



8

DANSK
LOKOMOTIV
TIDENDE



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. DECEMBER 1981 – 81. ÅRGANG

8

Indhold:

Spredte betragtninger	2
Et godt forhold mellem ledelse og medarbejder var forudsætning for DSB' modernisering	3
DSB i gang med at udvikle nye uniformer	5
Danskerne har ikke råd til at køre i bil	6
Nye generationer og ny teknologi	8
DSB Fragtbureau Århus er åbnet	10
Mærkelig jernbane i Australien	11
Julestjernen skal snart studeres på nært hold ved en danskers fantastiske indsats	13
Fra medlemskredsen: Uljetryk	15
Studietur til Knorr-bremser München	15
Intelligens?	16
Uddeling af legater	17
Personalialia	18
Indholdsfortegnelse 1981	19

Redaktører:

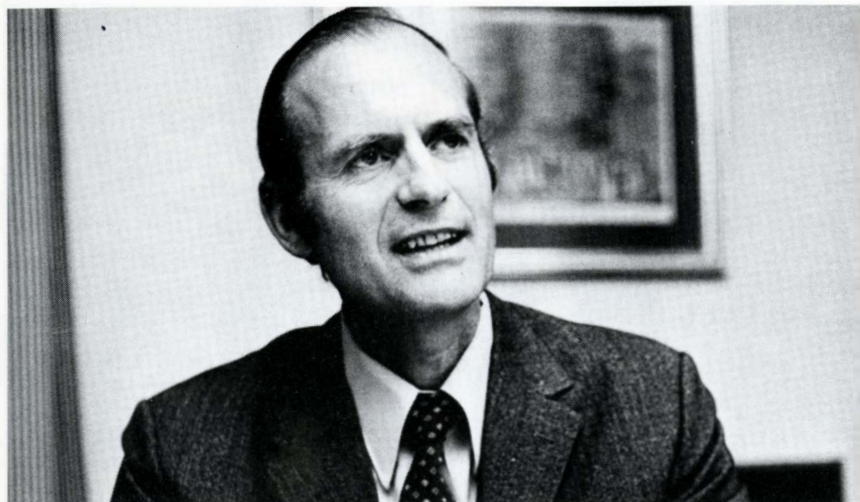
K. B. Knudsen
(ansvarshavende)
G. A. Rasmussen

Redaktion og ekspedition:
Hellerupvej 44, 2900 Hellerup.
Telefon (01) 62 72 69.
Kontortid 9–16.
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Verden er fuld af fortrædeligheder og utilfredsheden blandt menneskene er stor. Årsagen til sidstnævnte har for størstedelens vedkommende rod i de økonomiske forhold ude og hjemme. Den danske befolkning stilles overfor den kendsgerning, at der ikke er økonomisk baggrund for en levestandard, som tog op fart med de glade tressers fremgang. Troligen tænker flertallet for sig selv, at bremserne må slås i, men egoismen er for stærk. Man vil godt tale om foranstaltninger til at afklare forholdene, men i første række på en måde, som rammer ens eget mindst muligt. Og det gælder både indkomst og omkostning. Kravet til økonomisk trykthed og materielle goder fik også en drejning, som en slags automatik. Vi blev forvante med de stadig stigende indkomster og investerede i en materiel fremtid, uden hensyn til at bøtten kunne vende. Vi er et rigt samfund, men kan ikke fragå, at der tæres på vore ressourcer, vore indre værdier, og at vi lever videre i forventning om, at bedre tider snart stunder til. Der er også politikere, som ligger under for den slags tanker. Tog de lidt reb i sejlene og hørte de partiegoistiske interesser ud på et sidespor, kunne de sikkert overbevise befolkningen om nødvendigheden af ændringer gennemført på en måde, som får optimismen frem og tilfredsheden tilbage. Vi kan ikke leve af at barbære hinanden. Det er ubetinget nødvendigt, at producere for salg udover grænsen. Ellers når vi middelalderstadiet – og det var jo ikke meningen. Midlerne til at undgå det? Ja, vi har en række politiske partier, som mener at have en patentløsning. Forskellige i bund og grund, afhængig af de gruppers interesser, som søges varetaget. Mens dette skrives er vi stærkt på vej til en valgdag, hvor der skal stemmes om, hvem der skal lede landet gennem den økonomiske krise. Desværre bliver der nok ingen afgørende markant ændring i partiernes styrkeforhold. Og det skal vi måske være glade for som offentligt ansatte. Der var den – egoismen. Samfundet har imidlertid ansat disse til opfyldelse af krav om forbedringer og udvikling på mange felter. Nogen må derfor forvalte de love og bestemmelser, som vedtages i den anledning. Samfundet skal kunne fungere. Men under de nuværende forhold kan der ej heller ses bort fra den beskæftigelsesmæssige betydning. Med ønsket om at flytte folk fra den offentlige over i den private sektor, bør der imidlertid ikke ses bort fra den kendsgerning, at usikkerhed overfor fremtiden fører tilbageholdenhed med sig i investeringspolitikken og begrænser således muligheden.

Et godt forhold mellem ledelse og medarbejderne var forudsætninger for DSB's modernisering



Generaldirektør Povl Hjelt overlod chefstolen i DSB til Ole Andresen den 1. december. Povl Hjelt, der fyldte 60 år i juli i år, blev ansat i DSB i 1940. 10 år senere blev han jurist og samtidig fik han job som sekretær i generaldirektoratet for DSB.

I perioden 1950-64 var han deltidsbeskæftiget – fra 1954 som landsretssagfører – hos kammeradvokaten, samtidig med at han avancerede i generaldirektoratets administration. I 1968 blev han chef for handelsafdelingen, senere den kommercielle afdeling, og i 1970 udnævntes han til generaldirektør.

Han har i 70'erne stået som den centrale person i hele DSBs modernisering og udvikling. Gennem jobbet som generaldirektør har han været udpeget til en lang række kommissioner og udvalg under den statslige administration.

I de senere år er han i stigende omfang blevet opfordret til at indtræde i bestyrelserne for en række private firmaer. Han sidder bl.a. i bestyrelsen for Rockwool, Tivoli, Dansk Kautionsforsikring, Det Danske Luftfartsselskab, ØK og Bang & Olufsen.

Og han er formand for Dansk Management Center.

En god kontakt mellem personaleorganisationerne og ledelsen er en af de væsentlige grunde til, at DSB har undgået de konflikter, som andre statslige institutioner er løbet ind i. Samtidig har kommunikationen mellem medarbejdere og ledelse skabt en ro og harmoni, der har en stor del af æren for, at DSB har kunnet gennemføre en omfattende modernisering af virksomheden i 70'erne.

Det mener generaldirektør Povl Hjelt, der 1. december forlod topposten i DSB.

– *Hvad er den dybere årsag til din afsked. I oktober 1980 udtalte du til DLT at du ikke havde planer om at forlade DSB?*

– Allerede i 1970 da jeg tiltrådte som generaldirektør havde jeg den tanke, at det nok var rimeligt at forlade topposten efter 10 år.

– Jeg har i de mellemliggende år haft nok af vigtigere problemer, og jeg har derfor ikke beskæftiget mig med tanken om min afgang. Først da jeg havde 40 års jubilæum i DSB og 10 års jubilæum som generaldirektør i slutningen af 1980 begyndte jeg igen at overveje tanken.

– Jeg overvejede, hvordan jeg ønskede at bruge resten af mine aktive år. Samtidig overvejede jeg det rimelige i at sidde i længere tid i chefstolen. Det at være generaldirektør er et krævende job. Og det er næppe rimeligt for hverken virk-

*Foreningens hovedbestyrelse
og redaktionen ønsker medlemmerne
og bladets øvrige læsere glædelig jul
og et godt nytår.*

somheden eller en selv, at man bliver siddende efter at man er fyldt 65 år, og jeg håber at være aktiv også efter den tid.

– Det er den dybere årsag til at jeg besluttede at fratræde. Og jeg vil gerne understrege, at der ikke ligger andre motiver bag.

– *Har staten lagt hindringer i vejen for dit arbejde?*

– Nej. Staten byder særlige vilkår. Der er positive og negative sider ved det forhold. Men det har ikke været anderledes for mig end for andre.

Ministerskifte betød ikke siksak-kurs

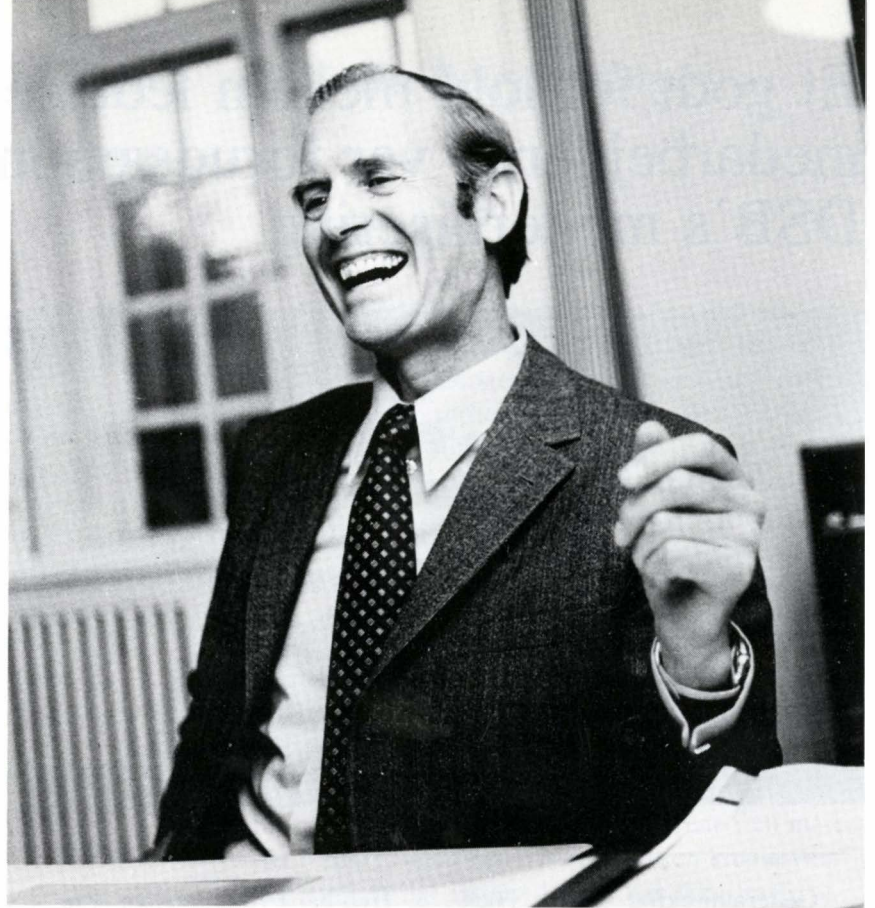
– *Føler du, at du har haft politisk opbakning?*

– Ja stort set. Jeg synes der har været en ganske væsentlig overensstemmelse mellem de skiftende ministre og ledelsen for DSB. Knud Heinesen er den 8. trafikminister i den periode, hvor jeg har været generaldirektør. Men det er værd at bemærke, at de mange ministerskift ikke har betydet nogen siksak-kurs for DSB. Den linie, som vi har styret efter, har hele tiden haft opbakning hos ministrene.

