

Nº 17

5. September 1941

41. Aargang

### FORLIGSNÆVNSKENDELSEN

Den Kendelse, Arbejds- og Forligsnævnet afsagde den 20. f. M., har vakt dyb Skuffelse for ikke at sige Bitterhed overalt blandt Arbejdere og Tjenestemænd. Det vil næppe være muligt at faa dem med de smaa Indtægter til at forstaa, at praktisk talt Prisen paa hver eneste Handelsvare kan stige til efterhaanden uanede Højder uanset Loven om Prisstopp; men at de, der arbejder for Løn, ingen Dækning kan faa.

Allerede straks efter Krigsudbruddet i September 1939 begyndte Varepriserne at vise Tendens til Stigning, og dette i et ganske anderledes foruroligende Tempo end Tilfældet var i 1914. Belært af Erfaringer fra forrige Krig ønskede Organisationerne straks en klar Aftale om Dyrtidstillæg. Der blev ogsaa opnaaet en tilfredsstillende Overenskomst mellem de samvirkende Fagforbund og Arbejdsgiverne, og selv om ingen indenfor den arbejdende Klasse ønsker Prisstigninger, men tværtimod helst vil være fri for saadanne, saa mente man dog at kunne se Udviklingen nogenlunde roligt i Møde.

Som bekendt blev der ogsaa foretaget 3 Kvartalsreguleringer: Oktober 1939 samt Januar og April 1940. Besættelsen af vort Land medførte imidlertid Vedtagelsen af Love om Forbud mod Strejker saavel som om Ophævelse af den allerede stedfundne Lønregulering paa Grundlag af April-Pristallet. Basis for dette Lønstop var et Forbud mod uberettigede Prisforhøjelser. Fra Arbejdernes Side var man ganske vist ikke tilfreds med denne Forringelse, men

man har bøjet sig for Afgørelsen, i Haabet om at der vilde blive vist samme Forstaaelse med Hensyn til Prisudviklingen, saa yderligere Stigninger i det væsentligste blev undgaaet.

Ogsaa nu i Foraaret, da Priserne alligevel var steget kolossalt siden Foraaret 1940, men hvor Arbejderne dog kun fik Dækning for lidt under Halvdelen af den konstaterede Fordyrelse af Leveomkostningerne, gik Tillidsmændene ind for, at der burde vises Respekt for Forligsnævnets Kendelse.

Fra Arbejderklassens Side er der saaledes vist fuld Forstaaelse og fuld Loyalitet; men desværre ser det ud til, at det andre Steder har skortet herpaa. Prisforhøjelserne blomstrer livligt, og Pristallet er, som i sidste Nummer af Bladet meddelt, steget 16 Points i første Halvdel af 1941. Til Trods for, at den arbejdende Del af Befolkningen har faaet nedsat deres Lefod meget væsentligt, vilde Arbejdsgiverne, da Sagen om Forhøjelse af Dyrtidstillæget kom til Behandling i Forligsnævnet, dog ikke gaa med til blot en saa beskeden Lønforbedring som Dækning for Halvdelen af Prisstigningen; de afviste blankt De samvirkende Fagforbunds Krav. Det blev derefter Nævnets Formandsskab, som skulde træffe Afgørelsen, og den gaar, som enhver ved, ud paa, at der ingen Forhøjelse skal finde Sted af Dyrtidstillæget.

De forskellige trufne Aftaler om Lønregulering efter Varepriserne er praktisk talt alle af en saadan Beskaffenhed, at der ikke gives fuld Dækning for de stedfundne Prisstigninger (eksempelvis faar langt den overvejende Del



af de danske Tjenestemænd jo kun 84 à 96 Kr.'s Forhøjelse, for hver Gang Udgiftstallet stiger 104 Kr.), som Følge deraf har vi absolut ingen Interesse i Forhøjelse af Prisniveauet; hvad der jo i Realiteten er ensbetydende med Lønforringelser. Man behøver altsaa ikke at være ængstelige for, at der fra Arbejderklassens og Tjenestemændenes Side skulde være Interesse for Stigninger i Pristal eller Udgiftstal; som foran sagt vil vi tværtimod helst være fri. Men naar man mener, at der ikke skulde være Raad til at give dem, der arbejder, Dækning for Vareprisernes Fordyrelse, og man ønsker Respekt for de i saa Henseende vedtagne Love eller afsagte Kendelser, saa maa vi alle være berettigede til at kræve, at den Stigning i Varepriserne, der forlængst skulde være bragt til Ophør, nu endelig stoppes. Det er en Meningsløshed, at nogle Grupper af Befolkningen skal have Lov til at udnytte Situationen til store Indtægtsforøgelser, mens andre stadig skal se deres Forhold forringede. Priskontrollen har efter vor Mening hidtil været altfor svag. Man har ofte spurgt sig selv, om de kontrollerende Myndigheder virkelig ikke bemærkede det stadigt jævnt stigende Prisniveau.

Af Dagspressens Kommentarer til Forligsnævnets Kendelse synes det at fremgaa, at man er klar over, at der nu maa en dybere Indskriden til. Statsministeren har over for Social-Demokraten i København givet Udtryk for, at det er forstaaeligt, at Arbejderne spejder efter enhver Mulighed, der kan tænkes at bringe nogen Dækning for Prisstigningerne, og han har tilføjet, at han vil foranledige Spørgsmaalet om Standsning af den opadgaaende Prisbevægelse taget op til Behandling i Ministeriet.

Hvorvidt en Bremsning af vedvarende Prisstigninger skal ske ved Maksimalpriser, ved en Skærpelse af Priskontrollen eller ved en Hævelse af Kronens Værdi skal vi afholde os fra at anvise. Vi kan i saa Henseende helt og fuldt holde os til, hvad de samvirkendes Repræsentantskab har krævet overfor Regeringen. Men det maa bestemt forlanges, at den Ordning, som træffes, bliver noget, der kan holde, og vi haaber, at Regeringen nu endelig maa faa Held til at gennemføre beskyttende Foranstaltninger for Forbrugerne.

## JERNBANEFØRENINGEN JUBILERER



D. O. Høgsgaard,  
Formand.



P. From Hansen,  
Sekretær.

Den 1. September fejrede Jernbaneforeningen sit 50 Aars Jubilæum, idet Foreningen — selv om det ikke dengang var som en egentlig Fagorganisation for Statsbanernes Kontorpersonale m. fl. — traadte ud i Livet den 1. September 1891. I Anledning af 50-Aarsdagen har Jernbaneforeningen udsendt et særligt Jubilæumsnummer af Medlemsbladet „Vor Stand“ for den 31. August, illustreret med Billeder af de ledende Tillidsmænd gennem Aarene og indeholdende en kortere Oversigt over Jernbaneforeningens Vækst og dens Virke. Desuden gøres der i særlige Afsnit Rede for Udviklingen i forskellige faglige Spørgsmaal som f. Eks. Lønningslovene af 1919 og 1931, Tjenestetidsreglerne, Tjenestemændenes Retsstilling, Forhandlingsretten m. v.

