



Nº 15

5. August 1941

41. Aargang

PERSONALEFORHOLDENE

I vor Omtale i Bladet for en Maaned siden af de da stedfundne Lokomotivførerudnævnelser blev der bl. a. givet Udtryk for, at vi havde paa Følelsen, at der nok skulde komme Bemærkninger om, at Lokomotivførermangelen endnu langtfra var afhjulpet. Denne vor Betragtning har ikke blot vist sig at være velbegrundet, men er endog blevet overtruffet, idet der siden da jævnlige er indløbet Forespørgsler om det videre Forløb af Afhjælpning af Misèren inden for Lokomotivpersonalet. Jævnside hermed fremkommer der Beklagelser over nægtede Permissioner og inddragne Fridage. Mange Steder kan der ikke engang blive blot 4—6—8 Dages Sommerferie til Lokomotivmændene, og der tales om 3 Uger mellem Fridagene til Trods for, at det absolut tilladte Minimum er 3 Fridage pr. Maaned. Eller der klages over, at de forflyttede ikke kan komme til deres nye Depot, men i urimelig lang Tid holdes tilbage paa Fraflytningsdepotet.

Dette er ganske vist altsammen Ting, som underbygger Paastanden om, at der endnu er noget, som burde ordnes, og vi vil ingenlunde modsige dem, der gør noget saadant gældende. Ikke desto mindre maa vi bedrøve de mange Forespørgere med, at der ikke foreløbig er nogen yderligere Tale om Forøgelse af Lokomotivførerantallet. Indtil videre maa der kun regnes med Erstatninger som Følge af Afgang fra Tjenesten.

Ogsaa om et andet Forhold har den senere Tid bragt os saa mange Forespørgsler, at vi finder det paa sin Plads at gøre en Bemærkning derom her i Bladet. Det drejer sig om Motorførerudnævnelser. Da vi fik den automatiske Oprykning, gjorde vi bl. a. opmærksom paa, at de Lokomotivfyrbødere, som af denne eller hin Grund ikke ønskede Forfremmelse til Motorførerstillingen, maatte indsende Meddelelse herom til Generaldirektoratet. Det viser sig nu, at der findes en Del Lokomotivfyrbødere, som er i Vildrede, fordi de ikke allerede i April eller Maj — da der var givet dem direkte Lejlighed dertil — gav Besked i saa Henseende, og de ved saa ikke, om Tidspunktet nu er forpasset til at sige fra. Disse Medlemmer maa vi oplyse om, at det ingenlunde er for sent. Det staar enhver frit at meddele, at han ikke ønsker Oprykning til Motorfører, men det ligger i Sagens Natur, at en saadan Meddelelse maa indsendes i betimelig Tid før end Forfremmelsen kan ventes. Der er altsaa ingen Grund til Ængstelse i det her omtalte Forhold; men som sagt bør enhver naturligvis tage sin Beslutning i god Tid, saa der ikke paaføres Administrationen unødigt Ekstraarbejde derved, at Anmodninger som her omtalt fremkommer i sidste Øjeblik, hvilket maaske kan foranledige Ændringer i allerede tilrettelagte Dispositioner.

MARKETENDERI- INDVIELSEN I KØBENHAVN

Et Blik ned gennem den lange Spise-sal i det nye Marketenteri i Kh. Cvk. Paa Væggen til højre i Billedet ses først det ene Øludsalg, dernæst Kaffeudsalget, Smørrebrødsudsalget, Telefonbox og længst borte det andet Øludsalg.



Da vi i sidste Nummer af Bladet bragte en Omtale af det nye Marketenteri paa Kh. Centralværksted, var det endnu ikke muligt at faa et Fotografi deraf. Vi bringer derfor ovenfor et Billede af den store, lyse og rummelige Spise-sal, saa vore Læsere sammenholdt med Beskrivelsen kan danne sig et Indtryk af dette Spise-lokale, der ganske sikkert maa betegnes som et af de smukkeste indenfor hele den københavnske Fabriksvirksomhed.

Selve den officielle Indvielse formede sig som en smuk Hyldest til Samarbejdet mellem Statsbanernes Administration og deres Personale samt den kulturelle Løftelse af Arbejderklassen. Formanden for Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation, *Laur. Hansen*, bød Velkommen. Takkede Administrationen og Bevillingsmyndighederne for det nye Marketenteri, der maa betegnes som et Kulturhus. Den Fremgang, der i denne Henseende maa noteres, og som kendetegnes ved de forskellige Ombygninger og Udvidelser indtil nu dette mønstergyldige Spiselokale, har en stor psykologisk Betydning for Arbejderne. Han bragte endvidere en Tak til alle, som har været beskæftiget ved Marketenderiets Tilblivelse, Arkitekter, Ingeniører saavel som Arbejdere.

Generaldirektøren gjorde opmærksom paa, at han nu havde været med til Indvielse af flere Marketenderier, og Forbedringer af Personalets Lokaler m. v. blev jo endnu stadig fortsat. Han

følte sig overbevist om, at den Art gode Foranstaltninger betød forøget Arbejdsglæde. Han takkede Centralværkstedets Arbejdere for det udmærkede Arbejde, de præsterer, og for godt Samarbejde. Denne Tak adresserede han til de to Veteraner, Værkstedschef R. Olsen, der allerede er afgaaet fra Statsbanernes Tjeneste, og Laur. Hansen, som fra 1. September afgaar med Pension. Generaldirektøren var klar over, at Helhedens Vel kun kan trives, hvor Arbejderne føler sig tilfredse paa deres Arbejdsplads; men her hos os er vi kommet saa vidt, at Ledelse saavel som Arbejdere gensidigt har Respekt for hinandens Arbejde. Vi er ikke Klassemodstandere, men Folk, der samarbejder.

Trafikministeren erklærede Marketenderiet for aabnet og overgav det til den kooperative Drift. Han havde altid været en Tilhænger af, at de Lokaler, i hvilke Arbejdere eller Funktionærer skulde tilbringe deres Hvilepauser, skulde være saa tiltalende som muligt; dette Spise-lokale var nær ved Maalet for det helt fuldendte. Han ønskede til Lykke med Nyerhvervelsen.

Statsministeren, der havde vist Centralværkstedernes Arbejdere den Ære at komme til Stede, og som blev hyldet stærkt af den store Forsamling, understregede det kulturelle Fremskridt, der var fra de Tider, hvor der ikke fandtes Marketenderier, men hvor man maatte sidde paa sin Filebænk og spise sin Mad, og til nu

med dette smukke, lyse og solrige Spiselokale. Han følte sig overbevist om, at saadanne Forbedringer vilde bidrage til, at den enkelte Arbejder føler sig hævet, ikke blot under Arbejdet, men ogsaa uden for dette.

