at der også repareres og fornyes dele på dem. Skulle de virkelig gå helt ram forbi? Skulle der aldrig

forekomme en revne i et cylinderhoved eller lignende små komplikationer? – Og hvis der gør det, så udskrives det i hvert fald ikke som de fejl, der kan være på dansk arbejde.

Vi håber med dette indlæg at få vore kørende smede til at se med venligere øjne på den smed, der ikke blev fast ansat, men som også gerne vil arbejde, slutter indlægget.

Strålende idé

✱

*Følgende bringes fra
Berlingske Tidende d. 21. jan.*

✱

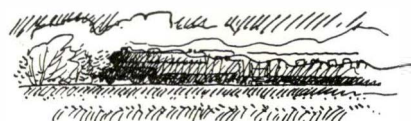
Statsbanerne er for tiden ved at afhænde en serie gamle lokomotiver, som er blevet overflødiggjort af rationaliseringen.

Nu kan man købe lokomotiver af DSB til billig pris, og hvis man møder med kontanter, måske endda rabat der gi's. Det er de gode gamle heste af jern med kul og røg og damp, og man kan få en ganske lille såvel som en gevaldig tamp.

Hvor tit har man dog ikke stået og kikket på de lækre, små elektriske lokomotiver som man til legetøj kan få. Men dette her er noget andet, som nu kan bli' enhver til del, når Skov vil sælge fordelagtigt en vaskeægte dampkamel.

Spring til, du gæve, gamle borger, som har forstand på mekanik, og køb dig rask en god maskine i DSB's udsalgsbutik. Du kan en masse gode glæder af denne lille handel få. Og du kan altid nå til byen, hvis S-trafikken går i stå.

Sylvia.



Vejlekassen

Til »Vejlekassen«s medlemmer!

Under indtryk af prisuviklingen, der også har medført betydeligt forhøjede begravelsesudgifter, har styrelsen overvejet at stille forslag om *udbetaling af en væsentlig højere begravelseshjælp mod en kontingentforhøjelse på 1 kr. månedlig*. Efter at spørgsmålet har været forberedende behandlet på de to sidste års repræsentantskabsmøder, fremlægger styrelsen nu til medlemmernes bedømmelse det forslag, som under visse forudsætninger vil blive forelagt på det kommende repræsentantskabsmøde:

Ny skala:

Alder ved optagelse	Nuværende begravelseshjælp		Ny begravelseshjælp	
	Kr.	Grundsum Kr.	Bonus Kr.	Ialt Kr.
Under 20 år	1110	850	1000	1850
fyldte 20 »	1040	850	950	1800
21 »	1005	850	900	1750
22 »	970	850	850	1700
23 »	935	850	800	1650
24 »	900	850	750	1600
25 »	865	850	700	1550
26 »	830	850	650	1500
27 »	795	850	600	1450
28 »	760	850	550	1400
29 »	760	850	500	1350
30-34 »	690	850	350	1200
over 34 »	620	850	100	950

Overgangsbestemmelser:

I de første 5 år – 1960-64 incl. – vil det dog være nødvendigt at reducere udbetalingssummerne således:

Når afdøde er	Reduceres grundsummen med
over 70 år	25 pct.
mellem 65-70 »	20 »
» 60-65 »	15 »
» 55-60 »	5 »
under 55 »	ingen reduktion

Bonusbeløbene udbetales fuldt ud.

Nyt kontingent.

2 kr. pr. måned fra 1. januar 1960.

Kontingentfrihed fra udgangen af det år, i hvilket man fylder 70 år.

Hvis man ikke vil være med.

Hvis der mod forventning er medlemmer, der ikke ønsker at gå over på de nye betingelser, kan medlemskabet fortsætte på de nuværende betingelser.

Sådanne medlemmer bedes til styrelsens orientering udfylde og indsende den til dette formål i nærværende blad anbragte kupon.

Kuponen kan indsendes som tjenesesag til:

»Vejlekassen«s forretningsfører,
Københavns Hovedbanegård,
senest 15. marts 1959.

