



NO 17

5. september 1950

50. årgang

Kongres i ITF.

I den hårdt bombede by Stuttgart, der ligger i den amerikanske zone i Vesttyskland, blev ITFs 21. kongres åbnet fredag den 21. juli d. å. og varede til den 28. s. m.

Wien var oprindeligt fastsat som stedet for kongressens afholdelse, men forskellige omstændigheder spillede ind og bevirkede, at tanken herom måtte opgives. Når forretningsudvalget, eller som det med et internationalt ord hedder — eksekutivkomiteen — traf den beslutning på sit møde den 26.—28. oktober 1949, at Wien skulle være stedet, var det ud fra den betragtning, at Østrig i løbet af en overskuelig tid ville få afsluttet en fredstraktat og derved få genoprettet sin nationale suverænitet, og som udtryk for sin sympati med de østrigske arbejdere, hvoraf mange havde været modstandere af nazismen, blev beslutningen truffet.

Imidlertid gik det anderledes. På eksekutivkomiteens næste møde den 6.—8. februar 1950 måtte man med beklagelse konstatere, at fredstraktaten endnu ikke var afsluttet, og hvornår dette ville ske, var skudt ud i det uvisse. Man måtte derfor se den kendsgerning i øjnene, at ytringsfriheden ville være i fare på kongressen, når denne afholdtes i Wien, som stadig var besat også af russiske tropper. Faren lå deri, at nogle af talerne uden tvivl ville udtale sig mod Sovjetunionen, hvilket eventuelt kunne få ubehagelige følger for de pågældende.

Et andet sted måtte derfor findes, og inden blikket blev rettet mod London, der står som et lysende symbol for demokratiernes modstand mod nazismen, tilbød de tyske transportarbejdere at

træffe de i forbindelse med kongressen forskellige arrangementer i deres land.

Det var et modigt initiativ, de tyske transportarbejdere her udviste. Sporene samt følgerne af Hitlers regime er langt fra udslettet i adskillige af Europas lande, og mange sår bløder endnu. ITF mente dog, at man skulle modtage den her udstrakte hånd, og en af Sydtysklands ældste og — før den blev udsat for krigens bombardementer — tillige smukkeste byer blev valgt.

Ved modtagelsen af tilbudet lå også ønsket om, at det tyske folk ville være med i arbejdet for freden sammen med andre frie nationer samt en anerkendelse af de tyskeres indsats, som var døde i koncentrationslejrene, hvor de var anbragt efter åbent at have gjort modstand mod Hitler og hans håndlangere. Endvidere skulle det også ses som en opmuntring til de mænd, der i dag udfører et stort arbejde for at genopbygge de tyske fagorganisationer for igen at gøre disse til en faktor i tysk samfundsliv. En ny generation er vokset op i Tyskland siden 1933, det år de frie fagforeninger på et magtbud ophørte at eksistere, og det gælder nu om at lære generationen de demokratiske metoders effektivitet samt give dem tro på international solidaritets betydning.

De organisationer, der havde påtaget sig arrangementet med kongressen, havde ikke sparet på anstrengelserne for at skabe en så smuk ramme om denne som muligt. Foran kongresbygningen vajede alle de nationers flag, som var repræsenteret på kongressen, og i forhallen til mødesalen var opstillet en stor elektrisk drevet modeljern-

bane samt i miniaturemodel et af de tyske rigsbaners store godstogslokomotiver og en motorvogn.

At interessen for kongressen var stor, sås bl. a. ved den store stab af presse-mænd og fotografer, der var til stede ved åbningen, hvilket vel også skyldes, at det var den første internationale kongres, der afholdtes i Tyskland efter krigens ophør.

Alle de organisationer med hvem ITF har samarbejde, var indbudt til at lade sig repræsentere på kongressen, ligesom de amerikanske og engelske besættelsesmyndigheder også var indbudt. Sidstnævnte lod sig repræsentere ved højtstående officerer samt embedsmænd. Gamle veteraner fra den internationale fagbevægelse var også kommet til stede. Bl. a. Charles Lindley fra Sverige, som nu er højt oppe i årene og som en årrække var præsident for ITF. Foruden de her nævnte var endvidere en del tyskere til stede som gæster. Disse var indbudt som en slags hædersbevisning for deres underjordiske kamp mod nazismen, lige fra denne kom til magten og til sammenbruddet i 1945.

Inden for den øverste ledelse i ITF er siden den sidste kongres i Oslo 1948 sket adskillige ændringer.

Daværende generalsekretær J. H. Oldenbroek blev ved den frie verdens faginternationales dannelse fornylig opfordret til at overtage hvervet som generalsekretær for denne organisation, og da han modtog opfordringen, blev den hidtidige præsident, O. Becu, konstitueret som generalsekretær og R. Bratschi, formanden for jernbanemændene i Schweiz, overtog præsidentposten.

Efter at Stuttgarts filharmoniske orkester havde spillet »Leonora« ouverturen nr. 3 af Beethoven, bød R. Bratschi i få ord velkommen og udtalte herunder, at det for ham og ITF var en stor ære, at så mange repræsentanter for de allierede samt tyske myndigheder havde efterkommet indbydelsen.

Den første taler efter åbningen var formanden for de tyske jernbanemænd, H. Jahn. Denne har fra hitlerismens første dage været en af dens skarpeste modstandere og måtte i hele denne periode holde sig skjult for at undgå koncentrationslejren. Hans illegale modstand mod dette styre er anerkendt fra alle sider, og siden krigens ophør har Jahn gjort en stor indsats for genopbygningen af de tyske jernbanemænds organisation. Jahn udtrykte sin glæde over, at ITF igen holdt kongres i hans fædreland. Store omvæltende begivenheder

har fundet sted siden 1924, da ITF-kongressen fandt sted i Hamborg, udtalte Jahn, og citerede endvidere i sin tale hvad Edo Fimmen — generalsekretær for ITF til sin død i 1942 — skrev i januar 1940:

»Hvad end krigen medfører og dens slutresultat bliver, vil ITF stadig leve og gå fremad. I en verden fuld af had, prædiker den broderskab mellem nationerne; kender ikke til grænser eller skilnelinier i race og hudfarve«.

»Disse ord har stadig gyldighed«, sluttede Jahn sin tale med.

General C. P. Gross, den øverstkommanderende for de amerikanske besættelsestropper i Würtemberg-Baden, hyldede de mange millioner transportarbejdere, der havde støttet de allierede i kampen mod hitlertyranniet, og rettede en speciel tak til sømændene for deres indsats. I øvrigt gav han udtryk for den opfattelse, at kongressen her var særlig vigtig, idet den skulle virke befordrende på bestræbelserne for genoptagelsen af samarbejdet mellem de tyske og andre landes organisationer.

Stuttgarts overborgmester, R. Klett, bragte en hilsen på byens vegne samt takkede, fordi man havde valgt denne by til sæde for kongressen trods de vanskeligheder, der var forbundet med at skaffe hotelophold til de mange mennesker, som her skulle samles.

Kongressen beskæftigede sig med en lang dagsorden, og adskillige af punkterne gav anledning til livlige meningsudvekslinger.

A. Vercruyce, Belgien, kritiserede skarpt sekretariatets stilling til 40 timers arbejdsugen. På kongressen i Zurich 1946 var enstemmigt vedtaget en resolution om gennemførelse af dette krav, men på flere derefter afholdte konferencer, var kravet blevet modificeret, og tilsyneladende blev der ikke arbejdet med spørgsmålet mere.

