



26. AARG. N^o 4.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Februar 1926.

PRISTALLET

Den 9. Februar udsendtes Meddelelsen om det nye Pristal, og det blev en Overraskelse, eftersom man i Almindelighed ikke havde ventet, at Pristallet vilde gaa ned med saa mange Points, som det gjorde. Der var i Almindelighed regnet med en Nedgang paa ca. 10 pCt., men Nedgangen blev større, 11,4 pCt., idet det nye Pristal blev 194. Pristallet var 219 og gik saaledes ned med 25 Points.

Det Udgiftstal, hvorefter Tjenestemændenes Dyrtidstillæg reguleres, var i Juli Maaned 1919 3 466 Kr., i Juli 1925 3 477 Kr. og nu ved Februar Reguleringen 3 043 Kr. eller 12,2 pCt. under Udgiftstallet for Juli 1919, hvilket Tal er Udgangspunktet for Beregningen. Angaaende det statistiske Bureaus Beregninger henvises til Artiklen »Prisniveauet«.

Vi skal i det følgende beskæftige os med Pristallets Virkninger for Lokomotivmændene.

Dyrtidstillægget gaar ned fra 702 Kr. til 486 Kr. aarligt for gifte eller med 18 Kr. pr. Maaned. For ugifte gaar samme Tillæg ned fra 468 Kr. til 324 Kr. aarlig eller 12 Kr. pr. Maaned.

For Lokomotivførere paa ældste Lønning gaar Konjunkturtillægget ned med 20 pCt. af 636 Kr. = 127 Kr. 20 Øre aarligt eller 10 Kr. 60 Øre pr. Maaned. Lokomotivførerne paa de to andre Lønnings-

satser mister 20 pCt. af 606 Kr. = 121 Kr. 20 Øre aarligt eller 10 Kr. 20 Øre pr. Maaned.

For Lokomotivfyrbødere paa de to ældste Lønningstrin gaar Konjunkturtillægget ned med 20 pCt. af 588 Kr. = 117 Kr. 60 Øre aarligt eller 9 Kr. 80 Øre pr. Maaned. For de tre andre Satser gaar Konjunkturtillægget ned med 20 pCt. af 573 Kr. = 114 Kr. 60 aarligt eller 9 Kr. 55 Øre pr. Maaned.

For ugifte er Konjunkturtillægget $\frac{2}{3}$ af giftes og Nedgangen er saaledes ogsaa $\frac{2}{3}$ af ovenanførte Beløb, hvormed Konjunkturtillægget formindskes for gifte.

Nedgangen i Lønningsindtægten bliver herefter for gifte: Ældste Lokomotivførere 343 Kr. 20 Øre aarligt = 28 Kr. 60 Øre pr. Maaned, de to andre Satser 337 Kr. 20 Øre aarlig = 28 Kr. 10 Øre pr. Maaned.

Lokomotivfyrbødere paa de to højeste Satser mister 333 Kr. 60 Øre aarligt = 27 Kr. 80 Øre pr. Maaned og Lokomotivfyrbødere paa de tre laveste Satser mister 330 Kr. 60 Øre aarligt = 27 Kr. 55 Øre pr. Maaned.

For ugifte Lokomotivmænd er Nedgangen $\frac{2}{3}$ af forannævnte Beløb.

De særlige Ydelser paavirkes ogsaa ret føleligt af Nedgangen i Dyrtidstillægget.

Dagpengene gaar ned med 2×40 Øre og Timepengene med 2×2 Øre og bliver

herefter for Lokomotivførere henholdsvis 6 Kr. 60 Øre og 44 Øre pr. Time og for Lokomotivfyrbødere 5 Kr. 60 Øre og 35 Øre pr. Time. — Nattillægget nedsættets for Lokomotivførere til 3 Kr. 10 Øre og for Lokomotivfyrbødere til 2 Kr. 40 Øre — $\frac{2}{3}$ Dagpenge inkl. Nattillæg bliver henholdsvis 6 Kr. 60 Øre og 5 Kr. 40 Øre og $\frac{1}{2}$ Dagpenge inkl. Nattillæg henholdsvis 4 Kr. 90 Øre og 4 Kr. for Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere. — Nattillægget for første Døgn nedsættes fra 1 Kr. 80 Øre til 1 Kr. 70 Øre.

Kørepengene nedsættes til 29 Øre for Lokomotivførere og 23 Øre for Lokomotivfyrbødere og for et Døgn til henholdsvis 4 Kr. 40 Øre og 3 Kr. 74 Øre. Lokomotivfyrbødere og for et Døgn til henholdsvis 15 og 12 Øre.

Endelig nedsættes Natpengene for Lokomotivførere med 6 Øre til 47 Øre pr. Time og for Lokomotivfyrbødere med 4 Øre til 33 Øre pr. Time.

FRA NORMERINGSLOVEN

Vi skal af det af Finansministeren i Folketinget fremsatte Forslag til Normeringslov for 1926—27 uddrage følgende, der særlig vedrører Lokomotivpersonalet, specielt Forslaget om Udnævnelse af Lokomotivførere til Rangerlokomotiverne.

En Lokomotivmester af 1. Grad.

Ved Lokomotivdepotet i Aarhus H., hvor der er stationeret ca. 50 Lokomotiver og ca. 275 ansatte, vil det af Hensyn til den nye Hjelpetogs- og Ambulancetogsordning være nødvendigt at etablere Lokomotivmestertjeneste hele Døgnet rundt. Denne Udvidelse af Tjenesten kan ikke bestrides af de nuværende 3 Lokomotivmestre, af hvilke 1 er i 1. og 2 i 2. Grad, og man søger derfor Hjemmel til Oprettelse af en ny Stilling ved Depotet som Lokomotivmester af 1. Grad.

Lokomotivførere til eenmandsbetjente Rangermaskiner.

