

Nº 16

20. August 1941

41. Aargang

### STANDARDISERING AF OLIESPRØJTERNE

Indtil for forholdsvis faa Aar siden forefandtes der til Lokomotivernes Udrustning 3 forskellige Typer Oliesprøjter. En paa 250 mm's Længde til samtlige Lokomotiver, en paa 400 mm til Litra C, P, R og S og en paa 800 mm, som kun fandtes paa H-Maskinerne. Denne sidstnævnte Oliesprøjte blev dog ikke brugt ret ofte, og paa Generaldirektoratets Forslag gik Organisationens med til fuldstændig at afskaffe denne lange Sprøjte type.

Det har imidlertid vist sig uheldigt, at der herefter kun var den lille 250 mm Sprøjte paa de store H-Maskiner, og der savnedes ligeledes en større Sprøjte paa D-Maskinerne, som særligt efter de gennemførte Rationaliseringer af Maskinløbene har maattet køre meget og derfor ogsaa har et betydeligt Olieforbrug. Organisationens fremsatte derfor i Februar Maaned i Aar Forslag overfor Generaldirektoratet gaende ud paa, at D- og H-Maskinerne normeredes med

en 400 mm Oliesprøjte, saaledes at en saadan fandtes i hvert Fald paa Lokomotiver af Litra C, D, E, H, P, R og S.

Da det imidlertid kan fastslaas, at de nysnævnte Maskintyper anvendes til Bestridelse af langt den overvejende Del af Trafikken, rejstes samtidig overfor Generaldirektoratet det Spørgsmaal, om man i det hele taget ikke burde gaa over til 400 mm-Typen som Normaloliesprøjte paa samtlige Lokomotiver. Dette har Generaldirektoratet nu tiltraadt, saaledes at der herefter kun skal forefindes een Type Oliesprøjte, og det skal altsaa være 400 mm-Sprøjten. De fra Organisationens Side særligt paa pegede Litra D og H vil først og fremmest blive forsynet med den længere Oliesprøjte, derefter kommer Turen til de øvrige Litra, som har den korte Sprøjte.

I Forbindelse med Spørgsmaalet om en længere Oliesprøjte til visse bestemte Maskintyper

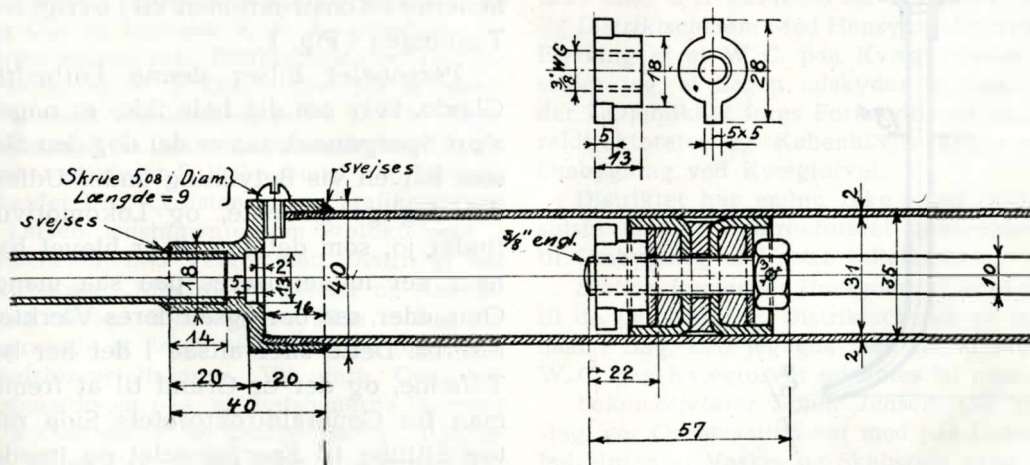


Fig. 1. Ny Konstruktion af Oliesprøjtestemplet med Fløjmetrik til Tilspænding.

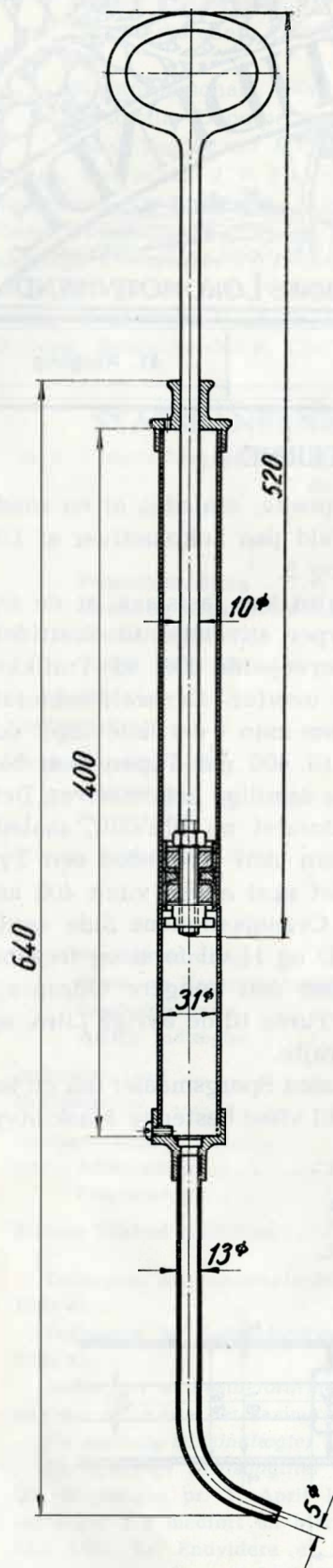


Fig. 2. Hovedmaalene i den nye Standardoliesprøjte.

blev der fra Organisationens Side tillige fremsat Forslag om en konstruktiv Ændring, saa man kan spænde Stemplets Læderpakning uden at skulle skille Oliesprøjten ad.

Det var en betydelig Forbedring, da man i sin Tid kom bort fra de gammeldags Filtpakninger i Oliesprøjtestemplerne og fik Læderpakninger i Stedet for. Det var som bekendt sjældent, man dengang havde en tæt Oliesprøjte.