Flere talere havde ordet hertil, og bl. a. blev anført, at manglen på arbejdskraft i adskillige lande var en medvirkende årsag til, at det fandtes nytteløst at forsøge på at føre 40 timersugen igennem foreløbig. Enkelte lande har dog fået gennemført den forkortede arbejdsuge. U. S. A., New Zealand og Australien.

Om sprængningen af den tidligere verdensfaginternationale (WFTU) og oprettelsen af den frie internationale (ICFTU), med hvem ITF nu samarbejder, blev givet en redegørelse af den fungerende generalsekretær O. Becu.

Grunden hertil var, at førstnævnte internationale efterhånden blev fuldstændig kommunistisk

dirigeret, idet de sovjetrussiske fagorganisationer i kraft af deres store medlemsantal dominerede og krævede alle spørgsmål løst ud fra deres politiske ideologi. Som bekendt er det totalitære styre helt og fuldt gennemført i Sovjetunionen med den virkning, at de politiske ledere også dirigerer fagbevægelsen, hvorfor WFTU i sidste instans blev et redskab i hænderne på magthaverne i Kreml.

Denne tingenes tilstand kunne ikke vare ved. Fagbevægelsen skal være fri og uafhængig i forhold til sin oprindelse og grundide; ingen bestemt politisk ide, religion eller anskuelse skal være herskende, hævdede de faglige landsorganisationers repræsentanter udenfor »jernetæppet«, og slutresultatet blev sprængningen.

Som afslutning på de fleste af dagsordenens forskellige punkter blev forelagt en eller flere forskellige resolutioner udarbejdet af et i forvejen nedsat udvalg,

Det i øjeblikket aktuelle spørgsmål, nemlig krigen i Korea, blev også diskuteret, og en resolution af følgende indhold blev vedtaget:

Det kommunistiske angreb af Nordkorea på det fredelige folk i Sydkorea foregår og verdensfreden er i fare.

Det er Kominform og WFTU, som står bag det quislingregime, der har iværksat angrebet for at underkue endnu en nation! Denne aktion indebærer muligvis indledningen til angreb på nye fronter.

FN har fordømt dette angreb og krævet, at Nordkoreas marionetregering beordrer sin tropper tilbage til den 38. breddegrad. FN har endvidere anmodet verdens frie nationer om at sende tropper til Korea for at gøre ende på angrebet og genoprette fredelige tilstande. I overensstemmelse med de beslutninger, som er truffet af FN, hvilket er ratificeret af de 52 medlemsstater, kæmper nu væbnede tropper til lands, til søs og i luften til forsvar for freden og friheden i hele verden.

Med henblik på denne udvikling ønsker ITF's kongres at udtale følgende:

- 1) Vi brændemærker det kommunistiske regime i Nordkorea og dets diktatoriske herrer som angribere mod folket i Sydkorea og folket i hele verden;
- 2) godkender FN's beslutning om at gøre modstand mod angriberne på Korea;
- 3) forpligter os til at støtte de tropper, som nu slås for friheden og demokratiet, og henstiller

til ITF's medlemmer at gøre alt, som står i deres magt for at sikre våbenleveringen til fronten, samt våbnefordeling;

- 4) fordømmer Kominforms og WFTU's skændige forsøg på at sabotere tilvirkningen og transporten af det materiale, som er nødvendig for FN's stridskræfter, samt forpligter os til at afsløre og derved umuliggøre disse manøvrer;
- 5) iværksætte en kraftig kampagne mod den hykleriske fredsoffensiv, som går under navnet »Stockholmsappellen«, sat igang af WFTU og Kominform under foregivende af at gøre propaganda mod atombomben, men som ikke er andet end camouflager for at retfærdiggøre de angrebsoperationer, som for tiden er igang.

Med hensyn til valg af ledelse skete der det, at Sture Christiansson fra Svenska Järnvägsmannaförbundet, der i en årrække har siddet i eksekutivkomiteen, ikke ønskede at fortsætte, og i hans sted valgtes formanden for de norske sømænd, J. Haugen.

Til præsident valgtes R. Bratschi og til generalsekretær O. Becu. Begge har som tidligere nævnt midlertidig beklædt disse hverv siden J. H. Oldenbroek fratrådte.

Som en tak for det store arbejde Oldenbroek har udført i sin gerning som ITF's generalsekretær blev til ære for ham afholdt en festlighed, hvori samtlige gæster og delegerede deltog.

Flere talere hyldede Oldenbroek, og adskillige landes delegationer overrakte en gave som påskønnelse for hans virke. De danske organisationer, repræsenteret ved forretningsføreren for Dansk Jernbane Forbund, P. Madsen, gav udtryk for deres tak ved at overrække Oldenbroek en bryggerhest udført i kongeligt porcelæn. Et udmærket vidnesbyrd om dansk kunsthåndværks høje stadi, og gaven blev da også stærkt beundret af de tilstedeværende.

Lidt om Stuttgart.

Som nævnt i indledningen blev Stuttgart hårdt ramt af bombardementer under krigen, hvilket man får et stærkt indtryk af, når man kommer ud fra hovedbanegården, der ligger omtrent i byens centrum. En af kongresdagene var det seks år siden et voldsomt angreb — der hovedsagelig ramte byens centrum — fandt sted. Vi talte med en ung tysker, som var tolk på kongressen, om, hvorledes befolkningen reagerede efter et sådant an-

greb. Vedkommende unge mand var født i Stuttgart og boede under krigen sammen med sine forældre i et lille hus i en af forstæderne. Den nat, det voldsomme angreb fandt sted, gik hele familien i beskyttelsesrum, så snart alarmsirenerne lød, og først efter ca. 12 timers forløb hørte de afmeldingen. Mange maskiner deltog i angrebet, og efter de voldsomme eksplosioner at dømmen var de klar over, at ødelæggelserne måtte være omfattende. Nogle timer efter afmeldingen kørte vor hjemmelsmand på cykle ind mod byen, og det syn, han så, da han kom ind omkring byens hjerte, trodsede enhver beskrivelse, »Det kan ikke forklares, det skulle ses«, sagde han. Ingen menneskelig fantasi kan forestille sig de ødelæggelser, der her var sket på så forholdsvis kort tid ved at kaste bomber ned fra luften. De fleste beboere i Stuttgart troede da også, at det var jordens undergang og at krigen automatisk ville høre op. Alt samfundsliv var gået fuldstændig i stå.

På vort spørgsmål om, hvor længe den tilstand varede, fik vi det forbavsende svar, at det kun varede et par dage, så begyndte livet igen at pulsere. Vand-, gas- og elektricitetsforsyningen samt transportmidlerne kom igang igen, men af de mange smukke og historiske bygninger, der dannede centrum i en af Tysklands store byer, var kun en ruinhob tilbage.

Et gigantisk arbejde forestår med genopbygningen af Stuttgart, ja, for den sags skyld med mange andre af Tysklands byer, og hvorledes de skal opbygges, volder vist ikke så lidt hovedbrud. Mange bygningsarbejder er i gang i Stuttgart, og adskilligt er fuldført, men set på baggrund af, hvad der eventuelt skal bygges, hvor nu ruinerne henligger, synes opgaven at være håbløs.