– Der har været fuld opbakning til den kraftige produktudvikling på jernbane-, færge- og busområdet. Der har været fuld politisk opbakning til den modernisering af organisationen, som er gennemført.

– Hvert år, helt til slutningen af 70'erne, er personalestyrken reduceret. Hvert år er der skåret ned på bevillingerne til DSBs drift. Disse ting har DSB kunnet gennemføre med opbakning fra de skiftende ministre, og uden at DSB har været udsat for vilkårlighed i relation til politikerne.

– At der er komplikationer, problemer og besværlighed ved at være politisk styret, det siger sig selv.



Men hvilken privat virksomhed har ikke lignende eller andre former for problemer.

– Jeg hører til dem, der mener, at man godt kan lede en virksomhed, der er politisk styret.

– Vi har forsøgt at tilpasse ledelsen af DSB til de politiske forudsætninger. Og jeg synes, det er lykkedes at skabe et system, så den politiske styring har været til at leve med.

– *Føler du, at DSB har fået de nødvendige bevillinger?*

– Jeg synes man skal dele min generaldirektørtid op i to perioder. Der var den periode hvor politikerne sagde, at vi skulle have mere og bedre kollektiv trafik. Det var en periode, hvor det stort set blev ved snakken.

– Desuden er der en anden periode, der omfatter de senere år. Her har politikerne ikke blot sagt, at den kollektive trafik skal udvides. Man har også fulgt det op med bevillinger.

– Så i dag må man sige, at der er bedre harmoni mellem det politikerne siger, og det de gør. Og det er positivt for DSB.

– Bevillingssystemet har sine svagheder og mangler. Men det er til at leve med.

Meget lykkedes på grund af ro og harmoni

– *Føler du, at organisationerne har skabt problemer?*

– Jeg vil sige tværtimod. 70'erne har for DSB været kendetegnet ved store omvæltninger. Vi har konstant reduceret mandskabsstyrken. Vi har fået bevillingerne nedskåret. Det er sket samtidig med en modernisering af DSBs organisation og samtidig med en omlægning af driften. Vi har bl.a. fået K-74 med dens mange ændringer af arbejdsforholdene.

– Alt dette er lykkedes i rimelig ro og harmoni. Det skyldes, at det lykkedes at skabe et forhold til medarbejderne og deres organisationer, som betød, at der var en tilstrækkelig positiv indstilling til de mange nye ting.

– Jeg tror ikke alt dette – hvoraf meget bestemt ikke var lige behageligt – var lykkedes, hvis der ikke havde været en sådan forståelse

hos medarbejderne og deres organisationer til stede.

– Der var vel to væsentlige grunde til, at vi fik skabt en positiv forståelse. Vi etablerede en direkte kommunikation til medarbejdernes organisationer. Desuden skabte vi en kommunikation gennem de mange tillidsmandskurser og på de mange rejser, hvor jeg havde lejlighed til at møde medarbejderne. Det var kontakter, der var kolossal værdifulde.

– Jeg tror medarbejderne følte en tilstrækkelig grad af forståelse for ændringerne. De så noget positivt i at DSBs organisation blev moderniseret, at der skete en fornyelse af vores produkter, og at DSBs omdømme blev forbedret.

– De 22.000 medarbejdere bliver påvirket af deres arbejde og af deres omgivelser. Hvis de føler, at DSB er ilde set i befolkningen, så påvirker det dem negativt. Hvis de føler, at virksomheden kører godt, så er de mere positive i deres daglige virke. Så bliver det en god vekselvirkning.

K-74 kom på det rigtige tidspunkt

– *K-74 var det første store projekt. Var det ikke i relation til DSBs materiel for ambitiøst?*

– Nej det mener jeg ikke. K-74 var den mest markante ændring hos DSB siden lyntogenes indførelse i 30'erne. Det var en hel buket af nye ting, der skulle produktudvikle DSB. Man skal huske, at DSB i begyndelsen af 70'erne var inde i en periode med stagnation med visse tendenser til vigende passagertal. Det glemmer de fleste i dag.

– Derfor mener jeg, at K-74 kom på det helt rigtige tidspunkt.

– *Hvad er det bedste, du har været med til som generaldirektør for DSB?*

– Min største glæde i den periode

er, at det lykkedes at skabe et godt forhold mellem ledelsen og medarbejderne. Vi ville ikke kunne have gennemført de mange ændringer og moderniseringer hvis ikke vi havde haft ro og harmoni i virksomheden. Det er klart, at der ikke har været fred hele tiden. Der er fra ledelsens side begået fejl, og der er ting, som medarbejderne har været utilfredse med.

Det ville have været unaturligt andet.

Men jeg vil stadig fremhæve, at grunden til at så mange ting lykkedes var, at der var ro og harmoni i virksomheden.

– *Hvad har du fortrudt mest?*

– Hvis noget er gået skævt, og det ikke står til at ændre, så har jeg aldrig været tilbøjelig til at bruge kræfter på den sag mere. Derfor kan jeg ikke umiddelbart huske noget, som jeg har fortrudt. Men det er klart, at jeg ikke har fået alt det gennemført, som jeg har ønsket.

Men hvem har det?

– *Du sidder i bestyrelsen for en række private virksomheder, bl.a. ØK, Rockwool, Bang & Olufsen, og Det danske Luftfartsselskab. Er det der, du vil bruge dine fremtidige kræfter?*

– Der er tale om en række private virksomheder, der i vid udstrækning arbejder internationalt. Jeg har en vis erfaring med internationalt arbejde gennem mit job som generaldirektør. Bl.a. er jeg præsident for EF-landenes sammenslutning af generaldirektører og for Intercontainer. Det er udfordrende at arbejde som bestyrelsesmedlem. Og det er min tanke, at jeg vil bruge mine fremtidige aktive år på disse ting. I dag er bestyrelsesarbejde noget vældigt spændende og aktivt modsat tidligere tider, hvor bestyrelsesarbejde ofte var noget passivt.

le-we

DSB er i gang med at udvikle nye uniformer i samarbejde med personaleorganisationerne.

De nuværende uniformer og arbejdsbeklædning blev taget i brug i 1973 og 1974, og siden er der sket en revision. Men efter ønske, bl.a. fra brugerne, er der nu iværksat et arbejde med at finde frem til helt nye uniformstyper, i første omgang for togpersonalet. Både i snit og farver er der tale om afgørende ændringer i forhold til de nuværende uniformer.

Forslaget går ud på en tofarvet uniform i mørkeblåt og gråt og med en anden hueform end den nuværende.

Ideerne til et nyt uniformsprogram har været forelagt hovedsamarbejdsudvalget i DSB og været drøftet bl.a. i Dansk Jernbaneforbunds hovedbestyrelse. Der arbejdes nu videre med forslagene, og de nye uniformer vil blive afprøvet af mindre personalegrupper, inden beslutning om en generel indførelse bliver taget. Dog vil indførelsen af nye uniformer under alle omstændigheder ske gradvis, og der er således mulighed for justeringer undervejs.

I arbejdet med uniformsprojektet deltager overarkitekt Jens Nielsen, produktionschef Erik Frejsel og cheftilskærer T. Piechnik, begge Den militære Klædefabrik, designeren Vibeke Lassen og togbetjent P. Fjeldsted.

HUSK A-kassekontingent fra 1.1.1982

I henhold til vedtagelse i Dansk Funktionærforbunds hovedbestyrelse stiger kontingentet til A-kassen fra og med 1.1.1982 til kr. 120,00 pr. måned.

Danskerne har ikke råd til at køre i bil

6

Bilismen får aldrig de samme vilkår som i 60'erne. Benzinen er blevet dyrere, det er blevet dyrere i det hele taget at holde bilen kørende – og endelig er reallønnen gået ned. Folk har ikke som før råd til at køre så meget i bil. I stedet for er det de kollektive trafikmidler, der skal klare transportpresset.

Det siger Ole Andresen, DSB's generaldirektør fra 1. december i år. Ole Andresen, der er 44 år, blev cand. polit. i 1964 og kom til DSB i 1969 efter fem år på Aktuelt samt som lærer på Handelshøjskolen og Københavns Universitet. I 1971 blev han chef for generaldirektørens sekretariat.

Hele DSB's fremtidsplan er blevet til i Ole Andresens gamle afdeling.

– Det er svært at spå om fremtiden. For fem år siden havde vi ikke regnet med den store publikumstilgang, vi har haft. Oliekrisen og reallønsnedgangen har fået folk til at skifte transportmiddel. På visse typer lokaltrafik er det svært at erstatte bilen – men på de lange stræk konkurrerer toget i dag godt med bilen. Efterhånden som alle kører i mindre og mindre størrelse biler, bliver toget mere og mere valgt som langdistance transporten, siger Ole Andresen.

Ring efter en bus

Det nye forsøg i Fredensborg amt med at ringe efter en bus når man har brug for den, anser Ole Andresen for at være en fin idé i tyndt befolkede områder. Men rygraden i systemet er jernbanen. Stamme-linjerne, som »taxi-bussen« kører til (både tog og busser) dækker den videre transport for folk.

– Fremtidsplanen er jo, at folk skal kende de faste togtider som S-togene i København. Vores system af tog med kystbané-lokaltog,

MR-tog, Intercity-tog, og lyn-tog binder landet sammen. Vi får ikke som i Frankrig TGV (Train avec grand vitesse) – altså tog med hastigheder over 250 km/t. De skulle bremse ned, inden de var kommet op på topfart p.g.a. vores små afstande. En bro eller tunnel ved Storebælt kunne nedskære togtiden til provinsen med en time – men det er politikerne, der skal afgøre det spørgsmål om Storebælt.

Investeringer

DSB's forventninger for fremtiden kan udmøntes i en sum af tilskud og investeringer, som i 1980 beløb sig til hhv. 800 mio kr. og 1,2 mia kr. – altså samlet to mia kr. DSB's egen indtægt på tre mia kr. i 1980 udgør

således 60 pct. af de samlede udgifter til drift og investering. Men det er pænt sammenlignet med andre landes jernbaner, som kan være helt nede på 20 pct. i indtægter. Men her kommer en anden politisk opfattelse ind i billedet.

– Jeg synes ikke de kommende prisstigninger er urimelige. 18 pct. op – men vi har fulgt med prisudviklingen i samfundet meget længe, og jeg går helt sikkert ind for, at vi i stedet for at dække underskuddet ind ved øgede tilskud, så i stedet for bruger disse tilskud til nye investeringer – og så delvis lader passagererne være med til at betale, så det passer til prisudviklingen.

Ole Andresen peger på den »navigation«, som DSB må bruge overfor politikerne. Det er svært at



Generaldirektør Ole Andresen.

lodde den politiske stemning. Nogle politikere på venstrefløj vil have kollektiv trafik til stort set ingen penge, mens højrefløj i dansk politik til gengæld ønsker, at alle skal betale den pris, det faktisk koster at køre kollektivt.

