



Nº 19

5. Oktober 1941

41. Aargang

ELEKTRIFICERINGEN AF DEN KØBENHAVNSKE BYBANE FÆRDIG

Fra og med den 23. September er den elektriske Drift mellem Valby og Vanløse taget i Brug. Hermed er Københavns Bybanes Elektrificering tilendebragt, idet Ringen af elektriske Baner nu er sluttet. Det er dog ikke nogen Ringbane i Ordets egentlige Forstand, saaledes som nogle muligt havde regnet med. Trafikken tilrettelægges paa den Maade, at Holtetogene faar Udgangsstation henholdsvis Endestation i Vanløse, og Klampenborgtogene som hidtil paa Hovedbanegaarden. Rejsende fra Frederiksberg maa fremdeles skifte enten i Vanløse eller i Hellerup, alt efter hvilken Vej, de ønsker at rejse.

Samtidig blev 2 nye Stationer taget i Brug „Valby Langgade“ og „Peter Bangsvej“. De ligger begge i tæt bebyggede Kvarterer og vil sikkert blive stærkt benyttet, hvad iøvrigt alle S-Banens Stationer jo gør. Den korte Tid, som er forløbet siden denne nyeste Udvidelse af den elektriske Drift, synes da ogsaa allerede at vise en betydelig Stigning af Passagerantallet i Vanløsetogene — ogsaa paa de Tider, hvor der ingen Frederikssundstog er.

I Forbindelse med den elektriske Drifts Ibrugtagelse paa Strækningen mellem Valby og Vanløse skete der for Frederikssundsbanens Tog den Ændring, at de kun føres til og fra Vanløse, hvor de rejsende maa skifte til eller fra de elektriske Tog, men der bliver direkte Tilslutning. For Frederikssundsbanens rejsende fra eller til en af Stationerne paa Strækningen mellem Valby og Østerport betyder denne Ændring en Forbedring. Hidtil har man maattet

skifte paa København H Station, hvor man for at komme paa en anden Perron skulde benytte Perronundergangen. Dette undgaas fremtidigt, idet det i Vanløse bliver saaledes, at de elektriske Tog og Frederikssundstogene kører ind paa samme Perron, saa man blot skal skifte fra den ene Side af denne over til modsatte Side.

Arbejdet paa Elektrificeringen af Strækningen fra Vanløse til Ballerup fortsættes, og man regner med at kunne have dette Arbejde tilendebragt i Løbet af et Aars Tid.

Det er i denne Forbindelse interessant at se, hvilken Indflydelse Elektrificeringen af den københavnske Nærtrafik har haft og efter alt at dømme fremdeles vil faa i bebyggelsesmæssig Henseende. Betragter man Forholdene langs med Holtebanen, maa enhver indrømme, at det udelukkende er den elektriske Drift, som har bevirket den stedfundne kolossale bebyggelsesmæssige Opblomstring f. Eks. ved Jægersborg, Sorgenfri og Virum. Det sidstnævnte Sted har der i Løbet af ganske faa Aar rejst sig saa at sige en hel By, og det viser sig, at man langs Frederikssundsbanen forbereder sig paa den samme Udvikling. I Herlev er der tilrettelagt nye Bebyggelser, som skulde forøge Kommunens Indbyggerantal med ca. 3 000, og det er let at forstaa, at der ved et saadant Byggeri bliver Tale om Millionbeløb. Paa samme Maade regner ogsaa Rødovre Kommune med en større Tilvækst. Dette er en fornyet Understregning af, at Banerne ikke alene rent forretningsmæssigt har en Værdi, men tillige har en be-

tydelig Værdi i samfundsmæssig Henseende og selv om det som saa ofte nævnt næppe er muligt at regne denne ud i Kroner og Ører, saa er de her omtalte kolossale Udvidelser, ved hvilke en Række Mennesker skulde faa Beskæftigelse, medens andre opnaar bedre Bølligforhold, hvorhos endelig en Del af dem, som ejer eller ejede Grunde langs Banen, sikkert har tjent store Formuer, en Understregning af, at Værdien af Statsbanerne ikke kan maales alene i det rent regnskabsmæssige Overskud.