Endelig talte Forretningsfører Schjøttz, som er Formand for de kooperative Marketenderiers Samvirke; han hævdede, at den stigende Rationalisering og det stigende Tempo i Arbejdspræstationerne gør det mere og mere nødvendigt, at der paa Arbejdspladserne skabes bedre og bedre Marketenderiforhold. Han oplyste, at den Maade, hvorpaa de kooperative Marketenderier ved Statsbanerne drives — ved en Overenskomst mellem Generaldirektoratet, Værkstedes- og Remisearbejdernes Fællesorganisation og Dansk Lokomotivmands Forening samt ved Kontrolkomiteer, i hvilke saavel Administration som de 2 Organisationer er repræsenteret — har været Forbillede for andre Marketenderier.

Det var en smuk Indvielsesfest. Centralværkstedets Arbejdere tog Marketenderiet i Brug i forrige Uge, og de er selvsagt glade for deres nye Spiselokale.

KONGRES I SMEDEFORBUNDET

I Dagene fra den 1. til 8. Juli afholdt Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund og i Forbindelse hermed Metalarbejdernes Arbejdsløsheds-kasse Kongres i Odd Fellowpalæet i København. Kongressalen var smukt pyntet med Faner fra en Del af de 1800 Afdelinger under Forbundet, og Kongressen blev smukt og stemningsfuldt indledt med Sang af Smedenes Sangkor „Vulcan“.

At overvære en Kongres i vor gamle Moderorganisation giver én et godt Indtryk af de mange og forskellige Spørgsmaal, der beskæftiger de i den private Industri beskæftigede Arbejdere. Det er ligesom man føler et Sus af de mange og dybtgaaende Problemer, vort Land er ude for under de nu herskende Forhold; thi det er klart, at et Forbund som Smedeforbundet med sine 40 000 Medlemmer, beskæftiget i mange forskellige Virksomheder, hver Dag kommer ud for Forhold, som vi for vort Vædkommende er fuldstændig uden for. Det er muligt, at det kniber for en Del af vore Kammerater at forstaa de Vilkaar, hvorunder mange af Privatindustriens Arbejdere virker, men ikke desto mindre har vi en uafviselig Pligt til at følge med i, hvad der foregaar i det private Erhvervsliv. Er Forholdet i Virkeligheden ikke det, at de Kaar, hvorunder Privatindustriens Arbejdere virker, uvægerligt vil danne Forbillede for os. Naa, nu er det vel ikke unaturligt, at vore Medlemmer, med de man-

ge Problemer vi selv har at slaas med, Problemer som man absolut skal være Lokomotivmand for at forstaa, ikke gaar saa dybt ind i andres Forhold, men som sagt er det baade udbytterigt og lærerigt at overvære en saadan Kongres.

Efter den højtidelige Indledning og efter Formanden, P. Andersens, Velkomsttale fik Gæsterne Ordet for at hilse Kongressen. Mellem disse kan nævnes Arbejds- og Socialminister Kjærbøl, der jo i en Aarrække var Formand for Smedeforbundet, forhenværende Socialminister Ludvig Christensen, Borgmester S. Munk, Formanden for de samvirkende Fagforbund Laurits Hansen og flere andre fra de forskellige Organisationer, som Smedeforbundet har Forbindelse med. Af Gæsterne fik først Kjærbøl Ordet, han nævndede i sin Tale nogle af de Love, som særlig tager Henblik paa Arbejdernes Interesser, og sluttede med at sige: „Jeg udtaler Haabet om, at den Dag snart vil komme, da vi atter har Fred og kan indrette vort Arbejde derefter. Jeg ønsker, at I maa træffe jeres Beslutninger i Endrægtighed og under Hensyntagen til, hvad Tiden kræver. Held og Lykke til Arbejdet.“

Derefter fik Laurits Hansen Ordet; han understregede stærkt Sammenholdet, der mere end nogensinde før havde Betydning i Øjeblikket. „Vi maa ofte — tvunget af Nødvendighedens haarde Lov — sige ja, hvor vi i Fortiden vilde have sagt nej; vi maa sige ja, hvor det havde været lettere og mere taknemmeligt at sige nej,“ udtalte Laurits Hansen og sluttede med at sige: „Gid Held og Lykke maa følge jer i jeres Forhandlinger og de Beslutninger, I maa træffe paa Kongressen, til Lykke og Held ikke alene for de danske Smede, men for den danske Arbejderklasse, ja for hele det danske Samfund, for det Land vi alle holder af, for Danmark.“

Efter den mere højtidelige Del af Kongressen fik Formanden Ordet for at aflægge en Beretning, der supplerede den trykte, som var fremlagt til hver af de Delegerede.

Af de mange forskellige Ting, P. Andersen fremdrog, var blandt andet Spørgsmaalet Mørklægning. Man mener vel i Almindelighed, at det er et Spørgsmaal, der kun vedrører Jernbanemænd, Sporvognsmænd, Politimænd og andre Funktionærer, men som sagt Smedene er ogsaa berørt deraf, idet Skibsværfter og andre store Virksomheder ikke kan mørklægges; derfor maa de Smede, der arbejder paa disse Virksomheder, arbejde paa indskrænket Tid om Vinteren. Iøvrigt var Spørgsmaalet indskrænket Arbejdstid eller Arbejdsdeling et af de store Spørgsmaal, som særlig havde krævet mange Forhandlinger fra Smedeforbundets Side. Efter at have sluttet sin egentlige Beretning forelagde P. Andersen paa Hovedbestyrelsens Vegne fem Resolutioner, som hver for sig tog Sigte paa de mange forskellige Forslag indsendt af Afdelingerne, og som Hovedbestyrelsen mente at kunne tage Hensyn til. Debatten om Formandens Beretning var meget saglig, og man fik Indtryk af de mange forskellige Taleres Forstaaelse af Tiden og dens Van-

skeligheder under de nuværende Forhold. Naa, de fleste af Diskussionsdeltagerne var ogsaa trænedes Organisationsmænd, der repræsenterer Afdelinger, som tæller flere tusind Medlemmer, saa det er vel ikke unaturligt, at Indlæggene i Debatten var saglige og klare. En af Talerne gav nærmere Rede for, hvorledes man paa en Virksomhed som Odense Skibsværft havde praktiseret Arbejdsdeling for at undgaa, at nogle af Kammeraterne blev afskediget. Hele sidste Vinter havde man kun en 30 Timers Arbejdsuge, og det er klart, at en saadan Arbejdsuge betyder en væsentlig Forringelse af de Menneskers Økonomi, der berøres heraf. Samtidig giver det ogsaa et Bevis paa dybtgaaende Solidaritetsfølelse og et Bevis paa, at Sammenholdet i en tung og trang Tid stadig er fremherskende.