Sprængte rammer

– Vi har længe været ved at sprænge rammerne på grund af den store interesse for kollektiv transport. Al materiel bruges dobbelt hårdt i forhold til før – hvorfor sliddet naturligt nok også fordobles. Derfor mener jeg, at indsatsen fremover ikke mindst må ligge på nyt materiel, flere spor på flere strækninger, flere færges osv. Det er det, den større takstindtægt skal bruges til, siger Ole Andresen.

Der er groft set tre alternativer for politikerne: Højere priser, rationalisering eller dårligere service. Det sidste vil ingen politiker nok skrive under på som ønskeligt – tværtimod – alle ønsker bedre DSB-service. Men den samfundsmæssige fordel kan jo ikke bogføres.

– Samtidig arbejder vi mere end nogensinde på tværs. Hele serviceudbygningen kræver samarbejde med såvel hovedstadsråd, amter i hele landet og staten. Dertil kommer kommunal trafikdrift i Odense og Ålborg. Det er et broget billede, siger Ole Andresen og tilføjer:

– De har alle hver på deres område det overordnede ansvar for kollektiv trafik. Det kræver udvidede investeringer fra vores side. Vi kan ikke arbejde i små etaper.

Ikke flere ansatte

Trods det store pres på DSB er der stadig kun 22.000 ansatte i banerne.

Men fortsætter et stigende pres på DSB, kan tallet ikke holde.

– Man burde måske overveje at opbygge et helt nyt kollektivt system, hvis nedgangen i den individuelle trafik fortsætter. Desværre er en række grupper uden mulighed for at kunne køre i bil. Disse grupper præsenterer 30–40 pct. af danskerne. Der må være et kollektivt tilbud til alle, siger Ole Andresen.

I løbet af 80'erne vil et helt nyt materiel komme ud at køre. Elektrificeringen er på vej, men er først helt klar på f.eks. Sjælland i 1991. Det er en stor investering, som tager tid. De nye ME-lokomotiver er begyndt at komme. Vi har seks i dag, og der er i alt 30 ME-lokomotiver i ordre. Et nyt lyntog prøvekøres fra foråret 1982. Regionaltogene på Fyn/Jylland (MR) kommer i en stadig strøm – og de tekniske vanskeligheder, man havde med disse tog i starten, er ved at blive løst. Man er i DSB i hvert fald glade for, at man har placeret en motor i hver vogn, så der ikke opstår stop på strækningerne.

Billigere

Elektrificeringen betyder for kunderne øget komfort (bl.a. støjmæssigt), større regularitet og effektivitet samt større kapacitet og billigere drift.

Med hensyn til Storebæltsbroen så kommer den op til fornyet debat i Folketinget her i vinter. Også her har politikerne tre valgmuligheder: Bro, tunnel eller fortsat færgedrift.

– Vi er temmelig sårbare med vores lejer i Korsør og Nyborg. Vidste vi, at broen ikke kom, kunne vi bygge et sæt nye lejer for at sikre en mere stabil drift. At have et bredt leje i hver havn kan i visse situationer være en ulempe. Vi har også fremlagt idé om at flytte driften til

Halsskov og Knudshoved – som en fælles overfart bil/jernbane. Superfærgerne er konstrueret til at blive ombygget (skåret igennem) med ekstra bildæk, siger Ole Andresen.

Ole Andresen peger også på den dyre løsning: Tunnel/bro, hvor han tror mest på den billigere tunnel. En tunnel med biltransport pr. tog har også den fordel, at den er fleksibel. Der skal blot sættes flere tog ind. Eneste minus for bilisterne er, at de skal vente ekstra 10 minutter sammenlignet med broforbindelsen.

Fly-konkurrence

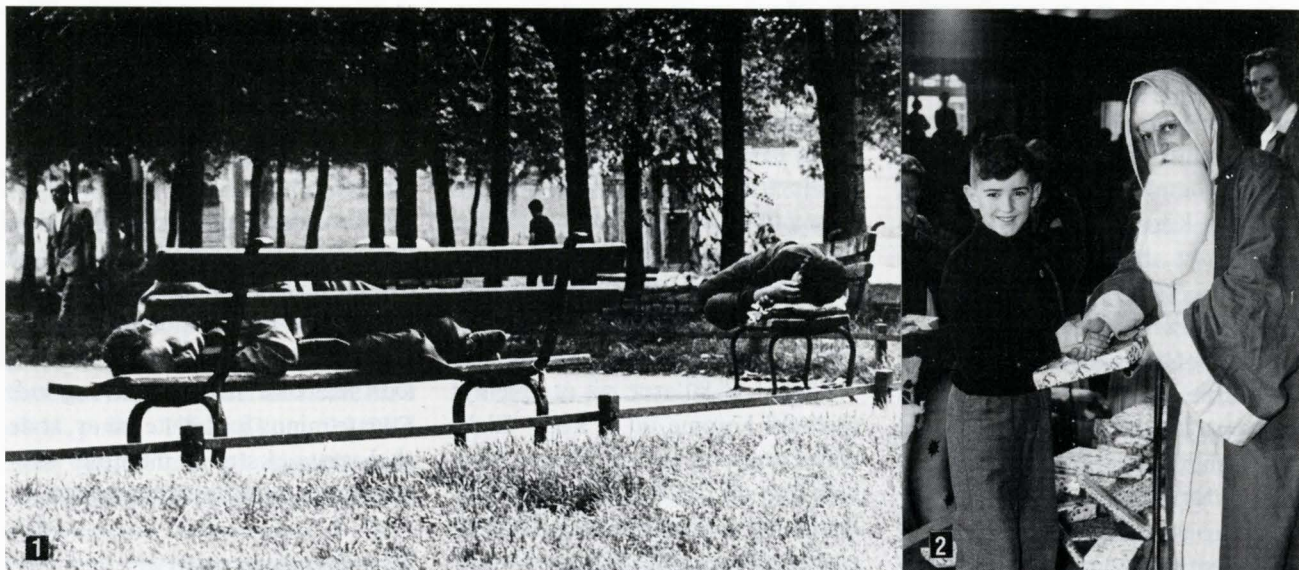
Efter at brændstofpriserne er gået op, er både bil- og flytransporten blevet dyr. Herhjemme har DSB succes med nattog til Nordjylland (tilmed vågner man udhvilet op, når man kommer frem). Hos DSB er man ved at planlægge nye sove-ligge-vogns-togvogne i samme anledning. På udlandet har man atter tog til ferierejser – og også her er der tale om succes. Ferierejser til Østrig i sommer er en stærk konkurrent til bl.a. charterrejser med fly.

– Vi er ved at komme på skudhold af flybranchen p.g.a. prisstigninger på flyrejser – og Østrig er kun en begyndelse. Togrejse er jo en skøn rejseform, siger Ole Andresen.

Husk at stof til bladet skal være redaktionen i hænde senest d. 15. i måneden forud.

Nye generationer og ny teknologi

Af Tage W. Jensen



Mere end årstid adskiller disse to billeder: Indtil for ca. 25 år siden opdroges engelske børn til pjanket »tro« på julemanden, bopæl i Grønland, transportmiddel fantasiens garanteret uteknologiske, flyvende rensdyrslæde – her ankommet med gavegods til foreningsfest (2). I dag tror unge briter, når de forlader skolen, at uden plads i automatalderens effektivitets»ræs« har de kun udsigt til ledighed. »The dole« (socialydelser) og parkbænke bliver holdepunkter i tilværelsen. Sociologer m.fl. siger nu: Hjem og skole kan ændre dette billede (1).

Det mest værdifulde i automatiseringstendensen viser sig nu: behovet for opdragelse og selvdisciplin kommer i forgrunden.

Efterhånden som avanceret teknologi bidrager til at reducere arbejdspladsantallet, skærpes ledighedsproblemet – specielt ungdommens – og kalder på evnerne til at leve i harmoni med »ledighed«.

Groft sagt: en anden livsstil efter »de dovne rige«s model er det teknologisk avancerede samfunds tilbud!

»Dovne« sigter altså ikke nedsettende. Menneskets historie er spækket med »dovne rige« folk, som direkte eller indirekte har skabt nogle af menneskehedens største frembringelser og højeste standarder, ikke blot i kraft af vuggegaver, men i høj grad også via opdragelse og miljø.

Automatalderen medfører derfor – igen groft sagt – at folkeskole og

hjemmenes indhold af opdragelse/uddannelse må gøres mere ægte.

Ellers får vi stadig flere unge, der møder nu- og fremtidens arbejdspladsreducerede samfund uden nok ballast af selvbeskæftigelsestrang, overblik og selvdisciplin. De unge bliver »strefjere« og »lemmedaskere« uden andet mål end at »slå øjeblikket ihjel«, iberegnet kriminel »tidsfordriv«.

Hjem og skole skal møde i lødigt samarbejde.

Og arbejdet begynder i hjemmene!

Det er i al fald erfaringen, sociologer, socialarbejdere m.fl. i den civiliserede industriverden nu høster af deres indsigt i dobbeltproblemet – ungdomskriminalitet og ungdomsledighed.

Det er i hjemmet – i familien – at barnet først skal lære at sans tilværelsens ægte værdier – lære at

skelne det gode fra det mindre gode, forme basis for sin videre karakterudvikling.

Det er i familien, at forældrene dag for dag skal foregå børnene med gode eksempler i alle mulige retninger – først og sidst ved at være til stede.

Så fremkommer det »produkt«, som folkeskolen kan arbejde videre på ad uddannelses og almindelig dannelses veje.

Til hvad? vil læseren nok spørge.

Hvordan kan et mere eller mindre automatiseret samfund bruge »produktet«? For taler vi ikke her om reelt den første »generation, ingen har brug for«, som en dagbladsanmelder opsummerede handlingen i en radioteaterdebutants dramatiske arbejde om unge arbejdsløse for nylig?

Nej, læser – ikke her!

Men med omskrivning af anmelderens ord kan både han og radio-

spillet forfatterinde få ret: Generationen, *teknokrater* ikke har brug for!

Nye generationer skal opdrages til at leve bedre med de materielle og tekniske landvindinger. Lære at leve bogstavelig talt som bedre mennesker.

En forklaring eksempelvis med præcise bestanddele af opgaven:

Lære at respektere vore gamle mere, bruge *mere tid* på dem!

Være mere sammen med vore børn, lære *dem* rigtigt at kende!

»Komme hviledagen i hu«!

Værne om familien som enhed!

Give os mere tid til at fornemme – modtage – det, som kunst, kunsthåndværk og »blot« håndværksmestre kan give!

At give os selv *mere tid* til »bare« det at være ikke-fortravlede mennesker med »antenneerne ude« er frugtbart, opløftende, menneskeverdigt.

»Af alle latterlige ting forekommer det mig allerlatterligst at have travlt –«, sagde Søren Kierkegaard.

Charles Chaplin blev verdensberømt på at »hugge« Kierkegaards betragtning og køre sine film for hurtigt! Vi griner jo blot ved tanken om arbejderne ved samlebåndet, der køres i djævelsk hurtigt tempo i »Moderne Tider« eller de flueforvirret travle guldjægere og forretningfolk i »Guldfeber«.