Da Jernbaneforeningen blev startet i 1891, var det ikke til Varetagelse af det, vi nu forstaar ved faglige Spørgsmaal. Det fremgaar af Jubilæumsskriftet, at Formaålet var af selskabelig Art. Man vilde tilvejebringe et Samlingssted, hvor Statsbanernes Kontorpersonale kunde mødes og lære hinanden personligt at kende, og hvor de unge kunde ty hen i deres Fritid.

Fagforeningstanken, der i 80'erne og 90'erne var i rig Udvikling indenfor Arbejderkredse, og som efterhaanden ogsaa trængte ind blandt Tjenestemændene (Dansk Lokomotivmands Forening blev som bekendt stiftet i Januar 1899 og Dansk Jernbaneforbund i Oktober 1899) fandt imidlertid ogsaa Tilhængere blandt de unge inden for Jernbaneforeningen. De ønskede at faa en Organisation, som kunde tage sig af



Spørgsmaalet om Forbedringer af Lønninger og Arbejdsvilkaar. De satte derfor deres Kræfter ind paa en Ændring af Jernbaneforeningens Struktur, og det lykkedes dem i Marts 1899 at gennemtrumfe Valg af en ny Bestyrelse, hvorefter der den 6. April 1900 vedtoges nye Love, som omdannede Foreningen til en Fagorganisation. Den ledende Mand i dette Arbejde var Trafikassistent Vilh. Ohlsson. Indenfor Regeringen og Administrationen var man imidlertid meget imod Tjenestemændenes Organiseringsbestræbelser i det hele taget — hvad skulde de fastansatte Statstjenestemænd med Fagforeninger? — Dette kom til Udtryk paa mange Maader, bl. a. foranledigede daværende Trafikminister Juul-Rysensteen, at Vilh. Ohlsson blev tvangsforflyttet til Sparkær, hvad der gjorde ham landskendt som en af Organisationsbestræbelsernes Martyrer. Ogsaa J. Friis-Skotte, der senere 2 Gange blev Trafikminister, var blandt de unge, som i Tiden omkring Aarhundredskiftet satte deres Kræfter ind paa en Organisering af Jernbaneforeningen som en faglig Organisation.

I de forløbne 50 Aar har Jernbaneforeningen skiftet Formand ret ofte, den nuværende Formand er Nr. 16 i Rækken. Det bør nævnes, at vor Personalechef, E. Terkelsen, der i flere Aar var Redaktør af „Vor Stand“, i et helt Aar fungerede som Formand for Jernbaneforeningen under den daværende Formands Sygdom.

I langt de fleste af Aarene siden Omorganiseringen i 1900 har der mellem Jernbaneforeningen og Dansk Lokomotivmands Forening, saavel som med de andre anerkendte Jernbaneorganisationer, været samarbejdet paa kammeratlig og fordragelig Maade. I henved 25 Aar foregik dette Samarbejde bl. a. i det paa vor Organisations Forslag i 1903 dannede „Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg“; senere — da Fællesudvalget var blevet opløst — ved Møder, Organisationerne træffer Aftale om, naar der foreligger Sager af fælles Interesse. Vi bringer ovenfor Billeder af Jernbaneforeningens daglige Ledere, Formand D. O. Høgsgaard og Sekretær From Hansen, og finder Anledning til foruden den paa selve Jubilæumsdagen fra vor Organisations Side fremsatte mundtlige Tak og Lykønskning ogsaa i denne Jubilæumsomtale at bringe de to Kammerater en Tak for mange Aars godt Samarbejde, der forhaabentlig maa fortsættes frem i Tiden.

Paa Jubilæumsdagen var Jernbaneforeningen Genstand for Hyldest og Lykønskninger fra mange Sider (for vor Organisations Vedkommende en kgl. Porcellæns Vase med Blomster), og ved en i „National-Scala“ arrangeret smuk Jubilæumsfrokost for henved et Par Hundrede indbudte Repræsentanter for Regeringen, Administrationen, Bevillingsmyndighederne, Organisationer, Pressen og Institutioner, med hvilke Jernbaneforeningen har Forbindelse, blev der fra alle Sider udtalt de bedste Ønsker for Jubilæren.

I Anledning af Jernbaneforeningens Jubilæum blev Sekretæren, Overassistent From Hansen, udnævnt til Ridder af Dannebrog.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### Velfærdsforanstaltninger.

#### Forholdene i Løgstør Remise.

Hr. Redaktør! Maa det være mig tilladt at lægge Beslag paa nogle Linier i Anledning af de i Bladet for den 20. August optrykte Protokoller over de med Distrikterne førte Forhandlinger om Velfærdsforanstaltninger rundt om i de forskellige Byer.

I Løgstør Remise har Forholdene i mange Aar været af en saadan Beskaffenhed, at de i allerhøjeste Grad trængte til Forbedring, og vi, som kommer til dette Depot, har haabet og haabet, men hidindtil forgæves. Det er derfor let at forstaa, at Viborgs Lokomotivpersonale blev glade, da vi tidligt paa Sommeren fik at vide, at der var bevilget 1200 Kr. til Indretning af et Vaskerum med varmt og koldt Vand i Løgstør. Denne Glæde og den Forventning, vi siden har gaaet i, fik imidlertid en pludselig Afkøling ved den Bemærkning, Redaktionen i sidste Nummer af Bladet havde føjet til Løgstør-Forslaget, nemlig, at Generaldirektoratet har forbudt dets Gennemførelse indtil videre. Ja, jeg tør roligt sige, at vi her i Viborg ikke helt er i Stand til at fatte Generaldirektørens Stilling.

Naturligvis ved vi godt, at der stadig er Strid om Himmerlandsbanernes Fremtidsskæbne, og det er ikke værd, vi blander os i den; thi vi kan naturligvis ikke erklære os enige i, at disse Baner skulde nedlægges. Det er jo her vi tjener vort Brød, og det er da ogsaa for os allesammen et Haab, at de Faktorer, som kæmper for Banernes Opretholdelse, maa have Held i deres Bestræbelser. Men uanset denne Debat, saa er det jo dog Mening, at i hvert Fald Godstrafikken skal bibeholdes; man kommer derfor sikkert ikke uden om en Opretholdelse af Løgstør Remise, og jeg vil da gerne gøre opmærksom paa, at Forholdene dér er af en saadan Beskaffenhed, at Forbedringer er absolut paakrævet.