Stuttgart ligger i naturskønne omgivelser. Den breder sig over et meget stort areal, med dens centrum nede i en dalsænkning, medens terrænet op mod byens udkanter er stærkt stigende. Vi boede i en bydel, der hedder Degerloch, hvortil er 20 minutters kørsel med sporvogn fra hovedbanegården. Turen herop er lidt af en oplevelse. Af hensyn til den stærke stigning går vejen i kurver, og undervejs passerer man bjergskrænter, på hvilke er plantet vinstokke. Klimaet i denne del af Sydtysskland er meget mildt og produktionen af vin stor.

Adskillige store virksomheder har sæde i Stuttgart, hvilket man dog ikke får indtryk af, når man fra en af de højtliggende udkanter ser ind over byen. Fabriksskorstene, der ellers karakteriserer

de fleste industribyer, er ikke fremtrædende i bybilledet. I henhold til foreliggende oplysninger er dog en stor part af indbyggerne, der i dag tæller ca. 500 000, beskæftiget på industrielle virksomheder. Det er hovedsagelig færdigvarer her produceres; motorer, lædervarer og sølvting.

Levevilkår, tanker og følelser.

Hvorledes lever befolkningen i Vesttyskland i dag, og hvad tænker og føler den?

Spørgsmålene er svære at besvare, men for det førstes vedkommende får man umiddelbart det indtryk, at levevilkårene ikke må være så ringe. Folk på gaden, i sporvogn og andre steder er gennemsnitlig ordentlig klædt på, så hvis påklædningen bruges som gradmåler for de almindelige levevilkår, ligger tyskerne efter vor opfattelse foran befolkningen både i Holland, Belgien og Frankrig. Taler man med den tyske jernbanemand herom får man dog en anden opfattelse.

En lokomotivførers lønninger ligger omkring ved 375 og en lokomotivfyrbøders er ca. 300 mark om måneden. Tyskerne har iøvrigt et lønsystem for jernbanemænd, der bygger på mange alders-tillæg.

Det blev hævdet fra flere sider — og tager man priserne i betragtning lyder det meget sandsynligt — at hvis en familie på mand, kone og et barn skulle leve blot nogenlunde tåleligt, krævedes der hertil en indtægt på mindst 400 mark om måneden. Er det således rigtigt, hvad der hævdes, må størsteparten af befolkningen leve på smalkost.

Til sammenligning med lønningerne skal nævnes nogle enkelte priser.

Et halv kilo smør 4 mark. Et brød af den slags vi herhjemme kalder landbrød 49 og et æg 30 pfenning. Noget af det dyreste er kaffe, 3,50 mark for 125 gram.

For tøjets vedkommende kan man købe et sæt konfektioneret tøj til en pris fra 120 mark og op-efter og et par sko fra 25 mark, ligeledes opefter.

Om tanker og følelser kan nævnes et karakteristisk tilfælde. På kongressen befandt sig som gæst en repræsentant for de amerikanske samvirkende fagforbund (AFL) ved navn Irving Brown. Denne var en aften foredragsholder for en forsamling af tillidsmænd repræsenterende forskellige arbejderorganisationer i Stuttgart. Foredraget blev holdt i en sal beliggende i en af amerikanerne indrettet ejendom, der tillige indeholdt et stort bibliotek hovedsagelig med amerikansk litteratur.

Deltagerne i kongressen blev indbudt til at overvære foredraget, hvilket tilbud vi benyttede os af.

Efter at Brown havde gjort rede for de amerikanske organisationers opbygning samt virkemåde, blev ordet givet frit, således at mødedeltagerne fik lejlighed til at stille spørgsmål. Efter et par enkelte forespørgsler om det oprindelige emne kom flere ind på deres egne forhold, og selv om det lå udenfor foredragets rammer, besvarede Brown dog beredvilligt alle spørgsmålene.

En af deltagerne spurgte, om de amerikanske arbejdere godkendte, at tyske industrivarer blev holdt ude fra USA's marked med den virkning, at arbejdsløsheden bredte sig i Vesttyskland, hvilket igen betød lave lønninger for industriarbejderne. Hertil svarede Brown, at han ikke var ekspert på det handelsøkonomiske område, således at han ikke kunne besvare spørgsmålet i dets fulde udstrækning. Han ville dog gerne pege på, at Tyskland ikke var det eneste land i Europa, der havde vanskeligt ved at eksportere til USA, det gjaldt også andre lande. »Grunden er«, sagde Brown, »at USA har et stort effektivt produktionsapparat, som er i stand til at forsyne befolkningen med alle former for forbrugsvarer, og det er vel nok rigtigt, at man beskytter sig mod indpas af andre landes varer, selv om disse kan købes billigere.« »Men hvorfor stirre efter USA, når talen er om eksport«, tilføjede Brown. »Der findes markeder andre steder i verden, hvor behovet langt fra er dækket; det må da være værd at tage under overvejelse«. Han sluttede med at sige med en stærk understregning af ordene:

»Den omstændighed, at Tyskland ikke kan eksportere varer til USA, er ikke årsagen til de tyske arbejderes lave levestandard. Der findes andre og mere vægtige årsager, men det vil jeg overlade til jer selv at finde ud af.«

Det er selvfølgelig ugørligt at udtale sig med vægt om, hvad de tyske arbejdere tænker og føler i dag, når man kun opholder sig i landet nogle dage, dertil kræves et betydeligt længere ophold og nærmere samkvem med dem. Men med den forannævnte spørger i erindring kommer man uvilkårligt til at sysle med den tanke, om det er muligt, at tyskerne har glemmt, at det kun er fem år siden, de tabte krigen. Hvis dette gælder den overvejende del af befolkningen, så bliver det svært at gøre dem begribeligt, at krig ikke kan betale sig, og et så eklatant nederlag som det, Tyskland var ude for, tager det lang tid at overvinde følgerne af.

S. Suneson.

En fransk universalmaskine.

Af C. E. Andersen.

I sidste nummer omtales de franske nationalbaners 141-P-lokomotivtype, et universallokomotiv til brug for alle tunge hovedbanetog.

Det udviser i mange henseender ligheder med flere af de danske Statsbaners lokomotivtyper. Men i andre henseender er det rigtignok højst forskellig fra vore. Dette gælder ikke alene m. h. t. konstruktionen, men navnlig m. h. t. præstationsevnen. Det er både i sin helhed og sine detaljer en højmoderne maskine. Derfor er præstationsevnen fremragende.

Det er allerførst bemærkelsesværdigt, at den pågældende franske maskine har nogenlunde de samme ydre dimensioner som de danske. Bredden er den continentaleuropæiske standardbredde, ca. 3 m, måske lidt mere, men sikkert ikke større end bredden af de danske lokomotiver og personvogne. Højden er 425,5 cm, d. v. s. 4,5 cm mindre end vore lokomotivers højde. Længden er nogenlunde den samme som længden af vore E-lokomotiver. Det nøjagtige mål er ikke forfatteren bekendt, men lokomotivets akselafstand er 11,05 m, medens det tilsvarende tal for vore lokomotiver er 11,10 m.

Det maksimale akseltryk er 19 t. Det er lidt mere end vore svære lokomotivers akseltryk, der gerne er 16—17 t.

Vore E-lokomotivers største akseltryk er 18 t; og de fleste af vore 40-årige P-lokomotiver har 19 t drivakseltryk, altså det samme som for den franske maskine.