Flertallet af Rangermaskiner har hidtil været eenmandsbetjente, som Regel af

Lokomotivfyrbødere, idet Tomandsbetjening kun er indført paa de fleste Overfartsstationer og paa visse vanskeligere Rangeromraader, navnlig Havnepladser. Fra Lokomotivpersonalet har man gennem mange Aar modtaget Andragender om, at der maatte blive etableret Tomandsbetjening paa alle Rangermaskiner, eller i det mindste, at alle eenmandsbetjente Rangermaskiner skulde betjenes af Lokomotivførere. Man har ikke ment at burde udvide Tomandsbetjeningen, og af økonomiske Grunde har man ogsaa hidtil modsat sig Udnævnelsen af Førere af de eenmandsbetjente Rangermaskiner til Lokomotivførere, endskønt man erkender, at de paagældende Dobbeltthverv som Fører og Fyrbøder maa anses for mere kvalificeret end almindelig Lokomotivfyrbødergering. For at søge Spørgsmaalet løst har man ladet et Udvalg, hvori Personalet var repræsenteret, undersøge, hvorvidt det var muligt som Ækvivalent for den med Udnævnelsen af Lokomotivførere til samtlige Rangerførerpladser forbundne Udgift, ca. 223 000 Kr. aarlig, at anvise tilsvarende Besparelser. Ved den stedfundne Undersøgelse og senere Forhandling med Personalets Organisation er det blevet muligt at foreslaa Normativet for Lokomotivfyrbødere nedsat med 47 Mand, dels ved i flere Tilfælde at ændre Tomandsbetjening til Eenmandsbetjening, dels ved en Forhøjelse af det nugældende Maksimum for sammenhængende Ranger-tjeneste (ekskl. Eftersynstjeneste) paa eenmandsbetjente Maskiner fra 7 til 8 Timer daglig. Besparselsen ved Nedsættelsen i Normativet kan anslaaes til ca. 209 000 Kr. aarlig.

Selv om den paatænkte Ordning herefter vil medføre en aarlig Merudgift af ca. 14 000 Kr., mener man dog at burde stille Forslag om Sagens Løsning paa det heromhandlede Grundlag. Medens Besparselsen kun vil finde Udtryk paa Finansloven, vil der paa Normeringsloven kræves Bevilling til Udnævnelsen af i alt 194 Lokomotivførere. Bl. a. under Hen-

syn til, at Nedgangen i Antallet af Lokomotivfyrbødere med normal Afgang først kan ventes gennemført i Løbet af et Par Aar, foreslaas Udnævnelserne fordelt paa 3 Aar med 74 det første Aar og 60 de to følgende.

PRISNIVEAUET

Det statistiske Departement har siden Juli 1915 foretaget Beregninger over Prisstigningens Indflydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget. Beregningerne er nu ført op til Januar 1926.

Ved Opgørelsen er man — ligesom ved de nærmest foregaaende Opgørelser — gaaet ud fra Forbruget i en Husholdning, saaledes som dette var i 1922, og man har derefter beregnet, hvad dette Forbrug vilde koste, betalt med de i Oktober 1925—Januar 1926 gældende Priser. Det Forbrug, der er benyttet, er opstillet i Overensstemmelse med Statistikken over Husholdningsregnskaber for Arbejderfamilier saavel i Hovedstaden som i Provinsbyerne og i Landdistrikterne og med en samlet aarlig Udgift, beregnet efter de i Juli 1914 gældende Priser, paa gennemsnitlig 2000 Kr.

Med Hensyn til Fremskaffelse af Prisoplysninger og Beregningernes Udførelse er man gaaet frem ganske paa samme Maade som ved tidligere Beregninger. Gennemsnitspriserne for de enkelte Varer eller Varegrupper er for Fødevarer, Brændsel og Belysning og en Del andre Varer beregnet paa Grundlag af Priser, indberettet af Kommunalbestyrelserne i Hovedstaden, Provinsbyerne og noget over 100 Landkommuner. Prisbevægelsen for Beklædning, Isenkramvarer, Husholdningsartikler o. s. v., for hvilke der ikke haves direkte Prisoplysninger, er beregnet paa Grundlag af Oplysninger, som Departementet har modtaget fra forskellige Organisationer og større Handels- og Produktionsfirmaer med særlig Sagkundskab paa disse Omraader, saavel for Hovedstaden som for det øvrige Land. Ligesom ved de tidligere Beregninger har man anvendt Gennemsnittet af Priserne for de to sidste Kvartalsundersøgelser, denne Gang altsaa for Oktober 1925 og Januar 1926.

Resultatet af Beregningerne fremgaar af nedenstaaende Oversigt, i hvilken er meddelt, hvorledes de Udgifter, der i Juli 1914 udgjorde 2000 Kr., fordeles sig paa de sædvanlig benyttede Hovedgrupper af Fornødenheder dels pr. Juli 1914 og Januar 1926.

Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper:

	Juli 1914 Kr.	Jan. 1925 Kr.	Juli 1925 Kr.	Jan. 1926 Kr.
Fødevarer	835	1 794	1 751	1 481
Klæder, Fodtøj, Vask ..	225	623	613	517
Bolig	248	421	442	442
Brændsel og Belysning..	81	224	204	184
Skatter, Kontingenter o. l.	203	504	527	527
Andre Udgifter	408	846	834	738
Ialt...	2 000	4 412	4 371	3 889

Udgiften, beregnet i Procent af Udgiften i Juli 1914 (Udgiften i Juli 1914 = 100):

	Juli 1914	Jan. 1925	Juli 1925	Jan. 1926
Fødevarer	100	215	210	177
Klæder, Fodtøj, Vask ..	100	277	272	230
Bolig	100	170	178	178
Brændsel og Belysning..	100	277	252	227
Skatter, Kontingenter o. l.	100	248	260	260
Andre Udgifter	100	207	204	181
Ialt...	100	221	219	194

Ved Beregningen pr. Januar 1926 var det samlede Udgiftstal for hele Budgettet altsaa 3 889 Kr., medens det tilsvarende Tal pr. Juli 1925 blev opgjort til 4 371 Kr.

Oversigten indeholder tillige Tal for den procentvise Prisstigning for de enkelte Varegrupper, idet hver enkelt Udgiftspost efter Priserne i Juli 1914 er sat lig 100, og Udgiftstallene til de forskellige Tidspunkter er sat i Forhold hertil. De tilsvarende Tal for det mellem Juli 1914 og Januar 1925 liggende Tidsrum er offentliggjort i Statistisk Aarbog 1925, Tabel 97.

Herefter har Stigningen siden Juli 1914 været: for Fødevarer 77 pCt., for Klæder, Fodtøj og Vask 130 pCt., for Bolig 78 pCt., for Brændsel og Belysning 127 pCt., for Skatter, Kontingenter o. l. 160 pCt. for andre Udgifter 81 pCt., og den samlede Stigning for hele Budgettet udgør 94 pCt. *Indekstallet for Prisstigningen (Pristallet) er saaledes pr. Januar 1926 194, hvilket Tal siden Juni 1925 er faldet med 25 Points.*

De siden Juli 1914 beregnede Pristal fremgaar af nedenstaaende Oversigt:

Juli 1914	100	Januar 1921	264
Juli 1915	116	Juli 1921	237
Februar 1916	124	Januar 1922	212
Juli 1916	136	Juli 1922	199
Februar 1917	146	Januar 1923	198
Juli 1917	155	Juli 1923	204
Februar 1918	166	Januar 1924	209
Juli 1918	182	Juli 1924	214
Januar 1919	190	Januar 1925	221
Juli 1919	211	Juli 1925	219
Januar 1920	242	Januar 1926	194
Juli 1920	262		