Vaskerum har vi intet af — det var jo et saadant, der skulde indrettes for os — vi maa derfor staa i



Remisen og vaske os, og det kan til Tider være i allerhøjeste Grad ubehageligt for ikke at bruge kraftigere Udtryk. Sidste Vinter kunde Remiseportene ikke lukkes, og Taget var itu, saaledes at vi var udsat for den stærkeste Træk og Kulde, naar vi mere eller mindre afklædte stod og vaskede os. Vi har nu haft 2 strenge Vintre med haard Frost, og de fleste vil være enige med os i, at det kan være sundhedsfarligt nok, at man efter en streng Tjeneste skal staa i aaben Remise i Blæst og Frost og vaske sig i koldt Vand, thi andet forefindes ikke. Vi kan da heller ikke tro, at det er Generaldirektørens Mening, at vi skal gaa en Vinter til imøde under disse Forhold. Uden store Udgifter kunde der f. Eks. som en midlertidig Foranstaltning anbringes Vand og Haandvask inde ved Værelserne.

Vi heroppe føler og forvissat om, at hvis Generaldirektøren vilde se paa Forholdene, saa vilde vi ogsaa faa Forbedringer; thi det er virkeligt nødvendigt. Og dette er ikke alene Tilfældet med Vaskeforholdene, som jeg har skrevet om. Det bør ogsaa bemærkes, at vi en betydelig Del af de to sidste Vintre ikke har kunnet komme paa Toilettet i Løgstør paa Grund af, at Indholdet i de eksisterende, gammeldags Retirader var bundfrosset og ikke kunde tømmes ud.

Maa jeg ikke have Lov til samtidigt at gøre en Bemærkning om det Cykleskur, vi har faaet stillet op ved Remisen i Viborg. Det blev fortalt os, at der var bevilget 450 Kr. til dette Formaal, og selv om der ikke kan laves luksuriøse Ting for dette Beløb, saa havde vi da i hvert Fald regnet med ikke blot at faa et „Skur“, men ogsaa det, vi skulde have, nemlig et Cykleskur. Men hvad har man givet os: Et Halvtag med gammelt, rustfortæret Jern til Opstandere og gamle Sveller til Endevægge; og ellers intet. Vi gør naturligvis ikke Indsigelse imod, at gammelt Materiale, som er velanvendeligt til dette Formaal, benyttes, men til et Cykleskur hører vel i det mindste Stativer til at stille Cyklerne i. Saa vidt jeg ved, kunde der ogsaa godt være blevet Stativer under Halvtaget; men saa kunde der ikke blive Raad til de gamle Sveller til Endevægge, og saa vilde der ikke være megen Beskyttelse for vore Cykler. Selv om et saadant Cykleskur ikke ligefrem behøver at være lukket, saa bør der i hvert Fald være nogen Beskyttelse mod Regn eller Sne. Vi har imidlertid nu faaet Depotet til at lave nogle Kroge, saa Cyklerne kan hænge op ad Væggen og derved være i hvert Fald nogenlunde beskyttet; men vi følte os, som De vil forstaa, noget skuffet over det, man betænkte os med. Nu vil vi blot haabe, at der vises Forstaaelse for Afhjælpning af Manglerne i Løgstør.

Vg'er.

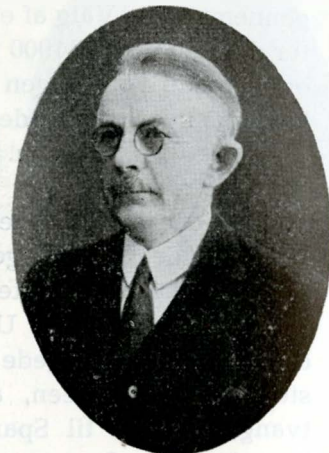
Ved en Forhandling, som formentlig kommer i nær Fremtid, vil bl. a. ogsaa Løgstør-Spørgsmaalet blive drøftet, og det er saa at haabe, at Generaldirektoratet vil gaa med til en tilfredsstillende Ordning.

Red.

## FORMANDSSKIFTE i Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation.



Laur. Hansen.



I. P. Nielsen.

Fra og med den 1. September er der skiftet Formand i Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation. Snedker Laur. Hansen har trukket sig tilbage og er blevet afløst af Maskinarbejder I. P. Nielsen.

Laur. Hansen blev 65 Aar den 16. August og har derefter benyttet sig af sin Ret til at tage sin Afsked fra Statsbanerne, idet han er afgaaet med Pension fra Udgangen af August Maaned. Han begyndte paa Centralværkstedet i København i 1897; 14 Aar senere valgtes han til Formand for Træarbejderne dér og kom derved ind i Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisations Hovedbestyrelse, hvor han i 1914 valgtes til Sekretær. 5 Aar derefter overtog han Formandsposten efter Maskinarbejder Kirketerp.

Laur. Hansen har saaledes indenfor Værkstedspersonalet 30 Aars Tillidsmandsvirksomhed bag sig, deraf de 22 Aar som Formand for Fællesorganisationen. Da V. R. F. og vor Organisation i 1921 startede det kooperative Marketenderi paa Gb. og i Centralværkstedet, blev Laur. Hansen Formand for dette; senere kom han ind i Karetmagerforbundets Hovedbestyrelse, og der blev efterhaanden betroet ham flere og flere Tillidshverv, som han alle har udfyldt paa bedste Maade. Ved sin Ro, men tillige ved sin Udholdenhed, har han forstaaet at skabe Respekt for sin Organisation og de Sager, han fremførte. Ved sin Fratræden er han blevet tildelt Fortjenstmedaljen i Sølv.

Gennem de mange Aar har der mellem Laur. Hansen og vor Organisations Tillidsmænd været samarbejdet paa mange forskellige Omrader, og det maa siges, at dette altid har formet sig paa gensidig tilfredsstillende Maade. Vi bringer for mangeaarige gode Kammerat en hjertelig Tak for udmærket Samarbejde igennem den lange Række Aar.

Den nye Formand er ogsaa en gammel Kending indenfor vore Rækker. Han kom i 1919 ind i Lo-



komotivværkstedets Klubbestyrelse paa Kh. Cvk. I 1924 blev han Formand for D. S. og M. F., Afd. 7 (Statsbanesmedene), og han har i 15 Aar været Medlem af Smedeforbundets Hovedledelse. Gennem Aarene har I. P. Nielsen og vore Tillidsmænd sam-

arbejdet bl. a. i saa at sige alle Forhold vedrørende Lokomotivfyrbøderaspiranterne. Dette har altid været præget af Forstaaelse og Samarbejdsvilje, og vi haaber, at det samme maa blive Tilfældet ogsaa paa I. P.'s nye Post. Til Lykke med Valget.

## DE STRØMLINIEFORMEDE DAMPLOKOMOTIVER I ALLE LANDE

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(Fortsat.)

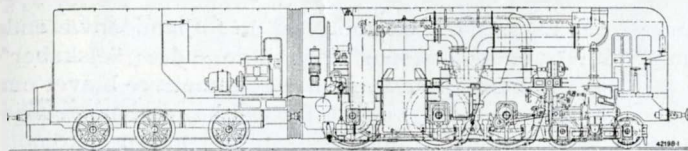


Fig. 11. — Skitsetegning af et gammelt fransk 2 C Lokomotiv, der nu helt er ombygget og bl. a. forsynet med den ejendommelige „Velox“-Kedel. Blandt de moderne Træk fæstner man sig ved den fuldstændige Strømliniebeklædning og ved, at Førerpladsen er flyttet til Lokomotivets Forende.