Den franske lokomotivtypes tender har dog henvend 21 t akseltryk ved fuld beholdning af vand og kul. Men nøjes man med 34 t vand og 8½ t kul i stedet for henholdsvis 36 og 9 t, kommer man ned på de 20 t. Iøvrigt betyder den pågældende overvægt jo intet, fordi den fortabes, før toget kommer til at køre stærkt. Desuden forøges skinnepåvirkningerne jo ikke ved hammerslagsvirkninger som fra drivhjulene.

De nævnte taldata for den franske maskine og talsammenligningerne med de danske maskiner viser straks, at den franske maskine kunne bruges på de danske banestrækninger. Den kan også vende på vore drejeskiver, for så vidt det angår længden, i modsætning til de helt store franske, belgiske, tyske, østrigske og flere andre europæiske landes lokomotivtyper. — Det gør sammenligningerne særlig interessante.

Den franske 141-P-maskine er dog trods alt betydeligt sværere end vore sværeste maskiner. Den vejer 112 t, hvortil kommer 82,6 t for tenderen med 36 t vand og 9 t kul. Vore E-maskiner vejer kun 85—86 t i den gamle udgave; og den nyeste udgave vejer 88—89 t. Tenderen vejer 55 t med 25 t vand og 6,5 t kul.

PR-maskinen vejer 78—79 t, hvortil kommer 52 t for tenderen med 23 t vand og 6 t kul.

De nyeste H-maskiner vejer godt 80 t. Tenderen vejer 57 t med 27 t vand og 8 t kul.

De franske 141-P-maskine har 76 t adhæsiionsvægt mod 68 for vore H-maskiner og 54 t for E-maskinerne og 48 t for PR-maskinerne.

De franske maskiner er firekøbet, ligesom vore H-maskiner.

Medens vore E-, P-, R- og PR-maskiner har en toakslet forløberbogie, har den franske 141-P to bevægelige foraksler, nemlig en forløber ligesom vore H- og S-maskiner og desuden forreste drivaksel, som ganske vist kun er sidebevægelig, men som tillader hurtigkørsel.

Den franske maskine har 6 aksler ligesom vore E- og PR-maskiner, der er de eneste danske lokomotiver med 6 aksler, bortset fra S-tendermaskinerne.

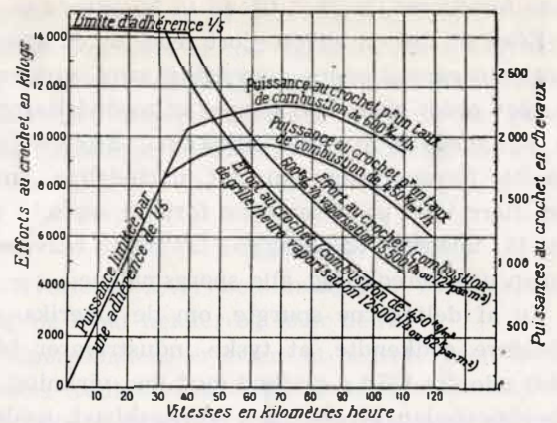
Den franske maskine ligner E-, PR- og P- ved at have compoundsystem; endvidere ved at have 4 cylindre, samt ved at drivstængerne virker umiddelbart på to drivaksler.

Den franske maskines hjuldiameter er 165 cm. Det er lidt mindre end hjuldiameteren af vore PR- og S-maskiner, der har 173 cm. hjul. R-maskinerne har 189,6 cm og P-maskinerne 198,4 cm hjuldiameter. For H-maskinerne er tallet 140,4 cm.

Skønt den franske maskine er firekøbet og har så små hjul, at den er egnet som godstogsmaskine, er dens maksimalhastighed antagelig meget nær den samme som for R, E og P-maskinerne. Måske kan de nok køre hurtigere i og for sig; men den franske maskine løber sikkert meget roligere end P-maskinen ved stor hastighed, hvorfor dens driftsmæssige tophastighed muligvis er større.

Den franske maskine har langt større evne til at køre hurtigt i bakket land end nogen af vore maskiner. Den kan sætte togene i gang langt hurtigere end nogen som helst dansk maskine, H-maskinen indbefattet.

Endvidere kan den håndtere meget tungere tog og accelerere og slæbe dem over bakkerne med langt større lethed end 2 sammenkoblede lokomotiver af de mest effektive typer.



Lad os se lidt nærmere på dens arbejdssevne i sammenligning med de store danske typers arbejdssevne. Forholdene illustreres af vedføjede diagram, hvor abscissen viser hastigheden og ordinaterne viser trækraften i kg og arbejdsydelsen i hestekraft, i begge tilfælde regnet ved trækkrogen og ved en dampproduktion, som kedlen kan yde varigt.

Egentlig drejer det sig om to sæt kurver, der ikke kan sammenlignes, fordi hestekraftydelsen er et produkt af trækraften og hastigheden. Men ved at tilskrive ordinaterne forskellig betydning for de forskellige kurver kan man indtegne kurverne i samme diagram.

Den kurve, der begynder nederst til venstre og som deler sig i to nedadgående grene, viser trækraften angivet i kg. Den første del af kurven er horizontal og viser ensartet trækraft, henved 15 000 kg. Årsagen hertil er, at adhæsiionsvægten er en begrænsende og dermed bestemmende faktor. Adhæsiionsvægten er jo 76 000 kg. Man regner da, noget vilkårligt, med en sådan friktionskoefficient, at lokomotivets trækraft kan være indtil $\frac{1}{3}$ af adhæsiionsvægten, før hjulene begynder at glide på skinnerne. Denne faktor synes dog at være meget lavt ansat. Hvis man regner med $1:4$ eller $1:3\frac{3}{4}$, kommer man op på en trækraftevne på omkring 20 t.

Ved stigende hastighed aftager trækraftevnen, således at kurven falder. Selve dampmaskinen kunne med ubegrænset dampforsyning yde næsten lige så stor trækraft ved større som ved mindre hastighed. Men da dampforsyningen er en forudsætning, er kedlens dampproduktionskapacitet den afgørende faktor. — Diagrammet viser to kurver, hvoraf den ene refererer til forbrænding af 450 kg kul pr. time pr. m² risteflade og ialt 1925 kg pr.

time samt produktion af 125000 kg damp pr. time, d. v. s. 62 kg pr. time pr. m² hedeblade. Den anden kurve er baseret på forbrænding af 600 kg kul pr. time pr. m² rist eller ialt 2570 kg pr. time og produktion af 15 500 kg damp pr. time, d. v. s. 83 kg pr. m² hedeblade. — Det erindres, at kedeltrykket er 20 kg pr. cm². Cylinderfyldningen varierer naturligvis noget.

Kurven viser, at lokomotivets trækraft ved den mindre dampproduktion er over 14 000 kg ved 30 km i timen, 12 100 kg ved 40 km, 10 200 kg ved 50 km, 8 700 kg ved 60 km, 7 400 kg ved 70 km, 6 300 kg ved 80 km, 5 200 kg ved 90 km, 4 300 kg ved 100 km, 3 400 kg ved 110 km og ekstrapoleret, omkring 3 000 kg ved 120 km i timen.