Læderpakningerne og den større Rørdimension var derfor en væsentlig Fremgang, som Personalet var meget glade for. Men ogsaa Sprøjterne med Læderpakning har kunnet vise Tilbøjelighed til Utæthed, hvilket ikke alene er ubehageligt m. H. t. selve Opsmøringsarbejdet, der forsinkes ved en daarligt arbejdende Sprøjte, men Utætheder i Stemplet kan desuden medføre Oliespild, som til enhver Tid bør undgaas og ganske særligt under de nuværende Forhold. For at komme bort derfra foreslog vi Generaldirektoratet, at der paa den forreste Ende af Oliesprøjternes Stempel anbringes en Fløjmetrik, som kan spændes mod en ved Sprøjtes Bund dertil anbragt Skruer. Ogsaa dette Forslag har Generaldirektoratet tiltraadt, saaledes at Oliesprøjterne i Fremtiden vil komme til at se ud, som det fremgaar af vedføjede 2 Illustrationer.

Hvis man fremtidigt under Opsmøring finder, at Oliesprøjten er utæt, skal man blot trykke Stemplet helt i Bund og dreje Stempelstokken saa meget, at den ene af Fløjmetrikkens Vinger støder an mod den i Sprøjterøret anbragte Skruer, man vil da kunne spænde Læderpakningen, indtil Tætning opnaas; omvendt kan man naturligvis slække Stempelpakningen, hvis man synes, at den er for stram. Enkelthederne i Konstruktionen vil i øvrigt fremgaa af Tegningen i Fig. 1.

Personalet hilser denne Forbedring med Glæde. Selv om det hele ikke er noget særligt stort Spørgsmaal, saa er det dog den Slags Ting, som har en vis Betydning under Udførelsen af det daglige Arbejde, og Lokomotivmændene finder jo, som det saa tit er blevet hævdet, at naar der moderniseres paa saa mange andre Omraader, saa bør ogsaa deres Værktøj moderniseres. Dette sker altsaa i det her beskrevne Tilfælde, og der er Grund til at fremhæve, at man fra Generaldirektoratets Side ret hurtigt tog Stilling til Spørgsmaalet og imødekom de fra Organisationens Side fremsatte Ønsker.



## PRISTALLET

Den 6. August bekendtgjorde Statistisk Departement det for Juli i Aar beregnede Detailpristal. Med 1914-Priserne som Basis udviser Pristallet en Stigning paa 16 Points siden Januar. Størstedelen af denne Stigning falder paa Udgiftsposten: Skatter, Kontingenter o. l.

Dette Pristal har som bekendt ikke nogen direkte Indflydelse paa Tjenestemændenes Lønforhold, men der er fra Regeringens Side givet Tilsagn om, at der ogsaa skal blive beregnet et Tjenestemand-Udgiftstal til Brug ved de Forhandlinger, som kommer, naar den nuværende Reguleringstillægsordning i Oktober skal tages op til Revision.

Da dette skrives, foreligger der endnu intet definitivt om, hvorvidt Privatindustriens Arbejdere vil opnaa nogen Kompensation for den konstaterede Prisstigning. Arbejdsgiverne har skyndt sig med en Udtalelse om, at der ikke synes at være nogen Grund til Lønforhøjelse; men De samvirkende Fagforbund har overfor Arbejds- og Forligsnævnet rejst Spørgsmaalet om Forhøjelse af Dyrtidstillæget, og det forventes, at Sagen vil komme til Behandling den 18. ds. Den vil blive fulgt med brændende Interesse af samtlige Arbejdere og Tjenestemænd Landet over. Centralorganisation I har allerede for længere Tid siden planlagt Styrelsesmøde, hvor bl. a. Spørgsmaalet om Pristallet og Reguleringstillæget staar paa Dagsordenen. Dette Møde vil blive afholdt, saasnart Forligsnævnets Kendelse foreligger.

## PROTOKOLLER OVER VELFÆRDSFORHANDLINGER I DISTRIKTERNE

*Forhandlingen den 7. Juni 1941 mellem 1. Distrikt og de 4 Jernbaneorganisationers Udvalg vedrørende Personalets Opholds- og Tjenestelokaler.*

Til Stede var:

*For 1. Distrikt:* Distriktschef W. Herschend, Trafikbestyrer R. R. Haarlov, Banebestyrer S. C. Hermansen, Baneingeniør Resen Steenstrup, Maskingeniør Astrup, Regnskabsfører C. Schmidt, Ingeniør Steen Due og Ingeniør K. E. J. Cornelius.

*For Organisationerne:* Forretningsfører Th. Pedersen, Pakmester N. J. Olsen, Overportør Meldgaard Kristensen, Stationsforstander D. O. Høgsgaard, Togfører P. K. Jensen, Lokomotivfører Soph. Jensen, Lokomotivfører E. Kuhn, Smed I. P. Nielsen, Remisearbejder I. C. Christensen og Trafikassistent C. A. A. Larsen, sidstnævnte som Protokolfører.

*Distriktschefen:* Bød Velkommen. Distriktet har ikke paa Kontoen „Mindre Udvidelser og Anskaffelser“ store Midler til Raadighed. Man er dog villig til at anvende et Beløb paa indtil ca. 10 000 Kr. til Velfærdsforanstaltninger. Vil gøre Organisationerne opmærksom paa, at Statsbanerne indenfor 1. Distrikts Omraade i de senere Aar i Virkeligheden har anvendt og ogsaa i det kommende Aar vil komme til at anvende betydelig større Beløb til

disse Formaal, idet der f. Eks. her i Distriktet foretages en Del Ombygninger af Hovedbygninger m. v., bl. a. paa forskellige Bystationer, og hvor man da samtidig foretager Forbedringer, som ogsaa kommer Personalet til gode.

Man har ladet udarbejde en Liste over de Forslag, der er tilsendt Distriktet af Hovedorganisationerne, og Forslagene er opstillet i Relation til hver Organisation. Da man som bekendt ikke har Midler til Raadighed til Gennemførelse af alle de Ønsker, Organisationerne har, vil jeg gerne have Udtalelser om, hvilke Ting, der bedst kan udskydes.

*Forretningsfører Th. Pedersen:* Takkede for Indbydelsen til Forhandlingen her i Dag og haabede, at vi kunde faa saa meget gennemført som muligt. De fleste Forslag, som er indsendt fra Hovedorganisationerne, er gamle Forslag, som trænger til en Løsning, idet alle Forslagene er saglige og velbegrundede. Er glad for den Maade, Distriktet har stillet Listen op paa, vil samtidig gøre Distriktet opmærksom paa, at de Ting, man ikke kan faa gennemført her i Dag grundet paa, at Distriktet mangler de fornødne Midler, vil blive rejst overfor Generaldirektoratet i en Fællesskrivelse. Foreslaar, at vi nu gennemgaar hver Ting for sig.