Hvorvidt det franske Østbaneselskab og Alsace—Lorraine-Selskabet har haft nogen Strømlinere, er ikke Forfatteren bekendt. Ganske vist har jeg to forskellige Steder fundet Meddelelser om, at Østbaneselskabet havde Strømlinere. Men nærmere Oplysninger om dem har ikke været til at finde, hvorfor der maaske kan være Tale om, at man har forvekslet andre Selskaber med Østbaneselskabet („Etat“ f. Eks. minder om „Est“).

Foruden disse Tilfælde har Østbaneselskabet haft Planer om at forsøge sig med „Huet“-Beklædningsformen. Om den er praktiseret, kan ikke siges.

Det franske Statsbaneselskab „Etat“, der nu som i gamle Dage hedder Vestbanesystemet, var det første til at prøve Strømlinieprincippet. Allerede i 1933 eller 1934 byggedes et meget svært 2 D 1-koblet Lokomotiv, muligvis flere, der havde mange nye

Konstruktionstræk i Sammenligning med Selskabets tidligere (40) 2 D 1-Lokomotiver. De var ikke Strømlinere. Men alle fremadvendende Flader og Overbygninger var formet eller beklædt med betydelig Hensyntagen til en Nedsættelse af Luftmodstanden. — (Se Fig. 5.)

I 1934 eller 1935 udførtes der i Vindtunnelen i St. Cyr en Række Forsøg over Luftmodstanden af en i Maalestokken  $\frac{1}{10}$  nøjagtigt udført Model af Statsbanernes 2 C 1-Lokomotiver uden og med Strømliniebeklædning. I 1936 udvidedes Undersøgelserne til den praktiske Togdrift, idet et 2 C 1-Lokomotiv, Nr. 231 761, fra 1905 blev strømliniebeklædt ligesom Modellen (senere iøvrigt ændret og malet om). — Beklædningen var tegnet saaledes, at den passede til alle de eksisterende 2 C 1-Maskiner paa Statsbanesystemet. Det var Meningen, at de, om

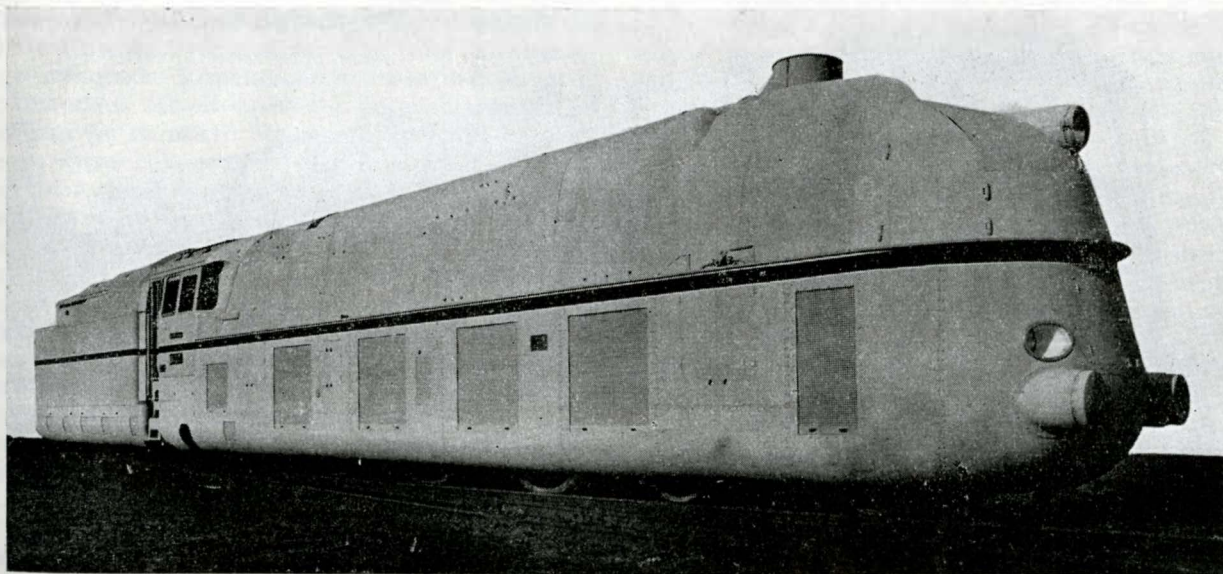


Fig. 12. — Tysklands første helt strømlinieformede Damplokomotiv. Det er et 2 C 2 Lokomotiv med 5-akslet Tender. Det har været Indehaver af Verdensrekorden m. H. t Hastighed, idet der med dette Lokomotiv er opnaaet 200,4 km i Timen.



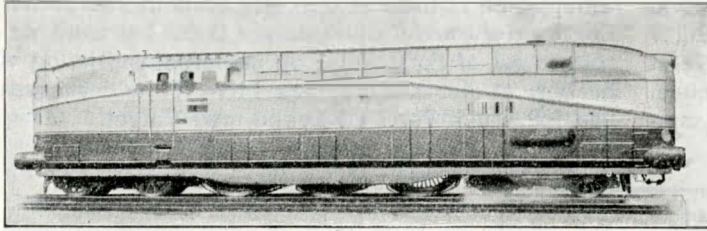


Fig. 13. Eksempel paa et helt strømlinieformet Tenderlokomotiv, bygget af de tyske Rigsbaner. Har opnaaet 187 km's Fart. Det har omtrent samme Drivværk som Lokomotivet i Fig. 12. En nyere Udgave har lidt større Kul- og Vandforraad og er derfor 2 C 3-koblet.

Forsøget faldt heldigt ud, skulde strømniebeklædes allesammen. Om flere er blevet det, er dog problematisk. — (Se Fig 8.)

Ved samme Lejlighed blev der i Vindtunnelen „blæst“ en Model af 2 C-Lokomotiverne med og uden Strømniebeklædning. — Et Antal gamle 2 C-Lokomotiver blev i Overensstemmelse hermed strømniebeklædt.

Desuden ombyggedes en eller flere 2 C-Maskiner af samme Type, for at man kunde prøve en speciel Form for delvis Strømniebeklædning, der efter Opfinderen kaldes „Huet“-Systemet. — (Se Fig. 9.)

Til disse Lokomotiver kommer endelig de nybyggede Speciallokomotiver. For et Par Aar siden kunde man læse om Planerne om Bygning af et 2 B-koblet Lokomotiv, hvor Drivhjulene blev trukket ved Hjælp af en vandret Længdeaksel, forsynet med Snekkedrev og med hurtigtløbende Dampmotor med V-ordnede Cylindre. Siden er der af Dabeg bygget et 2 C-koblet Tanklokomotiv med en 16-cylindret Dampmaskine. Det kan muligvis være det samme som ovennævnte, hvortil Tegningerne i saa Fald er ændret efterhaanden.