Ved den større dampproduktion er tallene henholdsvis 14 100 kg ved 30 km, 14 100 kg ved 40 km, 11 800 kg ved 50 km, 10 000 kg ved 60 km, 8 700 kg ved 70 km, 7 500 kg ved 80 km, 6 400 kg ved 90 km, 5 500 kg ved 100 km, 4 600 kg ved 110 km og 4 000 kg ved 120 km i timen.

Det må stærkt fremhæves, at disse tal angiver lokomotivets vedvarende arbejdssevne, idet de er beregnet efter kedlens kapacitet.

I Frankrig er dette synspunkt nødvendigt, fordi man mange steder har lange og stejle stigninger, f. eks. på den stærkt trafikerede strækning mellem Paris og Lyon, der fører over Côte d'or Bjergryggen.

I Danmark, hvor stigningerne er korte og små, og hvor de næsten altid efterfølges af tilsvarende faldstrækninger, kan man i korte perioder gøre brug af mere damp, end kedlen producerer i samme tid, idet tryk- og temperatur-tabet i kedlen straks efter kan genoprettes. Derfor kunne den franske maskine faktisk opvise bedre resultater i Danmark, end de nævnte tal umiddelbart viser.

Ved 55 km i timen er den franske maskines trækraft ved et kulforbrug af 450 og 600 kg pr. m² rist og et dampforbrug af 12500 og 15500 kg, henholdsvis 9400 kg og 10800 kg.

Til sammenligning angives de danske H-maskiners trækraft ved 55 km i timen til 4600 kg. — Den franske maskines trækraft er 4600 kg vedvarende selv ved 100 km i timen.

Ved 75 km i timen er den franske maskines trækraft ved et dampforbrug af 12500 kg og 15500 kg damp i timen, henholdsvis 6900 kg og 8000 kg.

Vore R-maskiner har ved 75 km i timen en trækraft på en smule over 3000 kg.

For E-lokomotivernes vedkommende er tallet 3600 kg.

Den franske maskines trækraft er altså ved 75 km i timen 2—3 gange så stor som vore nyeste eksprestogmaskiners trækraft. Og denne store trækraft kan endda opretholdes varigt eller overskrides i kortere perioder.

Ved acceleration og kørsel på stigninger må den franske maskines overlegenhed over de danske være endnu større, end disse tal angiver, fordi selve lokomotivets egenvægt da spiller en betydelig rolle, og navnlig for de forholdsvis tunge danske lokomotiver.

Den franske maskintypes præstationsevne belyses også af diagrammets øvrige kurver. De viser den effektive hestekraftydelse, målt i trækkrogen. Kurven begynder ved hastigheden 0 med et retlinet stykke, fordi adhæsiensvægten begrænser den største trækraft og følgelig også kraft gange strækning pr. tidsenhed. — Ved ca. 30 km i timen deler kurven sig i to grene, der viser arbejdsydelsen ved forbrænding af henholdsvis 450 og 600 kg kul pr. time pr. m² risteareal.

Det ses, at maskinen ved moderat forbrænding kan give godt 1500 hestekraft ved 30 km i timen. Arbejdssevnen stiger til godt 1900 hestekraft ved 60 km i timen og falder derpå til knapt 1600 hestekraft ved 100 km i timen og 1200 hestekraft ved 120 km i timen. — Ved den forcerede forbrænding kan maskinen udvikle omkring 2050 hestekraft ved 40 km i timen, stigende til ca. 2250 ved 70 km i timen og aftagende til 2000 ved 100 km i timen og 1650 ved 120 km i timen. Dette er den arbejdsydelse, maskinen kan præstere varigt, således som den begrænses af kedlens kapacitet.

Men lokomotivets dampmaskiner kan naturligvis udvikle mere arbejde i kortere tid. — Allerede ved de allerførste forsøg under normale driftsmæssige forhold med det lokomotiv, der blev først færdig, i 1942, fandt man, at det over hele hastighedsintervallet fra 60 til 100 km i timen kunne udvikle over 3000 effektive hestekraft ved trækkrogen. — Hertil svarer formodentlig over 4000 indicerede cylinderhestekraft.

Til sammenligning kan det nævnes, at vore H-lokomotivers største indicerede arbejdsydelse angives til 1185 hestekraft. Dette er selve maksimalydelsen ved gunstigste hastighed, der er 55 km i timen.

Når trækraften ved denne hastighed er 4600 kg, må den effektive arbejdsydelse være $\frac{4600}{75} \times \frac{55000}{3600}$ hestekraft, d. v. s. 940 hestekraft.

For R₁ angives største indicerede ydelse til 1160 hestekraft. Dette gælder for gunstigste hastighed,

der er 75 km i timen. Da trækraften ved denne hastighed er 3020 kg, må den effektive maksimalydelse være $\frac{3020}{75} \times \frac{75000}{3600} = 845$ hestekraft.

For R_{II} er tallene næsten de samme. Deres største indicerede hestekraftydelse er 1150.

E-lokomotivernes arbejdssevne angives til 1370 indicerede hestekraft. Dette gælder ved gunstigste hastighed, der er 75 km i timen. Da trækraften ved denne fart er 3000 kg, må den effektive arbejdsydelse være $\frac{3600}{75} \times \frac{75000}{3600}$ hestekraft. Det giver lige 1000 hestekraft.

Det angives ikke, om tallene gælder for de gamle eller de nye E-lokomotiver. Der kan nok ventes at være nogen forskel, navnlig på grund af centrifugalvandudskilleren og dobbeltkorstenen, der ikke blot forbedrer selve kedlens kapacitet.

De anførte tal synes at vise, at de franske 141-P-lokomotiver kan præstere 3—4 gange så meget arbejde som de danske H- og R-lokomotiver og 2—3 gange så meget som vore E-lokomotiver.

Herved er der endda ikke taget hensyn til, at der kræves forholdsvis mindre arbejde til de franske lokomotivers egen acceleration, luftmodstand under ugunstige omstændigheder, deres løftning på stigninger o. s. v.

Nu skal det dog fremhæves, at de franske og danske tal er fundet eller beregnet under så forskellige forhold, at man ikke må tage sammenligningerne altfor bogstaveligt. Men selv om usikkerheden ved sammenligningen måske er meget stor, og selv om billedet måske er forvrænget i vore lokomotivers disfavør, så kan der næppe herske nogen tvivl om, at det franske 141-P-lokomotiv kan opvise langt bedre arbejdspræstationer, end nogen af vore lokomotivtyper.

Selv om det franske universallokomotiv sammenlignes med vore specialiserede godstogs- og eksprestoglokomotiver, er det langt overlegent over disse hver for sig. Det gælder for enhver art tog og for enhver hastighed.

H U S K

for at undgå standsning i forsendelsen af D. L. T. ved flytning at meddele postvæsenet den nye adresse. Det hænder ikke så sjældent, at medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte meddelelse til postvæsenet, hvilket forårsager ulemper både for medlemmet og for kontoret.

Valgets to spørgsmål:

Beskæftigelsen og beskatningen.

Af handelsminister J. O. Krag.

Valget har to hovedspørgsmål.

Det ene er *beskæftigelsen*.

Landet er som følge af den internationale prisudvikling især efter Korea-krigen på vej ind i valutavanskeligheder. Disse skal naturligvis løses.