»Hvad når disse travle mennesker at redde ud af livets store ildebrand andet end ildrageren?«, konkluderer Kierkegaard.

Vor tids travle udgave: det *stressede* menneske! Hvad efterlader det sig? Pilleæsker.

Det er unødvendigt også at omtale nærmere de muligheder i den såkaldte fritidssektor, som teknologien ligeledes kan give os mere tid til at dyrke, hvis lysten byder os.

Opgaven afhænger ikke af om vort samfund gradvis fuldautomatiseres eller – mere sandsynligt – værner om basiskvaliteter gennem teknologivurdering og -aftaler og i det væsentlige bevarer nuværende/hitdige beskæftigelsesmønstre. Behovet for at løse opdragelsesopgaven er lige klart.

Hvis vi derimod ikke tager fat på opgaven nu, vil ungdomsforfaldet accelerere. *Det* har vi ikke råd til.

Det *er* ikke fanden-på-væggen »maleri« at forudse tilstande som den, to engelske drenges selvmord for nogle uger siden er udtryk for:

Graeme Rathbone (19 år) og hans bedste kammerat, Sean Grant (18) blev fundet i en kuliltefyldt bil med et brev, drengene havde skrevet, hvori de erklærede, at siden de ikke havde kunnet finde jobs, følte de, at deres eneste udvej var at forlade de levendes rækker.

Hele spektret af menneskelige reaktioner fulgte tragedien:

Skolelærere udtalte frygt for, at drengenes – overspændte? – handling skulle påvirke andre unge til lignende handlinger såvel i den skole, Greame og Sean udgik fra, som i byen (Widnes, Lancashire).

Forældrenes bitterhed over, at »samfundet gør det umuligt for vore børn at finde arbejde«, som de sagde.

Oppositionspolitikeres vidt offentliggjorte advarsel, at »dette er kun toppen af et isbjerg, der understreger håbløsheden i dag hos mange unge mennesker, fordi de ikke mere tror på, at England kan give dem en fremtid«.

Rektor David Blacow i drengenes skole sagde til journalister: »For at undgå flere selvmord må vi overbevise de unge om, at deres tilværelse kan være både nyttig og glædelig, selv om de skal leve af sociale ydelser«.

Desværre har teknologikredsene – karakteristisk nok – for hylende travlt med at automatisere homo sapiens ud i ledighed til også at give sig tid til at erindre de ud-automatiserede medmennesker om det, skolemanden er inde på: at livet er andet og mere end effektivitets»ræs«.

Det er altså både pudsigt og lykkeligt – som denne artikel begynder med at pege på – at effektivitets»ræs«s teknologiske anførere på samme tid selv åbner vore øjne mere og mere for netop, at livet *er* andet og mere end effektivitets»ræs«.

Hver ny robot, de installerer, tvinger os mere til at erkende det!

Erkendelsen betragtes af teknokrater som uvæsentlig for teknikens udvikling. Deri har de vel ret.

Ikke-teknokrater har ganske anderledes grund til glæde.

På alle generationers vegne kan de nemlig se erkendelsen som grenen, der blev taget fra huleildens bål og brugt som mennesket første fakkell . . . til at oplyse vor vej.

UDLANDET I —GLIMT

● SVERIGE's epokeskabende jernbanetakstnedsættelser – lanceret forsøgsvis i 1979 – ventes bevaret. Fremstødet gav væsentlig større passagertrafik, næsten uændret finansielt/økonomisk resultat, men altså kontante fordele – taksterne halveredes – til passagererne, som med i købet tager visse akutte materielmangler med god vilje.

Til verdens trafikministre med julehilsen fra Sverige.

DSB Fragtbureau Århus er åbnet

10

Onsdag den 11. november åbnede DSB Fragtbureau Århus for en større offentlighed, efter at det har været i funktion siden 1. september. Det er landets tredje DSB Fragtbureau. Det første blev åbnet i København for et års tid siden, og senere har også Ålborg fået et fragtbureau. Dernæst står Odense og Kolding for tur.

Ideen med fragtbureauerne er, at kunderne på dem får en enklere og hurtigere behandling på deres vej gennem systemet, fordi de på disse kontorer kan få svar på alle spørgsmål vedrørende DSB fragt. Internt betyder bureauerne, at et stigende antal beslutninger vedrørende afsætning og marketing bliver lagt ud lokalt.

Opsøger kunderne

Lederen af DSB Fragtbureau Århus, Erik Sørensen, oplyser, at bureauerne ud over at give bedre service til kunderne skal styrke afsætningen af DSBs godstransport. I Århus ansættes således to transportkonsulenter plus en teknisk konsulent med ingeniøruddannelse. Disse konsulenter frigøres for alle de hjemlige beregningsopgaver, så de får mere tid til at opsøge kunderne og hjælpe dem med at løse deres transportproblemer. I den forbindelse oprettes en særlig analyse- og planlægningsfunktion, der hurtigere end tidligere kan bearbejde diverse statistikker vedrørende godset, og som på den baggrund kan varetage den overordnede styring.

– Hidtil har de statistikker, som har ligget til grund for vore beslutninger, været 3–4 måneder gamle, og det er naturligvis uheldigt. Den hurtigere bearbejdning af statistikkerne betyder, at vi lettere kan se, hvor vi har ledig kapacitet, og hvor der kan ligge et behov, som vi kan

opfylde. Systemet er allerede indført vedrørende hellasttransporten. Senere bliver også stykgodsbeholdningen inddraget.

Den fremtidige udvikling

Erik Sørensen mener, at DSBs største mulighed for at ekspandere på gods-transportområdet ligger i firmaernes egentransport. Den udgift vejer tungt på regnskabet over de faste omkostninger, så den vil mange virksomheder gerne beskære.

Erik Sørensen oplyser også, at DSB Trafikbureau Århus vil satse stærkere på feedertrafikken Århus–Hamburg. Derudover ser han store muligheder i udbygningen af firmasporene, og det bliver en af transportkonsulenternes større opgaver at påvirke de instanser, der byggemodner industrigrundene, samt de godstunge virksomheder til at anlægge firmaspor. Det vil fjerne problemerne med transport til og fra jernbanestationen.

Men riget fattes penge. DSB kan ikke i så høj grad som ønsket finansiere disse firmaspor, så der må i hvert enkelt tilfælde forhandles om, hvordan pengene skaffes til veje.

Udviklingskontrakter for DSBs elektrificering

En ny form for udviklings samarbejde mellem offentlige institutioner og private virksomheder bliver realiseret ved den kommende elektrificering af DSBs fjernstrækninger.

Baggrunden er, at Industriministeriet i 1980 udarbejdede en ny type offentlige udviklingskontrakter med det formål at fremme eksporten og beskæftigelsen i Danmark. Det første større offentlige anlægsprojekt efter disse prin-

cipper er elektrificeringen. Udviklingskontrakterne er her tilpasset store anlægsprojekter med nært samarbejde mellem DSB og flere entreprenør- og leverandørvirksomheder.

De første af disse kontrakter gælder udviklingen af fundamenter og master, der for hele elprojektet omfatter ca. 30.000 master til 2100 km køreledning. Alene fundamenter og master beløber sig til ca. 500 mio kr. inklusiv montage. Mellem DSB og de involverede firmaer er indgået følgende udviklingskontrakter til i alt ca. 5 mio kr.:

Per Aarslef A/S, Åbyhøj: Udvikling af funderingspæl, funderings- og masterejsningsmetoder og materiel hertil. *Per Aarsleff A/S* samarbejder med *KH Betonelementer A/S, Roskilde*, og *Centrum Pæle A/S, Vejle*, om funderingspælene.

A/S Dansk Spændbeton, Hedehusene: Udvikling af alternative strengbetonmaster.

Jydsk Beton A/S, Kolding: Udvikling af alternative strengbetonmaster.

KH Betonelementer A/S, Roskilde: Udvikling af alternative betonmaster.

Ib Andresen Industri A/S, Langeskov: Udvikling af master af cortenstål.

Inden nytår forventes desuden indgået kontrakt om udviklingen af konstruktioner og metoder til etablering af selve ledningssystemet.

Udviklingsarbejdet omfatter fremstilling og afprøvning af prototyper samt afprøvning af arbejdsmetoder på elprojektets prøvestrækning, 25 km dobbeltspor mellem Kokkedal og Helsingør.

Efter udviklingsarbejdets afslutning vil produktion af de udviklede master og fundamenter til det rullende anlægsprogram for elektrifi-

ceringen af østområdet blive udbudt i fri konkurrence, første gang i 1983.

Målet med udviklingssamarbejdet er at udvikle højt specialiserede og rationelle konstruktioner og anlægsmetoder baseret på dansk teknologi og anlægserfaring.

DSB satser herved på et billigere og hurtigere udført køreledningsanlæg end hvad f.eks. udenlandske firmaer i dag har kunnet tilbyde DSB. DSB får således fordele i form af billigere anlæg med kortere byggetid, og de deltagende virksomheder får opbygget know-how, der kan danne grundlag for nye produkter og eksport.

DSB og de deltagende virksomheder tilslutter sig hermed tankerne bag offentlige udviklingskontrakter om udvikling i samarbejde mellem offentlige institutioner og private virksomheder til gavn for dansk erhvervsliv og beskæftigelsen i Danmark.



ge steder måtte broer bygges over dybe kløfter – broer som endnu i dag hviler på hundrede år gamle træpæle. Det sværeste arbejde var at sprænge tunneler. 15 tunneler på 34 km bane. Hvor det var muligt, blev banen anlagt langs bjergvæggen, som støder ned mod sukkerørsmarken.

Efter fire lange år nåede man til Kuranda. 330 meter over havet (Cairns er ved havniveau). Siden da har togene kørt uophørligt. Banen var en vigtig forbindelseslinie mellem landmændene i bjergbyerne og havnebyen Cairns. Kuranda er fortsat en idyllisk bjergby, medens Cairns er vokset til en moderne industriby og centrum for sukkerproduktionen i det nordlige Queensland.

Toget har beholdt sin særprægede karakter og endnu i dag kører de gamle knirkende trævogne op til Kurandas bjerge. At stige ind i en af de gamle vogne føles som at komme ind i 1800-tallet. Sæder, lamper, til og med vandkarafleerne er autentiske.

Billetten, som koster 2.80 dollar

(ca. 22,- danske kroner) for en tur/retur, køber man på stationen i Cairns eller Kuranda. Toget har ingen konduktør, der er lokomotivføreren og en »vagtmand« sidst i toget.

Vognene har åbne »balkoner« i hver ende, men ingen overgang mellem vognene. Toget er fuldt besat og sagte ruller det ud fra Cairns.

Sukkermarkerne breder sig ud i byens udkanter. Sukkerrørene er næsten tre meter høje og det føles som om toget kører gennem en grøn tunnel. Det er langt fra et eksprestog, rejsen mellem Cairns og Kuranda tager næsten to timer. Ved hver opkørsel knirker de gamle vogne i protest, men toget tøffer langsomt videre.