Endelig har Statsbanesystemet forlængst beordret et specielt masutfyret 1 000 HK Lokomotiv for smaa „Lyntog“ fra „Bugatti“-Fabrikken. Dette Firma har ellers bygget Flyvemaskinemotorer, Væddeløbsautomobiler og meget hurtige Motortog, hvorfor det nye Damp tog uden Tvivl vil præges af mange

Træk fra Automobilteknikken, ligesom det er Tilfældet med de Motortog, det har bygget. — Bugattifirmaet har Sæde i Elsass, der nu er tysk.

Det s-v-franske P-O Midi-Jernbaneselskab elektrificerer sine Linier i stor Udstrækning. Derfor bygges ingen nye Lokomotiver; de forhaandenværende bliver endog „eksporteret“ til de andre „Selskaber“. — Derimod er mange ældre Lokomotiver blevet ombygget og moderniseret. Derved har de opnaaet saadanne Ydeevner, at der næppe er andre Lokomotiver nogetsteds i hele Verden med tilsvarende Vægt, der kommer paa Højde med dem. — De nyeste franske Lokomotiver bygges just med disse som Forbillede. Chefingeniøren, Chapelon, har ogsaa givet Anvisning paa helt nye Lokomotivtyper, bygget efter samme Principper, men herom senere.

Af P-O Midi-Selskabets ombyggede 2 C 1-Lokomotiver er et (Nr. 231 726) blevet strømniebeklædt. Da nogle Billeder viser Strømnieotypen med og andre uden Røgnedslagsskærme kan det maaske være forskellige Maskiner.

Det sidste af de store franske Jernbaneselskaber er P. L. M.-Selskabet, nu Sydøst-Systemet. Allerede i 1924 byggede dette Selskab de første 2 D 1-Lokomotiver i Europa (i Spanien fremkom dog 2 D 1-Lokomotiver næsten samtidig). Som tidligere omtalt, har dette Selskabs Ingeniører allerede i lang Tid bestræbt sig efter at formindske Luftmodstanden, bl. a. ved at trække Førerhuset frem over Kedlen,

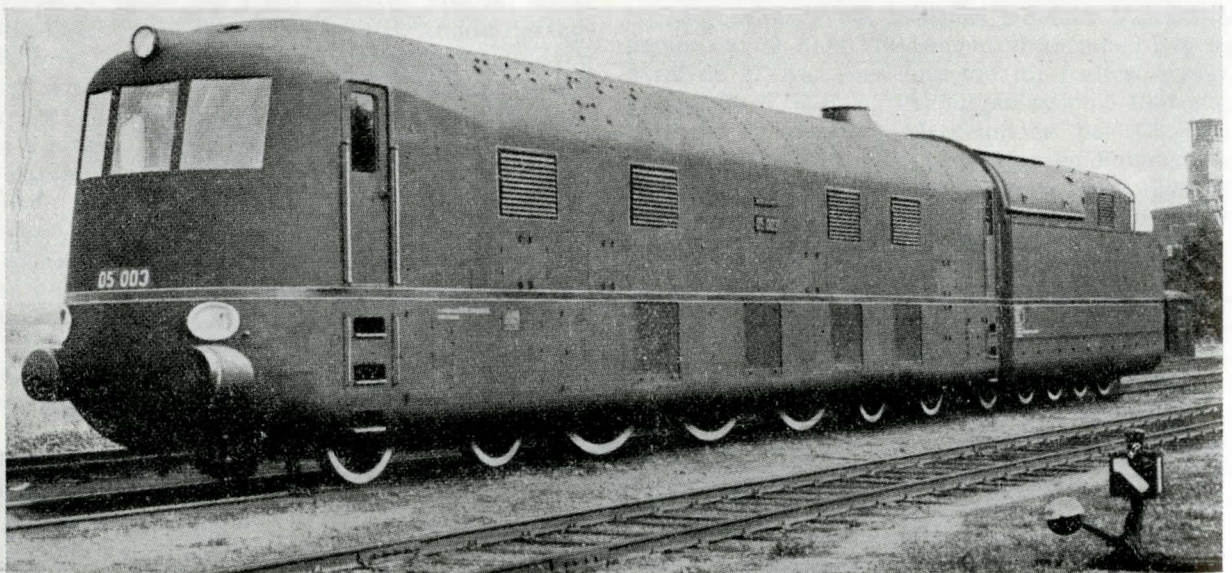


Fig. 14. Tysk Speciallokomotiv, der helt svarer til det i Fig. 12 afbildede, men er indrettet til Kulstøvfyring, hvorved der er muligjort en Flytning af Førerpladsen til Lokomotivets fremadvendende Ende. Udsigten er der ved blevet betydeligt forbedret, — bl. a. ogsaa fordi Skorstenen er bagtil, saa Røgen ikke generer.