*Stationsforstander Høgsgaard:* De af Jernbaneforeningen indsendte Forslag er velbegrundede og af gammel Dato. Vil meget gerne henstille, at Flytning af et W. C. paa Kvægtorvsstationen tages med i Aar, idet Forholdene dér er meget daarlige. Ligeledes nævnte vi under sidste Forhandling Ombygningen af Vestre Billetkontor paa Københavns Hovedbanegaard; haaber, at Sagen snart gaar i Orden. Ønsker ligeledes, at der indlægges Gas i Rangermestrenes Opholdsværelse ved Vognekspeditionen, eller at der eventuelt leveres elektrisk Kogekar.

*Trafikassistent C. A. Larsen:* Paa Mødet sidste Aar lovede man fra Distriktets Side at støtte Forslaget om Ombygning af Vestre Billetkontor, idet Forholdene dér er meget fortvivlede. Takker Distriktschefen for den Forstaaelse, man har udvist i Sagen, men desværre har denne Ombygning stødt paa Modstand et eller andet Sted. Efter de sidste Tegninger, som foreligger, vil denne Ombygning ikke have stor Interesse for Personalet dér.

*Distriktschefen:* Med Hensyn til Spørgsmaalet om Flytning af et W. C. paa Kvægtorvsstationen henstiller jeg, at Sagen udskydes til næste Aar, idet der i Øjeblikket føres Forhandlinger mellem Generaldirektoratet og Københavns Kommune om en Ombygning ved Kvægtorvet.

Distriktet har endnu ikke taget Stilling til det sidste af Generaldirektoratet udarbejdede Forslag til Ombygning af Vestre Billetkontor.

*Stationsforstander Høgsgaard:* Under Henvisning til de Oplysninger, Distriktschefen er fremkommet med i Dag, kan jeg gaa med til, at Flytningen af W. C. paa Kvægtorvet udsættes til næste Aar.

*Lokomotivfører Soph. Jensen.* Det eneste Forslag, vor Organisation har med paa Listen i Dag, er Indretning af Vaske- og Skabsrum samt Brusebad i Remisen i Holbæk. Vil meget gerne henstille, at



dette tages med i Aar. Forholdene i Holbæk er meget utilfredsstillende.

*Distriktschefen:* Vi vil fra Distriktets Side gerne medtage dette Forslag, men Distriktet har fra Generaldirektoratet modtaget Paalæg om, at der ikke maa indrettes Brusebad til stationært Personale.

*Lokomotivfører Soph. Jensen:* Dette maa bero paa en Misforstaaelse, idet dette ikke gælder for Lokomotivpersonalet. Vi har flere Steder i 2. Distrikt faaet indrettet lignende Brusebade til Lokomotivpersonalet. Mon der ikke er ment „Stationspersonale“ i Stedet for, som af Distriktschefen anført, „stationært“ Personale?

*Lokomotivfører Kuhn:* Maa bestemt hævde, at dette Arbejde kan udføres, idet man har ført Forhandling i Generaldirektoratet om Brusebade i Remiserne, og det fremgaar af Protokollen, at man var enig om, at Personale, som havde tilsmudsede Arbejde, kunde faa indrettet et Brusebad paa Tjenestestedet.

*Ingeniør Cornelius:* Vi har i Generaldirektoratet flere Gange givet Tilladelse til Indretning af saadanne Brusebade i Vaskerummene ved Maskindepotterne.

*Distriktschefen:* Jeg maa henholde mig til det af Generaldirektoratet givne Paalæg, men fra Distriktets Side ser man gerne Sagen løst; kan gaa med til dette Forslag, saafremt Generaldirektoratet intet har herimod, vi vil derfor fra Distriktets Side tilskrive Generaldirektoratet herom.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om opredte Senge med Underlagen og Dynebetræk til samtlige Tjenestemænd, der overnatter ude, henstiller jeg, at denne Sag henvises til Forhandling med Generaldirektoratet.

*Lokomotivfører Soph. Jensen:* Dette kan tiltrædes.

*Forretningsfører Th. Pedersen:* Alle de Forslag, som er indsendt fra Dansk Jernbaneforbund, er saglige og velbegrundede, og vi ser meget gerne saa meget som muligt medtaget, hvilket jeg iøvrigt allerede har givet Udtryk for. Er klar over, at det hele ikke kan gennemføres i Aar. Med Hensyn til Installation af Trykvand i Kol. 4 c's Borgestue paa Godsbanegaarden, samt Installation af W. C. og Haandvask samt Indlæg af Gas og Opsætning af Garderobeskabe i Post I paa Nørrebro Station vil vi meget gerne have dette gennemført i Aar, idet vi ser saaledes paa det, at Forholdene disse Steder maa begrundes disse Sagers Løsning nu. Spørgsmaalet om Udvidelse og Aflaasning af Cykleskuret i Anlægget Syd for Administrationsfløjen er rejst af Togpersonalets Afdeling; ser meget gerne denne Sag løst. Forholdet er jo det, at det af Personalet tidligere benyttede Cyklerum er blevet indrettet til Tilflugtsrum for Publikum og Personale, og at Personalet af den Grund er henvist til at stille deres Cykler paa Gaden.

*Distriktschefen* ser gerne saa meget som muligt gennemført, men som jeg allerede har meddelt, har vi ikke de fornødne Midler. De af Forretningsfører Th. Pedersen rejste Spørgsmaal om Kol. 4's Borge-

stue og Post I paa Nørrebro Station har vor fulde Sympati, men det bliver nødvendigt at udskyde noget for at komme ned paa det Beløb, vi kan tilbyde. Er villig til at rejse disse to Spørgsmaal over for Generaldirektoratet. Med Hensyn til Udvidelse og Aflaasning af Cykleskuret i Anlægget mener jeg, at det vilde være forkert atter at gaa tilbage til, at hver Mand faar sit aflaaede Rum, idet der saa vilde blive Plads til et mindre Antal Cykler, og med Hensyn til Udvidelsen vil jeg nødig gaa med dertil, idet man maa haabe inden alt for længe at faa den gamle Cyklekælder tilbage.

*Pakmester Olsen:* Saafremt Distriktet ikke vil efterkomme Personalets Ønske paa dette Punkt, vil vi meget gerne henstille, at Laagen ved Nedgangen til Anlægget maa blive aflaaet, saaledes at uvedkommende ikke kan komme derned. Kunde tænke mig, at Laagen blev forsynet med en Laas, hvor man kunde bruge Kuponøgle, og at der blev udleveret en saadan til den Del af Personalet, som ønskede at benytte Cykleskuret i Anlægget.

*Togfører P. K. Jensen:* Kan tiltræde det af Pakmester Olsen fremførte.