I den Forbindelse var flere af Talerne inde paa Spørgsmaalet om en generel Nedsættelse af Arbejdstiden, et Spørgsmaal, der forøvrigt har været aktuelt siden den voldsomme økonomiske Krise satte ind i 1932, og som dengang blev fremsat for at afhjælpe den store Arbejdsløshed, der fulgte i Krisens Fodspor. Beretningen blev enstemmigt godkendt, efter at de af Hovedbestyrelsen forelagte Resolutioner var vedtaget, og man gik derefter over til den øvrige Del af Dagsordenen, der blandt andet omfattede Valg af Hovedbestyrelse, Forretningsudvalg og andre. De fleste Valg var Genvalg, men Forbundets Hovedkasserer, A. Johansen, ønskede efter 38 Aars Virksomhed som Hovedkasserer at trække sig tilbage, og til denne Post valgtes da O. Wolf, Sekretæren i Centralafdelingen, København.

Lørdag den 5. sluttede Smedenes Kongres; en Kongres der efter flere Deltageres Mening vil gaa over i Historien som en af de bedste, Smedene har holdt, og en Kongres der gav Udtryk for Enighed og Sammenhold i Aarene, der kommer.

Mandag den 7. Juli aabnedes saa Metalarbejderens Arbejdsløshedskasse sit Delegeretmøde. Arbejdsløshedskassen omfatter flere forskellige Fag foruden Smedene. Formere, Metaltrykkere, Specialarbejdere og nogle andre Fag er tilsluttet denne Kasse, og det er ikke Kotume, at Gæster fra vor Organisation overværer dette Delegeretmøde. Denne Gang var vi dog indbudt, idet Arbejdsløshedskassen fejrede sin 50 aarige Bestaaen, og i Forbindelse med Delegeretmødet blev der derfor afholdt en lille Festlighed, til hvilken ogsaa Repræsentanter fra vor Organisation var indbudt. Denne lille Festlighed formede sig smukt og stilfuldt, og det blev fra de forskellige Taleres Side fremdraget, at Arbejdsløshedskassernes Grundfundament var Sammenhold og Kammeratskabsfølelse, noget man ikke skulde rokke ved. Tirsdag sluttede Delegeretmødet i Arbejdsløshedskassen, og alle de, der havde deltaget saavel i Smedenes Kongres som Arbejdsløshedskassens Delegeretmøde, tog Afsked med hinanden; et smukt og varigt Minde rigere. Fra vor Side skal lyde en Tak til Smedene for deres Venlighed og Gæstfrihed under hele Kongressen.

S. S. og S. J.

FERIEKURSUS PAA HALSKOV

Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation har paa Halskov Rev ved Korsør faaet indrettet et prægtigt Feriehjem, der ligger frit og aabent nær Vandet og med en herlig Badestrand, hvor Gæsterne kan dykke sig i Storebælts friske Vand. Inden den egentlige Sæson begynder bliver Feriehjemmet overladt til Landsoplysningsudvalget inden for Fællesorganisationen til Afholdelse af et Kursus, der strækker sig over en Uge. Til det i Aar afholdte Kursus i Tiden fra 15. Juni til 21. Juni havde ca. 60 Værksteds- eller Remisearbejdere anmeldt sig; desuden var bl. a. vor Organisation indbudt, og undertegnede havde den Glæde at repræsentere D. L. F.

Feriehjemmet, der tidligere var Statsbanernes Isbaadsstation, er ved betydelige Ofre fra Fællesorganisationens Side smukt og praktisk indrettet, og det er naturligt, at Organisationen sætter en Ære i at gøre Opholdet dér saa behageligt og tiltrækkende som muligt. Betingelserne for Afholdelse af Kursus er ogsaa udmærkede; ved de forskellige Foredrag, der holdes under Kursuset, benyttes den gamle Lokomotivremise, der til dette Formaal er indrettet praktisk og dekorativt med Talerstol og Siddepladser.

Fremgangsmaaden ved Afholdelse af disse Feriekursus er lignende den, som benyttes paa Arbejderhøjskolerne: Deltagerne deles i Grupper efter en forud tilrettelagt Plan, og de forskellige Emner bliver saa behandlet i Grupperne af forud udpegede Studiekredsledere. Ved dette Aars Kursus havde man faaet flere kendte Mænd til at holde Foredrag. Trafikminister Gunnar Larsen talte om Statens Beskæftigelsespolitik, Trafikchef Terkelsen om Nutidens Trafikproblemer ved Statsbanerne, Auditør K. B. Hansen om Auditørinstitutionen og Overarkitekt Seest om Statsbanernes forskellige nye Bygninger.

Hovedemnet for dette Kursus var i øvrigt „Raastoffer og Materialeangel og eventuelle Erstatninger“. Det er naturligt, at dette Emne er særligt aktuelt i den Situation, vort Land for Tiden befinder sig i. Danmark er jo meget fattig paa Raastoffer, og det var helt i Overensstemmelse med Virkeligheden, da en under Kursuset sagde, at det eneste vi her i Danmark kunde grave op af Undergrunden var gamle Oldtidssager, og de er jo — fraregnet deres historiske Værdi — ikke til megen Nytte i vor højtudviklede Industri.

Det maa siges, at alle Deltagerne var meget interesserede i at faa det bedste ud af Kursuset. Alene det, at Værksteds- og Remisearbejdere fra hele Landet kommer sammen for at udveksle Tanker om de Forhold, vi lever under i Dag, er af stor Værdi. Det er ogsaa en Kendsgerning, at de samme Deltagere Aar efter Aar møder til disse Kursus, og det er vel ikke mindst det rent kammeratlige Samvær, der bidrager til, at det stort set er de samme, som møder. Dette kammeratlige Samvær er nemlig af meget stor Betydning, hvilket særligt kom til Udtryk den sidste Aften, Deltagerne var samlet. Der

blev udtalt mange velovervejede Ord om Oplysningsarbejdets store Betydning, og Herman Jørgensen, Landsoplysningsudvalgets dygtige Formand, fik megen Tak for hans store Indsats paa dette Omraade. Lørdag den 21. Juni rejste Deltagerne hver til sit, og skulde man ønske noget, skulde det være, at disse Kursus stadigt kan fortsættes, at Arbejderne ved Statsbanerne stadigt kan mødes for at udveksle Tanker og Meninger frit og uden Tvang, thi er det ikke, naar alt kommer til alt, det der er Charmen ved Livet, det der giver Tilværelsen Indhold.

S. Suneson.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Badeanstalterne.

Som bekendt blev der efter Krigens Udbrud udstedt Forbud mod at benytte Badeanstalterne i Remiserne. Forbudet ramte Lokomotivmændene og Remisepersonalet meget ubehageligt, og samtidigt kneb det for os at forstaa Aarsagen dertil.