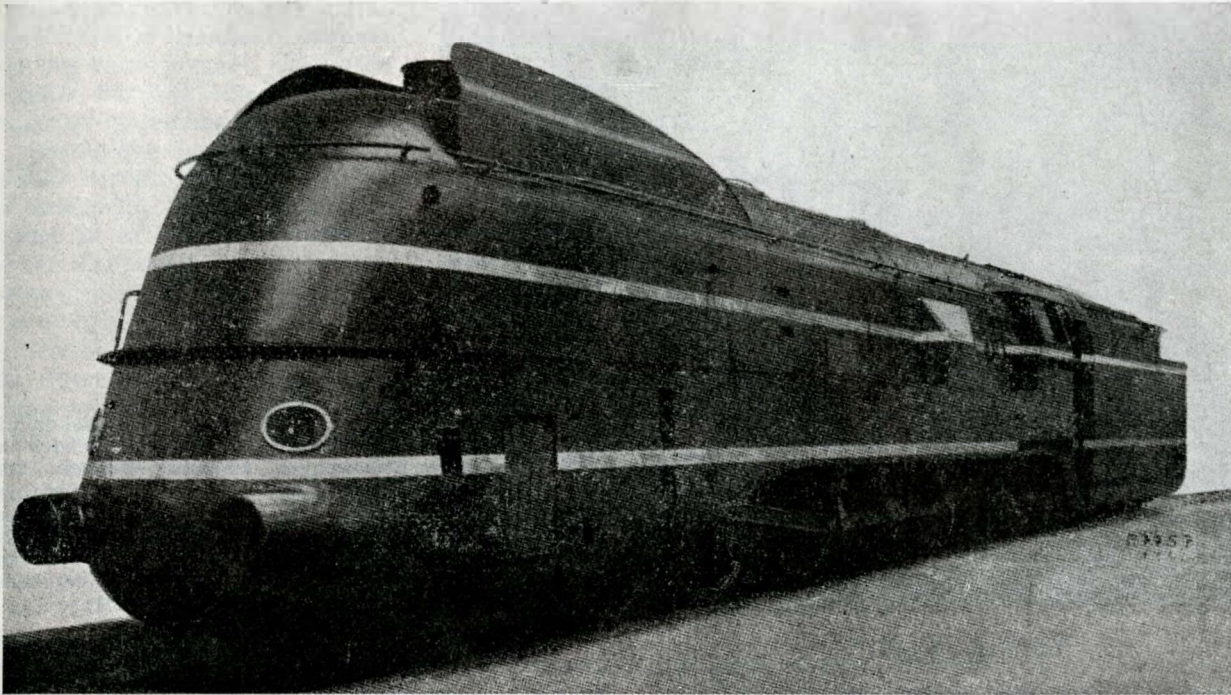


Fig. 15. Europas sværeste Strømliner, ja i det hele taget det sværeste Eksprestogs-Damplokomotiv Vest for Sovjetunionen. Koblingsordningen er 2 D 2 + 5-akslet Tender. Maskinens Vægt er 143,5 t og Tenderens 82,5 t = ialt 226 t. Maskinen har foranderlige Akselbelastninger, saa Drivakseltrykket kan varieres fra 20 til 18 t paa Bekostning af Belastningen paa de øvrige Aksler. — Med reduceret Højde af Skorsten og Røgnedslagsskærme kunde denne Type bruges i Danmark. Da den har en overordentlig stor Arbejdsevne, og Hastigheden er 140 km/T., vilde den muliggøre en Revolution af Dansk Eksprestogstrafik. — Med en Hjælpedampmaskine (Booster), virkende paa de to Hjulpar i bageste Lokomotivbogie, vilde Lokomotivet tillige kunne bruges til svære Godstog og med andre Ord være brugeligt til enhver Tjeneste.

saa de fremadvendende Flader blev Skraaflader, og ved at give Kedlen en skarp Forkant. Det første Træk genfandtes ogsaa paa de nye Lokomotiver. De var imidlertid meget karakteristiske ved at have en ejendommelig kuppelformet eller parabolisk halvkuglelignende Forlængelse af Kedlen, der tjente til at formindske Luftmodstanden. Det er sikkert det første Tilfælde, hvor man har gjort Brug af de egentlige afrundede Strømlinieformer paa seriebyggede Lokomotiver for at nedsætte Luftmodstanden. Da det kun var en enkelt Maskindel, kan man dog ikke regne disse Lokomotiver til Strømlinerne. Men de fortjener dog at nævnes her, især i Betragtning af, at den afrundede Formgivning var gennemført til Fulde, og Lokomotivernes hele Ydre blev iøjnefaldende præget deraf. Af disse Lokomotiver byggedes der ikke mindre end 145 op til 1930 (det er dog tvivlsomt, om de alle har den ejendommelige Kedelforlængelse). Herefter har man bygget en sværere Ud-gave, betegnet 2 D 1 — C. Nr. i Stedet for 2 D 1 — A. Nr., som bl. a. har større Hjul. En Del af disse har den samme karakteristiske Forende. Andre savner den dog, og Hensynet til at mindske Luftmodstanden paa denne Maade synes nu opgivet.

Det kan tilføjes, at der ogsaa er en Type 2 D 1-B, som imidlertid kun omfatter et enkelt Lokomotiv. Dette afviger fra 2 D 1-A ved at have Vandrørskedel. Den bageste Del, Højtrykskedlen, er ligesom ved de fleste andre Højtrykslokomotiver for-

synet med en særlig Beklædning for at forhindre Luftstrøm og Varmetab. Forenden er ikke parabolisk.

I 1935 fik P. L. M. sit første egentlige Strømlinie-lokomotiv. Det var et gammelt 2 B 1-Lokomotiv, der blev fuldstændigt beklædt i aerodynamisk Form. Vognene formedes tilsvarende. Forsøget faldt heldigt ud, og 6 andre Maskiner ombyggedes paa samme Maade. Siden kan Tallet maaske være steget yderligere. Disse Lokomotiver trækker nu Selskabets hurtigste Tog, skønt de er bygget allerede i 1905 —07. — (Se Fig. 10).

Tidligere Meddelelser om, at P. L. M. ogsaa har strømlinieformet et 2 C 1-Lokomotiv, er formodentlig forhastede. Eller ogsaa skyldes det en Forveksling med Planerne. Man har nemlig haft til Hensigt at beklæde et eller flere af de nyeste eller bedste 2 C 1-Maskiner. Om det er sket, er ikke Forfatteren bekendt.

I 1935 begyndte P. L. M. at ombygge et gammelt 2 C-Lokomotiv. Kedlen erstattedes med en Damp-rørskedel af „Velox“-Systemet, som det schweiziske Brown-Boveri-Selskab fremstiller. Forsøgslokomotivet fik desuden hele Kedelanlægget bygget ind i en vognlignende Beklædning med Førerhus i Forenden, saaledes at det i Ydre minder om det omtalte 2 B 2-koblede preussiske „Wittfeld“-Lokomotiv fra 1904. Selv Tenderen blev strømlinieformet overbygget. — (Se Fig. 11.)

P. L. M. har endvidere ladet bygge (hos Schnei-



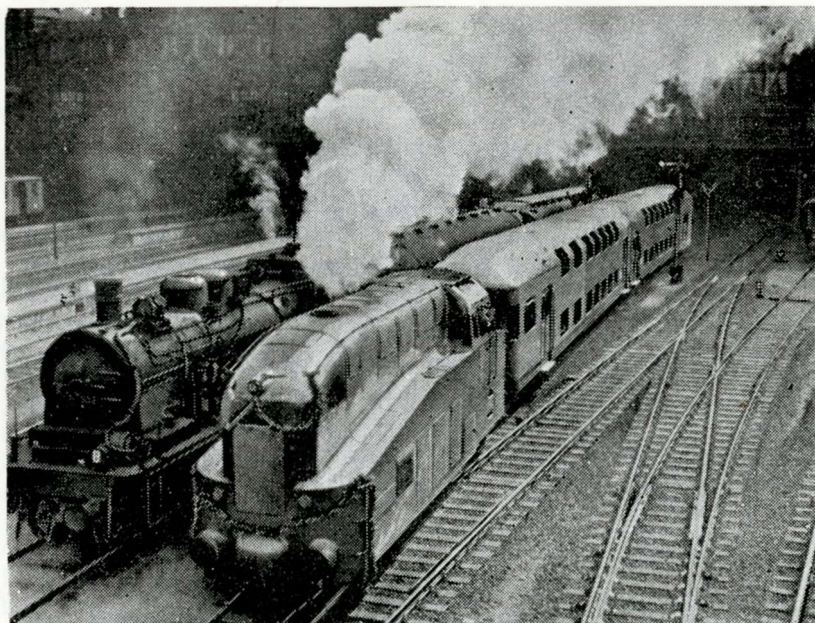


Fig. 16. — Et 1 B 1 Strømlinie-lokomotiv med tilhørende Vogn, der anvendes paa Strækningen Hamborg—Lübeck. Som det ses, har Vognen 2 Etager; den nyeste Udgave af disse Lokomotiver kan trække 2 saadanne Vogne. Disse er indrettet til Fjernstyring af Lokomotivet, saaledes at hele Toget kører lige godt i begge Retninger.

der-Creusot) et nyt strømlinieformet 2 C 2-koblet Forsøgslokomotiv med Turbinetræk.