*Lokomotivfører E. Kuhn:* De Lokomotivførere, som rangerer paa Hovedbanegaarden, stiller maaske deres Cykler i dette Skur, de bør derfor have en Kuponøgle.

*Distriktschefen:* Kan gaa med til, at Laagen bliver aflaaet, og at der udleveres en Kuponøgle til Brugere af Cykleskuret.

Efter nogen yderligere Diskussion enedes man om Gennemførelse af følgende Forslag, der var anslaaet til at ville koste ialt 11 625 Kr.

*København H.:* Installation af Haandvask med rindende Vand i Rejsegodskioskerne C og E. Aflaasning af Laagen til Anlægget Syd for Administrationsfløjen og Udlevering af Kuponøgler til Brugere af de derværende Cykleskure.

*København Gb.:* Levering af elektrisk Kogekar til Rangermestrenes Opholdsværelse, Vognekspeditionen.

*Snekkersten:* Anbringelse af 1 Haandvask i Stationskontoret.

*Holbæk:* Indretning af Vaske- og Skabsrum samt Brusebad i Remisen.

*Skodsborg:* Indlæg af Trykvand samt Opsætning af Haandvask i Borgestuen for Kol. 72.

*Haslev:* Indlæg af Trykvand og Opsætning af Vaskekumme i Borgestue for Kol. 63.

*Hillerød:* Forbedring af Pladspersonalets Opholdsforhold.

*Gedser:* Installation af W. C. i Togpersonalets Opholdsværelser.

*Kalundborg:* Flisegulv i Remisearbejdernes Spise-stue.

*Helsingør:* Fornyelse af Vaskekummerne i Remisearbejdernes Vaskerum samt Opsætning af Fliser omkring disse.



Forhandlingen den 30. Maj 1941 mellem 2. Distrikt og de 4 Jernbaneorganisationers Udvalg vedrørende Personalets Opholds- og Tjenestelokaler.

Til Stede var:

For 2. Distrikt: Distriktschef A. Gustav Hansen, Trafikbestyrer L. V. G. Humle, Banebestyrer H. C. M. Tvenge, Maskinbestyrer C. H. Krag, Signalinspektør H. Schmedes, Ingeniør J. R. Jacobsen og Ingeniør K. E. J. Cornelius.

For Organisationerne: Forretningsfører Th. Pedersen, Pakmester N. J. Olsen, Overportør I. K. F. Jensen, Trafikassistent C. A. A. Larsen, Togfører P. K. Jensen, Lokomotivfører Soph. Jensen, Lokomotivfører E. Kuhn, Remisearbejder I. C. Christensen og Overassistent P. From Hansen, sidstnævnte som Protokolfører.

Distriktschefen: Bød Velkommen. Distriktet har ladet udarbejde en Fortegnelse over alle de Forslag, der foreligger for Distriktet. Forslagene er delt i tidligere drøftede Forslag og nye Forslag.

Den af Distriktet udarbejdede Fortegnelse blev omdelt.

Sidste Aar gik vi med til at stille et ret stort Beløb til Raadighed til samme Formaal, som vi skal drøfte idag. I Aar mener vi trods stedfundne Prisstigninger kun at kunne gaa med til et lignende Beløb. Forslagene vedrørende Maskindepoterne i Esbjerg og Struer og Lokaler for fremmed Togpersonale i Struer er forelagt Generaldirektoratet. Vil bede Banebestyreren gennemgaa de forskellige Forslag.

Banebestyrer Tvenge: Nogle af de Forslag, der foreligger, maa Distriktet principielt gaa imod f. Eks. Indretning af Badeværelse for Stationspersonalet i Skive, Centralvarme i Hvileværelserne i Remisebygningen i Ringkøbing og Bræddegulv i Stedet for Flisegulv i Portøværelset i Ringkøbing. Disse Ting maa i H. t. Ordre fra Generaldirektoratet ikke udføres af Distrikterne.

Selv om der ikke i Fortegnelsen findes noget om Indretning af Værelser i Brande for det kørende Personale, har vi, fordi vi er indforstaaede med, at der maa gøres noget for at skaffe Værelser i Brande, indrettet 2 Værelser for Togpersonalet i Tagetagen i Opholdsbygningen ved Remisen. Vi ved godt, at det langt fra er nok, og det var Distriktets Agt at forelægge Spørgsmaalet for Generaldirektoratet, der imidlertid nylig har anmodet Distriktet om at fremkomme med Forslag til Indretning af 10 Værelser i nævnte Bygnings Tagetage for Lokomotivpersonalet. I den Henseende har man allerede udarbejdet Forslag, der forudsætter, at de to ovenfor nævnte nyindrettede Værelser for Togpersonalet afgives til Lokomotivpersonalet. Det er derfor muligt, at det bliver nødvendigt at bygge en Barak i Brande. Nogle Forslag fra Odense maa afvente Spørgsmaalet om Tilslutning af Sydfynske Baner, og de Forslag, der vedrører Himmerlandsbanerne, maa afvente, hvad der sker med disse Baner.

Gennemgik herefter de paa Fortegnelsen opførte Forslag.

Forretningsfører Th. Pedersen: Takker Distriktet

for Indkaldelsen til Forhandlingen idag. Havde haabet, Distriktet kunde stille et større Beløb til Raadighed i Aar end sidste Aar. Alt, der skal udføres, er jo steget betydelig. Organisationerne ser helst den Retningslinie gennemført, at de ældste Krav gennemføres først, navnlig de, der er udskudt fra sidste Aar, fordi Distriktet ikke havde Penge til deres Gennemførelse.

Efter at hvert enkelt Forslag var drøftet, enedes man om følgende:

Forelægges Generaldirektoratet.

Brande: Indretning af Værelser for det kørende Personale.

Aalborg: Forbedring af Lokaleforholdene ved Depotet.

Udføres af Distriktet i indeværende Finansaar.

Esbjerg: Indlæg af elektrisk Lys i Kolonnehuset for Kolonne 232 b.

Hinnerup: Nyt Kolonnehus for Kolonne 187.

Randers: Opstilling af yderligere 2 Vaskekummer i Opholdsrummet for Kolonne 193.

Stoholm: Indlæg af Vand og Vaskekumme samt elektrisk Lys i Kolonnehuset for Kolonne 262.

Jelling: Indlæg af elektrisk Lys i Kolonnehuset for Kolonne 366.

Bjerringbro: Indlæg af elektrisk Lys i Kolonnehuset for Kolonne 270.

Skive H.: Vand og Vaskekumme i Blokpost I og II.