Hvis et betydende antal medlemmer tilkendegiver, at de ikke ønsker de nye satser gennemført, vil forslaget om disse næppe blive fremsat.

Styrelsen anbefaler alle medlemmer at give forslaget en velvillig overvejelse.

De betydelige forhøjelser af udbetalingssatserne er kun muliggjorte af »Vejlekassen«s store formue – værdipapirernes pålydende over 5 millioner kr. – som medlemmerne gennem de mange år har skabt.

Hvis forslaget kan gennemføres, bliver det til gavn for både de ældre medlemmer, der var med fra gammel tid, som for de yngre og unge, der i de senere år har givet »Vejlekassen« det store opsving.

Altså.

Er De tilhænger af forslaget, skal De intet foretage Dem! Er De modstander – udfyld venligst kuponen og indsend den som ovenfor anført inden 15. marts.

Venlig hilsen

P. H. Pedersen, E. Greve Petersen, M. S. Lyngesen,
formand. næstformand. forretningsfører.

KUPON

Til »Vejlekassen«s forretningsfører.

Undertegnede
Stilling.

.....
Navn.

medlem (Vejlekassen) nr. meddeler herved, at jeg ikke ønsker forslaget om forhøjelse af udbetalingssatser og kontingent gennemført, og at jeg i givet fald vil fortsætte på de i dag gældende vilkår.

.....
Underskrift.

Er De ikke medlem — skulle De se at blive det!
Henvend Dem til »Vejlekassen«s tillidsmand eller
Deres tillidsmand i Deres organisation.

Den kongelige Porcelainsfabrik

Deltagere i besøget på Den kongelige Porcelainsfabrik onsdag den 11. februar d. å., bedes møde ved fabrikkens hovedindgang, Smallegade 45, København F. kl. 9,45. Besøget begynder kl. 10,00, og antages at ville vare 1½ time.

Deltagere i teateraftenen tirsdag den 10. februar d. å., bedes møde i foyeren til »Det ny Scala« kl. 19,30, hvor billetter vil blive udleveret af lokomotivfører G. A. Rasmussen og undertegnede.

Forestillingen begynder kl. 20,00.

Vel mødt

J. V. Christiansen.

DSB's udstilling »Handel«



I perrontunnel I på Københavns Hovedbanegård har statsbanerne åbnet en ny udstilling, som fortæller om køb og salg inden for banerne samt andre statsinstitutioner, som statsbanerne varetager dette for.

I almindelighed tænkes vist ikke på, at statsbanerne er en af landet største vareforbrugere og følgelig hører til blandt de største kunder hos dansk handel og industri.

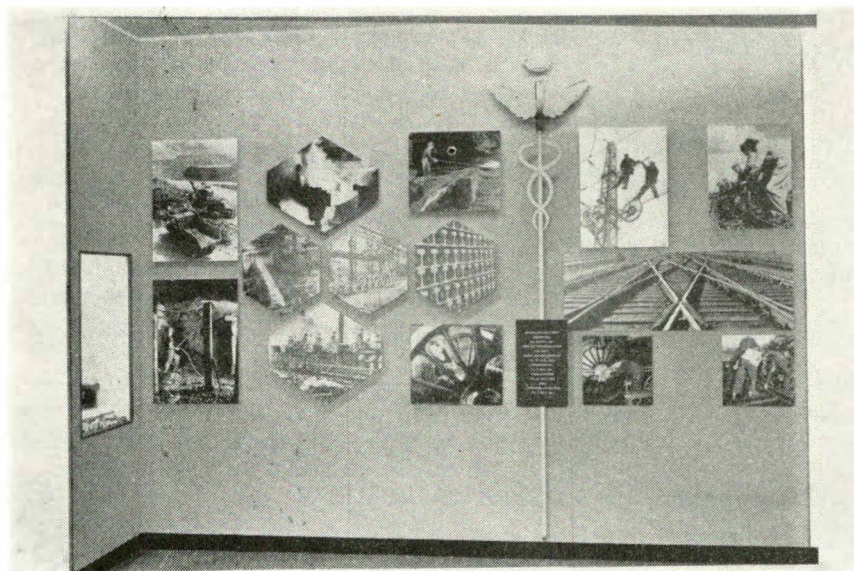
Det er statsbanernes handelsafdeling, der står for dette område af virksomheden, og årligt andrager de totale anskaffelser til statsbanerne et beløb på 125 millioner kr., heraf alene til brændselolie og kul ca. 60-65 mill. kr. Til andre statsinstitutioner købes for ca. 75 mill. kr., således at de samlede indkøb løber op til omkring 200 mill. kr.