Endelig har Bugatti-Firmaet i lang Tid arbejdet paa et 2000 HK Damplokomotiv af meget speciel Konstruktion til P. L. M. Det har ikke mindre end 64 Cylindre.

Foruden alle disse franske Speciallokomotiver til de enkelte Jernbaner er endnu flere blevet bygget eller har i alt Fald været planlagt.

Blandt disse maa nævnes (ifølge Schweizerische Bau-Zeitung, den 12. December 1936):

1) et 2 C 2-koblet Lokomotiv med 25 Atm. Kedeltryk og med Triple-Ekspansion, hvor Højtryk og Middeltryk omsættes i hurtigløbende Dampmotorer med indirekte Forbindelse til Drivstængerne,

2) et (formodentlig 2 C 1-koblet) specielt 3-Cylindret Compound Lokomotiv med Dabeg „Ventil-Motor“,

3) et (formodentlig 2 C 1-koblet) specielt 4-Cylindret Compound Lokomotiv.

En anden Kilde oplyser om Planer om Bygningen af et Forsøgslokomotiv med La-Mont Kedel. Dette kan dog maaske være identisk med et af de ovennævnte.

De sidstnævnte Lokomotivers eller Projekters nøjere Forhold og Skæbne er ikke Forfatteren nærmere bekendt. Det fremgaar ikke af Noterne, at det

drejer sig om Strømlinere; men dette turde være overvejende sandsynligt. — (De franske Nyheder plejer først at fremkomme i Fagpressen paa et sent Tidspunkt. Desuden har Krigen sinket dem.)

Medens vi er ved Planerne, kan der være Grund til at indføje, at de berømte og banebrydende, ombyggede P-O Midi Lokomotivers Konstruktør, Chapelon, i sin nye store Bog har givet Forslag og Tegninger til en Række nye Lokomotivkonstruktioner, deraf følgende Strømlinietyper:

et 2 D 2-Lokomotiv med direkte Træk paa 3 Aksler,  
et 2 C 2-Lokomotiv med meget stort Akseltryk,  
et 2 C-Lokomotiv,  
et 2 C 1-Tanklokomotiv.

Dette er dog kun Projekter. Men derfor er det ingenlunde usandsynligt, at nogle af dem kan blive realiseret, især i Betragtning af, at Chapelon nu er Chef for Lokomotivudviklingsafdelingen indenfor Nationalbanerne.

Det er just Chapelons ombyggede 2 C 1-Lokomotiver, der er valgt som Standarddeksprestogstype til de i det nationale Enhedsselskab sammensluttede franske Hovedbaner.

Nationalselskabets Nyanskaffelsesprogram har været præget af Koncentreringen om faa Enkelttyper, i Modsætning til de mange Selskabers forskellige Typer, selv for hvert enkelt Selskab — og

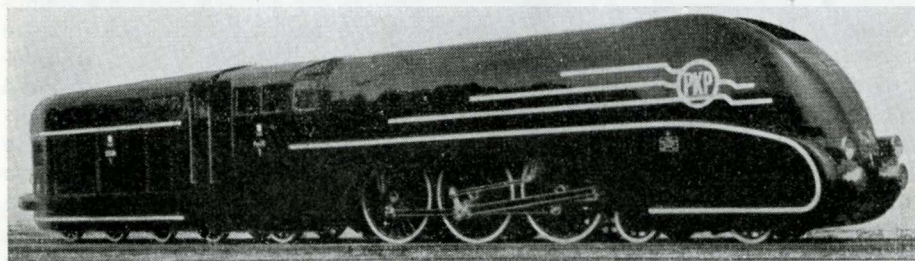


Fig. 17. — Polsk Strømlinie-lokomotiv. Elegancen fremhæves af det frie Drivværk. Som Følge af Krigen er det problematisk, om der bliver bygget flere Lokomotiver af denne Type.



ogsaa i slaaende Modsætning til det ovennævnte store Antal af Speciallokomotiver —. De sidste bliver dog færdigbygget. Krigsfaen i 1939 og Krigen derefter har dog influeret stærkt paa Konstruktion og Forsøg samt paa Seriebygningen.

Om de nye Serielokomotiver bliver Strømlinere, er ikke Forfatteren bekendt. Selv om det vel næppe er sandsynligt, at de første bliver det, er der dog Grund til at formode, at Strømliniebeklædningen bliver almindelig Praksis for de nye franske Eksprestogsmaskiner, naar Toghastighederne efter Krigen atter bliver store.

Som det vil ses, er Antallet af forskellige franske Strømlinielokomotivtyper meget stort. Der kan maaske endog være endnu flere Forsøgstyper eller Projekter, som har undraget sig Forfatterens Opmærksomhed. Ligesaa kan Antallet af ældre Lokomotiver af de nævnte Typer, der er blevet strømliniebeklædt, efterhaanden godt være forøget, idet Litteraturen særlig omtaler Førsteudfølelserne og ofte kun disse. De fleste Ombygninger af gamle Lokomotiver er nemlig foretaget med saadan Konstruktion af Beklædningen, at denne passede paa alle Seriemaskiner. Forøvrigt er det langt lettere og billigere at konstruere Strømliniebeklædningen til nye, dertil særligt udformede Lokomotiver, end det er at omklæde et gammelt Lokomotiv, ved hvis Konstruktion man ikke har forudset senere Beklædning.

*Nordafrika:*

Medens vi er ved Frankrig, er der Grund til at omtale fransk Nordafrika. Til Algier byggedes i Begyndelsen af 1930erne et ejendommeligt Eksprestoglokomotiv. Det var leddelt af Hensyn til Brugen af mange Drivhjul og stor Adhæsiønsvægt samt til hurtig Kørsel gennem Kurver i de nordafrikanske Bjergegne. Man valgte Garratt-Typen, som er almindeligt brugt ved leddelte Lokomotiver i de fleste Lande udenfor Nordamerika (hvor Mallet-Typen dominerer). Koblingsordningen var symmetrisk: 2 C 1 — 1 C 2. Dette Lokomotiv, der byggedes og prøvekørtes i Frankrig, maatte vist regnes for Verdens hurtigste leddelte Lokomotiv. — Omkring 1936 fik det sine Efterfølgere. De var afvigende ved at have et overordentlig glat Ydre. Skønt selve Formen ikke var aerodynamisk, tjente den dog til at formidske Luftmodstanden.