Viborg: Cykleskur ved Stationen.

Odense: Forbedring af Vaskerumsforholdene for Lokomotivpersonalet.

Indlæg af Gas i Opholdsbygningen, Remisen.

Løgstør: Indretning af Vaskerum med varmt og koldt Vand for Lokomotivpersonalet.\*)

Vandindlæg ved Togpersonalets Værelse.

Aarhus H.: Forbedring af Pladspersonalets Opholdslokaler (Bygning A).

Ombygning af Opholdsbygningen for Rangerpersonalet (Post M).

Struer: Indlæg af W. C. i et Rum, der vil kunne indrettes umiddelbart op ad Portøværelset.

Brande: Forbedring af stedligt Personales Skabs- og Skrivestue.

Aarhus Rangerbanegaard: Forbedring af Toiletforholdene i Bygningen ved Afgangsrysten.

Fredericia Remise: Udvidelse af Remisearbejdernes Skabsrum.

Faarup: Indlæg af elektrisk Lys i Kolonnehuset.

Distriktschefen: De Forslag, Distriktet nu har tiltraadt gennemført i Aar, vil beløbe sig til 20 070 Kr., det er mere, end vi havde tænkt os. Men da der nu er opnaaet Enighed med Organisationerne, skal vi gaa med til dette store Beløb. Vedrørende Forholdene i Brande skal Organisationerne faa Lejlighed til at se Forslaget, inden det føres ud i Livet.

Forretningsfører Th. Pedersen: Paa de 4 Jernbaneorganisationers Vegne vil jeg gerne takke Distriktet for den Imødekommenhed, der er vist os idag.

\*) Generaldirektoratet har senere forbudt Gennemførelsen af denne Foranstaltning, bl. a. af Hensyn til at Himmerlandsbanernes Skæbne endnu er uafgjort.



## DE STRØMLINIEFORMEDE DAMPLOKOMOTIVER I ALLE LANDE

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(Fortsat.)

Great Western Jernbaneselskabet har allerede i 1935 forsynet et af sine 30 „King“-Lokomotiver, Englands sværeste 2 C-Lokomotiver, med en partiel Strømliniebeklædning. Kedlens Forende forlængedes ved en halvkugleformet Udvækst. Skorsten, Dampdom, Førerhus og meget andet udstyredes, især paa Bagsiderne, med særlige Vindflader. Man havde altsaa givet Lokomotivets Enkeltdele en udpræget Strømlinieform, medens man ellers plejer at give Lokomotivet som Helhed Strømlinieform. Det paa-gældende Lokomotiv var „King Henry VII“, Selskabets Nr. 6014.

Enkelte Steder har der ogsaa været Meddelelser fremme om, at et af de mindre, men iøvrigt ganske lignende „Castle“-Lokomotiver skulde strømliniebeklædes paa tilsvarende Maade, for at man kunde faa godtgjort Betydningen deraf. Forfatteren har dog ikke siden fundet Bekræftelse paa, at mere end eet af G. W. R.s Lokomotiver nogensinde er blevet strømliniebeklædt.

Den engelske „Southern Railway“ har ingen Strømlinere. Da dette Selskabs Ruter i de senere Aar er blevet elektrificeret i stort Omfang, er der ikke blevet bygget mange nye Lokomotiver. Et halvt Aar før Krigsudbruddet har der dog været Planer fremme om Bygningen af en ny, sværere Eksprestogstype til de ikke elektrificerede Strækninger. Man agtede da at gaa over til 2 C 1 eller endog til 2 D 1-Kobling. Hvis denne Plan er blevet realiseret siden eller bliver det, vil de paagældende Lokomotiver formodentlig blive Strømlinere.

I en Radioudsendelse i Foraaret 1941 omtaltes et nyt, ret sensationelt engelsk Strømlinielokomotiv. Maaske er det Southern Railways planlagte Type, der er blevet færdig.

Englands Jernbaner er under Krigen blevet sammensluttet i eet Selskab, hvilket maa paavirke Nyanskaffelsen af Strømlinielokomotiver efter Krigen. Bl. a. maa en Typebegrænsning blive Resultatet.

*Irland:*

I Nordirland saavel som i Eire (det uafhængige Irland) findes ingen Strømlinielokomotiver. Great Northern Railway saavel som Great Southern Railway bruger forøvrigt meget fint afglattede Eksprestogslokomotiver, hvor en Strømliniebeklædning næppe vil formindske Hvirveldannelsen eller den direkte Luftmodstand meget.

*Holland:*

Holland har i stor Stil omstillet Jernbanetrafikken fra Dampdrift til Dieseldrift og elektrisk Drift. Ikke desto mindre har man ogsaa i dette Land vist Strømliniebeklædningen af Damplokomotiverne stor Interesse. Man har dog kun ombygget nogle af de forhaandenværende Lokomotiver, der er blevet helt strømliniebeklædt. De hollandske Statsbaner har et stort Antal 2 C-Lokomotiver af forskellige Serier, hvoraf de første er bygget allerede i 1910 (Numrene fra 3700 og opefter) — NB. Allerede 1908 anskaffede Privatbanerne 2 C-Lokomotiver benævnt Type 3500 —, medens de nyeste er 40 svære Maskiner, der byggedes omkring eller kort efter 1930, og som har Numrene fra 3900 og opefter. Det første, der blev strømliniebeklædt (ca. 1936), var et af de ældre, ifølge nogle Kilder af Serien 3700, ifølge andre med Nummer over 3800. Senere Meddelelser omtaler Ombygning af eet af de lettere og fem af de sværere (de nyeste 3900) Lokomotiver af 2 C-Typerne. (Det ene ældre kan muligvis være identisk med det allerførste.) — Desuden var det Planen at ombygge alle Eksprestogslokomotiver, dersom Forsøgene faldt ud med gunstigt Resultat. Nyere Meddelelser er ikke kommet til Forfatterens Kundskab.