ARBEJDET PAA DEN NYE STATSBAANE- RUTE I FORBINDELSEN TIL TYSKLAND PAABEGYNDT

Søndag den 14. September blev Jordarbejderne til den saakaldte Rødby—Femern Rute paabegyndt ved Højtideligheder paa begge Sider af Femern Bælt, saaledes at Anlægsarbejderne i Tyskland henholdsvis Danmark herefter fortsættes, og man regner med at være færdig i 1945.

Paa dansk Side formede Højtideligheden sig paa den Maade, at Generaldirektør P. Knutzen i en Tale gjorde Rede for den nye Rutes Tilblivelseshistorie. Han udtalte, at det er en gammel Drøm, der nu skal opfyldes, og pegede paa, at de sidste 10 Aars Brobygning og Forbedringer af Færge- og Togmateriel i indenlandsk Henseende, saa Landet i trafikal Henseende nu udgør et samlet Hele, er Grundlaget for den Udbygning af Forbindelsen til Udlandet, som nu er paabegyndt. Generaldirektøren fremhævede endvidere, at Tilvejebringelsen af den kortere Rute over Rødby—Femern vil formindske Rejsetiderne mellem Danmark, Norge og Sverige paa den ene Side og Vesttyskland paa den anden Side ganske betydeligt, idet Rejsetiden mellem København og Hamborg nedsættes med 4—5 Timer; hvilket praktisk talt vil sige en Halvering af den hidtidige Rejsetid.

Trafikminister Gunnar Larsen, Generaldirektør Knutzen, Ingeniør Gulstad og Arbejdsmand Henriksen tog derefter de 4 første Spadestik, idet hver af dem udtalte gode Ønsker for det nye Anlæg og dets Betydning for vort Land og Folk.

Som Generaldirektøren pegede paa i sin Tale, er Planen om en Forbindelse med Tyskland over Femern Bælt ingenlunde af ny Dato.

Det vides, at der i hvert Fald allerede i 1752 har været fremsat Forslag om en Postrute over Vordingborg, Lolland og Femern til Hamborg. Senere har andre taget Spørgsmaalet op, men da der i 1886 blev aabnet en Sejlforbinding over Gedser—Warnemünde, blev Sagen skrinlagt indtil videre. Den blev dog rejst igen, da Biltrafikken begyndte at udvikle sig, og nu er Arbejdet paa den nye Rute altsaa paabegyndt. Naar man erindrer sig, at Strækningen mellem København og Hamborg er 530 km, naar der rejses over Fredericia, og 425 km, naar der rejses over Gedser—Warnemünde, men vil gaa ned til 350 km, naar den nye Rute er færdig, forstaar man, at den sikkert vil faa stor Betydning. Dertil kommer, at Sejldistancen vil blive nedbragt med ca. 25 km i Forhold til Forbindelsen over Gedser—Warnemünde.

Det er Hensigten, at den nye Rute skal trafikeres af Lyntog, som løber direkte København—Hamborg og omvendt, og det er Tanken, at der skulde kunne køres til Hamborg paa noget over 4 Timer mod tidligere 8—9 Timer. Til Driften vil der blive bestilt saavel tyske som danske Lyntog, ligesom hvert af de to Lande vil anskaffe en Færge til Anvendelse paa Ruten.

Samtidig med, at Anlægsarbejdet til den ny Statsbane blev paabegyndt, tog ogsaa Jordarbejdet til en Autostrada fra Rødbyhavn til Storstrømsbroen sin Begyndelse ved en lignende Højtidelighed som gældende for Jernbanearbejdet, og det er interessant at se, at der allerede er Folk, som mener, at naar denne nye Autostrada er færdig, vil den medføre en saadan Stigning i Landevejstrafikken, at Storstrømsbroen ikke vil være i Stand til at kunne tage den. Man har allerede forespurgt Overingeniøren, som har udtalt, at den Dag, Storstrømsbroen ikke længere kan tage den Trafik, den nye Motorvej medfører, maa man selvfølgelig udvide Broen til den fornødne Bredde, og Statsbanerne vil samtidig forlange et nyt Spor. Overingeniøren mener, at det kan lade sig gøre at udvide Broen, men føjer til, at hvis dette ikke skulde være gennemførligt, kan man selvfølgelig ikke komme udenom en ny Bro. Paa samme Maade har Spørgsmaalet været forelagt Trafikministeren, der siger, at man jo ikke kan vide, hvad Udviklingen vil føre med sig, og at det langt fra er udelukket, at der kan blive Tale om en ny Bro, naar man skal til at tænke paa de nærmere Forbindelser med Autostradaen, men Mi-