Med Hensyn til Prisbevægelsen indenfor de enkelte Varegrupper og Udgiftsposter siden Juli 1925 skal gøres følgende Bemærkninger:

For *Fødevarergruppen* som Helhed har der været en Nedgang i Udgiften paa 270 Kr., der fremkommer som Resultat af en Nedgang for samtlige Budgetposter, der indgaar i denne Gruppe. Den forholdsvis største Nedgang falder paa Gruppen: Mel, Gryn o. l., og her ganske særligt paa Hvedemel; større Nedgang end den for hele Fødevarergruppen gennemsnitlige udviser desuden Gruppen: Brød o. l., og Nedgangen er her stærkest for Rugbrød. Den Gruppe, der udviser den forholdsvis mindste Nedgang er Fisk, ligesom Nedgangen for Gruppen: Kød, Flæsk og Paalæg er noget mindre end Nedgangen for Fødevarerne som Helhed.

For *Manufakturvarer* og *Klæder* viser de indsamlede Oplysninger en meget betydelig Nedgang i Priserne, ligesom Udgiften til Vask har været noget nedadgaende (Sæbe, Soda); derimod har Nedgangen for Fodtøj og særlig Fodtøjsreparationer været forholdsvis lille. Som samlet Resultat af Beregningen er man naaet til en Nedgang i Udgiftstallet for Beklædning m. v. paa 96 Kr.

For *Brændsel* og *Belysning* er Udgifterne faldet fra 204 til 184 Kr. Nedgangen skyldes lavere Priser paa Kul, Koks, Brænde og Petroleum samt en mindre Nedgang i Prisen for Gas, hvorimod Elektricitetsprisen er uforandret.

Udgiften til *Bolig* er i Overensstemmelse med tidligere Beregninger holdt uforandret fra Juli til Januar, idet Juliherregningerne hviler paa den aarligt foretagne Statistik over Huslejestigningen (den sidst bearbejdede for November 1924), og ligeledes er Udgiften til *Skatter, Kontingenter* o. l. uforandret fra Juli 1925.

Den sidste Gruppe, *Andre Udgifter*, rummer en Række forskellige Poster, bl. a. Vedligeholdelse af Inventar m. m., Tobak, Fortæring udenfor Hjemmet, Aviser m. m. Udgiftstallet for denne Gruppe er gaaet ned med 96 Kr., idet der for visse af Posterne har været ret stærk Nedgang i Priserne (Inventar m. m.), for andre Poster slet ikke Nedgang (Porto og Telefon m. v., Snorvogn), og for en Del Posters Vedkommende en mindre Nedgang.

Beregningen af den Prisforskydning, der efter Tjenestemandsløven af 12. September 1919 skal anvendes ved Fastsættelsen af *Tjenestemændenes* Dyrtidstillæg for Halvaaret April—September 1926, har man foretaget paa Grundlag af det til Beregning af Pristallet tidligere anvendte Budget for Tiden før Krigen, idet Tjenestemandsløvens § 91 fastsætter, at Beregningen foretages efter »det af Det statistiske Denartement ved Beregningen af Bevægelsen i Detailpriserne hidtil benyttede Normalregnskab«; iøvrigt vilde Resultatet med Hensyn til Tjenestemændenes Dyrtidstillæg være blevet

det samme, hvis Beregningen var udført paa Grundlag af Budgettet fra 1922.

For den Del af det tidligere Budget, der indgaar i Beregningen af Tjenestemændenes Dyrtidstillæg (Fødevarer, Beklædning, Brændsel og Belysning samt Bolig), d. v. s. alle Udgiftsposterne i det omhandlede Husholdningsbudget undtagen de to sidste Skatter, Kontingenter o. l. og Andre Udgifter), var Udgiften i Juli 1919 3466 Kr.

Efter Tjenestemandsløven blev Dyrtidstillægget fastsat til 702 Kr. aarlig for gifte (fra Oktober 1919), og dette Tillæg skal for hvert Halvaar pr. 1. April og pr. 1. Oktober forhøjes eller nedsættes med 54 Kr. aarlig for hver fulde 3 pCt., Udgiftstallet ændres i Forhold til Udgiftstallet i Juli 1919. Ugifte Tjenestemænd faar to Trediedele af Dyrtidstillægget for gifte Tjenestemænd.

Beregningen fra Januar 1926 giver en Nedgang i Udgiftstallet fra Juli 1919 paa 423 Kr. eller 12,2 pCt., og Dyrtidstillægget vil herefter i Henhold til den gældende Lov for Halvaaret April—September 1926 være at beregne efter et aarligt Beløb af 486 Kr. for gifte og 324 Kr. for ugifte.

Siden den første Fastsættelse af Dyrtidstillægget har Udgiftstallet og dermed Dyrtidstillægget forandret sig paa følgende Maade:

	Udgifts- tal Kr.	Stig- ning i pCt.	Dyrtidstillæg pr. Aar Gifte Ugifte Kr. Kr.
Juli 1919 ..	3 466	—	$\frac{1}{10}$ 19— $\frac{81}{10}$ 20 702 360
Januar 1920	4 020	16,0	$\frac{1}{4}$ 20— $\frac{80}{4}$ 20 972 648
Juli 1920 ..	4 302	24,1	$\frac{1}{10}$ 20— $\frac{81}{10}$ 21 1 134 756
Januar 1921	4 363	25,9	$\frac{1}{4}$ 21— $\frac{80}{4}$ 21 1 134 756
Juli 1921 ..	3 716	7,2	$\frac{1}{10}$ 21— $\frac{81}{10}$ 22 810 540
Januar 1922	3 220	÷ 7,1	$\frac{1}{4}$ 22— $\frac{80}{4}$ 22 594 396
Juli 1922 ..	3 076	÷ 11,2	$\frac{1}{10}$ 22— $\frac{81}{10}$ 23 540 360
Januar 1923	3 023	÷ 12,8	$\frac{1}{4}$ 23— $\frac{80}{4}$ 23 486 324
Juli 1923 ..	3 167	÷ 8,6	$\frac{1}{10}$ 23— $\frac{81}{10}$ 24 594 396
Januar 1924	3 274	÷ 5,5	$\frac{1}{4}$ 24— $\frac{80}{4}$ 24 648 432
Juli 1924 ..	3 393	÷ 2,1	$\frac{1}{10}$ 24— $\frac{81}{10}$ 25 702 468
Januar 1925	3 539	2,1	$\frac{1}{4}$ 25— $\frac{80}{4}$ 25 702 468
Juli 1925 ..	3 477	0,3	$\frac{1}{10}$ 25— $\frac{81}{10}$ 26 702 468
Januar 1926	3 043	÷ 12,2	$\frac{1}{4}$ 26— $\frac{80}{4}$ 26 486 324

I Henhold til Tillæg til Tjenestemandsløven af 18. April 1925 forhøjes eller nedsættes desuden Konjunkturtillægget med 10 pCt. for hver fulde 2 Portioner (2×54 Kr.), hvormed Dyrtidstillægget stiger over eller falder under Dyrtidstillægget 702 Kr. aarlig til gifte, og da Dyrtidstillægget i Henhold til ovenstaaende Beregning for Halvaaret April—September 1926 falder med 4 Portioner, vil Konjunkturtillægget for dette Halvaar være at nedsætte med 20 pCt.