Til sidst standser vi på stationen i Kuranda. Stationen, som blev bygget i 1915, er bogstaveligt talt en oase. I hundredevis af slanger og andre tropiske væsener bevæger sig ned fra toget, rundt om billetkontoret og op langs væggene.

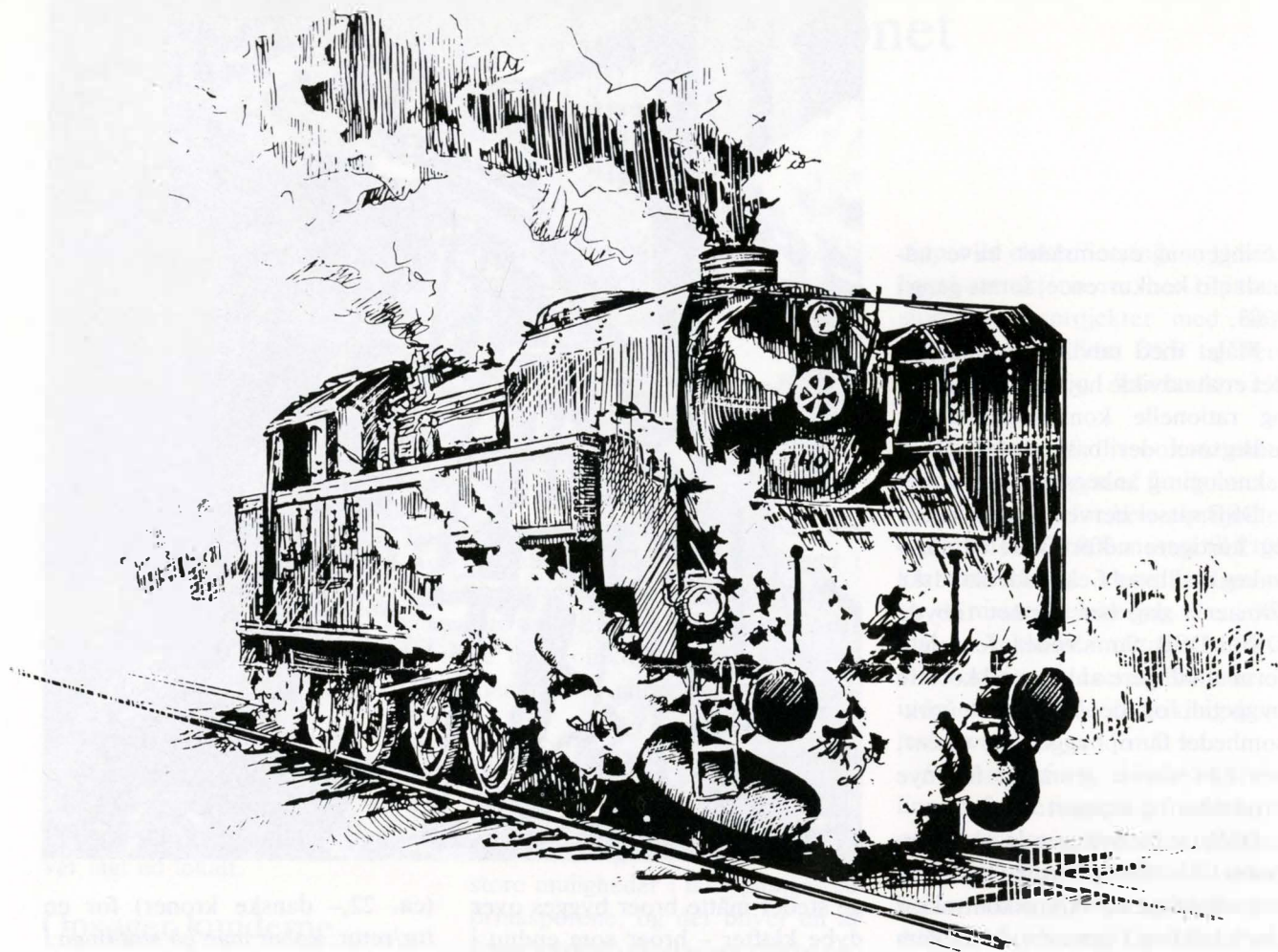
I cafeteriet serveres nybagte boller med syltetøj og nylavet kaffe.

Mærkelig jernbane i Australien

Mellem Cairns og Kuranda i det nordøstlige Australien findes en af verdens mærkeligste jernbaner. Banen er bare 34 km lang, men har 15 tunneler. Jernbanen blev bygget med sved og blod for snart hundrede år siden. Endnu i dag stønner og puster et lille tog op mod bjergbyen Kuranda.

Året var 1888 og hundredevis af mænd var samlet for at sætte kæmpearbejdet i gang – en jernbane til Kuranda gennem næsten uigennemtrængelige regnskove og mange bjerge. Værktøjet var de simplest tænkelige – hakke, spade og junglekneve.

Arbejdet gik langsomt. På utalli-



DANSKE STATSB A N E R BANER



Bestilling til:

Esrumvej 47, 3000 Helsingør
telf. 02 - 21 81 46. Giro 8 29 47 63

Platte nr. 5 i Danske Dampvenners serie:
DSB lokomotiver.

Kunstner: Egil Engh

I 1924 bestilte DSB 2 store 1-C-2 tenderlokomotiver ved Borsig, beregnet til afløsning af de gamle 0-maskiner på Nord og kystbanen. Lokomotiverne viste sig at være yderst vellykkede og i 1927-28 byggede Fricks endnu 18 stk. af type, litra S 721-740.

S-maskinerne vejede tjenstfærdige 97 t. og havde et akseltryk på 16,9 t. De 3 cylindre gav en meget fin igangsætningsevne og max. hastigheden var på 90 km/t. S-maskinerne gjorde særdeles god tjeneste til de sidst i 60'erne afløstes af diesellokomotiver og ophuggedes.

S 736 er reserveret jernbanemuseet.

S 740 er køreklar ved en engelsk veteranjernbane.

Denne platte er udgivet i 250 nr. ex.

Julestjernen skal snart studeres på nært hold ved en danskers fantastiske indsats

Af C. E. Andersen

Bethlehemsstjernen, som skal være optrådt ved Kristi fødsel, omtales i Bibelen i Matthæus Evangeliet; men den er ikke omtalt i de andre evangelier. Det må tyde på, at beretningen om den først er blevet nedskrevet af Matthæus eller hans disciple på et tidspunkt, hvor evangelisterne har virket adskilt; og det er først sket længe efter Jesu fødsel og død.

Desværre ved man ikke, hvornår Jesus blev født.

Ganske vist taler man nu daglig om »Kristi fødsel« som udgangspunktet for vor tidsregning. Men tanken om at basere kalendersystemet i relation til Jesus på en eller anden måde er først dukket op på den tid, som vi nu kalder 6. århundrede efter Kristi fødsel.

Systemet blev til på en besynderlig måde. Medens man tidligere i Romerriget plejede at angive årene ud fra »Roms grundlæggelse«, var det i det nævnte århundrede almindeligt at regne kalenderen ud fra kejser Diocletians tiltræden, en bestemt dato i året 284 efter Kr.f.

Diocletian forfulgte de kristne på det frygteligste, fordi de ikke tilbad ham som en guddommelig autoritet, som han nu ønskede det. Derfor hadede de kristne Diocletian. Just derfor fandt en mand på, at man hellere skulle angive tiden ud fra Kristi fødsel. Ganske vist kendte han ikke året. Men han fandt et brugeligt år.

Denne mand hed Dionysius Exiguus. Han var munk, ansat hos Paven; da han var kendt som en klog og produktiv forfatter, fik han af Paven i opgave at udarbejde en påskedato-kalender for den kommende tid, fordi den kalender, man på det tidspunkt holdt sig til i Rom og havde brugt i en længere årrække, nu var ved at være udløbet.

Det første problem var at få fast-

lagt regler, hvorefter påskedagene skulle beregnes. Dionysius valgte da et system, som var udarbejdet allerede århundredet før af en pavelig astronom. Det var baseret på en 532-års periode – 19×28 år – under hensyn til månefaseperioderne, ugedagene og månedsdatoerne. Dionysius beregnede påskedatoerne $19 \times 5 = 95$ år frem.

Derved bemærkede han, at påskedag nogen tid senere, i det år vi kalder 563 e.K., ville falde på den 25. marts. Dette var noget helt usædvanligt.

Det samme må da også være sket 532 år tidligere, hvis hans system havde eksisteret allerede den gang. Dette kunne vel være omtrent ved den tid, da Jesus døde. Altså den første påske. Da Jesus mentes at være blevet 31 eller 33 år gammel, kunne han fastlægge et fødselsår, eller have et påskud til at gøre gældende, at det år kunne være passende. Men rigtignok kun på grundlag af tilbageberegninger i det kalendersystem, som han havde konstrueret mange århundrede senere.

Dionysius' årstalsbetegnelse efter Kristi fødsel kom senere i brug i vide kredse, men rigtignok først i løbet af mange århundreder.

I Matthæus-evangeliet angives, at der viste sig en stjerne over Bethlehem, da Jesus blev født. Desuden nævnes det, at det skete på kong Herodes' tid. Han regerede fra år 37 til år 4, hvis der regnes ud fra det system, vi nu kalder e.K. Så kan man da sige lidt om, hvornår Jesus blev født, såfremt man altså tør tro på, at der virkelig opdukede en stjerne, og at det skete just da. I Matthæus-evangeliet berettes også, at der kom tre vise mænd på besøg, og at de allerede havde set stjernen »i øst«. Altså før stjernen viste sig over Bethlehem. Det siges

også, at Bethlehem stjernen var den samme stjerne, altså en karakteristisk, genkendelig stjerne.

Alt dette synes at være højst selvmodsigende og kan iøvrigt lyde som noget vrøvl.

Trods alt må der være noget om sagen. I hvert fald har kinesiske forskere i nyere tid ved studier af de gamle annaler, som kejserens astronomer har nedskrevet for årtusinder siden fundet frem til, at der viste sig en lysstærk stjerne, en komet i det år, vi nu kalder år 12 før Kristi fødsel. Denne stjerne bevægede sig. Dens bane over himlen blev fulgt og registreret præcist. På dette grundlag har man nu kunnet bestemme denne komets bane i rummet og deraf fastslå, at den var nærmest Solen den 5. oktober hint år.

Dette himmelfænomen blev naturligtvis set fra hele jorden. Man har en beretning fra Rom om, at kometen var »som ophængt lige over byen«. Man kan forestille sig, at den der nævner dette, måske har set den fra bjergskråningerne øst for byen i retning mod vest kort efter solnedgang, da stjernen var ved at gå ned mod horisonten følgende efter Solen.

I de lande, vi nu kalder Irak, Iran og deromkring, var der i Oldtiden en præsteoverklasse som studerede alle himmelforeteelser nøje, især ud fra astrologiske interesser. Præsterne brugte deres viden som et middel til at opretholde magten over de uvidende folk. De var så dygtige, at de ud fra erfaringer, især optegnelser gennem århundreder, kunne forudsige solformørkelser og måneformørkelser yderst præcist, ligesom de kinesiske astronomer kunne det. Måske har de ligefrem været klar over, at kometen, der bevægede sig måtte skifte fra at være morgensterne til at være af-

tenstjerne, ligesom Venus og Merkur gør det.