nisteren finder dog, at vi i saa Henseende skal se Tiden an.

Anlægget af selve den nye Banestrækning saavel som Anskaffelse af Lyntog og en ny Færge vil medføre Udgifter paa adskillige Millioner. Der vil derfor i den kommende Tid blive en kærkommen Beskæftigelse til en Del arbejdsløse.

SMEDE- OG MASKINARBEJDERNES FAGFORENING, D. S. B., KØBENHAVN, JUBILERER



I. P. Nielsen.

Den 1. Oktober fejrede Smede- og Maskinarbejdernes Fagforening paa Centralværkstedet i København 40 Aars Jubilæum som selvstændig Afdeling inden for deres Hovedorganisation: Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund.

De første Bestræbelser for at samle de københavnske Statsbanesmede i en særlig Klub under D. S. og M. F. blev gjort i første Halvdel af Halvfemserne; men først i Juli 1896 blev en saadan Klub oprettet, og den henhørtes under Afd. 1.

Den nu knapt kendte „Socialistforskrækelse“ havde dengang endnu Indflydelse paa manges Sind ogsaa inden for Rækkerne af de paa Statsbanernes Værksteder fast beskæftigede Arbejdere. Faa Maaneder efter, at Smedene havde oprettet deres Klub 27, blev der rejst Debat om Dannelsen af en Jernbaneforening omfattende samtlige Værkstedsarbejdere ved Statsbanerne, men vel at mærke uden Forbindelse med de private Fagforbund. De to Lockouter i 1898 og 1899 bevirkede imidlertid, at Statsbanesmedene sluttede tættere

om deres Fagforening, og at Medlemstallet voksede. I 1900 lykkedes det ganske vist Fagforeningsmodstanderne at faa dannet en „gul“ Forening, som dog forlængst er uddød, men Smedenes Fagforening voksede sig saa stærk, at den for at opnaa en Forbedring af Timelønnen fik Hovedorganisationen til fra 1. Marts 1900 at erklære Blokade over for Statsbanernes Værksteder, hvilket naturligvis vakte Røre inden for Administrationen.

Da man naaede frem til 1901, rejste der sig blandt Medlemmerne Ønsker om mere Selvstændighed i organisationsmæssig Henseende; dette opnaaedes fra 1. Oktober samme Aar, fra hvilken Dato Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund, Afd. 7, saaledes traadte ud i Livet.

I de første Brydningsaar kunde det være særdeles svært at beskæftige sig med Organisationsarbejde. Dette illustreres f. Eks. ved, at Formændene ikke holdt ud ret længe. I de 5 Aar, Klub 27 eksisterede, havde den 8 forskellige Formænd. Vi kan ikke afholde os fra ved denne Lejlighed at give endnu et Billede af Forholdene, som de tidligere var. I 1907—08 var Værkstedernes Arbejdere utilfredse med, at de var bag efter Privatindustriens Folk i Lønninger; det vedtoges derfor at kræve Lønforbedring, og hvis en saadan ikke blev imødekommet, da opfordre de forskellige Fags Hovedledelser til at overveje Betimeligheden af en ny Blokade. Da Generaldirektionen blev bekendt med denne Beslutning, blev Formanden, Maskinarbejder Kirketerp, kaldt til Generaldirektør Ambt, som krævede, at Kirketerp skulde nedlægge sine Fagforeningstillidshverv, hvad han ganske vist ogsaa gjorde, men blot med det Resultat, at han øjeblikkelig blev genvalgt. En saadan Adfærd var mere, end Generaldirektøren kunde staa for, og det kom aldrig mere til Forhandling mellem ham og Kirketerp. Alle Forhandlinger vedrørende Værkstedspersonalet blev ført over i Maskinafdelingen, og i dette Forhold skete der først en Ændring ved Generaldirektørskiftet i 1915. Siden da har man som bekendt set med mere Forstaaelse paa Fagforeningerne og deres Tillidsmænd, ja, man anerkender dem nu som Organer af ikke uvæsentlig Betydning i hele Samfundsmaskineriet. Den jubilerende Organisation har i saa Henseende vist sig sin Opgave fuldt voksen til Gavn for dens Medlemmer.