EN REJSE I TYSKLAND

(Sluttet.)

Efter et Ophold i Halberstadt, hvor vi he-
saa Byen, rejste vi videre over Sandersleben
—Erfurt til Eisenach. Denne Del af Rejsen

gik ogsaa gennem skiftende Landskaber: Bjergpartier, Agerland eller dybe Dale. Et Sted saa vi paa nogen Afstand Røg stige op fra Jorden, og vi mente det stammede fra Trækulsbrænding (Trækulsmile), men det viste sig en Være en lille By med Bjergværksdrift; den laa nede i en Dal, et Hul saa dybt, at Dampskorstenene ikke naaede op i Højde med det omliggende Landskab. Vi blev noget forskinket undervejs, og da vi kom til Erfurt, kunde vi, da vi standsede ved Perronen, se det Tog, vi skulde fortsætte med, afgaa fra Sporet ved Siden af. Om denne strenge Præcision kan der siges haade for og imod.

Eisenach, som vi kom til et Par Timer senere, ligger malerisk og er omgivet af Bjergpartier med storslaaede Udsigter over Byen og Omegnen. Fra »Burschendenkmal« paa Gøbelsskuppe havde vi et prægtigt Panorama af Byen og de omliggende Højder med Varthorg tronende majestætisk og dominerende paa et Bjergparti paa den anden Side af Byen. Vi besaa Varthorg, denne gamle historiske Borg, der er opført i det ellefte Aarhundrede. Man kan komme derop pr. Auto, til Hest eller til Fods, det sidste er noget besværligt, men mest interessant. Vi valgte det sidste. Naar man er kommen derop og har passeret Broen over Voldgraven med Vagten med Staalhjem og Gevær, kommer man gennem Forgaarden, hvor der findes en meget smuk Brønd; dernæst i Forborgen Ridderhuset med det historiske Lutherværelse, hvor den store Reformators Bogskab, Bord og Seng og Fodskammel og en stor Del af hans Breve og Billeder findes endnu. Paa det Sted paa Væggen, hvor den berømte Blækklat har siddet, findes nu et stort Hul i Kalkpudsen, der er fremkommet ved, at de Besøgende gennem Aarhundreder har sneget sig til at tage en Erindring med. I Mellemborgen findes Hovedtaarnet og Kemi-

natet (Frueburet) og en Samling Vaaben lige fra de ældste Tiders til Flyverbomber. Derefter kommer Hovedborgen, der rummer mange smukke Sale, Landgrafensal med syv store Vægmalier, Sängersale med et Maleri, der forestiller Sangerkrigen paa Varthorg 1207, i hvilken de tyske Riddere søgte at overgaa hverandre i Elskovssange. Denne Sal er Scenen til anden Akt i Wagners »Tannhäuser« i Virkeligheden. Endvidere Elisabeth Keminatet og Borgkapellet med mægtige Mosaikmalier, og Festsalen, hvor det tyske Burschenschaft i 1817 blev stiftet med Tysklands Enhed for Øje. Fra Eisenach rejste vi tilbage til Berlin, hvorfra min Hustru rejste hjem. Jeg rejste med et af de saakaldte F. D. Tog, der kun medfører første og anden Klasse over Halle—Probstzella—Nürnberg til München. I Probstzella, hvor der standsedes for Vandtagning, fik vi et T 20 Lokomotiv med som Skydelokomotiv, der fulgte med, til vi havde passeret to Stationer. I München var alle Hoteller optaget, men jeg var heldig og fik et godt Værelse privat, hvor jeg ogsaa fik god Anvisning paa Byens Seværdigheder. Interessen samlede sig dog særlig om Trafikudstillingen og Deutsches Museum. Paa Udstillingen var alle Trafikmidler repræsenteret. Naturligvis var det Jernbanerne, der dominerede med rullende Materiel, Sporskifte- og Signalindretninger, Færger og iøvrigt alt, hvad der hører til Jernbanedrift, endvidere Flyvemaskiner, Automobile, Radio o. s. v., men det var særligt Udstillingsbangaarden med de udstillede Lokomotiver, der tiltrak Opmærksomheden. Maffei, München, udstillede et 2 C 1 Kompound Lokomotiv med 2100 mm Drivhjul og 5 m² Risteflade, der kan befordre et svært Hurtigtog med en Hastighed mellem 90 og 130 km/Tim. Tenderen rummer 30 m³ Vand og 9 t Kul; den samlede Tjenestevægt er 159 t; et 2 B 2 Kompound Lokomotiv

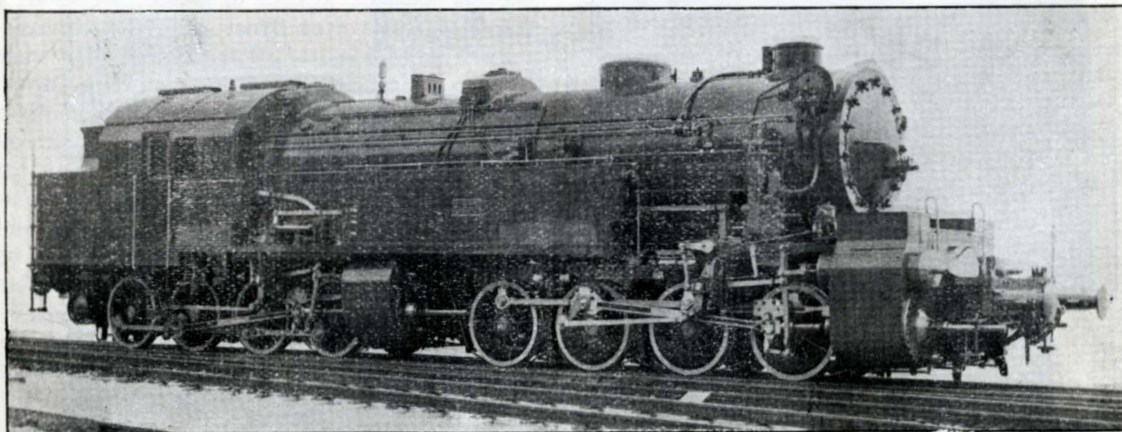


Fig. 2. Tenderlokomotiv af Mallet Typen.

med 2200 mm Drivhjul, 4,7 m² Risteflade, med hvilket der med et Tog paa 150 t er opnaaet en Hastighed paa 155 km/Tim., endvidere det Lokomotiv, som ses paa Fig. 2, og er den nyeste Udførelse af et Tenderlokomotiv af Mallet Typen, 2 × 4/4.