Lad mig her indskyde, at valutasituationen er blevet forbedret under regeringens Hedtoft. I 1949 med 250 millioner kr. I 1950 vil der kun blive et mindre underskud, som let dækkes, og som hovedsagelig skyldes rigelige indkøb af råvarer til priser fra før Korea-krigen. De alvorlige vanskeligheder kommer først i 1951, men der må gribes ind allerede nu.

Regeringen har forelagt en *samlet økonomisk plan*, der effektivt løser vanskelighederne. Hovedpunktet i denne plan er *importregulering*.

Fordelene ved regeringens forslag er, at den sikrer fortsat produktionsstigning og høj beskæftigelse.

Beskæftigelsen er i øjeblikket den største i landets historie. Målt i arbejdstimer er den 50 pct. større end før krigen.

Produktionens, byggeriets og vareforsynings fremskridt siden Knud Kristensen blev fjernet i 1947 har enhver kunnet konstatere ved selvsyn.

Konservative, venstre, retsforbund nægter at medvirke til regeringens plan.

I stedet vil de: dels nedskære kreditterne og forhøje renterne (de konservatives kongstanke), dels forhøje de indirekte skatter meget kraftigt (Thorkild Kristensens kongstanke).

Kan almindelige, jævne borgere ikke være ligeglade med, at renten forhøjes? Slet ikke. De passive kapitalister er naturligvis tilhængere af en forøget profit. Men for alle andre samfundsborgere virker det således: Høj rente får byggeriet til at gå tilbage og produktionen til at gå nedad (hvilket også er de konservatives hensigt, thi herved spares valuta til råvarer) Virkningen bliver arbejdsløshed.

Det er denne negative og asociale politik, socialdemokratiet vender sig imod.

Hellere importregulering end arbejdsløshed.

Det andet spørgsmål er skatterne.

Der behøves 400 mill. kr. til forsvaret.

Er det nu rigtigt? Vi mener ja.

Hitler fik den chance at stå over for splittede og svage demokratier. Dette er den anden verdenskrigs virkelige årsag. Det skal ikke gentages.

En helt anden situation foreligger den dag, de kommunistiske Øststater er villige til at gå ind på en gensidig afrustning. Så skal det danske socialdemokratis tilslutning ikke mangle. Men er der nogen, der har hørt Stalin eller Mogens Fog nævne noget om det?

Tilbage bliver spørgsmålet om, hvem der skal betale de 400 mill. kr.

Regeringens forslag er:

Tvangslån på formuer over 50.000 kr.

Værneskat på skattepligtig indkomst over 10.000 kr. (d. v. s. reel indkomst 13—14.000 kr.).

Læg nu mærke til de borgerlige partiers standpunkt hertil:

De siger, at »det er synd for de mindre indtægter, at de ikke får lov at bidrage til denne nationale opgave«. (Som om de mindre indtægter ikke i forvejen bidrager efter evne til alle statens formål, også forsvaret).

Dette betyder, at konservative og venstre vil have disse ekstraskatter omlagt, så de i højere grad rammer de små og jævne indtægter.

Dette er valgets to spørgsmål: Beskæftigelsen og beskatningen.

Kan nogen være i tvivl om, at det er i hele den brede befolknings interesse, at regeringens plan sejrer.

J. O. Krag.

Nogle fakta om forsyningssituationens forbedring.

Gennem sukkereksporten tjener vi de dollars, kaffen koster.

Kan De huske, hvordan vareknapheden beherskede dette land for tre år siden?

Rationer, der er væk — gid vi aldrig skal se dem igen.

Ca. 20 rationeringer tyngede husmødre og handlende:

Sæbe og soda
brød og mel
gas og elektricitet
tøj og strømper
tobak og chokolade
te og kakao
kød, flæsk og fedt
brændsel og petroleum
sko og arbejdstøj.

Alle disse rationeringer er borte nu — kun tre er tilbage:

Sukker
kaffe
smør og margarine.

Også disse tre sidste rationeringer er det naturligvis regeringens hensigt at få fjernet, men af valutamæssige grunde kan det ikke ske nu.

Hvad er det for valutamæssige grunde?

Lad os tage sukkeret først.

*Sukker koster ca. 50 øre i Danmark —
men 130 øre i udlandet.*

De kan købe sukker hos købmanden for ca. 50 øre pr. kg.

Danmark kan eksportere sukker og få ca. 1,30 kr. pr. kg — betalt i dollars.

I år har vi tjent ca. 80 mill. kr. til landet på den måde, og til næste år kan vi tjene endnu mere, idet sukkerprisen er opadgående. De dollars, vi i det kommende år tjener på sukkereksport, vil om-trent nøjagtigt dække vore dollarudgifter til kaffe.

Trods alt det er sukkerrationen sat i vejret fra 19 kg i 1947/48 til 24½ kg i 1950.

Får vi en god høst, skal det ikke komme an på et kg ekstra, men dollarindtægterne kan vi ikke undvære.

Vi bruger bl. a. dollars til kaffe. Kafferationen er i denne regerings tid blevet forhøjet med 25 pct. (det skete ved juletid 1948), og ialt bruger vi nu 17.000 tons kaffe pr. år.

I 1949 kunne 17.000 tons kaffe købes for 31 mill. kr.

I 1950 koster 17.000 tons kaffe 105 mill. kr.

Det vil sige, at Danmark i år ofrer 74 mill. flere kroner på kaffe end i 1949.

Og så er der smørret og margarinen.

En ophævelse af denne rationering vil — hvis forbruget gik op til førkrigniveauet — koste landet op imod 200 mill. kr. i udenlandsk valuta.

Så galt gik det vel ikke, og måske ville forbruget samtidig gå ned på andre områder, hvorved der spares valuta. — Men selv om nettovalutatabet kun blev 100 mill. kr., er det tilstrækkeligt til, at det lige i øjeblikket ikke vil være forsvarligt.

*Vil De heller have frit sukker
og slet ingen kaffe.*

Retsforbundet påstår, at det vil ophæve sukkerrationen — og altså give afkald på de dollars, vi tjener herved.

Men hvordan vil retsforbundet så skaffe dollars til kaffe?

Måske tror dr. Starcke, at hvis blot sukkerforbruget er frit, så undværer folk gerne kaffe.

Lad os på valgdagen vise ham, at han tager fejl.

Meddelelse fra finansministeriet.

Under henvisning til centralorganisationernes skrivelse af 9. august d. å. — journal nr. 447 — skal man meddele, at finansministeriet efter påny at have overvejet spørgsmålet efter omstændighederne kan tiltræde, at der fremtidig ydes gratis ekstraordinær tjenestefrihed til tjenestemænd, der virker som valgstyrere eller tilforordnede vælgere ved kommunale valg og valg til rigsdagen.

Generaldirektoratet for Statsbanerne er herfra underrettet om foranstående.

P. m. v.
Dige.

DSB Styrevogn ltr. CRS.

Fra »Modeljernbanen« af J. Svindt.

På flere strækninger med lokalpræget trafik, hvor tog fremføres af en enkelt motorvogn ltr. Mo tilkoblet et antal vogne, som oftest ltr. CRM, er der visse ulemper på endestationerne, idet der bliver en hel del rangering, blandt andet ved om-løb af motorvognen.

Da rangeringen på disse strækninger, f. eks. Roskilde—København—Rungsted Kyst, Hillerød—Helsingør og Ballerup—Frederikssund, med forholdsvis tæt trafik på endestationerne skal foretages mange gange daglig, er den til stor ulempe for de pågældende stationer.