Udstillingen er stærkt koncentreret, idet man selvfølgelig ikke med den forholdsvis begrænsede plads vil være i stand til at vise alle de områder, hvor handelsafdelingen beskæftiger sig med køb og salg, og man har derfor valgt hovedgrupperne olie, kul, jern og stål, træ, kasserede materialer, elektriske artikler, tekstiler og kontorudstyr.

Disse grupper belyses på udstillingen ved hver sin billedserie.

Som et lille udpluk af de mange varer, som forbruges, kan nævnes, at der årligt købes 1 500 000 af de skruer, hvormed skinnerne fastgøres til svelleterne. Totalforbruget af bremsegods andrager ca. 3000 tons årligt, og der indkøbes årligt ca. 500 tons hjulringe til jernbanevogne. Der bruges 2-300 000 bøgesveller årligt. Der kasseres årligt 16-1800 tons jern- og stålmaterialer, og statsbanerne er således storleverandør af råvarer til den danske stålindustri. Der bruges mere end 40 000 meter uniformsklæde årligt. Årligt bruges ca. 10 000 000 fragtbreve, ca. 350 000 ruller toiletpapir og ca. 17 500 000 papirhåndklæder.

Det er statsbanernes reklametjeneste, der har lavet udstillingen, som er åben daglig fra kl. 10 til 13 og fra kl. 14 til 20. Adgangen er gratis. For de mange børn, der besøger udstillingen, er opstillet et modeljernbaneanlæg, som arbejder ved indkast af 25 øre. Det indkomne beløb går ubeskåret til velgørende formål.



Billedet øverst:
Udstillingen i perrontunnel I.

Billedet nederst:
En detalje af de mange
indkøbsområder.

Uddeling af legater fra DSF's Jubilæumsfond

Ifølge Jubilæumsfondens fundats skal hvert års renteindtægt udloddes i portioner à 200,00 kr., der efter ansøgning kan bevilges til medlemmer af de organisationer, der er tilsluttet De samvirkende Fagforbund til hjælp ved deltagelse i *kursus i organisationskundskab, herunder tillige socialøkonomiske kurser*, der arrangeres af *Arbejdernes Oplysningsforbund*, eller *fagbevægelsen* og dermed beslægtede institutioner såvel her i landet som i udlandet.

Vi beder forbundene understrege, at det *ikke* er fondens opgave at yde støtte til *egentlige faglige kurser*, der vedrører ansøgerens faglige eller teoretiske uddannelse indenfor den pågældendes erhverv.

Under ganske særlige omstændigheder kan der efter fondsbestyrelsens skøn tildeles en enkelt ansøger indtil 5 portioner for et og samme kursus.

Ansøgere, der ikke tidligere har fået bevilget understøttelse af fonden, har fortrinsret.

De medlemmer, der ønsker at søge et af de omtalte legater, kan rekvirere *ansøgningsblanket* ved henvendelse til De samvirkende Fagforbund, Rosenørns Alle 14, 3., V.

Når skemaet er udfyldt, og der er vedlagt dokumentation for, at ansøgeren har sikret sig adgang til det pågældende kursus, *indsendes det til medlemmets forbund*, der forsyner det med de fornødne påtegninger og videresender det til jubilæumsfonden.

Vi understreger, at *ansøgninger, der ikke er bilagt dokumentation for, at den pågældende har sikret sig plads på det omhandlede kursus*, ligesom *ansøgninger, der indgår efter 31. marts, ikke vil kunne komme i betragtning*.