Paa de forreste Hoveddragere, der er drejeligt forbundne med de bageste, er Lavtrykscylindrene med 800 mm Tværmaal anordnet, og Højtrykscylindrene med 600 mm Tværmaal paa de bageste. Ristefladen er 4,25 m². Forvarmeren er anbragt paa Tværs i Røgganret, og Styringen skiftes ved Hjælp af Trykluft. Dette Lokomotiv skal være det kraftigste i Europa. Krupp i Essen og Maschinenbaugesellschaft i Karlsruhe udstillede Rigsbanernes nyeste 1 D 1 firecylindrede Højtrykslokomotiv, hvoraf det fra Krup var særlig flot udført; Borsig, Berlin, udstillede bl. a. et mægtigt 23 m langt 2 C 1 Lokomotiv; »Hanomag« mødte med forskellige Damplokomotiver til Bjergværksdrift og med Diesellokomotiver. Henschel & Sohn i Cassel udstillede et trecylindret Høj- og Lavtryklokomotiv med 600 atm Kedeltryk. Om dette Lokomotiv har jeg søgt nærmere Oplysninger, men da Prøvekørselen endnu ikke er tilendebragt, har jeg kun faaet oplyst, at der spares 25 pCt. Brændsel. Endvidere var der kraftige elektriske Lokomotiver med Motorer paa indtil 3000 HK. (Schwartzkopf, Berlin) og Damplokomotiver uden Fyr; Kedlerne bliver fra stationære Anlæg opladet med højspændt Damp.

Det tyske Rigsbaueselskab var naturligvis den største Udstiller og repræsenteredes af 34 Direktioner og 16 Værksteder og Prøveanstalter. Der var Masser af enkelte Dele og An-

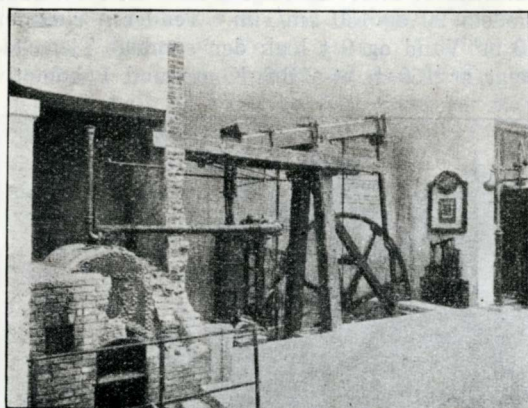


Fig. 3. Balancedampmaskine.

visninger paa Fremgangsmaader i specielle Tilfælde; een Direktion udstillede bl. a. en svejset Kobberfyrkasse, der havde været i Brug i to Aar, eet Værksted udstillede bl. a., hvor-

ledes man med en Bøsning og en Tinlodning kan reparere Sneglebor, der er knækkede omtrent paa Midten, og meget andet i en Uendelighed. Knorr-Bremseaktieselskabet udstillede

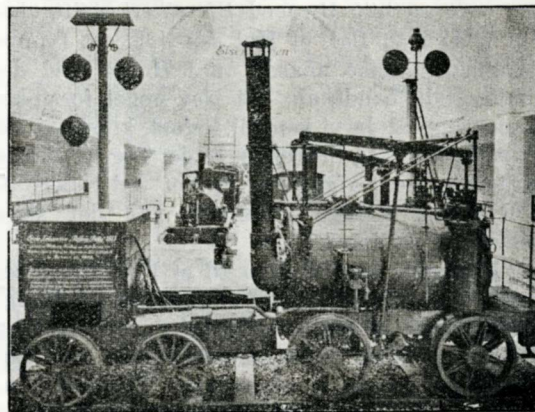


Fig. 4.

Luftbremser, Eenkammer-, Tokammer- og Kunze-Knorr-Bremser, Tryklufthremser for Sporvogne, Tryklufthsandspredere, Luftpumper, Fødevandsforvarmere og den automatiske Wilison-Midtpufferkobling, der ved nogle dertil indrettede Vogne blev forevist i Brug.

For at give det store Publikum et Indblik i Trafikken og Togsikring paa en stor Station, havde Rigsbaneselskabet i Hovedhallen fremstillet en Banegaardsmodel i 1/33 Størrelse. Den dækkede et Areal paa ca. 375 m² og var bygget som en stor Knudestation og anlagt særligt for Godstrafik. Paa Havnebanestationen blev Vognene med Kraner læssede fra Skibe og derfra ført ind til den egentlige Godsbanegaard, hvor man kunde se Havnebanetogene og de ankomne Godstog blive adskilte og sammenrangerede til nye Tog ved Hjælp af Rangerlokomotiver og Rangerbjerger. Baade Person- og Godstog ankom og afgik; forsvandt i Tunneler, kørte over Broer paa tværs af hverandre, standsedes af Bloksignaler, der viste »Stop«, og fortsatte, naar Signalet kom. Togene blev befordret af Modeller af Damplokomotiver eller elektriske Lokomotiver, der blev drevet af en elektrisk Motor paa 1/20 H. K., som tog Strømmen fra en tredje Skinne. Alle Signalerne og de fleste af Sporskifterne blev betjent elektrisk fra dertil indrettede Signalluse og var i samme Afhængighed af hverandre som i virkelig Jernbanedrift. Hver Time forevistes Banegaardene i Brug, mens Publikum, der stod tæt pakket rundt om, fra en Højtaler fik Forklaring om Anlægget og Togenes Bevægelser. Banegaardsmodellen med Lokomotiver, Vogne og Signaler skyldte væsentlig store Gaver fra Firmaer i det betræffende Materiel

sin Tilblivelse; dog ogsaa fra Brugere af Specialvogne, af hvilke der fandtes en Mængde baade for Banerne og for »Pschorrbrau«.