Nyanskaffelserne omfattede først 12, senere 4, derpaa 6 og sidst 7 Maskiner, saaledes at der nu i Marokko findes 29 glatte Garratt-Lokomotiver, foruden det oprindelige.

I en kort Note i et Tidsskrift har Forfatteren nogen Tid før Krigsudbruddet læst om Bygningen af et egentligt Strømlinielokomotiv i en Fabrik i Nordfrankrig, beregnet for fransk Nordafrika. Nærmere Meddelelser kan ikke gives.

I Tunis bruges Kapspor (3½ Fods Sporvidde), saa her findes næppe Strømlinere. I Marokko findes der næppe heller Strømlinielokomotiver, medmindre sidstnævnte eller nogen af de ovennævnte Garrattlokomotiver kører paa marokkanske Strækninger.

*Pyrenæerhalvøen:*

Portugal med sin svagt udviklede Persontrafik har sikkert ingen Strømlinielokomotiver.

I Spanien har Borgerkrigen afbrudt al Lokomotivbygning for en lang Tid. Den er dog atter kommet i Gang. I Begyndelsen af 1939 blev Spaniens første Strømlinielokomotiv færdigt. Det er til Madrid—Zaragossa—Alicante Jernbaneselskabet og tilhører „1800“-Klassen, der er 2 D 1-koblet. Maaske er det kun det første af flere Strømlinielokomotiver.

I Begyndelsen af 1941 er alle de bredsporede, spanske Jernbaner blevet sammensluttet i et Enhedssystem under Statens Ledelse. Dette vil sikkert ogsaa præge Nyanskaffelsen af Strømlinielokomotiver. (Fortsættes.)



JUBILÆUM

Den 11. September fejrer Lokomotivfører P. A. Rønaa, Padborg (Bopæl Prinsessegade 54, Fredericia), sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Han begyndte sin Gerning ved Statsbanerne som Aspirant i 1916, blev Aaret efter Lokomotivfyrbøder i Brande og var der i 19 Aar, indtil han i 1936 blev Motorfører. I April i Aar blev han Lokomotivfører og kom til Padborg. Vi har været glade for Rønaa, i den Tid vi har haft ham iblandt os, ja i alle de Aar han under Udøvelsen af sin Gerning er kommet til Padborg. Lokomotivførerafdelingen bringer dig de bedste Ønsker paa Jubilæumsdagen og takker for godt Samarbejde. A. A. J.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum den 18. September frabedes. C. Eisenbichler, Lokomotivfører, Aarhus.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomheden ved mit Jubilæum. Lokomotivfører R. Frandsen, Fredericia.

For venlig Deltagelse ved min Mand Lokomotivfører Chr. Hansens Bisættelse takker jeg hjerteligst. Emmy Hansen, Fredericia.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige Specialister i Øre-, Næse- og Halssygdomme fra Midten af August Maaned d. A. antaget Doktor K. J. Mogensen, Søndergade 2 B, Silkeborg. Konsultation Kl. 13—15, Lørdag dog Kl. 10—11.



**PERSONALIA**

*Tilladelse til at bytte Tjenestested:*  
fra 15.—8.—41:

Lokomotivfyrbøderne O. Nielsen, Kalundborg, og E. W. Jespersen, Gedser;

fra 1.—9.—41:

Lokomotivfyrbøderne G. A. Hansen, Københavns Godsbgd., og I. Nielsen, Korsør.

*Afsked:*

Lokomotivfører C. M. Villadsen, Aalborg, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—10.—41 (min. Afsked).

*Dødsfald:*

Lokomotivfører C. H. Hansen, Fredericia, den 9.—8.—41.

**Foreningen af Pensionister ved De Danske Statsbaner.**

Efter Generalforsamlingen i Aarhus den 22. Maj d. A. blev de nye Love udsendt til samtlige Pensionister ved Statsbanerne med en Indmeldelses-Blanket og en Meddelelse angaaende Aldersrentetillæg og fuld Reguleringstillæg.

Resultatet heraf har været, at Foreningen i Juni og Juli Maaned har faaet over 600 nye Medlemmer.

For de Medlemmers Vedkommende, der i Henhold til den tilsendte Meddelelse om Aldersrentetillæg og fuldt Reguleringstillæg har Mulighed for at opnaa et saadant, vil Foreningen være taknemlig for at faa meddelt Resultatet af en eventuel Ansøgning.

*Bestyrelsen.*

**Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v.**

i April Maaned 1941 og en Sammenligning med Beløbene i det tilsvarende Tidsrum i 1940 i runde Summer.

	April Maaned		1941
	1941	1940	Forøgelse Formindskelse
Personbefordring .....	6 790 000	3 420 000	3 370 000
Gods- og Kreaturbefordring .....	6 570 000	4 960 000	1 610 000
Postbefordring .....	530 000	600 000	70 000
Andre Indtægter .....	570 000	530 000	40 000
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>14 460 000</b>	<b>9 510 000</b>	<b>4 950 000</b>
Driftsudgifter .....	11 570 000	9 990 000	1 580 000
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>2 890 000</b>	<b>÷ 480 000</b>	<b>3 370 000</b>
Afskrivning .....	600 000	640 000	40 000
Forrentning .....	1 210 000	1 250 000	40 000
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>÷ 1 080 000</b>	<b>2 370 000</b>	<b>3 450 000</b>

I Forhold til April 1940 viser Personbefordringsindtægten en Stigning paa ca. 3,4 Mill. Kr. Medvirkende til Stigningen har bl. a. været, at Paasken i Aar var i April, i Fjor i Marts. Godsbefordringsindtægten er steget med ca. 1,6 Mill. Kr. Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca. 5 Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 1,6 Mill. Kr. Stigningen skyldes i det væsentlige Forhøjelse af Lønninger samt forøgede Brændselsudgifter.

Driftsoverskudet viser herefter en Stigning paa ca. 3,4 Mill. Kr., og Tilskudet til Driften, inkl. Afskrivning og Forrentning, der i April 1940 var ca. 2,4 Mill. Kr., er i Aar ændret til et Overskud paa ca. 1 Mill. Kr.



**Købler & Krogh A/s**

Farveri — Kemisk Tøjrensning — Gardinvaskeri.  
Kontor og Fabrik: Dortheav. 8, Kbhvn. NV. Tlf. 11158-11198-12 209  
Indlev.: Joreks Passage. Indg. Vimmelskafet 42 og Skindergade 86.  
Telefon Byen 2595



**Telefon Fabrik Automatic A/s**

Amaliegade 7 . Central 6188



**Statsanstalten for Livsforsikring.**

Eneste statsgaranterede Livsforsikringsanstalt  
Billige Præmier. — Stor Bonus

Hovedkontor: Havnegade 23. København K.

**A/s „MONTANA“**

Kul - Koks - Cinders - Briketter

Møntergaarden, Møntergade 19  
Telef. 9246 — — — Statstelef. 150