Det blev derfor i foråret 1949 foreslået at ombygge et antal CRM-vogne til styrevogne, således at der blev indrettet et førerum i den ene ende. Vognene skulle have betegnelsen ltr. CRS.

Da alle personvogne ltr. CR og CRM efterhånden ombygges med lukkede endeperroner, var det naturligt, at der før ombygningen til styrevogne blev valgt vogne, som endnu ikke havde fået lukkede endeperroner. Desuden skulle vognen udtages blandt CRM-vogne med tjenestekupe. Til ombygningen blev udtaget 6 stk. CRM-vogne nr. 3670—3675.

Førerrummet, der er anbragt i den ende, hvor skruebremsen er monteret, er udbygget i hele vognens bredde, og er i det store og hele indrettet som ved ltr. Mo. Der er dog ikke dør og overgangsbro i gavlvæggen; men den indadgående dør i venstre side er bibeholdt.

I førerrummet er anbragt en kørekontroller og startkontroller af samme type som i ltr. Mo, en førerbremseventil til trykluftbremsen og en hastighedsmåler. På frontvinduerne, som er af splint-

sikkert glas og forsynet med gitre, er monteret en trykluftvinduesvisker.

For at forøge friktionen mellem hjul og skinner ved start eller bremsning er det ofte nødvendigt at anvende sanding. Denne foretages på disse vogne ad elektrisk vej, idet der ved et tryk på en kontakt åbnes for en i førerrummet monteret sandkasse, hvorfra sandet ved hjælp af trykluft ledes gennem sandrør ned på skinnerne foran hjulene.

Ved brug af sandingskontakten påvirkes en tilsvarende ventil i Mo-vognen, som således sander samtidig med styrevognen.

På styrevognens forende er anbragt to frontlanterner som på ltr. Mo og på taget en fløjte.

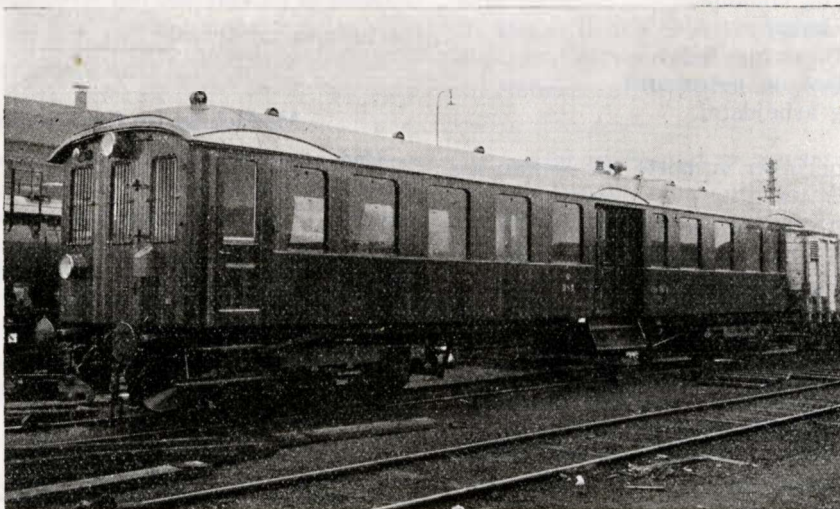
Frontlanterne og loftbelysningen i førerrummet anvender en spænding på 65 volt, som leveres af Mo-vognens hjælpedynamo, medens vognens lysanlæg er et normalt 24 volt anlæg.

I førerrumsenden er monteret sneskærme, og i den modsatte ende de nødvendige koblingsdåser til fjernstyring, sanding og brummere. I endeperronen modsat førerrummet er monteret brummertryk til brug for togføreren.

Da styrevognen ikke selv er forsynet med luftkompressor til trykluftbremsen, er der i vognenden modsat førerrummet anbragt et ekstra sæt trykluftkoblinger til en fødeledning, som leder trykluft fra motorvognens trykluftanlæg til styrevognens førerbremseventil, sanding, fløjte m. m.

Styrevognens maksimale hastighed er 90 km/tim.

Det har været nødvendigt at foretage visse ændringer på de motorvogne ltr. Mo, der skal anvendes i forbindelse med styrevognene. Man har således måttet montere en ekstra koblingsdåse og forsyne vognene med den tidligere nævnte elek-



triske sandingsanordning samt med ekstra trykluftkoblinger til fyldeledningen.

Foreløbig er 7 stk. ltr. Mo (nr. 593—599) ombygget for kørsel med styrevogne.

Som mellemvogne til anbringelse mellem Movognen og styrevognen er foreløbig ændret 10 stk. vogne ltr. CRM (nr. 3620, 3623, 3624, 3628, 3631, 3632, 3636, 3637, 3647 og 3649) samt 4 stk. rejsegodsvogne ltr. EH (nr. 6782—6785). Disse vogne er blevet forsynet med de nødvendige koblingsdåser for styreledninger og fødeledning for trykluft.

Styrevognene er fra sommerkøreplanens ikrafttræden sat i drift på strækningen Hillerød—Helsingør; men en udvidelse til andre strækninger bl. andet Ballerup—Frederikssund er sikkert at forvente.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Erstatning for mistede fridage.

I DLT af 5. juni 1950 er der i en udførlig artikel gjort rede for den overenskomst, der i 1944 blev truffet mellem generaldirektoratet og organisationen ang. de fridagsbestemmelser, der var nødvendige som følge af, at personalet nu med hensyn til fridage blev ligestillet med den øvrige befolkning, ligesom man udførligt omtaler den fortolkningskunst, der af 2 distrikt anvendes vedrørende denne overenskomst, og som jo på så tydelig en måde har givet sig tilkende ved udsendelsen af det omhandlede A cirkulære, Ma. nr. 16 af 29. august 1949.

Man træffer overalt i historien på datoer, som står dybt prentet i den menneskelige bevidsthed, enten fordi disse danner indledning til en udvikling, som man snarest ønsker må bringes til ophør, eller også, at de danner afslutningen på en tid, der er sat punktum for.

Også hos lokomotivmændene træffer man på historiske datoer af denne art, og en sådan er i hvert fald personalet i 2 distrikt gjort bekendt med, nemlig den 29. august 1949.

Vi har tidligere oplevet en 29. august, vi alle kender, — den 29. august 1943 —, og dersom ikke denne dato skal indgå som et begreb på berøvelse af retmæssigt tilkommende frihed, må man inderligt håbe, at det beror på en ren tilfældighed, at ovennævnte Ma. cirkulære nr. 16, blev udsendt denne dato.

Lokomotivmændene her i 2. distrikt har nu i et helt år fuldstændig været underkastet de mange vilkårligheder, som nævnte cirkulære har velsignet os med, og som tillidsmand bliver man daglig stillet overfor afgørelser og fortolkninger vedrørende fridagsbestemmelserne, der er fuldkommen i strid med den overenskomst, der er truffet herom, og

ligeledes står i modstrid til det i ordre og bestemmelser anførte.

Det er ubegribeligt, at een eller anden tilfældig underinstans kan udsende et sådant cirkulære, men det er endnu mere beklageligt, at generaldirektoratet, som ved forhandlingen i 1944 selv stillede forslag til de nye fridagsbestemmelsers praktisering — et forslag, som organisationen godkendte i sin fulde ordlyd —, nu i et helt år har kunnet tåle en sådan tilsidesættelse af en indgået overenskomst.