Igennem de 40 Aar, D. S. og M. F. Afdeling

7 har bestaaet, har der stadig været og er fremdeles et udmærket Samarbejde mellem vore 2 Organisationer. De ældre af vore Medlemmer vil huske baade Smedenes Formand fra 1902—17, M. Kirketerp, samt hans Afløser indtil 1924, V. Boesen, og den nuværende Generation kender næsten alle den jubilerende Organisations dygtige og energiske Formand gennem de sidste

17 Aar, Maskinarbejder I. P. Nielsen, med hvem vi jævnligt samarbejder, hvilket til Stadighed former sig paa den mest udmærkede Maade.

Idet vi ønsker vore Kammerater i Afd. 7 til Lykke med Jubilæet, takker vi for de mange Aars frugtbringende Samarbejde i gensidige Interesser og udtrykker Forventningen om dettes Fortsættelse endnu i mange Aar.

DE STRØMLINIEFORMEDE DAMPLOKOMOTIVER I ALLE LANDE

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(Fortsat.)

Efter det første Lokomotiv til Etagevogne paa Strækningen mellem Hamburg og Lübeck fulgte hurtigt et andet mægtigt. Et tredje, der byggedes i 1937, var derimod noget afvigende, bl. a. var Kedlen noget større af Hensyn til Kørsel med to Dobbeltvogne.

Ca. 1937 ombyggede dette Selskab desuden 5 af sine forhaandenværende ældre Lokomotiver til Brug for Etagevognene. De fik en Strømliniebeklædning, der lignede 1 B 1-Lokomotivernes meget. Koblingstypen paa disse Tanklokomotiver er 1 C. Skønt Hastigheden er ret moderat, og de bruges til Lokaltrafik, er Strømliniebeklædningen fuldstændig.

Skandinavien:

I Danmark er der som bekendt ingen Strømlinie-lokomotiver. Da D. S. B. omstiller den hurtigste Fjerntrafik til Dieseldrift — begunstiget af Landets Kulmangel og Færgetrafikken — er det vel næppe sandsynligt, at vi faar Strømliniedamplokomotiver at se herhjemme i den nærmest overskuelige Fremtid. — Paa den anden Side kan den politiske Uvikling eventuelt ændre alle Forhold.

Danmark er forøvrigt det eneste i jernbaneteknisk Henseende højtstaaende Land i Verden, der endnu ikke har Strømlinielokomotiver, hvis man ser bort fra Lande, hvor Naturforholdene eller omfattende Elektrificeringer gør en Beklædning overflødig.

Norge omstiller tilsvarende sin Togdrift til elektrisk Drivkraft. Da Landet er bjergrigt, er de tunge Damplokomotiver særlig handicappet, ligesom selve Stigningerne og Kurverne begrænser Hastighederne, især for Dampvogne, saa stærkt, at Strømliniebeklædningen næppe bliver aktuell. Dertil kommer den ringe Trafikintensitet og Krigens Eftervirkninger i Betragtning.

Sverige elektrificerer alle Hovedbaner; og Damplokomotiver til hurtigste Fjerntrafik vil ikke blive genindført, hvorfor Strømlinielokomotiver ikke kan forventes dér.

Det er allerede nævnt, at mange svenske Lokomotiver har vindskærende Forkanter. Ved de ljustrømske Turbinelokomotivprojekter tænkte Maskindelen delvis omklædt. Nogle af de udførte Maskiner har skarpe Kanter fortil.