Sagen er den, at i de fleste Remiser henstaar der i Reglen flere opfyrede Lokomotiver hele Døgnet rundt, enten som Reserve for Nedbrud eller paa anden Maade. At tage lidt Damp fra en saadan Maskine vil i Praxis intet betyde i brændselsbesparende Henseende, ja, man ser endog ved Depoter, hvor der foretages Udvaskninger, at Dampen ledes ud i den fri Luft. Denne Damp maatte vel kunne benyttes til Opvarmning af lidt Badevand? Derfor er Forbudet ogsaa blevet mødt med en vis Skepsis fra Personalets Side, og man er klar paa, at „Besparelsen“ maa noteres i Anførselstegn.

Men efter alt at dømme er der nu Tegn i Sol og Maane til, at med Tiden vil Forbudet blive ophævet, men endnu er der Vanskeligheder at overvinde. Men mon Sagen alligevel ikke nok skal faa en „happy end“?

Lyspunktet er, at ifølge Referatet fra det sidste Hovedbestyrelsesmøde, ser man, at Generaldirektoratet har tiltraadt, at der efter en Besigtigelse paa de forskellige Depoter vil blive en generel Drøftelse om Ibrugtagelsen af Brusebadene. Og Referatet tilføjer, at der kan ventes Besøg ved de fleste Depoter i indeværende Sommer.

Det skal indrømmes, at det var noget i den rigtige Retning, og jeg vil ikke undlade allerede paa nuværende Tidspunkt at rette en Tak til Generaldirektoratet og vor Hovedbestyrelse. Men at det skulde være nødvendigt at sende en Delegation ud, velsagtens bestaaende af Embedsmænd og Organisationsrepræsentanter, turde vist i nogen Grad kaldes overflødig, ikke for at jeg misunder d'Hrr. en gratis Sommerrejse, men fordi jeg er bange for, at Sagen saa trækkes i Langdrag. Besigtigelser, Indstillinger, Skrivelser, Drøftelser o. m. a. kan tage lang Tid, og er som før nævnt ikke nødvendigt i saa lille et Spørgsmaal, som Sagen i Virkeligheden er.

Jeg vil derfor fremsætte en Opfordring til rette

Vedkommende: „Spar de Penge som en saadan Rejse vil koste!“ Den er saa inderlig unødvendig. Lad Generaldirektoratets Velvilje bestaa i saa hurtigt som muligt at udsende en Ordre til alle Maskindepoter om, at Brusebadene atter er tilgængelige, hvor man har Maskiner, som henstaar opfyrede; men samtidig skulde der anføres: „Denne Meddelelse træder i Kraft straks.“

Frederikshavn, 30. Juni 1941.

Carl Petersen.

Carl Petersen har oversat, at der er Tale om *Brusebade i Forbindelse* med Vaskerummene. Det er derfor Besigtigelser er nødvendige.

Red.

FORHØJELSE AF LOKOMOTIVETS MAKSIMALHASTIGHED VED INDBYGNING AF NIKKELSTAALS-DRIVVÆRK

Det har længe været kendt, at et Lokomotivs Maksimalhastighed ikke — som tidligere antaget — er begrænset af Hjulenes Omdrejningsantal. Det, der sætter Grænsen for Kørehastigheden, er, naar Lokomotivets Type ikke tages i Betragtning, de af Kontravægtene under Omdrejningerne fremkaldte Uregelmæssigheder i Hjultrykket paa Skinnen, det som Amerikanerne kalder „hammer blows“. Men selv om Sporet i udstrakt Grad kan tillade en saadan Overbelastning, maa det paaagtes, at Kontravægtene i sin øverste Stilling fremkalder en tilsvarende Aflastning, som kunde blive farlig for Driften. For de evropæiske Baner er foreskrevet, at den frie Centrifugalkraft ikke maa overskride det hvilende Akseltryk med mere end 15 pCt.

En Forhøjelse af Maksimalhastigheden kan opnaas ved at lave Drivværket og Kontravægtene lettere og derved faa en finere Afbalancering. Dette har Texas & Pacific-Banen fornylig gennemført paa nogle Lokomotiver. Banen fik fra 1925 til 1930 leveret 70 Stk. 1 E2-Lokomotiver med 736/813 mm Cylindre og 1600 mm Drivhjul. Drivværket til saa stor Cylinderdiameter maatte nødvendigvis være meget svært, og de dertil paakrævede Kontravægte i Hjulene tillod kun en Maksimalhastighed af 72 km/t (240 omd/m).

De senere indførte kortere Køretider for Godstogene krævede imidlertid, at Hastigheden hyp-pigt maatte op paa 90 km/t, og Banen har derfor paa alle 70 Lokomotiver maattet erstatte de gamle Driv- og Kobbeltænger af Flusstaal med nye, lettere af Nikkelstaal og samtidig formindsket Kontravægtene tilsvarende. Ved denne Vægtformindskelse er der tilladt en Maksimalhastighed paa 96 km/t.

Die Lokomotive.



DE STRØMLINIEFORMEDE DAMPLOKOMOTIVER I ALLE LANDE

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(Fortsat.)

Fremdeles er der Grund til at nævne, at lave kompakte Lokomotiver har forholdsvis mindre Overflade end lettere. Desuden repræsenterer Luftmodstanden ved disse en ringere Procentdel af den samlede Fremdrivningsmodstand. Derfor bliver Strømlinieformen af forholdsvis mindre Værdi.

Ogsaa et andet vigtigt Forhold bør nævnes. Det er højst ejendommeligt at se, hvordan de forskellige Landes Lokomotiver har hver deres karakteristiske Særpræg, saaledes at man af et Fotografi eller en Tegning næsten altid kan se, hvor Lokomotivet hører hjemme eller er bygget, selv om man aldrig har set Lokomotivet før. Det er bemærkelsesværdigt at konstatere, hvordan visse Landes Lokomotivtyper har meget mere velproportionerede Dimensioner, lige Linier og afplattet Ydre, end det er Tilfældet andre Steder. Særlig pæne er Lokomotiverne i England og i oversøiske britiske Lande, samt i Holland. De danske Lokomotiver fortjener ogsaa Anerkendelse. Derimod er Lokomotiverne i U. S. A., det gamle Østrig-Ungarn og Rusland Eks-empler paa det modsatte. I Lande som England og Holland ses kun de nødvendige Maskindele udvendigt, medens man i U. S. A. og Frankrig har en Masse Hjælpemaskiner anbragt over, foran og paa Siderne af Kedlen. Alt dette hænger antagelig sammen med den almindelige Interesse for Jernbane- driften og for Lokomotiverne. Disse betragtes ikke blot som et Transportmiddel, men ogsaa som et yndet Interesseobjekt. Der er i hvert Fald intet Land, hvor Interessen for Lokomotiverne (og Jernbanevæsenet i det hele taget) er saa stor som i