Ansøgninger kan ikke forvente at få svar før efter 1. maj, og såfremt fondens svar ikke foreligger inden den 15. maj, har andragendet ikke kunnet bevilges.

Vi beder venligst de tilsluttede forbund om på en egnet måde at gøre deres medlemmer bekendt med foranstående og at indsende eventuelle ansøgninger hertil *inden 31. marts*, ligesom vi beder forbundene om at forsyne hver enkelt ansøgning med en påtegning om forbundets indstilling til ansøgningen.

Arbejdsgivernes Jubilæumsfond

På Dansk Arbejdsgiverforenings stiftelsesdag den 19. maj vil der som sædvanlig blive foretaget en udlodning af legater af Arbejdsgiverforeningens Jubilæumsfond.

Ifølge § 1 i jubilæumsfondens fundats er det fondens formål med de til rådighed stående rentemidler at yde støtte til videre uddannelse og dyg-

tiggørelse af yngre arbejdsgivere, funktionærer og arbejdere. Denne støtte kan ydes enten som bidrag til rejser og ophold i udlandet med det formål at studere arbejdsmetoder eller tekniske forhold inden for bestemte virksomheder eller grupper af virksomheder eller som tilskud, der kan gøre det muligt for legataren at tage arbejde i længere tid i udenlandske virksomheder, eller endelig som støtte til yderligere teoretisk teknisk uddannelse her i landet.

Ansøgning om legattildeling skal udfærdiges på en særlig ansøgningsblanket, der kan rekvireres hos Dansk Arbejdsgiverforening, Fællesrepræsentationen for danske Arbejdsleder- og tekniske Funktionærforeninger eller hos De samvirkende Fagforbund i Danmark, og ansøgningerne skal ifølge fondens fundats være forsynet med indstillingspåtegning af en af disse institutioner.

Ansøgningerne skal indsendes til fonden så snart som muligt og skal være fonden i hænde senest den 15. marts 1959.

Fondens adresse er: Arbejdsgiverforeningens Jubilæumsfond, Vester Voldgade 113, Kbhvn. V.



Hjertelig tak

I anledning af min afsked den 1. februar 1959 vil jeg gerne herved bringe kolleger og medansatte ved Brande maskindepot en hjertelig tak for godt samarbejde og kammeratskab.

J. Friis.

Jubilæum

Lokomotivfører Løschenkohl, Næstved, kan den 9. februar 1959 fejre sit 40 års jubilæum.

Jubilaren er godt kendt i 1. distrikt, selvom det er i Gedser og Næstved, han har forrettet sin meste tjeneste.

Om Løschenkohl kan med rette siges »hans arbejde er hans hobby«. En sygdom tvang jubilaren til at opgive MY-driften og førte ham tilbage (fra en afstikker ved Gb.) til Næstved.

Organisationsarbejdet har altid interesseret Løschenkohl, og han er af sine kammerater valgt gentagne gange i afdeling 9's bestyrelse, blandt andet som formand.

Afdelingen takker for arbejdet, der er udført, og ønsker til lykke med jubilæet samt alt godt i fremtiden for dig og din familie.

P. A. V. E. S.

Den 8. februar kan lokomotivfører E. A. J. Jønson, den 11. februar lokomotivførerne N. F. Nielsen og A. E. Jakobsen, Nyborg, fejre deres 40 års jubilæum som lokomotivmand. Afdeling 19 ønsker jer hjertelig til lykke med dagen, med tak for godt kammeratskab og held og lykke i fremtiden.

P. A. V. S. A. J.

Mandag den 23. februar kan lokomotivfører C. C. Ø. Hansen, Svendborg, fejre 40 års jubilæum.

Jubilaren blev ansat i Korsør i 1919 og kom ved forfremmelse til lokomotivfører til Abenrå den 1. oktober 1937; kom året efter til Fredericia; ved SFJ's overtagelse den 1. april 1949, kom jubilaren efter ansøgning til Svendborg.

Jubilaren er kendt som en dygtig dampmand og afholdt kollega.

Odense afdelingerne ønsker hjertelig til lykke på jubilæumsdagen med ønsket om en god og lykkelig fremtid.