Til at befordre de Besøgende paa Udstillingen var der anlagt en Jernbane »Lilleputbanen« med 381 mm Sporvidde. De »Rejsende« sad i aabne 6 m lange Truckvogne med Plads til 16 Passagerer. Togene bestod af 8 Vogne og befordredes af et Damplokomotiv, som er et 2 C 1 Hurtigtogslokomotiv med Overheder i $\frac{1}{3}$ Størrelse: 7,40 m lang, 1,40 Skorstenshøjde og kan udvikle ca. 35 H. K. Lokomotivet er forsynet med 3 Bremses; Dampbremse paa Maskinen, Skruebremse paa Tenderen og Vakuumbremse for Maskine, Tender og Vogne. Føreren har Plads paa Tenderen og kan derfor se over Førerhusets Tag og betjene Regulator o. s. v., der er bekvemt anbragt. Et nydeligt lille Lokomotiv med blaagraa Staalpladebeklædning og med Messingforsiringer paa Sandkasse og Dom, der leder Tanken hen paa vore ældste Lokomotiver.

Deutsches Museum ligger paa en Ø, som Isarfloden danner omtrent midt i Byen, og er bygget for at skabe et »Museum for Naturvidenskabens og Teknikkens Mesterværker«. Anseelige Pengegaver og Genstande er skænket til Musæet; Lokomotivfabrikanten Georg Krauss lagde for med en Gave paa 100 000 Mk. Musæet blev i 1903 først indrettet i »Gamle Nationalmuseum«, men det viste sig snart

at være for lille, hvad man forstaar, naar man hører, at det i de første tolv Maaneder besøgte af over 200 000 Mennesker. Det nuværende Museum er en Seværdighed af Rang. Det blev aabnet den 7. Maj 1925 og omfatter alle betydningsfulde Frembringelser gennem Aarhundreder indenfor Industri af enhver Art. Trafik, Elektricitet, Naturvidenskab, Kemi, Astronomi, Musik, Landvæsen m. m. m., og alt er repræsenteret med en beundringsværdig Grundighed. I Kælderen under Bygningen ser man Bjergværksdrift i Jern, Kul og Saltgruber, man føres igennem, lave afstivede Grubegange og kan følge Bjergværksdriften lige fra det 16. Aarhundrede; alt er fremstillet saa naturligt lige fra selve Bjergene, hvori Arbejdet tænkes at foregaa, til Hestestalden med de udstoppe Heste, Trædemøllen med en Mand i og til Arbejdernes Betstube med et gammelt Orgel og afslidte Bænke. Bjergværksarbejderne var i Voks fremstillet meget naturlige i de forskellige Stillinger og Forhold, som Arbejdet krævede.

I Afdelingen for Kraftmaskiner ses bl. a. en gammel Balancedampmaskine med Kedel, Fig. 3, der delvis af Træ er bygget 1813 efter James Watts Model; den har indtil 1885 pumpet Vand fra en Kobbergrube ved Eisleben. Lokomotivets Udvikling kan med Originaler, Modeller og Rekonstruktioner følges lige fra »Puffing Billy« fra 1813 (Rekonstruktion Fig.

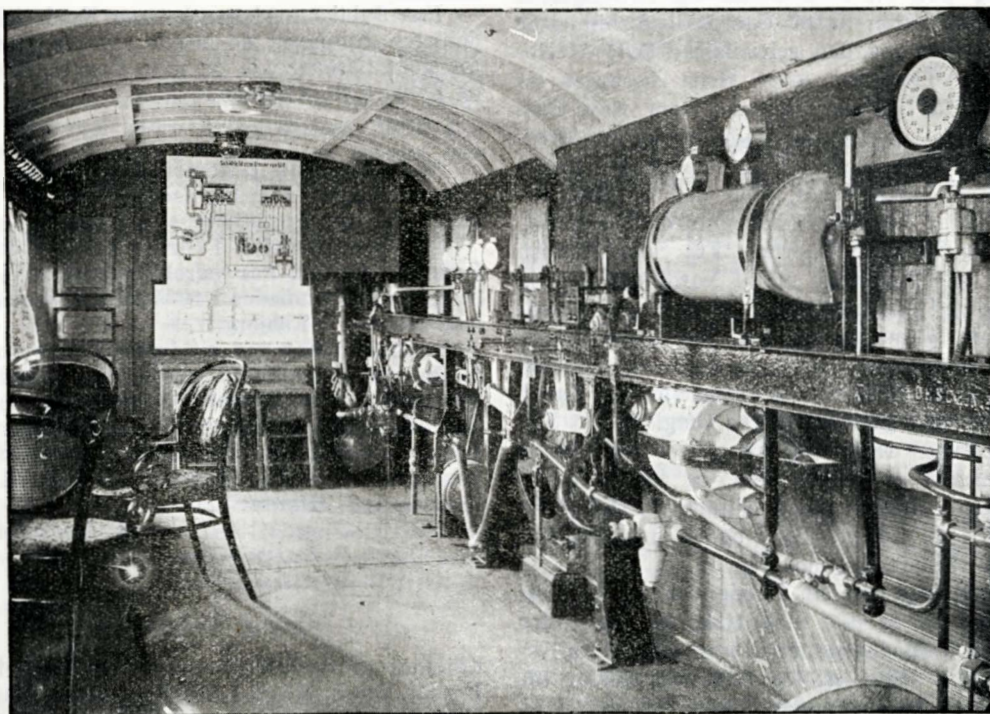


Fig. 5. Undervisningsvogn for Kunze-Knorr Bremse.

4) til de moderne Hurtigtogslokomotiver. De fleste Maskiner og Modeller kan sættes i Gang med Elektricitet.

For at anskueliggøre, hvilken Mængde Kemikalier der udvindes af Stenkul, er der ved en Væg i et af Musæumsrummene anbragt et stort Stykke Stenkul og oven paa dette — som et af de første Produkter fra Kullenes Forbrænding i Retorter — et Stykke Beg, hvori et Espalietræ, der er modelleret paa Væggen, har sin Rod. Træet ligner en mægtig Vinranke, paa hvilken Frugten er nedadvendende Glasbeholdere, der hver for sig indeholder et kemisk Produkt, udvundet af Stenkul, saasom Farvestoffer, Eddikesyre, Parfumer, Aspirin m. m. m. Jeg forsøgte at tælle dem, men da jeg var naaet til omtrent 400, opgav jeg det. At komme nærmere ind paa Musæumsgenstandene vil føre for vidt, da Musæet bestaar af over 300 Rum, hvoraf nogle endda er meget store. Den samlede Vej igennem Rummene er ca. 15 km, men de Besøgende bliver ogsaa gennem Musæumskataloget gjort opmærksom paa, at en flygtig Gennemgang af Musæet tager ca. 3 Timer, og at man til et indgaaende Studium behøver mindst 24 Timer.