I Bibelen skrives i dansk oversættelse om de »vise mænd«. De betegnes på græsk med det græske ord magier, som just refererer til de astrologisk og astronomisk kyndige præster i østlandene.

Disse præster har naturligvis alle set og talt om den komet. De har vel også beskrevet den, omend man nu kun har kendskab til den gennem de kinesiske detaljerede beskrivelser.

Kometer dukker op fra tid til anden. Enkelte af dem er meget lysstærke.

Omkring år 1700 beregnede den engelske astronom Halley banerne for mere end en snes bemærkelsesværdige, lysstærke planeter. Derved fandt han ud af, at en del af dem har haft ens baner, og at disse er fremkommet med 76 års mellemrum.

Deraf sluttede han, at det måtte være den samme komet, der drejede sig om. Han kunne endog sige, hvornår den ville komme igen, i 1758-59. Dette skete som forudsagt. Herefter har man kaldt denne komet Halleys komet. Det var just den, de kinesiske astronomer så.

Man har beretninger om dens fremkomst alle de gange, den har været i nærheden af Solen siden vor tidsregnings begyndelse foruden om flere tidligere forekomster.

Den var her sidste gang i 1910. Da bevægede den sig natten mellem den 18. og 19. maj hen over solskiven og skiftede derved fra at være morgenstjerne til at være aftenstjerne.

Halleys komet bevæger sig i en meget langstrakt bane om Solen strækkende sig omtrent ud til Neptuns bane og ind til omtrent halvvejs mellem Jordens bane og Solen.

Når kometer kommer i nærheden

af Solen, smelter og fordamper overfladen. Derved frigøres der luftarter og støvkorn. De bliver af solvinden, som er en stadig strøm af luft med ringe tæthed, i retning bort fra Solen. Derved bliver det fra kometen afgivne stof blæst ud til en hale, som altid bevæger sig bort fra Solen. Sollyset får luften i halen til at lyse, principielt på samme måde som der dannes lys i et neon-rør. Dette til trods for at stoftætheden i halen er fantastisk ringe.

En komet og dens hale lyser ikke synligt, når den er langt borte fra Solen. Men nær Solen lyser den til gengæld stærkt op. Hver gang den kommer nær Solen, mister den stof. I tidens løb bliver den helt opløst; eller den bliver til en isklump, som er dækket af et lag snavs, der virker varmeisolerende, så den bliver meget lyssvag.

Det er specielt de friske, nye kometer fra de fjerne dele af solsystemet, som lyser stærkt.

Så længe en komet bevæger sig nærmere Solen end Jorden, altså inden for Jordbanen, ses den fra Jorden inden for en vis begrænset vinkelretning fra Solen. Derfor optræder den enten som en morgenstjerne eller en aftenstjerne, ligesom Venus og Merkur, endda skiftende fra at være morgenstjerne til at være aftenstjerne eller omvendt.

Jvfr. hermed bibelberetningerne om stjernen i øst og Bethlehemstjernen.

En uforstående mand kunne næppe have digtet en historie, der passede så korrekt på, at der havde været en komet. Og det havde der jo; det ved vi nu.

Da samme komet optrådte i 1910, skiftede den ligeledes fra at være morgenstjerne til at være aftenstjerne, fordi den bevægede sig fra den ene side af Solen til den anden.

Idet den kom lige mellem Solen og Jorden, blæste dens hale ud mod Jordens bane og tilfældigvis omtrent mod Jorden, som da befandt sig omtrent på dette sted i sin bane.

Meteorologisk Instituts direktør ville da benytte lejligheden til at tage luftprøver af komethalen. Om aftenen den 18. maj 1910 steg han sammen med sin vicedirektør og det kgl. danske aeronautiske selskabs formand med ballonen »Danmark« til vejrs fra Valby Gasværk, hvorfra den var blevet fyldt med gas, endda gas som ved denne lejlighed havde en mindre vægtfylde end den sædvanlige.

Det blæste stærkt fra øst-sydøst. Ballonen fo'r hen over Sjælland med stor fart. Den gik op og ned i det hårde vejr. Lidt nord for Orø strejfede gondolen Isefjorden. Man måtte nødlande ved Vigi Odsherred, godt våde af fjordvandet, men uden at få de medførte flasker fyldt med prøver af kometens hale – som forøvrigt slet ikke kunne komme ind i atmosfæren, fordi halens stoftæthed var så langt ringere end atmosfærens tæthed.

Halleys komet kommer igen i 1986. Denne gang vil den blive studeret på stedet; bl.a. vil luftprøverne blive undersøgt.

Også denne gang bliver en dansker primus motor i ekspeditionen.

Han hedder Erik Quistgaard. Det er just ham, der har stået for produktionen for de fleste Volvo-biler, der kører i Danmark. Han har også været direktør for Odense Stålværft og derved ledet arbejdet med bygning af kæmpetankskibe. Nu er han chef for ESA, de europæiske landes fælles rumfartsorganisation, som har hovedsæde i Paris.

Man er allerede i fuld gang med at udarbejde detailplanerne for konstruktionen af det fornødne rumfartøj. Det skal opsendes fra jord-

kloden i juli 1985 og vil nå frem til kometen den 13. marts 1986.

Det skal fare direkte ind i kometens coma, dvs. luft- og støvmasserne omkring kernen, og skal her foretage analyser af luftmasserne og telegraferede måleresultaterne tilbage til Jorden.

Iøvrigt er det udstyret med farve-tv-apparat, som kan observere comaen på nært hold, muligvis tillige kernen.

Så vil man kunne sidde ved sit tv-apparat og se det hele langt bedre, end kineserne, magierne, romerne og de kristne for 2000 år siden kunne se kometen, som siden da hyppigst er kaldt »Bethlehemsstjernen«, »Halley's« komet.

Advokatvagt

Der er sket meget med lovgivningen de senere år. Den er blevet meget mere kompliceret og konsekvenserne for den enkelte sværere at overskue. Bare tænk på hele boliglovgivningen, skattereglerne og de nye bestemmelser om forbruger køb.

Den økonomisk pressede situation, som mange befinder sig i, gør ikke problemerne mindre.

I den forbindelse vil vi gerne gøre opmærksom på to ordninger, som gør det nemmere at få juridisk hjælp og rådgivning: Advokat-vagten og Advokat-retshjælpen.

Advokat-vagten er en ordning, hvor enhver kan få gratis mundtlig, juridisk rådgivning uden at skulle opgive navn og adresse. Ordningen er etableret i ca. 50 byer landet over og bygger på en frivillig indsats fra lokale advokater.

Advokat-retshjælpen, der er en direkte følge af loven om offentlig retshjælp, har fungeret siden 1979. Sidste år benyttede mere end 20.000 mennesker denne offentlige støtteordning, og tallet vil sikkert blive endnu større i år.

Uljetryk.

Po æ baens motorer det hiele sæ drejer,
om at æ uljetryk ska wær jo hywer jo bejer.

Men når det sa gjælder jen a wiejer, så er't et, det hyw tryk der wejer, nej twærtimued er der jen der sæjer. Å det er wor dowter den filur, hvis wor tryk er for hyw, han gier wos en kuer.

Han mener det kommer å å sie stell i æ buer,

å tøws når wi hår frik, wi ska rend wos en tuer.

Han tøws osse, wi ska spær lidt på wor kost,

å det uansiet, om der er warm heller frost.

Det som wi drikker ska wær wand å et most,

det er da å sæt wos po en uriaspost.

Fl.S.

Studietur til Knorr-bremser München

Dansk Lokomotivmands forenings landsoplysningsudvalg, står for, som navnet siger oplysnings- og kursusvirksomhed, uddannelse af vores valgte tillidsmænd, så de får rimelige muligheder for at klare de daglige tillidsmandsopgaver, som de kommer ud for i et samfund, der er under stadig forandring og udvikling, og hvor jernbanedriften også har sin.

En gren af oplysningsvirksomheden, som måske ikke har haft den største opmærksomhed i forhold til de øvrige aktiviteter, er studierejserne.

Til gengæld ser vi her mange af vore medlemmer, som måske ikke deltager så meget i det fagpolitiske, men ønsker at øge den faglige indsigt under kammeratlige former. Betaler selv både penge og ferie for at kunne deltage, og dermed være med til at styrke det kollegiale sammenhold.

Udvalget har også i 1981 i dagene 28. september–2. oktober haft en vellykket rejse til Knorr-bremser München, hvor moderselskabet har hjemsted.

Med udvalgets utrættelige og er-

farne leder af disse rejser, Jørn Thillemann, (tur nr. 14) startede 30 deltagere fra DSB. Sektionsleder P. Sten Andersen fra firmaets danske repræsentation fa. Harald V. Lassen, samt ingeniør H. Greve Petersen fra DSB's maskintjenesten, der under turen var behjælpelig med at oversætte det tekniske og de demonstrationer der blev vist.

Med ankomst til Hamburg om eftermiddagen fra henholdsvis øst og vest, var selskabet samlet og hilser og gensynsglæder blev udvekslet. Under middagen i »kleine Saal« på hovedbanegården, gav Jørgen de sidste praktiske oplysninger om turen, som fortsatte med liggevogn med ank. til München kl. 07.20 pr. Vi blev modtaget af pensioneret overing. Maximilian Zimmermann fra Knorr-Bremser, som for øvrigt er dansk æreslokomotivfører. Han var klar med en bus der kørte os til indkvartering og morgenmad på hotel Hubertus beliggende i Dachau 15 km fra München, et ganske dejligt hotel, hvor vi skulle bo under opholdet.

Turen fortsatte til Knorr-bremser hvor vi ankom kl. 10.00. Be-

søgsprogrammet startede med en velkomst ved direktør Bo Carwell, samt en lille beskrivelse af firmaets 70 årige historie. München afd. beskæftigede ca. 3500 medarbejdere.

Vi fik demonstreret Knorr-bremseres prøvestand med 2,5 km bremseledning, monteret med komplet bremseudstyr, som et tog i samme længde. Førebremseventiler fra kendte typer, til nyudviklede transistorstyrede, elektropyromtiske, der ikke var taget i brug endnu. Styreventiler af forskellige typer alt efter hvilken togdrift de skulle benyttes til. Derefter blev vi delt i to grupper, og gik igennem fabrikkens produktionsafdelinger for at se hvorledes de forskellige »dippe dutter« blev til. I turen til Knorr samt onsdagens udflugt, deltog en gruppe håndværkere fra centralværkstedet, som var på indøvelse der samtidig med vores besøg.

Et spændende og interessant studiebesøg, der gav et godt indblik i teknikken som er vores daglige værktøj, der blev da også stillet mange spørgsmål, som blev besvaret eller demonstreret.