*Belgien:*

Belgiens Statsbaner anskaffede allerede i 1935 et Antal, 15, meget svære 2 C 1-Lokomotiver med en halvt strømlinieformet Beklædning, som mindede

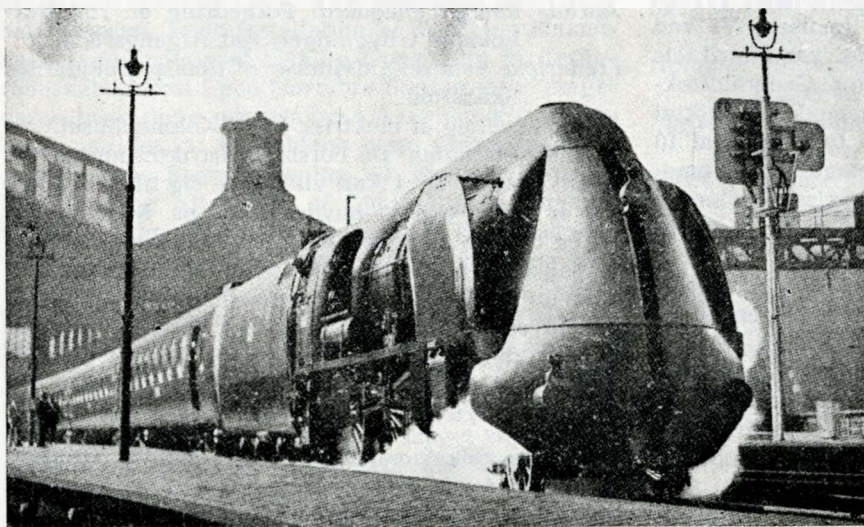


Fig. 9. — Et gammelt 2 C Lokomotiv paa de franske Statsbaner med en ejendommelig delvis Strømliniebeklædning („Huet“ System). Formen, der er specielt teoretisk motiveret, har vist sig meget effektiv, og desuden billig at gennemføre for ældre Lokomotiver.



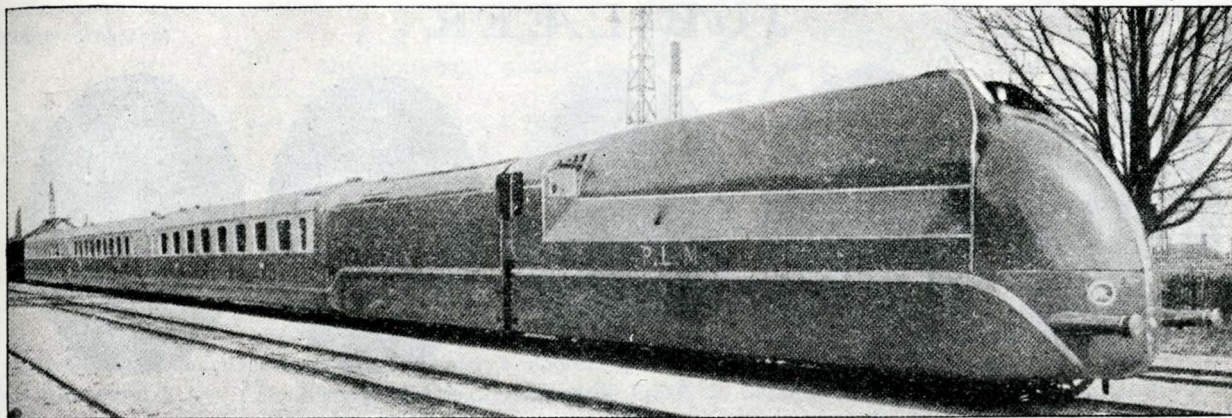


Fig. 10. — Gammelt fransk 2 B 1 Lokomotiv fra P-L-M Banen, som er blevet helt strømliniebeklædt. Skønt disse ombyggede Lokomotiver er ældre end vore P-Maskiner, anvendes de dog til Fremførelse af Frankrigs hurtigste Damptog, som før Krigen kørte med indtil ca. 110 km's gennemsnitlig Rejsehastighed over lange Intervaller.

stærkt om den, der brugtes paa L. N. E. R.'s 1 D 1-koblede Lokomotiver af „Cock o' the North“-Type. — Siden er der anskaffet endnu en Række af disse Lokomotiver. Hvor mange, er ikke Forfatteren bekendt, men der blev i hvert Fald bestilt 6 Ekspres-togslokomotiver i 1937 og 20 i 1938, som formodentlig alle var af samme Type. — (Se Fig. 7.)

I 1939 er der anskaffet 4 + senere 2, ialt 6 nye Strømlinie-lokomotiver med 2 B 1-Kobling. De er dog noget forskellige med Hensyn til Reguleringen af Damptilførslen. Der bruges i alt Fald mindst 3 forskellige Systemer (Caprotti, Dabeg, Walschaerts og maaske en fjerde). Oplysningerne om det sidste Forhold er ikke samstemmende. En Kilde angiver, at to har Caprotti- og to har Dabegstyring. Andetsteds angives, at Nr. 1206 har Caprotti, Nr. 1205 har Rørventiler og Nr. 1201—04 Walschaerts Styrring.

#### Frankrig:

Frankrigs Jernbaner eller rettere sagt Hovedbanerne blev jo ved Aarsskiftet 1937—38 sammen-sluttet og nationaliseret. De statskontrollerede Jernbaner kaldes Nationalbanerne (ikke at forveksle med Statsbanerne) og er inddelt i Nord-, Øst-, Vest-, Sydvest- og Sydøstgrupperne. Disse fem er i Hovedsagen identiske med de tidligere selvstændige Jernbaneselskaber, henholdsvis 1. Nordbaneselskabet, 2. Østbanesystemet + Alsace—Lorraine Selskabet (der var statsdrevet), 3. Etat eller Statsbanesystemet, d. v. s. det tidligere Vestbanesystem, der har været statsdrevet i hvert Fald siden Verdenskrigen, 4. Paris—Orleans Selskabet + Midiselskabet i Sydvestfrankrig, der allerede var sammensluttede før Nationaliseringen, og 5. Paris—Lyon—Méditerranée-Selskabet.

De allerfleste franske Strømlinie-lokomotiver var bygget eller i alt Fald tegnet og bestilt af de oprindeligt adskilte Selskaber; det vil derfor være praktisk at omtale Selskaberne enkeltvis.

Nordbaneselskabet lod ca. 1936 et af sine Standard 2 C 1-Lokomotiver, Nr. 3—1280, strømliniebeklæde. Siden er det forandret, men muligvis kun med Hensyn til Malingen.

I Litteraturen har der ogsaa været Noter om Planer om, at et af de gamle berømte 2 B 1-Lokomotiver af „de Glehn“ Typen skulde strømliniebeklædes.

Allerede omkring 1937 bestilte Nordbaneselskabet 8 store nye 2 C 2-Lokomotiver, der skulde incorporate alle nye Erfaringer og Planer for de moderne franske Standardlokomotiver. Naturligvis skulde disse meget hurtige Maskiner være Strømlinere. Efter de oprindelige Planer skulde de 4 Maskiner have Compound-System og de 4 Enkeltexpansion af Dampen. Maaske er de dog udført ens. — Det er Frankrigs første serie-byggede Strømlinere. Fuldendelsen har dog trukket i Langdrag.