Fra personalets side må man derfor håbe, at nævnte cirkulære og alle de i dets kølvand følgende fortolkninger snarest bringes til at ophøre, idet man jo næppe kommer udenom, at foruden det centrale i hele denne sag, har spørgsmålet som sådan også en stor moralsk betydning; thi intet virker dog mere demoraliserende end netop, når der sker brud på indgåede aftaler — og forøvrigt, hvordan vil man forvente, at personalet i fremtiden skal tro på rigtigheden af givne ordre, bestemmelser og indgåede overenskomster, når de, som ved deres anpart heri, ikke selv tror herpå.

Man kan heller ikke i samme forbindelse lade være at tænke på den himmelråbende forskel, der er mellem DSBs rationaliseringsbestræbelser og de bunker af papir og kostbar tid, der samme steds anvendes på fortolkningskunstens alter.

Den stigende utilfredshed, der hersker blandt personalet i 2. distrikt, kan ikke i længden sidde overhørig, og man ser med forventning hen til, at det må lykkes at få disse utålelige forhold bragt til ophør således, at der igen kan skabes tillid til ordre, bestemmelser og indgåede overenskomster.

S. A. Rasmussen.

Fa.

Vi er enige med lokomotivfører Rasmussen. De sager, der er indgået til hovedbestyrelsen, har været forelagt 2. distrikt, men er senere oversendt til Generaldirektoratet, hvorfra svar endnu ikke er modtaget. Forhåbentlig kan dette snart ventes og tålelige tilstande opnås.

Red.

Solskin og fest.

Det var der lige fra »Sangforeningens« skovtur startede ved Av., til vi kom hjem igen.

Turen foregik i biler til Langtved Færgetro—Skibby Kro—Kyndby, hvor vi fik forevist det kendte elektricitetsværk, videre til »Bi-lidt« i Frederikssund, hvor middagen blev serveret.

Herligt alt sammen.

»Ja«, vi fik noget for pengene.

De kan vel nok — Andersen (Stig) og Aa. Hansen.

Tak for turen.

Hilsen.

Einer Mathiesen.



Blomster til feriehjemmet.

Mr. Skeptik, der er medarbejder ved Jernbaneforeningens medlemsblad »Vor Stand«, har i det første august-nummer omtalt de feriehjem, der dels ved jernbaneorganisationernes dels ved Statsbanernes hjælp giver gode og billige ferieophold for tjenestemændene.

Mr. Skeptik slutter sine betragtninger med følgende omtale af vort feriehjem:

Uden at forringe disse tre sommerhjemme store anstrengelser for at skabe idyl og ideelle opholdsforhold for gæsterne, tør man vel nok påstå, at Dansk Lokomotivmands Forenings rekreationshjem ved Kalundborg har sat prikken over i'et, men det har jo også kostet og koster stadig »gysser« med dertil hørende pekuniær offervilje fra medlemmernes side.

Ved dette feriehjem, der råder over 22 tdr. land med tilhørende avlsgård, ligefrem imponerer både eksteriør og interiør.

Den store snehvide hovedbygning med det rødglasserede tegltag og annekset rummer en række ypperlige hotelværelser med moderne komfort, luftige og lyse spisesaloner og en meget smuk musik- og opholdsstue. Udendørs betager det bakkede parkanlæg med de smukke beplantninger, springvandsfontæne, vandfaldet og guldfiskedammen enhver besøgende, og der er altid en stor ekspektanceliste, der må opstilles ved sæsonens begyndelse, da den røde lygte straks hænges ud, og de udsolgte huse fortsættes til septemberefslutningen.

Alle er velkomne undtagen hunde, men Palle — en erotisk forvildelse af en lampepudder og en ubestemmelig terrierrace — har nedlagt bestemt veto mod forbudet og møder ved sæsonens begyndelse som fast pensionær hos den uforlignelige økonoma frk. Petersen, der foruden at være alle gæsternes omsorgsfulde moder også er en så stor hundeven, at hun personlig tog sig af Palles dårlige øre og ved lægebehandling sørgede for, at den undgik hørerør.

På aftenuren over bakkene til »Kohornet«, den morsomme pavillon, som i sin tid blev købt på den hollandske udstilling i København, er frk. Petersen og feriehjemmet også hovedemnerne i fortællingen om dages sommereventyr, og lokomotivmændene kan med rette være stolte af deres feriehjem. —

De penge, administrationer og organisationer ofrer på feriehjemmene, er absolut givet godt ud.

Er der nogen, der trænger til afslappelse og hvile et stykke tid — selv om det kun kan blive kortvarigt — er det tjenestemændene. Dagens gerning tager på

kræfterne, og pengene tillader ikke større krumspring til at holde nerver og fysik i orden.

Det er derfor en glæde, at disse feriehjem bestræber sig på at skabe en god og gavnlig hvilepause i hverdagslivets trummerum og gør det indenfor den økonomiske rækkevidde, som en tjenestemandsgage kan overkomme.

Når nu sommeren ebber ud og minderne om en dejlig ferie rodfæster sig, er der rimelig og rig grund til at sige feriehjemmene tak for opholdet i samvær med glade kammerater i prægtige omgivelser og for den gode behandling og gode mad, man har fået, og håbe på, at verden vil være så fornuftig, at et glædeligt gensyn år efter år er i vente.

Vi har sol og vi har sommer,
vi har smukke feriehjem.

Når de gode tider kommer,

kan vi rigtig nyde dem. *Mr. Skeptik.*

Personalia.

Forfremmelser pr. 1-9-1950.

Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere.

J. Thomsen, Kh Gb, i Lunderskov.

C. J. Bechman, Helsingør, i Lunderskov.

S. A. Hansen, Gedser, i Haderslev.

Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-9-1950.

Lokomotivførerne.

J. C. Astrup, Randers, til Kh Gb.

E. L. B. Wedebye, Lunderskov, til Kh Gb.

C. W. E. B. Jørgensen, Lunderskov, til Korsør.

H. Lund, Haderslev, til Frederikshavn.

Lokomotivfyrbødere.

G. R. Nielsen, Helsingør, til Kh Gb.

R. L. Andersen, Padborg, til Kh Gb.

E. Jensen, Padborg, til Helsingør.

A. P. M. B. Jensen, Padborg, til Aarhus.

T. Olsen, Padborg, til Fredericia.

K. I. J. Porskjær, Aabenraa, til Struer.

T. E. Tudborg, Korsør, til Aabenraa.

P. A. Andersen, Korsør, til Brande.

Ansættelse som lokomotivfyrbødere pr. 1-9-1950.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne.

P. C. V. Christiansen, Aarhus, i Padborg.

A. Høyer, Kalundborg, i Roskilde.

C. A. R. Kludt, Padborg, i Padborg.

S. Hansen, Fredericia, i Padborg.

S. A. O. Bigum, Struer, i Padborg.

C. B. Iversen, Padborg, i Padborg.

J. Bastholm, Aalborg, i Aalborg.

J. E. Jensen, Kh Gb, i Korsør.

Uansøgte forflyttelser pr. 1-9-1950.

Lokomotivfyrbødere.

H. R. Pedersen, Roskilde, til Odense.

M. H. Jensen, Roskilde, til Esbjerg.

REDAKTION:

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

ANNONCE-EKSPEDITION:

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