P. J.

Tirsdag den 24. februar kan lokomotivfører N. C. Rasmussen, Fåborg, fejre 40 års jubilæum.

Jubilaren blev ansat som lokomotivfyrbøder i Fåborg den 1. april 1919, forfremmet til motorfører den 1. februar 1933, blev forflyttet til Svendborg den 1. juni 1934, kom atter tilbage til Fåborg den 15. maj 1935, forfremmet til lokomotivfører den 1. juli 1948.

Rasmussen er en særdeles pligtopfyldende og dygtig lokomotivmand, er med til at præge det gode kammeratskab blandt lokomotivpersonalet i Fåborg.

Odense afdelingerne ønsker hjertelig til lykke på jubilæumsdagen med ønsket om en god og lykkelig fremtid.

P. J.

Torsdag den 26. februar kan lokomotivfører K. V. Hejnfelt, Svendborg, fejre 40 års jubilæum.

Jubilaren har tilbragt de første 30 år af sin jernbanetid i Fåborg, blev forfremmet til motorfører den 1. januar 1938. Det var med sorg i sindet, at Hejnfelt måtte sige farvel til den strampudsede nr. 10 i Fåborg ved sin forfremmelse til lokomotivfører i Svendborg den 1. april 1948.

Jubilaren er en god kammerat, påpasselig og samvittighedsfuld, har gennem de mange år altid taget ivrigt del i organisationsarbejdet; tak fordi du aldrig svigter ved vore møder.

Odense afdelingerne ønsker hjertelig til lykke på jubilæumsdagen med ønsket om en god og lykkelig fremtid.

P. J.

Opmærksomhed frabedes

Opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

H. J. Løschenkohl,
lokomotivfører, Næstved.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

O. Birkelund,
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes.

H. E. Kunckel,
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

J. S. P. Søndergaard,
lokomotivfører, Randers.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. M. Kristensen,
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

L. K. Larsen,
lokomotivfører, København Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

A. Andersen (Moth),
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum den 19. februar frabedes venligst.

N. A. Andersen,
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

R. A. Møller,
lokomotivfører, Viborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

J. K. Lokdam,
lokomotivfører, Randers.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

D. Vallentin,
elektrofører, Av.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

H. D. Frederiksen,
lokomotivfører, Århus.



Forfremmelse til lokomotivfører i 15. kkl. efter ansøgning pr. 1-1-59.

Lokomotivfører (12. kkl.):

V. H. Andersen, Ålborg, i Fredericia.

Navneændring.

Lokomotivfører (12. kkl.) S. K. K. Olesen, Århus, hedder S. K. Kellberg (20-12-58).

Afsked.

Lokomotivfører (12. kkl.):

O. F. Jensen, Struer, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-3-59).

V. Jensen (Blom), Gedser, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-3-59).

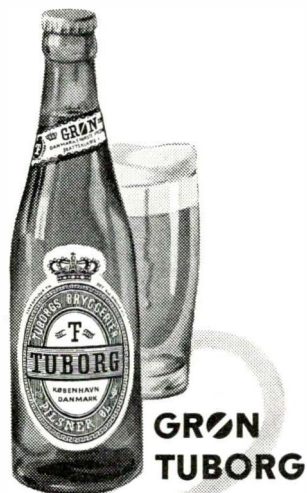
F. A. Bindløv, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-3-59).

Dødsfald.

Lokomotivfører (12. kkl.) S. W. Nielsen, Ålborg, er afgået ved døden den 1. januar 1959.

Pensioneret lokomotivfører C. S. Christensen, Nyborg, er afgået ved døden den 9. december 1958.

Pensioneret lokomotivfører P. N. Larsen, Esbjerg, er afgået ved døden den 3. januar 1959.



**GRØN
TUBORG**

-der er stemning for TUBORG

L. A. Jørgensen, Lørgårdsvej 63

BOGTRYK

Telefon Asta 5002. København S

BRAND! HVOR ER DERES NU-SWIFT?