Da jeg var kommen saa langt mod Syd, vilde jeg gerne samtidig se Rhinfaldet ved Schaffhausen (Neuhausen) og rejste derfor fra München over Lindau—Friderichshafen til Schaffhausen. Lindau ligger ved Bodensøen, egentlig paa en Ø i denne og har ligesom Friederichshafen faste Dampskibsforbindelser med Byerne paa den schweiziske Side af Bodensøen. Trafikken over Søen besørges af Dampere af samme Størrelse som vore Øresundsbaade. Villaer og Badhoteller ses overalt langs Bodensøen; i Friederichshafen findes Zeppelins Luftskibshal, men den er ikke tilgængelig. I klart Vejr har man en herlig Udsigt over Søen til Alperne. Fra Schaffhausen tog jeg med Spurvogn ud til Nordhausen, hvor jeg nød det imponerende Syn af Rhinens nedstyrtende Vandmasser; fra den tyske Banegaard Neuhausen, der ligger højt over Rhinen, fik jeg et Helhedsindtryk af det smukke Vandfald med de lige saa smukke Omgivelser. Fra Schaffhausen rejste jeg videre for over Basel—Frankfurt at vende hjem, og fik en dejlig Maaneskinskøretur langs Rhinen. Efter korte Ophold i de nævnte Byer og en Jernbanefart paa 18 Timer naaedes Berlin.

Paa Rejsen gennem Tyskland havde jeg ofte Lejlighed til at tale med tyske Kolleger, der alle meget imødekommende gav mig de Oplysninger, jeg søgte, og jeg følte mig derfor tilskyndet til at opsummere denne Velvilje i en Tak til tyske Lokomotivmænds Organisation. Jeg henvendte mig derfor paa dennes Kontor i

Neue Königstrasse og forebragte mit Ærende. Fra de tyske Lokomotivmænds Organisation og fra mange af de Lokomotivmænd, jeg traf paa Rejsen, fik jeg til danske Kolleger en Hilsen, som jeg hermed bringer videre.

To Timer senere saa jeg ud af Vinduet i Toget Warnemünde—København og vinkede »auf baldigem Wiedersehen« Farvel til Berlin.

F. Spøer.



25 AARS JUBILÆUM

Den 1. Marts kan Lokomotivfører H. C. Soele, Ansgarsvej 18, Fredericia, fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.



Jubilaren blev ansat som Lokomotivmand d. 1. Marts 1901 og blev forfremmet til Lokomotivfører d. 1. November 1915, og har med en kortere Afbrydelse tilbragt sin Tid som Lokomotivmand i Fredericia, hvor han ved sit joviale Væsen og altid gode Humør har skaf-

fet sig mange Venner blandt Kolleger og Medansatte.

Paa Jubilæumsdagen bringer Fredericia Afdelinger Jubilaren de bedste Ønsker med Tak for godt Samarbejde og med Ønsket om Held og Lykke i de kommende Aar.

M. R.

Endvidere kan Lokomotivfører J. K. Danielsen, Lyngbyes Allé 13, Esbjerg, fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

Danielsen ansattes i Struer som Lokomotivfyrbøder, har i 9 Aar været Rangerfører i Herning og forfremmedes i 1915 til Lokomotivfører med Station i Esbjerg.

Danielsen har ved sit friske Humør og gode kammeratlige Færd vundet alle Kolleger og Medansatte som Venner. Vi bringer ham alle paa Jubilæumsdagen vor Hyldest og vore hjerteligste Ønsker for Fremtiden, og haaber at han endnu i mange Aar maa bevare sit Helbred og lyse Humør.

M. Mortensen.

FASTELAVNSFEST

afholdes af de københavnske Lokomotivførere Fredag den 5. Marts i Palads-Teatrets blaa Sal. Festen begynder Kl. 8 med Dans. Kl. 9 er der Tøndeslagning med Præmie. Derefter Bal til Kl. 2.

I Aftenens Løb vil der forekomme forskellige Morsomheder.

Adgangskort à 50 Øre, der giver Deltagelse i Tøndeslagningen, faas hos Festudvalget. Balbaand à 150 Øre faas i Salen.

Andre Afdelingers Medlemmer er velkomne.

Festudvalget.



Ulykkestilfælde ved Banerne i de forenede Stater.

Af de forenede Staters Jernbanepersonale afgik i Aaret 1924 976 ved Døden og 30 697 saaredes, begge de angivne Tal forårsagedes ved Ulykker i Tjenesten.

En ny Dieselmotor.

Den franske Maskinfabrik *Société Anonyme l'Alster*, St. Denis, har fremstillet den første Dieselmotor med lille Hestekraft i Frankrig. Motoren udvikler 10 H. K. ved et Brændstofforbrug, der ligger under 0,22 kg pr. H. K. T. Brændstoffets Pris er betydelig ringere end Forbruget ved en almindelig Motor, der arbejder med Benzin.

Den tyske Lokomotivindustri.

lider meget under, at ingen Jernbaner har videre Brug for nye Lokomotiver. Dette er blandt andet en medvirkende Aarsag til den i Tyskland herskende store Arbejdsløshed, fordi Lokomotivfabrikkerne i Tyskland er baseret paa en aarlig Leverance af ca. 4 500 Stk.

Yderligere Personalindskrænkninger i Tyskland.

Til Trods for, at Antallet af Tjenestemænd ved det tyske Rigsbaneselskab i Tiden fra 1. April 1923 til 1. April 1925 er formindsket med ca. 1/4, nemlig fra 1 000 690 til 733 995, har Banernes Ledelse Planer fremme om at afskrive yderligere 40 000 Mand. I den Anledning havde en Rigsdagsdelegation i November Maaned en Drøftelse med Jernbaneledelsen. Efter denne Drøftelse afgaves en af samtlige politiske Partier underskrevet Protestskrivelse til Regeringen. Det forlangtes i Skrivelsen, at Regeringen med Bestemthed skulde sætte en Stopper for Rigsbaneselskabets Personalindskrænkninger.

Albanien

er en af de mindste Stater paa den urolige Balkanhalvø. Alle Jernbaner, der er Krigsbaner med en Sporvidde af 60—70 ctm. Den totale Længde af Albanien's Baner er 540 km.

Mange af Banelinierne er overvoksede af Græs og fuldstændig forfaldne. Trafikken opretholdes kun paa 2 Strækninger med en total Længde af 40 km.