Efter rundvisningen var Knorr vært ved en frokost i fabrikkens kantine, som sluttede med at alle blev kørt til festpladsen Theresienwiese, hvor den berømte Münchener-oktober fest blev afholdt. Her tilbragte vi nogle fornøjelige timer. Lidt svært at beskrive, det skal opleves »selv os fra Århus« var imponeret af dets omfang, festugen taget imente, nå! et sidespring, men heldig at denne oplevelse skulle falde sammen med turen.

Onsdagen var afsat til bustur til Tegernesee, smukt beliggende i den nordlige del af alperne med udsigt til Østrig, alpetoppen havde netop fået årets første snedrys, skønt syn.

Vi blev kørt til Berggast haus »Neureuth-Haus« 1264 m/o.h., sidste stykke foregik med firehjulstrukket Landrover, for at passere stigninger på 30%. På Neureuth-Haus blev serveret middag, herunder blev udvekslet de officielle hilsener, mellem lokomotivmændene og virksomhedens repræsentanter, som deltog i turen. Jørn T. holdt tale, og understregede at det var fjerde gang siden 1968, danske lokomotivmænd havde besøgt virksomheden, som mange derfor havde haft glæde af, derefter overrakte små opmærksomheder, som tak for at man havde taget imod os, ganske højtideligt og fornøjeligt.

Til vores underholdning var et 12 mands meget velspillende Tyrolerorkester, ja, hvem skulle prøve at svinge dirigentstokken? Kl. 18.00 gik turen tilbage til München, hvor aftenen og den næste dag var til egen rådighed. Ganske mange brugte dagen til et besøg i Teknisk museum, grundlagt 1906, en imponerende samling af teknologi, nyt og gammelt. Det siges at turen er på 22 km hvis man skal gå hele samlingen igennem, så vi måtte vælge til et fire timers besøg.

Kl. 22.50 gik turen tilbage til hjemlandet, efter nogle oplevelsesrige dage, at have »snuset« til et af de store landes banenet, med hurtigbaner, eldrift, U-baner, nærbaner, München har næsten det hele.

Tak til Jørn T. for godt lederskab, og til alle for godt kammeratskab under turen.

Hvis nogle skulle ønske at få del i en sådan oplevelse som en studierejse med DLF, så kan man godt begynde at spare op, da der i uge 43 i 1982 bliver en tur til Kassel, for at besøge Tyssen-Henchel, der bygger Loko ME.

M.B.P.

Det var en kold og klar decemberdag i det herrens år 1960.

Juleforberedelserne var godt i gang, og for at følge traditionen var min lille pige og jeg gået ned i kælderen i vores villa for at flække en kokosnød.

Efter at have tømt nøden for dens naturlige indhold, fyldte jeg den ene halvdel med fedt og frø, som vores mor i mellemtiden havde smeltet sammen. Jeg hængte den godt fedtmættede nød op i et stråttet foderbræt og lavede med vilje snoren så lang, at nødden hang nede for brættet, fordi Pjuske og Slambert skulle jo ikke have det, når det var beregnet for mejserne. Det var nok, at de stak af med brødet og andre godbidder, der blev lagt på foderbrættet.

Her må jeg nok lige forklare, hvem Pjuske og Slambert var, det var såmænd to egern, hvoraf den førstnævnte var nervøs, bange og pjusket, mens den anden var både snu, fræk og flot i pelsen, men yderligere udviste en vidunderlig form for intelligens i den følgende beretning om, hvordan det videre gik med vores kokosnød.

Det var middag, vores mor havde sagt værsgo, og vi satte os alle til bords. Min kone og datter, min kones bedsteforældre, som vi dengang havde boende. Vi var alle henne ved vinduet for at nyde, hvordan mejserne muntrede sig med de tilbudte næringsmidler.

Vi var gået i gang med vort eget måltid, da min datter udbryder »så nu kommer Slambert«, og ganske rigtigt, den kom strygende hen ad en egegren, der førte forbi foderbrættet, op på brættet, hen og se hvad det var for en dims der hang der nede under brættet, tog fat i snoren med sine to forpoter og hejste nødden op, som en anden person ville trække en spand op af en

brønd, derefter bed den snoren over og stak af med den halve kokosnød samt dens indhold.

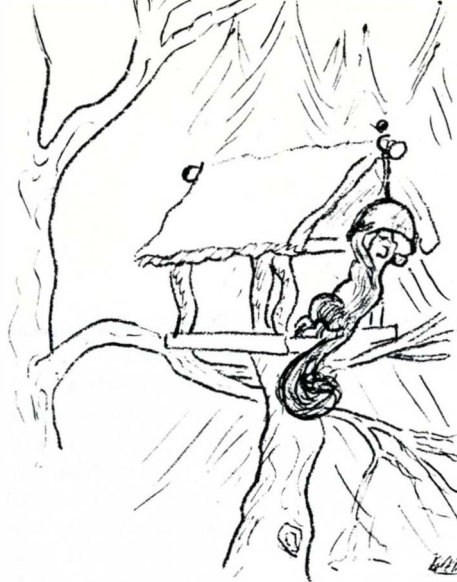
Næh! Så skulle da også satan stå i det fnattede eger, ja, det røg lige ud af mig, men nok mere af forbavselse end af forargelse, og da jeg observerede, hvordan de andre ved bordet morede sig, faldt min evt. ophidselse hurtigt.

Efter endt måltid fyldte jeg den anden halvdel af kokosnødden, for at erstatte mejserne deres så frækt bortranede føde, men denne gang anbragte jeg et stykke kraftigt ståltråd, som jeg surrede kraftig fast og gjorde så kort, at jeg mente, at nu kunne egernet i hvert fald ikke få fat i den, men det viste sig hurtigt, at jeg havde gjort regning uden vært.

Pjuske så vi intet til, den var for bange til at vise sig, når den vidste vi var til stede, men derimod varede det ikke længe, førend Slambert igen viste sig på arenaen – øh, jeg mener foderbrættet.

Den kom som sædvanlig elegant springende hen ad sin egegren, op på brættet og hen til nødden, men den kunne kun nå at støtte med sine forpoter, ikke komme til at æde af indholdet, og da dens forsøg med at få bidt ståltråden over eller at trække nøddeskallen op på foderbrættets tag mislykkedes, blev den meget fornærmet, slog med sin flotte hale og skældte ud på sin egen knitrende måde. Så for den tilbage af egegrenen, satte sig tæt op ad stammen og lod som om den ikke var der. Det varede da heller ikke længe, før fuglene, »som flygtede hver gang egernet kom«, vendte tilbage til foderbrættet, hvor mejserne som sædvanlig udførte deres lille kunststykke med at hænge under nøddeskallen.

Vi stod, hele familien, indenfor vinduet og nød synet, skulede en gang imellem op til Slambert, der



stadig sad helt stille op ad egestammen, men pludselig så vi et rødt lyn komme farende hen ad egegrenen, op på brættet, kaste sig rundt i luften, gribe fat i kokosnødden med forpoterne og hænge akkurat som mejserne med støtte af bagbenene på foderbrættet.

Næh! Nu har jeg den onde stejle mig set det med. Jeg var så fuld-

stændig benøvet over, at dette lille dyr sådan kunne lure mejserne kunsten af, at jeg opgav alle eventuelle foranstaltninger for at sikre mejserne deres mad, så efter det her viste kunststykke, måtte mejserne finde sig i at dele deres mad med Slambert, for Pjuske lærte mærkeligt nok aldrig at lave det samme nummer. *BAF.*

Uddeling af legater

Kong Christian IX's understøttelsesfond, DSB's 2 jubilæumsfonds, fru Isabella Winifred Tougaards legat og trafikinspektør C. J. M. Wieth og hustrus legat.

Den 29. januar 1982 vil der til ansatte, tidligere ansatte og efterladte, der uforskyldt er kommet i trang, kunne uddeles 8.000 kr. i portioner à 500 kr. af Kong Christian IX's understøttelsesfond, 5.000 kr. i portioner à 500 kr. af DSB's Jubilæumsfond af 1. september 1917, 7.500 kr. i portioner på mindst 100 kr. af DSB's Jubilæumsfond af 27. juni 1947, 18.000 kr. i portioner på mindst 100 kr. af fru Isabella Winifred Tougaards legat og 13.500 kr. i portioner på mindst 500 kr. af trafikinspektør C. J. M. Wieth og hustrus legat (ansøgere med tilknytning til Hellerup station i årene 1911-1934 gives en vis fortrinsret til sidstnævnte legat).

Ansøgning om at komme i betragtning ved uddelingen må *inden den 1. januar 1982* indgives til et

medlem af bestyrelsen for Kong Christian IX's understøttelsesfond eller til *velfærdskontoret* (Kh 2824), hvor ansøgningsblanketter, der er gældende til alle fem fonds, kan fås.

Bestyrelsen for Kong Christian IX's understøttelsesfond, der uddelel beløbene, består for tiden af: generaldirektøren

forretningsfører E. Nygaard Jespersen

sekretær S. H. Majlund, Dansk Jernbaneforbund

sekretær I. S. Bjarndahl, Dansk Jernbaneforbund

overassistent fr. K. E. S. Thøgersen Hagen, rutebiltjenesten (Jbf)

overtrafikinspektør E. Svendsen, driftstjenesten (Jbf)

konsulent St. Aggerbeck, banetjenesten (Jbf)

lokomotivinstruktør E. Greve Petersen, velfærdskontoret (DLF) og

lokomotivfører P. J. J. Busk, maskindepot Godsbanegården (DLF).

Stationsforstander P. W. Stybes og hustrus legater

I januar måned 1982 vil der kunne uddeles 1 legatportion, der kan søges af alle tjenestemænd ved DSB eller af enker efter sådanne.

Ansøgningsblanketter fås i *vel-færdskontoret* (Kh 2824), hvortil ansøgning sendes *inden 1. januar 1982*.

Juletræsfest

Århus afdeling afholder juletræsfest Torsdag d. 7. januar 1982 kl. 18.00 i »Håndværkerforeningen« i Klostergade.

Pensionister og enker indbydes venligst.

Indtegningsliste er fremlagt på opholdsstuen.

Indtegningen slutter d. 27.12.81.

P.a.v.

Vagn Nielsen

Generalforsamling

Rødby færge afdeling afholder generalforsamling i mødelokalet på Rødby færge station den 16.1.1982 kl. 12.30.

Dagsorden iflg. lovene.

Der påtænkes afholdt fest om aftenen med damer.

Bekendtgørelse ved opslag på mdt.

P.b.v.

K. E. Nielsen

PERSONALIA

Forfremmet til lokomotivfører (k) (19. Irm.) pr. 1.10.1981 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. Irm.)