Verdens hurtigste ildslukkere – for enhver brandrisiko

Virker ved tryk fra forseglede kulsyrepatroner

VAGN DUJARDIN . TAARBÆKDALSVEJ 3 . KLAMPENBORG

I ALLE ENGELSKKE ORLOGSSKIBE

RICHARD LEHN'S EFTF.

1. Kl. Herreekvipering Tlf. Nyborg 68

Thorvald Dreier

TØMRERMESTER

Vestergade 30 . Nyborg

Telefon 1103

Maskinsnedkeri

Alt bygnings-

arbejde

Leverandør til statsbanerne

Omprioriter

huset nu ...

og udnyt de gunstige obligationskurser – ofte er det muligt at få nedsat de årlige ydelser væsentligt.

Ring venligst, gerne søndag og aften, og vi kommer omgående og giver Dem et tilbud uden forbindende og uden udgift for Dem.

Vekselerer K. Barrit

Fasan 64 33

**NYBO
STRUER**
- et godt Sted at handle



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

AARHUS

Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 2 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Sig det med Blomster

♣
Paa faa Timer
overalt i Verden

P. B. VAHL

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 25150

Aarhus og Omegns Begravelsesforretning

Nørregade 1

Telefon 35183 - Privat 67 373

S. Bendtsen & Co.s Eftf.

Skræderi
og
konfektion

Ryesgade 27, Aarhus

Uniformer af enhver art leveres

Telefon
Aarhus 2 3720

Leverandør
til DSB



Reserveret

1/2 RONDO RADIO *Byens største udvalg*

Stengade 24 og 28
Tlf. Helsingør 21 20 04

i FJERN SYN

ANDERSEN'S METALVAREFABRIK

FREDERIKSSUND
TELF. 1189



Regnfrakker

MOKKA Compagniet

Frederiksgade 7 SKIVE Telf. 1067

Beiers TAPET & FARVER

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG

Tlf. 254

Leverandør til Feriehjemmet

Spis mere OST,

ring saa kommer Fallesen
Tlf. Kalundborg 1029

Blomsterforretningen FLORA

Chr. Jensen - Skibbrogade 53
Kalundborg - Telf. 285
Buketter - Kranse - Dekorationer - Kurve
Lev. til Ferie hjemmet

VARE-MESSEN
BUUR-NUDSEN

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer
Kalundborg - Tlf. 426

NYBORG

C. Knackstedt Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur. Direkte salg fra Drivhus. Ingen Butiksløje - derfor billigste Priser.

N. URBAN SØRENSEN

SLAGTER

Altid 1. Kl. Varer

NYBORG - TLF. 111, 2 LIN.

Nyborg Ligkistemagasin

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

HJORTSHØJ CHRISTENSENS

Tandteknik

NYBORG - TLF. 920

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Tlf. 261

Alt i
Dag- og Ugeblade, Tobak og Spiritus

1/2 C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG

Grundlagt 7. juni 1817

Drewsen & Nellemann

NYBORG. TELF. 25 og 189

Isenkram-, Støbegods-, Glas-,
Porcelæn- og Udstyrsforretning

Forlang!

**Carlsminde
øl og vand**

Til daglig og Fest

»BORGERFORENINGEN«
altid bedst

Tlf. Nyborg 1313 H. Nicolaisen

S. Pryds Slagtermester

Knudshovedvej 51
Telf. 1430 1. Kl. s Kød og Flæsk

Windsor Nørregade 20 Telf. 18 11

Herre- og Dreengeekvipering

Tegn forsikringer i

**Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur
og Understøttelsesforening af 1891**

Telefon Humlebæk 713

Lav præmie - uden gensidighed - kulant erstatning

Tillidsmænd over hele landet - Alle arter forsikringer tegnes

Uniforms-skrædderi
målkonfektion
skrædderi
Spørg om vort ny
kontosystem.

I. B. Schilder

Nørregade 7, København K

Centralværkstedernes Marketenderi

Da Marketenderierne i Centralværkstedet og Remiserne drives af Fællesorganisation D.S.B. og Dansk Lokomotivmandsforening, anbefaler vi Benyttelsen af disse.

Driftsudvalget