England. Derfor males de ogsaa pænt og formes velproportioneret med de lige Linier og glat Ydre. I Ordenslandet Holland er Lokomotiverne endog prydede med f. Eks. Kobberbeslag og bronzefarvet Damphat. (Naar man i andre Lande træffer fint malede og udstyrede Lokomotiver, er det kun isolerede Undtagelser blandt Mængden.) Lokomotivernes rene Linier og glatte Ydre maa derfor sikkert opfattes som et Resultat af teknisk-æstetisk Interesse. Dette fremhæves her, fordi ogsaa det influerer stærkt paa Motiverne for Indførelsen af Strømlinie- beklædningen. De pæne glatte Linier vil man nemlig nødtigt opgave; desuden vil man ikke skjule Drivværk og andre vigtige Maskindele. Endelig er Luftmodstanden af disse Lokomotiver langt mindre end Luftmodstanden af Lokomotiverne i andre Lande, hvor de har mere uregelmæssigt Ydre og mange fremspringende Maskindele. Gevinsten ved en Strømliniebeklædning kan her være flere Gange større. Ogsaa en æstetisk Gevinst kan netop i saadanne Tilfælde være Resultatet af en Strømlinie- beklædning. Af disse Grunde vil Strømlinieformer- nes Indførelse blive modtaget paa vidt forskellig Maade i de forskellige Lande. I Lande som Eng- land har Strømliniebeklædningen følgelig langt mindre Interesse end f. Eks. i Frankrig.

Det kan her tilføjes om de pæne og de mindre pæne gamle Lokomotiver og ligesaa om de moderne, rent æstetisk eller alene aerodynamisk formede Strømlinere, at det sete afhænger af Øjnene, der ser. Kunstneren, Reklametegneren, den gennem- snitlige rejsende og Ingeniøren har ikke det samme

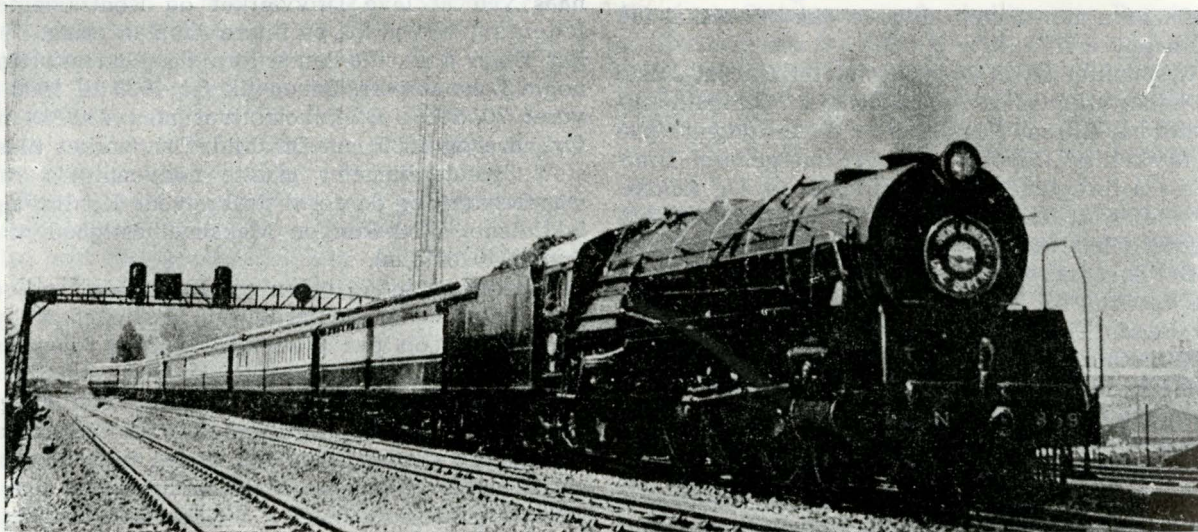


Fig. 6. — Et smalsporet Eksprestog i Sydafrika. Ofte, især i Smalsporlande, er de tilladte Profiler saa begræn- sede og Lokomotiverne saa svære, at alle Fremspring (f. Eks. over Kedlen) er ganske lave. Lokomotiverne faar derfor oftest et regelmæssigt glat Udseende. Derfor bliver Strømliniebeklædningen af mindre Betydning, særligt hvis Lokomotivet er saa svært, at nogle indvundne Hestekræfter er uden større Betydning. Ogsaa de Steder, hvor der kun køres med lave Hastigheder, f. Eks. i Bjerglande, bliver en Strømliniebeklædning mindre aktuel. Derfor savner saadanne Lande Strømlinie-lokomotiver.

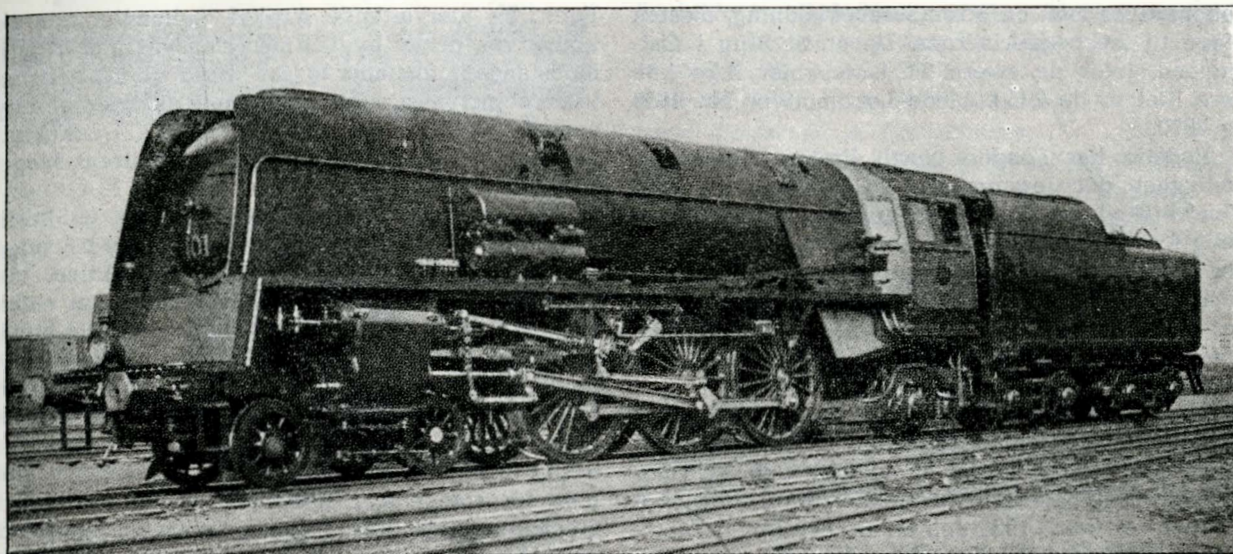


Fig. 7. — Belgisk Eksprestogslokomotiv af Normaltype. Det kan maaske ikke betragtes som en egentlig Strømliner; men hele Overbygningen er beklædt paa saadan Maade, at Luftmodstanden, især Hvirveldannelsen, bliver minimal. — Det er Europas sværeste 6-akslede Lokomotiv og har 24 t Drivakseltryk. — Til Sammenligning er de største Drivakseltryk ved Damplokomotiverne i U. S. A. noget over 37 t (2 C 2-Lokomotiver) — og for elektriske Lokomotiver naar man derovre op paa 40 t pr. Aksel.