L. Krøyer Rasmussen, mdt Gb i mdt Gb

Genansat som lokomotivassistent (9. Irm.)

pr. 1.10.1981

J. G. Kristensen, mdt Kh

Ansæt som lokomotivassistent (9. Irm.)

pr. 1.11.1981

Lokomotivassistent p

J. H. Christensen, mdt Fa i mdt Fa

J. Kok, mdt Gb i mdt Gb

S. L. R. Larsen, mdt Gb i mdt Gb

J. Borch Nielsen, mdt Gb i mdt Gb

A. H. Jakobsen, mdt Gb i mdt Gb

F. Knøsgaard, mdt Gb i mdt Gb

J. C. Kristiansen, mdt Gb i mdt Gb

J. Bartels Nielsen, mdt Gb i mdt Gb

T. Grønborg, mdt Gb i mdt Gb

P. B. Iversen, mdt Gb i mdt Gb

F. Krøyer Larsen, mdt Gb i mdt Gb

J. G. Klingenberg, mdt Gb i mdt Gb

B. Skov, mdt Gb i mdt Gb

G. Christensen, mdt Gb i mdt Gb

B. Nilsson, mdt Gb i mdt Gb

S. P. K. Rasmussen, mdt Hg i mdt Hg

Jørgen E. Hansen, mdt Hg i mdt Hg

F. E. Laugesen, mdt Kø i mdt Kø

E. Simonsen, mdt Kø i mdt Kø

P. B. Skov, mdt Ng i mdt Ng

G. Hansen, mdt Rf i mdt Rf

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)

pr. 1.10.1981 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)

N. P. Hermann, mdt Pa i mdt Pa

Lokomotivassistent (10. Irm.)

P. A. Olesen, mdt Fa i mdt Fa

Poul Petersen, mdt Fa i mdt Fa

Forfremmet til lokomotivfører (17. Irm.)

pr. 1.11.1981 efter ansøgning

Lokomotivfører (13. Irm.)

V. E. Nielsen, mdt Gb i mdt Kø

K. H. Christiansen, mdt Kø i mdt Kø

H. S. P. H. Jensen, mdt Kb i mdt Kb

Lokomotivassistent (10. Irm.)

R. P. M. Rasmussen, mdt Fa i mdt Fa

Forfremmet til lokomotivfører (15. Irm.)

pr. 1.11.1981

Lokomotivfører (13. Irm.)

J. A. J. Høj, mdt Kø i mdt Kø

Forfremmet til lokomotivfører (13. Irm.)

pr. 1.11.1981

Lokomotivassistent (10. Irm.)

O. D. Jensen, mdt Gb i mdt Gb

S. Harry Hansen, mdt Gb i mdt Gb

K. E. Wigh, mdt Gb i mdt Gb

P. A. Rasmussen, mdt Gb i mdt Gb

Kurt Andersen, mdt Gb i mdt Gb

E. W. Nielsen, mdt Næ i mdt Næ

P. Boegh, mdt Hg i mdt Hg

P. M. Madsen, mdt Kø i mdt Kø

N. M. Pedersen, mdt Kø i mdt Kø

J. B. Thomsen, mdt Næ i mdt Næ

Overgået til anden stilling 1.11.1981

efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. Irm.) til lkm p (17. Irm.)

H. Andersen, mdt Kh i mdt Gb

Ansæt som lokomotivassistent p 1.11.1981

S. H. Hansen, mdt Kh

S. A. Rasmussen, mdt Kh

O. Herbøl, mdt Kh

P. H. Jerløv, mdt Kh

J. Gregersen, mdt Kh

B. A. Pedersen, mdt Kh

S. Wied, mdt Kh

M. F. Hansen, mdt Kh

F. A. L. Blohm, mdt Kh

D. Nielsen, mdt Kh

A. Rafn, mdt Kh

R. Broholm, mdt Kh

H. F. Lauritsen, mdt Kh

Forflyttet 1.11.1981 efter ansøgning

Lokomotivfører (17. Irm.)

A. Madsen, mdt Kø til mdt Gb

Lokomotivassistent (9. Irm.)

T. H. Andersen, mdt Kh til mdt Næ

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

Johnny Jensen, mdt Kh til mdt Hg

H. O. Petersen, mdt Kh til mdt Ar

C. F. Olsen, mdt Kh til mdt Hg

Forflyttet 1.12.1981 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

L. E. Andersen, mdt Ar til mdt Str

O. D. Hansen, mdt Kh til mdt Kø

Afskediget pr. 31.12.1981 efter ansøgnig alder

Lokomotivfører (18. Irm.)

H. Bech, mdt Fa

Afskediget pr. 31.1.1982 p.g.a. svagelighed

Lokomotivfører (17. Irm.)

A. C. Vinsten, mdt Hgl

K. Nielsen, mdt Kø

W. J. Rasmussen, mdt Kø

Lokomotivfører (15. Irm.)

V. Simonsen, mdt Gb

Afskediget pr. 16.10.1981 efter ansøgning

Lokomotivassistent p (9. Irm.)

S. F. Jensen, mdt Ar

Afskediget pr. 31.10.1981 efter ansøgning

Lokomotivassistent p

L. Dencker, mdt Kh

Dødsfald

Penns. lkf. Jens Chr. Buus, Hvidovre, død den 2.10.1981, 75 år.

Indholdsfortegnelse for DLT 1981

Ledende artikler

	Nr.	Side
Sikkerheden fremfor alt	1	2
Hvis ansvar	2	2
Overenskomstforhandling	3	2
Arbejds miljøundersøgelsen	4	2
Et godt forhold til arbejdspladsen	5	2
Samarbejde og tillid	6	2
Personalepolitik	7	2
Spredte betragtninger	8	2

Trafik og teknik

Nye sovjetiske el-lokomotiver	1	6
Jernbanen i fremtidens transport	1	7
Japans Jernbaner	2	7
Efter verdens største brag – verdens længste tunnel	2	14
Japans privatbaner og undergrundsbaner	3	7
Litteraturen om de sekundære energikilder	3	10
DSB's 5 års plan 1983-87	4	3
Rekordhastigheder på Jernbanerne	4	7
Solskinsøer med skinneproblemer	4	9
Nye lokomotiver til Hollands jernbaner	4	15
Japans superbaner	5	6
13 mill. flere togrejser i 1980	5	11
TGV-toget – og så videre	5	12
DSB's succes i persontransport kræver hård kurs i godssektoren	6	4
Loksimulator fra Rumænien	6	8
Japans kommende hurtigbaner	6	13
Timedrift på Sjælland og i Nordjylland udbygges	7	3
Jernbanevogne, hvis vognkasser krænger indad i sporkurverne	7	6
Menneske før teknik – et enten/eller	7	14
Lokomotiver til salg	7	16
Et godt forhold til ledelse og medarbejder var forudsætning for DSB	8	3
Danskerne har ikke råd til at køre i bil	8	6
DSB Fragtbureau Århus er åbnet	8	10
Mærkelig jernbane i Australien	8	11

Forskellige artikler

Lønmodtagernes selvangivelsesfradrag	1	3
Design vigtigt værktøj	1	8
Fra Landsoplysningsudvalget	1	9
»Kong« rationalisering får en på tuden	1	10
Ny forretningsfører i DJ	2	2
Overskudsdeling – et andet ØD	2	3
Fællesfonden	2	4
Store summer ind på vedvarende energi	2	5
Sommerrejser med DJT 1981	2	12
Hver femte dansker bor dårligt	2	16
Repræsentantskabsmøde i Forsikringsagenturforeningen	3	3
Repræsentantskabsmøde i Vejlekassen	3	5
Direktørskifte i Låneforeningen	3	12
Økonomi så alle kan forstå det	4	11
Finanspolitik	4	12

Det lykkedes CO-information	4	17
Finansministeriets cirkulære	4	25
Adressefortegnelse	4	32
E. Greve Petersens 50-års jubilæum	5	3
Arbejdstid og arbejdsmiljølov	5	3
Revideret kursusoversigt	5	18
Europæisk transportkonference	6	3
Aftale mellem DSB og JFU	6	3
Det offentlige – levestandarden og beskæftigelsen	6	7
Lønoversigt 1. oktober 1981	6	10
Pensionsoversigt 1. oktober 1981	6	11
Det offentlige i ny rolle som arbejdsgiver	6	12
Vinterrejser 1982 med DJT	7	4
Auditør ved DSB	7	10
Pengepolitik	7	13
Nye generationer – Ny teknologi	8	8
Julestjernen skal snart studeres på nært hold ved danskernes indsats	8	13
Uddeling af legater	8	17

Fra medlemskredsen

Lad os få løst spørgsmålet om de »gule«	1	12
Nye lok her og nu	1	13
Reguleret oprykning	1	13
Mit arbejde som lokomotivfører	1	13
Til DLF	2	18
Kære Villy	3	13
Årsag og virkning	4	19
»De gule«	4	20
Et svar til lkf J. A. Larsen	4	20
En opgave for DSB's designere	4	21
En leg med farver – ord – alvor	5	16
Et svar	5	17
Også et svar	6	18
Har vi slet ingen problemer	7	18
Uljetryk	8	15
Studietur til Knorr-bremser München	8	15
Intelligens?	8	16



Mon vi får hvid jul i år?

Dansk Veteran Jernbane Platte



Nr. 9 – 1982

OHJ nr. 38 – DSB Litra nr. 130

I 1910 anskaffedes til sydfyenske jernbane to godstogslokomotiver, der var 1D1-koblede.

Lokomotiver af samme type, der for øvrigt vedblev at være den største maskintype ved privatbanerne, blev ligeledes leveret til SFJ i 1914 og 1917.

OHJ nr. 38, der blev bygget hos Henschel & Sohn i 1917, litreredes SFB nr. 33.

Ved DSB's overtagelse af SFJ i 1949 blev lokomotivet til DF 130. I årene 1960–68 var DF 130 ved TKVJ.

Endelig i 1968 kom lokomotivet til Odsherreds jernbane. Ved OHJ og HTJ har nr. 38 gjort sig berømt ved sine snerydningstogter i 1969/70 og 1978/79.

I 1981 har Dansk Jernbane-klub overtaget OHJ nr. 38.

Tekniske data:

Cylinderdiam. 410 mm	Loko. tjenestevægt 57,5 t.
Slaglængde 650 mm	Vandforråd 6,5 m ³
Drivhjulsdiam. 1420 mm	Max. hastighed 65 km/t.
Kedeltryk 12 kg/cm ²	Kulforråd 1,6 t.

BESTILLINGSKUPON

Undertegnede _____

Adresse _____

Postnummer _____

bestiller hermed:

- _____ stk. Jernbanepatte nr. 2 – 1975, Litra G 625
_____ stk. Jernbanepatte nr. 4 – 1977, FFJ 34
_____ stk. Jernbanepatte nr. 5 – 1978, Litra F 663
_____ stk. Jernbanepatte nr. 6 – 1979, Litra E 978
_____ stk. Jernbanepatte nr. 7 – 1980, Litra K 564
_____ stk. Jernbanepatte nr. 8 – 1981, Litra P 917
_____ stk. Jernbanepatte nr. 9 – 1982, Litra DF 130
_____ stk. Jernbanepatte nr. 10 – 1983, Litra O (udsendes november 1982)
_____ stk. ønskes sendt i abonnement fremover

Pris pr. patte kr. 135,- incl. moms.

Beløbet vedlægges bedes opkrævet

Underskrift

Kuponen sendes til:

Dansk Veteran Jernbane Platte, Kildebakkegårds Allé 59 A
2860 Søborg – Telefon (01) 67 68 44 – Giro 4 21 10 73