Foruden disse har Nordbaneselskabet ladet bygge et andet 2 C 2-koblet Lokomotiv, der er et Speciallokomotiv i mange Henseender. Det har saaledes Vandrørskedel og højt Tryk, endvidere hurtigtløbende, smaa, afbalancerede Dampmaskiner med indirekte Forbindelse til Drivhjulene, og dertil Enkeltakseltræk. Hvert Drivhjul trækkes af en udvendig monteret 3-cylindret Dampmaskine. (I det følgende indføres Betegnelsen „Dampmotor“ om smaa Dampmaskiner, der roterer hurtigere end Drivakserne, og som virker indirekte paa disse.) Det giver 6-Cylindre pr. Aksel og 18 Cylindre ialt. Dette Lokomotiv leveredes i Begyndelsen af 1939. — Ligesom de førstnævnte 2 C 2-Lokomotiver er det bygget i Elsass. Det er forøvrigt bygget efter schweizisk Initiativ, idet „Schweizerische Lokomotivfabrik“ i Winterthur havde foreslaaet dette System og udarbejdet Tegningerne forlængst, hvorefter de er overdraget i Licens til det franske Selskab. — En Del Tegninger — antagelig de oprindelige — viser Udkastet til Lokomotivet som 2 C 1-koblet.

Det kan tilføjes, at Nordbaneselskabets normale Tendere til Ekspres-togslokomotiverne har en delvis strømlinieformet Overbygning.

(Fortsættes.)



## JUBILÆER



F. Alsing,  
Fa.



J. Knudsen,  
Fa.



J. C. R. Nissen,  
Fa.



A. L. Gregersen,  
Fa.



A. J. Iversen,  
Ng.

Den 31. August henholdsvis 2. September, 3. September og 8. September kan nedennævnte 4 Fredericia-Lokomotivførere fejre deres 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. F. Alsing, Ansgarsvej 7 (31. August), J. Knudsen, Falkevej 26, 1. (2. September), J. Chr. R. Nissen, Ørnevej (3. September) og A. L. Gregersen, Indlodsvej 85 (8. September).

De fire Jubilarer er godt kendt af mange Lokomotivmænd Landet over, da de har været stationerede ved flere af Landets Maskindepoter; men har nu valgt Fa., og her befinder de sig sikkert godt.

De er alle gode Kolleger og Organisationsfæller, som Afdelingen er glad for at kunne tælle blandt sine Medlemmer. De er tillige vellidt blandt deres medansatte, og paa Jubilæumsdagen vil der sikkert fra mange Sider blive givet Udtryk herfor.

Afdelingen bringer jer Hilsen og Lykønskning paa Dagen og takker for Tiden, som svandt. Bestyrelsen takker tillige for godt Samarbejde, som vi haaber maa fortsættes i Fremtiden.

Til Lykke med Dagen, Held og Lykke i Fremtiden  
Ax.

Den 4. September fejrer Lokomotivfører A. J. Iversen, Nyborg, sit 25 Aars Jubilæum. Iversen, der hører til de stille iblandt os, er en god og brav Kammerat, og tillige en tro og pligtopyldende Lokomotivmand. Afdelingen paa Fyn sender dig paa Dagen de hjerteligste Lykønskninger, samt de bedste Ønsker om mange gode og lykkelige Aar iblandt os, dine Kammerater.

Den 4. September fejrer Lokomotivfører O. M. H. Larsen, Nyborg, sit 25 Aars Jubilæum.

Larsen (Ole), som han til daglig kaldes, er en god og gemytlig Kammerat, altid i godt Humør. Kolleger og Medarbejdere sender dig paa Dagen de hjerteligste Lykønskninger og ønsker dig alt godt i Fremtiden.

O. K.

Den 26. August kan Lokomotivfører S. W. Nielsen, Aagade 31, 3., Aalborg, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Jubilaren begyndte som Aspirant i Aalborg den 26. August 1916. Blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Thisted 1. Juni 1917, men kom efter kort Tid tilbage til Aalborg, blev forfremmet til Lokomotivfører den 1. Marts 1936 med Station i Struer, men var der kun nogle Dage for atter at havne i Aalborg.

Den 3. September kan Lokomotivfører F. Hansen, Hasserisgade 7, 4., Aalborg, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Jubilaren begyndte den 3. September 1916 som Aspirant i Aalborg, blev forfremmet til Lokomotivfyrbøder 1. Juni 1917 i Kalundborg, men kom efter en Maaned tilbage til Aalborg, den 1. Marts 1936 blev han Lokomotivfører med Station i Aalborg.

Den 5. September kan Lokomotivfører C. P. Clemmensen, Lundbys Passage 4, Vejgaard, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Jubilaren begyndte som Aspirant den 5. September 1916 i København, forfremmet til Lokomotivfyrbøder 1. August 1917 i Gedser, forflyttet til København 1. Oktober 1917 og til Aalborg 1. November 1919. Forfremmet til Lokomotivfører 1. Maj 1936 med Station i Brande og blev efter et kort Ophold der forflyttet tilbage til Aalborg.

Som man ser, har de 3 Jubilarer næsten alle de mange Aar været tilknyttet Aalborg Maskindepot. De er alle gode og pligtopyldende Lokomotivmænd, en Pryd for den Stand, de tilhører. Aalborg Lokomotivfører-Afdeling sender jer derfor en hjertelig Lykønskning med Dagen og Ønskerne om Held og Lykke i Fremtiden.

P. A. V.  
M. J.

## Opmærksomhed frabedes.

Opmærksomhed af enhver Art frabedes paa det bestemteste ved mit 40 Aars Jubilæum den 26. August d. A.  
C. C. Nielsen,  
Lokomotivfører. Struer.

Enhver Form for Opmærksomhed ved min 25-aarige Antagelsesdag den 30. August frabedes.  
N. C. Christensen,  
Lokomotivfører, Aarhus.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 1. September frabedes.  
L. J. C. F. Schophuus,  
Motorfører, Enghave.

Al Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum den 1. September frabedes.  
K. M. Nielsen,  
Motorfører, Aarhus H.



Al Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag den 3. September frabedes.

C. R. T. Holmtott,  
Lokomotivfører, Aalborg.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 4. September frabedes.

V. Hansen,  
Lokomotivfører, Gb.

Al Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag den 5. September frabedes.