æstetiske og saglige Syn paa disse forskellige Lokomotiver; ogsaa det er medbestemmende for Strømlinelokomotivernes Udbredelse i de forskellige Lande.

Lad os herefter betragte de enkelte Landes Strømlinere systematisk, idet vi kun ser paa de moderne glatte og beklædte afrundede „Strømlinere“ eller Pseudostrømlinere. — Overgangen fra de almindelige Lokomotiver, hvis normale Kedelbeklædning ofte indeslutter Rør og Stænger udenfor Kedlen, til de egentlige, mindre og mere eller helt strømliniebeklædte Damplokomotiver, er forøvrigt ganske jævn.

Systematisk Oversigt over de moderne Strømlinelokomotiver i de enkelte Lande.

England:

Verdens første egentlige Strømlinelokomotiv byggedes af London & North Eastern Railway (L. N. E. R.) i 1929. Det var det ejendommeligste Højtrykslokomotiv med Vandrørskedel, Nr. 10 000, der er Englands første og eneste 2 C 2-koblede Lokomotiv. Dets karakteristiske ydre Form skyldtes foruden Hensynet til Luftmodstanden ogsaa et Hensyn til Specialkedlen, idet Højtrykskedler sædvanligvis faar en særlig Beklædning. Desuden var den helt nye Form og Beklædningen valgt af Hensyn til Røgens Afledning bort fra Synsfeltet.

Selskabets næste Strømlinere, eller Lokomotiver med viddreven Beklædning, var to 1 D 1-koblede Maskiner, Type „Cock o' the North“, til Brug paa Skotlands blæstudsatte Østkyststrute.

I 1935 byggede L. N. E. R. sine første helt strømliniebeklædte Lokomotiver. Det var „Silver“-Loko-

motiverne til „Silver Jubilee“-Toget. I første Omgang anskaffedes 4 saadanne 2 C 1-Lokomotiver.

Derpaa, ca. 1936, anskaffedes en Serie andre Strømlinere, der i Ydre, d. v. s., m. H. t. Strømlinieformen, var omtrent som ovennævnte 2 C 1-Lokomotiver, men som i mekanisk Henseende var af samme Type som ovennævnte 1 D 1-Lokomotiver. Der byggedes 4 Lokomotiver af denne Type, „Lord President“-Klassen.

I 1937 fulgte den næste Serie af 2 C 1-koblede Strømlinelokomotiver. De var noget afvigende fra de første 2 C 1-koblede Strømlinere; blandt andet havde de anden Hjul diameter og var anderledes malet. Antallet af den nye Serie var vistnok 17. De 5 af dem er „Dominion“-Lokomotiverne til „Coronation“-Ekspressen. — Efter disse fulgte en tredje Serie nogenlunde uforandret Type, og som vistnok omfattede 14 Maskiner. Af disse var 3, eller ifølge andre Meddelelser 5, afvigende ved at være forsynet med Dobbeltkorsten. Det var et af disse, der satte engelsk Hastighedsrekord ved at opnaa en Smule over 200 km's Hastighed. (NB. Ogsaa et af Chicago—Milwaukee—St. Paul Pacific-Banens Lokomotiver — 2 B 1-koblet — har opnaaet 202 km i Timen som Maksimum, og for et af de tyske 2 C 2-Lokomotiver er der registreret 200,4 km i Timen.)

L. N. E. R. har ikke bygget nye 2 C 1-Lokomotiver det sidste Aar før Krigen, fordi man helt koncentrerer Bygningen af Blandet-, Person- og Eksprestogs-Lokomotiverne om den nye 1 C 1-koblede hurtige Enhedstype; det er den, der allerede er omtalt for sit usædvanlige glatte Ydre. Fordelene ved en Strømliniebeklædning vil derfor være minimal for de nybyggede L. N. E. R.-Lokomotivers Vedkommende.

Foruden alle disse nye Lokomotiver har L. N. E. R. beklædt et Par af sine allerede flere Aar gamle

Lokomotiver med en Strømliniebeklædning, næsten Mage til 2 C 1-Maskinernes. De er til Brug i Øst-england, hvor de svære 2 C 1-Maskiner ikke kan køre. Det er de 2 C-koblede Lokomotiver Nr. 2859 og 2870.

Endelig har London North Eastern Jernbanen ombygget det førstnævnte 2 C 2-Lokomotiv med Vandrørskedelen. Denne er erstattet af en almindelig Kedel af samme Type som 1 D 1-Lokomotivernes. Hjulsættet er uforandret trods Ombygningen. Samtidig er Lokomotivets Ydre helt forandret, idet det er blevet strømliniebeklædt paa ganske samme Maade som Selskabets 2 C-, 2 C 1- og 1 D 1-Lokomotiver.

London, Midland and Scottish Railway (L. M. S.) har lidt efter lidt faaet næsten lige saa mange Strømlinere som L. N. E. R. Det er udelukkende 2 C 1-Lokomotiver. — Selskabets sværeste Eksprestogslokomotiver var indtil 1933 den talstærke „Royal Scot“-Klasse, som er 2 C-koblet, og som har et overordentligt glat Ydre, samtidig med at Skorstenen, Damp hatten m. m. kun rager ganske lidt op over Kedlen. — Det kan forøvrigt bemærkes, at L. M. S. i sin Tid havde et 2 C-koblet Højtrykslokomotiv med Vandrørskedel (senere ombygget), som havde den for Højtrykslokomotiver almindelige, ekstraordinære Beklædning.

I 1933 byggedes Selskabets to første 2 C 1-Lokomotiver; de var usædvanlig glatte af Ydre, men uden nogen som helst særlig Beklædning.