„Allingaabro Julemandsfamilie“

har haft den Glæde at kunne købe ca. 120,200 Mærker i denne Omgang; Glædesfølelsen ved dette Resultat og ved denne Hjertelighed, hvormed »Familien« altid modtages af Stationerne, lønner rigeligt vor Ulejlighed. Tak for de ualmindelige smukke Mapper og de mange smukke Ord i Poesibøgerne. Men ogsaa denne Gang naaede flere af Medlemmerne først at komme efter Julemærkesalgets Afslutning. Flere af de Stationer, hvor »Julemanden« kom forsent, har dog modtaget ham som sædvanligt, og har sendt Beløbet til Allingaabro, hvor det blev omsat i Julemærker, saalænge der var nogle at faa og Resten af Beløbet blev sendt til *Julemærkekontoret*, Nørregade 20, Kbhvn. Vi anbefaler denne Fremgangsmaade, der denne Gang var medvirkende til at bringe Antallet saa højt over de 100,000. Det samlede Resultat siden 1918 er ca. 542,700 Mærker. I kan godt være det bekendt, I Jernbanemænd! Resultatet for de enkelte Familiemedlemmer er saaledes:

»Julemanden« ca. 11,800 Kr., »Julemandens Kone« ca. 10,350 Kr., »Julemandens Søn« ca. 9,600 Kr., »Farbror« ca. 10,080 Kr., »Fætter Per« ca. 17,600 Kr., »Fætter Poul« ca. 8,820 Kr., »Fætter Hans« ca. 9,750 Kr., »Fætter Jens« ca. 15,450 Kr., »Fætter Mads« ca. 15,100 Kr., »Fætter Niels« ca. 10,550 Kr. Til den samlede Familie 1,100 Kr. Ialt 120,200 Kr. Oprigtigst Tak!

P. F. V.
»Julemanden«.

FRA JERNBANEFAGPRESSEN

De damprensede. elektriske Sporskifter

Gennem en Del af Pressen er i den sidste Tid gaaet en Meddelelse om, at man for første Gang her i Landet forleden paa Roskilde Banegaard har anvendt en ny Maade for at komme ud over de Vanskeligheder, Snefog altid bevirker paa Banegaarde med elektriske Sporskifter. Den nye Metode bestod i, at man foran paa Rangerlokomotiverne anbragte en Slange, gennem hvilken man kunde blæse Damp ind i de elektriske Sporskifter, hvorved man opnaaede at fjerne selv det mindste Gran af Sne.

Ogsaa paa Københavns Hovedbanegaard har man anvendt denne Maade at rense Sporskifterne paa, og det er Trafikkontrolør *Gelehr*, der har faaet Æren for først at være fremkommen med Tanken.

Imidlertid maa den gamle Regel: »Æres den, der æres bør«, bringes i Anvendelse her, og Sandheden er da den, skriver »Fyns Stiftstidende«, at det er Statsbanernes 2. Distrikt, der just er bleven opmærksom paa denne nemme Maade at holde elektriske Sporskifter i

Kontakt paa, og Maaden blev første Gang herhjemme anvendt paa Statsbanegaarden i Odense allerede efter den første Snestorm i Efteraaret.

Fra Odense er Meddelelsen om de damprensende elektriske Sporskifter naaet videre og er som saa meget andet blevet annekteret af København og udgivet som et »ægte Barn« af en overordnet Funktionær ved Københavns Hovedbanegaard. (Jernbane-Tidende.)

Sne i Sporskifterne

Den 28. November f. A. foretog vi i Odense første Forsøg med varmt Vand i Brandslangen paa Injektoren paa en Ls-Maskine, efter Forslag fra Rangerfører J. N. Smidt. Det er formentlig det Forsøg (omtalt i Dagspressen), der paa Foranledning af Signalinspektøren er fortsat i Kjøbenhavn.

Selvfølgelig kan denne Fremgangsmaade saa lidt som nogen anden virke tilfredstillende under stærk Fygning og Frost; men Slangen kan holdes i Beredskab, til belejlig Tid indtræffer.

Paa ca. 2 Timer rensede vi Natten mellem 3. og 4. Januar alle elektriske Sporskifter og Skifterne til Varehus fuldstændig. Det varme Vand fjerner Sne og Is fuldstændig og giver rene og tørre Glideflader uden helt at fjerne Fedtstoffet fra disse — modsat Anvendelsen af Salt.

Saafermt der anskaffedes en 2 m længere Slange, vil det samme Arbejde som ovenfor nævnt kunne udføres paa ca. 1½ Time, da den længere Slange muliggør Rensning fremefter og til begge Sider med langt færre Bevægelser af Rangermaskinen. Enkelt og praktisk, hurtigt og billigt.

(Vor Stand.)

SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK

Generalforsamling afholdes Lørdag den 27. Marts Kl. 8 Aften i Bibliotekslokalerne, Istedgade 3, 1. S., København B. Dagsordenen er: 1. Aflæggelse af Beretning. 2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab. 3. Eventuelt.

HJERTELIG TAK

Vor hjerteligste Tak sendes Lokomotivpersonalet Aarhus og Tønder Afdelinger for udvist Deltagelse ved min kære Mands, pens. Lokomotivfører P. H. Jensens, Begravelse.

Paa Familiens og egne Vegne

Ane Elisabeth Jensen, Aarhus.

For al venlig Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum hjertelig Tak.

A. Valentin.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivførererkredsen.

Gedser: Afdelingsformandens Navn og Adresse rettes til: P. Sessing, Ihlmanns Allé 3.

Struer: Afdelingsformandens Navn og Adresse rettes til: C. C. Nielsen, Anlægsvej.

Repræsentanten for Ferie- og Rekreationshjemmet, Navn og Adresse rettes til: Frantz Nielsen, Fredensgade 15.

Repræsentanter for Underafdelinger rettes til: O. G. Olsen, C. Thorngaard.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Esbjerg: Kassererens Navn og Adresse rettes til: Chr. Hansen, Lyngbyes Allé 19.

Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: P. A. Pedersen, Knudsgade 5.

Viborg: Afdelingsformandens Navn og Adresse rettes til: A. M. Dalsgaard, Kirkebækvej.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: C. A. Thomsen, Fredensgade 47, 1.

Struer: Kassererens Navn og Adresse rettes til: A. Sprogø, Dusebergsvej 13.

Masnedssund: Formandens Navn og Adresse rettes til: C. A. Laursen, Stationsvej 18.

Vamdrup: Formandens Adresse rettes til: Vøgtterhus 18, Bastrup.

Kassererens Navn og Adresse samt Repræsentanten for Ferie- og Rekreationshj. rettes til: J. K. Jensen, Søndergade.

Haderslev: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: H. M. Christensen, Moltrupvej 28.

Lunderskov: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: F. O. Holleufer, »Solbakken«, Nørregade.

TIL MEDLEMSLISTEN

Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F.

1. Januar 1926: Lokfb. E. J. Pedersen, Tønder.

1. Februar 1926: Lokfb. C. E. Egholm Lauritzen, Gedser.



Afsked.

Lokomotivmester H. M. C. Christensen, Thisted, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30.—4.—26 (min. Afsked).