A. A. C. Pedersen,  
Lokomotivfører, Langaa.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 5. September frabedes.

T. P. Jørgensen,  
Lokomotivfører, Gb.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 6. September frabedes.

J. K. Andersen,  
Lokomotivfører, Struer.

Al Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag den 6. September frabedes venligst.

A. V. Jørgensen,  
Lunderskov.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum den 6. September frabedes bestemt.

H. A. Christiansen,  
Lokomotivfører, Fa.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 9. September frabedes.

I. A. Hansen,  
Lokomotivfører, Struer.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 13. September frabedes.

A. P. Rasmussen,  
Lokomotivfører, Struer.

Al Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag den 15. September frabedes.

P. A. N. O. Ørbeck,  
Lokomotivfører, Padborg.



Udnævnelse fra 1.—8.—41:

Motorfører I til Lokomotivfører (min. Udn.):  
A. M. Fuglsang, Helgoland, i Brande.

Motorfører II til Lokomotivfører (min. Udn.):  
A. V. A. Rundstrøm, Enghave, i Lunderskov.  
A. F. V. Petersen, Struer, i Brande.  
J. Hestbæk, Enghave, i Padborg.  
H. C. L. Christensen, Struer, i Brande.

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører (min. Udn.):  
E. K. Haarløv, Slagelse, i Padborg.  
J. M. Hansen, Roskilde, i Padborg.

Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:  
O. Hare, Aalborg, i Hobro.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—8.—41:

Lokomotivførerne:  
V. Hansen, Korsør, til Københavns Godsbgd.  
K. F. Jensen, Skern, til Vejle.  
H. M. Hansen, Lunderskov, til Fredericia.  
K. V. Sørensen, Brande, til Aalborg.  
K. G. Jensen, Padborg, til Korsør.  
C. G. V. Pedersen, Brande, til Skern.  
N. P. Jørgensen, Padborg, ifølge Opslag til Lunderskov (Depotforstander).

Lokomotivfyrbøderne:  
K. M. H. Nielsen, Tønder, til Assens.  
W. F. T. Ackermann, Padborg, til Sønderborg.  
N. Sørensen, Gedser, til Skern.  
D. B. Andersen, Brande, til Gedser.

Åsøket:

Lokomotivfører A. R. Feddersen, Københavns Godsbgd., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—9.—41 (min. Afsked).  
Lokomotivfører E. L. V. Kirchmann, Roskilde, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—9.—41 (min. Afsked).  
Lokomotivfører A. J. Hougaard, Aalborg, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—9.—41 (min. Afsked).  
Lokomotivfører A. V. Kristensen, Roskilde, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—9.—41 (min. Afsked).  
Lokomotivfører K. E. Nielsen, Aarhus, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—10.—41 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfører S. M. Sørensen, Aalborg, den 29.—6.—41.

Dødsfald blandt Pensionister:

pens. Lokomotivførere:  
N. P. Nielsen (Lyng), København, den 18.—7.—41.  
N. P. P. Munkebod, København, den 19.—7.—41.  
A. Andersen, Aarhus, den 30.—7.—41.  
C. Christensen, København, den 31.—7.—41.

## Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivføreraldelingerne:

Silkeborg Underafd.: Repræsentantens Adresse rettes til: Bakkevej 4, Lysbro, Silkeborg.

Motorføreraldelingerne:

Struer Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: A. Jensen, Søndergade 28.

Lokomotivfyrbøderaldelingerne:

Herning Afd.: Formand: P. A. Kristensen, H. C. Ørstedesvej 29.  
Kasserer: F. Noes, Th. Niensensgade 85.  
Sønderborg Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: H. Bagger, Goethegade 32.



# Medlemslisten

Optaget som ekstraordinære Medlemmer.

pr. 1.—4.—41:

pens. Lokomotivfyrbøder:  
G. S. Andersen, Horsensgade 19, Aarhus.

Pens. Lokomotivførere:

pr. 1.—6.—41:

H. F. M. Unschuld, Gl. Kalkbrænderivej 18, 1., Københavns Ø.

pr. 1.—7.—41:

J. K. Jensen, „Vejlbo“, Fjordvej, Nyborg.

pr. 1.—8.—41:

J. Raben, Jyllandsgade 29, Fredericia.  
O. E. Zorn, Boligselskabet 53, Horsens.  
H. K. L. E. Strubberg, Esbern Snaresgade 22, St., København V.

## STATSBANEPERSONALET'S BIBLIOTEKER

(Si.-Palster)	Jyl.-Fyn	Nye Bøger.
19243	18764	Baden-Powell, Lord: Sorte Mænd og vilde Dyr i Afrika.
19244	18656	Bennett, Arnold: Palace Hotel.
19245	18703	Brooks, April: Doktoren er ikke hjemme.
19246		Strange, Helene: Tro i Liv og Død.
16412d	15159d	Sjolochoff, Michail: Stille flyder Don. IV Del.
19248	18773	Schell, Esther: Jeg vil gøre min Lykke.
19249		Hansen, Johan: Generalkonsulen fortæller.
19250	18789	Strømgren, Bengt: Universets Udforskning.
19251	18672	Stair, Ann: Blændværk.
19252	18534	Vries, Anne de: Hilde.
19253	18578	Pekkanen, Toivo: Samuel Orno.
19254	18794	Mann, Heinrich: Nietzsches udødelige Tanker.
19255	18780	Jægermester Plov: Under dansk Himmel.



Støt vore  
Annoncører

Urmager ved Statsbanerne  
**L. Beyer Holgersen & Søn**  
(C. Welstrups Eftf.) - Grundlagt 1856  
Colbjørnsensgade 17 - København V. - Telf. Vester 2637

**KØB  
KLOGT  
KØB  
KOOPERATIVT  
KØB i**

**H.B.**  
**HOVEDSTADENS  
BRUGSFORENING**  
ANDELSSELSKAB MED BEGRÆNSET ANSVAR...



10 Aars Garanti

*Der er en Del Folk  
i faste Stillinger*

som udelukkende køber Deres Møbler i det anerkendte  
Møbelfirma **HOLM & LARSEN**

Skandinaviens største Møbelmagasin. Vort Firma, grundl. 1895,  
yder Dem den største Garanti og borger for reel Behandling.

**KREDIT**

kan indrømmes fra 20 Kr. pr. Md. Brugte Møbler tages i Bytte.

**HOLM & LARSEN A/S**

St. Nikolajvej 8 - C. 71 55 - Nora 71 29

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte  
ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V.  
Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 8 aarlig.  
*Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.*

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.  
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.  
Postkonto 20 541.