Disse Lokomotiver har de sekundære Maskindele anbragt ude af Syne; Ledninger og Stænger er skjult bag Kedelbeklædning og Rammer. Alle ydre Fremspring er smaa, og Lokomotiverne har et velproportioneret og aflattet Ydre. Derfor kan man opstille en Række Typer med jævn Overgang til de egentlige Strømlinere. Disses Beklædning tjener nemlig oftest mere at forhindre Hvirveldannelse end at give Lokomotivet en egentlig aerodynamisk

Form. Da nærværende Artikel omhandler alle Lokomotiver, der er bygget med Hensyntagen til Luftmodstanden, fortjener ogsaa visse glatte Lokomotiver at nævnes, selv om Formen ikke er aerodynamisk. — L. M. S.s anden Serie 2 C 1-Lokomotiver, der omfatter 10 Maskiner, var omtrent Magen til de første.

Samtidig med de to første bestiltes imidlertid et tredje 2 C 1-Lokomotiv, der blev færdig noget senere, fordi det var af Specialkonstruktion, idet det havde Turbinetræk. Dette Lokomotiv var endnu mere aflattet end Normallokomotiverne. Det havde adskillig ekstraordinær Beklædning. Skønt selve Formen absolut ikke var strømlinieformet, maa dette Lokomotiv nævnes her, fordi det repræsenterer et Eksempel paa ovennævnte Mellemtype. Det kan forøvrigt indskydes, at L. M. S.-Jernbaneselskabet allerede for mange Aar siden har prøvet andre Turbinelokomotiver (Reid Ramsay, Ramsay, Ljungstrøm, Reid Macleod) med et overordentlig glat Ydre. (NB. Det drejer sig delvis om Lokomotiver, der er bygget før Verdenskrigen dels efter denne. De særlig glatte Typer har 2 B B 2 (uden Tender) og 1 C C 1-Kobling.

I 1937 byggede L. M. S. sine første egentlige Strømlinielokomotiver. Det var 5 Stk. 2 C 1-Maskiner til Brug for „Coronation Scot“ Ekspresen.

Ca. 1938 fulgte 10 nye 2 C 1-Lokomotiver. Deraf var de 5 Strømlinere og lignede ovennævnte, dog anderledes Maling. De 5 andre var ikke strømliniebeklædte. Men de var endnu mere glatte af Ydre end de første 2 C 1-Maskiner. De er maaske de mest aflattede, ikke strømlinieformede Lokomotiver, der findes noget Sted.

Siden 1939 har L. M. S. anskaffet yderligere 20 helt strømliniebeklædte 2 C 1-Lokomotiver. Dette Selskab har nu foruden de særlig aflattede ialt 30 egentlige Strømlinere (L. N. E. R. har antagelig 44).

(Fortsættes.)

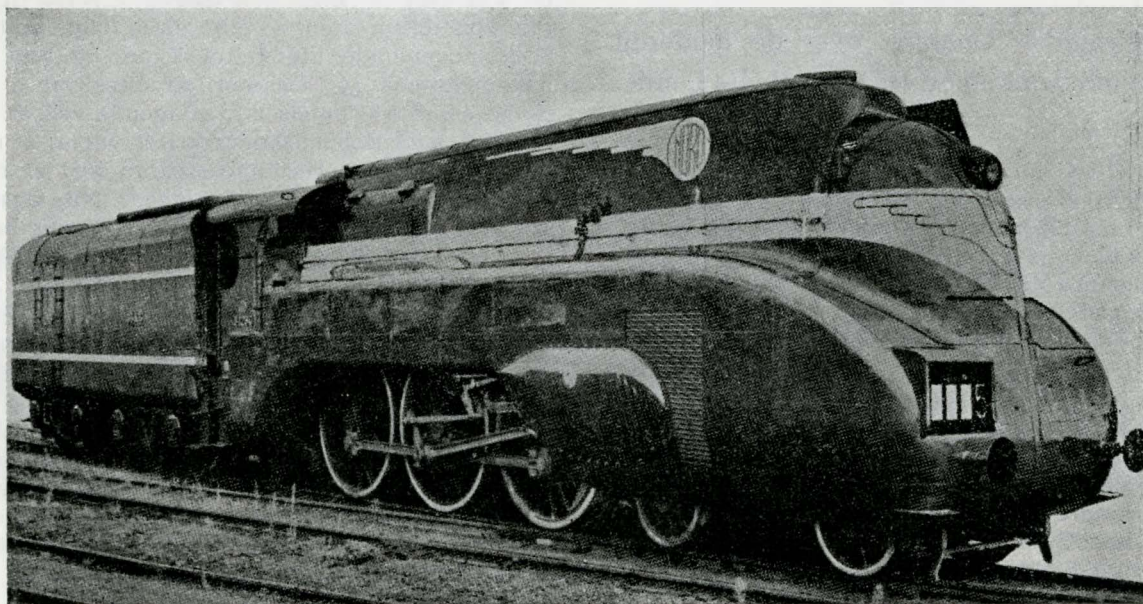


Fig. 8. Et af det franske Nordbaneselskab 2 C 1-koblede Normallokomotiver, der er blevet strømliniebeklædt.



Jubilæum.



Den 21. August d. A. kan Lokomotivfører R. Frandsen, Hyldevej 17, Fredericia, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Bortset fra en ganske kort Periode har Jubilaren været her i Fredericia hele sin Jernbanetid. Frandsen er en god Kollega og Organisationsfælle. Paa Grund af sin jævne og ligefremme Optræden er han vellidt af alle, han kommer i Berøring med blandt Kolleger og Medansatte. Mange Hilsener og andre Opmærksomheder vil sikkert blive sendt ham paa Dagen.

Afdelingen bringer dig Hilsen og Tak for Tiden, som svandt. Bestyrelsen takker for godt Samarbejde, som vi haaber maa fortsættes.

Til Lykke med Dagen og Held og Lykke i Fremtiden.

Ax.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 14. August frabedes.

K. Poulsen,
Lokomotivfører, Fredericia.

Taksigelse.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Alfr. Lønqvist,
Lokomotivfører.

FORSIKRINGSAGENTURFORENINGENS TILLIDSMÆND

(Brand-, Tyveri-, Ansvars- og Grundejerforsikringer)

1. Distrikt.

København (Nørrebro—Frederiksberg—Indre By—Amager—Brønshøj): Portør S. Therkildsen.

(Vesterbro): Pens. Banearbejder N. C. Madsen.

Roskilde (og København, Valby—Hvidovre—Østerbro): Overportør Th. Jørgensen.

Helsingør: Overportør J. Larsen.

Hillerød: Overportør H. Chr. Larsen.

Køge: Portør M. A. Christiansen.

Næstved (samt Vordingborg, Nykøbing F., Ringsted og Skælskør): Portør K. O. Hansen.

Gedser: Trafikassistent J. Karlsbak Jensen.

Holbæk: Portør N. O. Christensen.

Kalundborg: Lokomotivfyrbøder H. Hansen.

Korsør: Matros K. Huscher.

2. Distrikt.

Nyborg: Haandværker H. H. Hansen.

Odense (og Assens): Overportør P. C. Skoving.

Fredericia (Maskinafdelingen): Motorfører A. Henriksen.

" (Stations-, Bane- og Togpersonale): Overportør Aage Pedersen.

" (Kontorpersonalet): Trafikassistent J. C. Michelsen.

Vejle: Portør M. Pedersen.

Kolding: Overportør S. C. N. Hansen.

Lunderskov: Overportør N. M. Sørensen.

Aabenraa: Ekspedient A. Sørensen, Vojens.

Sønderborg: Trafikassistent H. C. Dunø.

Padborg: Overassistent M. Poulsen.

Tønder: Remisearbejder C. Bollerslev.

Esbjerg (Maskintjenesten): Lokomotivfyrbøder L. Bendixen.

" (Togtjenesten): Pakmester J. K. A. Sigaard.

" (Kontor-, Stations-, Bane- og Depotpersonale): Overportør J. S. Vinther.

Skern: Overportør A. Andersen.

Holstebro: Overportør L. K. J. Arberg.

Struer (Maskintjenesten): Vognopsynsmand N. C. Jensen.

" (Stationspersonalet): Overportør P. Pedersen.

" (Bane- og Togpersonalet): Togbetjent N. Nielsen.

Skive: Portør K. Christensen.

Thisted: Togbetjent N. Nielsen, Struer.

Frederikshavn: Overportør J. Mehlsen.

Aalborg (Lokomotivpersonalet): Motorfører N. S. Lindholm.

" (Stations-, Bane-, Tog- og Depotpersonale samt Haandværkere og Remisearbejdere): Overportør N. Kolding.

" (Kontorpersonalet): Trafikassistent R. M. Henningsen.

Hobro: Overportør J. C. Schødt.

Randers: Togbetjent A. Hansen.

Langaa: Overportør L. J. Nielsen.

Aarhus: Lokomotivpersonalet, Haandværkere og Remisearbejdere under Maskintjenesten samt Centralværkstedet (Haandværkere og Arbejdsmænd i Lokomotivværksted, Vognværksted, Smedie, Drejerværksted, Elektrisk Værksted, Malerværksted, Sadelma-

gerværksted, Kedelsmedie, Kobbersmedie, Blikkenslagerværkstedesamt Støberi): *Haandværker L. Lüdersen.*

" (Træværkstedet): *Haandværker M. Jørgensen.*

" (Kontorpersonale, Stationspersonale, Togpersonale, Depotpersonale, og Banepersonale): *Togbetjent J. C. Steenskov.*

Horsens: Overportør J. P. F. Jensen.

Skanderborg: Overportør P. J. Pedersen.

Viborg: Overportør J. Nielsen.

Aalestrup: Overportør P. J. Pedersen.

Brande: Overportør P. E. P. Porsbak.

Herning: Togbetjent V. A. L. Fagerstrøm.

Silkeborg: Banearbejder K. Christensen.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Jernbanelæge Vald. Petersen, Nørrebrogade 142, København, 5 C Lægedistrikt, er bortrejst i August Maaned d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Elmby, der afholder Konsultation i Jernbanelægens Konsultationslokale til sædvanlig Tid.

Jernbanelæge J. Munck, Dr. Olgasvej 2, København, er bortrejst fra 4. August til 4. September d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge K. Rode, Nyelandsvej 76. Konsultationstid: Kl. 13—14, Lørdag kun Kl. 11—12, Torsdag Aften tillige Kl. 18—19, Tlf. Godthaab 2020.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Marts Maaned 1941 samt i Tidsrummet April—Marts 1940/41 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1939/40 i runde Summer.

	Marts Maaned		1941	
	1941	1940	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	12 060 000	6 450 000	5 610 000	
Gods- og Kreaturbefordring	17 290 000	6 210 000	11 080 000	
Postbefordring	910 000	530 000	380 000	
Andre Indtægter	1 140 000	1 000 000	140 000	
Indtægter i alt	31 400 000	14 190 000	17 210 000	
Driftsudgifter	20 180 000	16 580 000	3 600 000	
Driftsoverskud	11 220 000	÷ 2 390 000	13 610 000	
Afskrivning	29 630 000	610 000	29 020 000	
Forrentning	1 500 000	1 470 000	30 000	
Statens Tilskud til Driften	19 910 000	4 470 000	15 440 000	

	April—Marts		1940—1941	
	1940—1941	1939—1940	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	75 800 000	70 660 000	5 140 000	
Gods- og Kreaturbefordring	96 870 000	54 550 000	42 320 000	
Postbefordring	7 370 000	7 420 000		50 000
Andre Indtægter	6 990 000	6 900 000	90 000	
Indtægter i alt	187 030 000	139 530 000	47 500 000	
Driftsudgifter	159 050 000	135 590 000	23 460 000	
Driftsoverskud	27 980 000	3 940 000	24 040 000	
Afskrivning	36 720 000	7 330 000	29 390 000	
Forrentning	15 960 000	14 940 000	1 020 000	
Statens Tilskud til Driften	24 700 000	18 330 000	6 370 000	

Indtægten af Personbefordringen var i 1940/41 ca. 75,8 Mill. Kr. eller godt 5 Mill. Kr. større end i 1939/40.

Indtægten af Godsbefordringen var i 1940/41 ca. 96,9 Mill. Kr. eller ca. 42,3 Mill. Kr. større end i 1939/40.

Indtægten af Postbefordringen samt forskellige andre Indtægter var i 1940/41 ca. 14,4 Mill. Kr. eller paa det nærmeste det samme som i 1939/40.

De samlede Driftsindtægter i alt ca. 187 Mill. Kr. er ca. 47,5 Mill. Kr. større end Aaret før.

De egentlige Driftsudgifter udgør i 1940/41 ca 159 Mill. Kr. d. v. s. ca. 23,5 Mill. Kr. mere end Aaret før. Stigningen pr. 1. April 1940 af Reguleringstillægget til Tjenestemænd og Forhøjelsen af Arbejderlønninger har medført en Merudgift paa i alt ca. 7 Mill. Kr., og Brændselsudgiften er steget med ca. 12,5 Mill. Kr. Endvidere er der til Færgereparationer og Vedligeholdelse og Ombygning af Driftsmateriel anvendt ca. 3 Mill. Kr. mere end Aaret før, og Luftværnsforanstaltninger har kostet Statsbanerne ca. 1 Mill. Kr.

Foruden den ordinære Afskrivning ca. 7,7 Mill. Kr. er der ekstraordinært afskrevet ca. 29 Mill. Kr. Forrentningsudgiften har udgjort ca. 16 Mill. Kr. eller ca. 1 Mill. Kr. mere end i Finansaaret 1939/40.