I Finland er Bebyggelsestætheden ringe, og Persontrafikken over de lange Distancer er minimal, hvorfor strømlinieformede, svære Dampvogne næppe har nogen Fremtid for sig. Dertil kommer Krigens Ødelæggelser.

Randstaternes Jernbanetraffic er endnu mindre, saa vidt hurtig Fjerntrafik med svære Persontog angaar. — Baade Estland, Letland og Litauen er jo blevet indlemmet i Sovjetunionen og siden besat af Tyskland.

Polen:

I Polen byggedes der et 2 C 1-koblet Strømlinielokomotiv i 1937. Om der siden er bygget flere end det første — der blev præsenteret paa Verdensudstillingen i Paris — er uvist. Da Lokomotivet, bortset fra Beklædningen, er af den nyeste Standardstogtype, er det vel sandsynligt, at det repræsenterede Begyndelsen til en almindelig Indførelse af Strømliniebeklædningen. — (Se Fig. 17.)

Paa Verdensudstillingen saas desuden en Model af et helt strømlinieformet Dampvog, der blev trukket af et 2 B 1- eller 2 B 2-koblet Tanklokomotiv. Om Toget virkelig er bygget, kan ikke siges.

Polen er siden blevet opdelt i tre Dele, en Del til Sovjetunionen — siden er den blevet erobret af Tyskerne — en Del i et tyskstyret Generalguvernement, og en Del er indlemmet i Tyskland. Ogsaa Danzig er indlemmet i Tyskland. Hvor de polske Strømlinielokomotiver nu kører, er derfor et aabent Spørgsmaal, ligesom det er uvist, hvilke Lokomotivtyper, der nu bygges. Desuden kører der antagelig tyske Strømlinielokomotiver i Dele af det oprindelige Polen og Danzig. Det er et Eksempel paa de uklare Forandringer med Hensyn til Strømlinielokomotiverne, som Krigens har medført. Lignende uklare Forhold som for Danzig's Vedkommende er sandsynlige i Omraader som Luxemburg og Østfrankrig, Belgien og Holland.

Czechoslovakiet:

I Czechoslovakiet byggedes i 1937 et fuldstændig strømliniebeklædt 2 C 1-Lokomotiv. Det skulde efterfølges af flere. Men nærmere Meddelelse foreligger ikke. Det kører maaske nu i Tyskland, maaske i Sudeterland, maaske i Böhmen-Mähren, maaske i

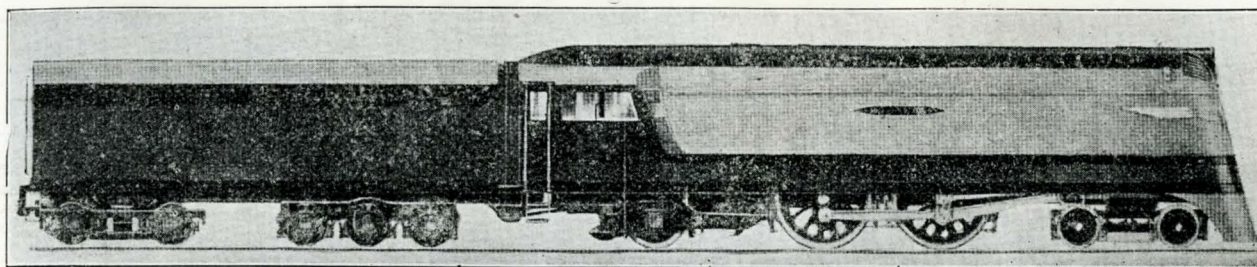


Fig. 22. — U. S. A.'s første Strømlinie-lokomotiv. Maskine af denne Type anvendes sammen med en lignende, men sværere og nyere Type af Arten 2 C 2 til Fremførelse af Verdens hurtigste Damptog „Hiawatha-Ekspressen“, der mellem Chicago og Minneapolis—St. Paul kører med Rejsehastigheder paa indtil 122 km/T. Den lettere Type har med 550 t Togvægt opnaaet en Hastighed paa 202 km/T., hvilket er Verdensrekord. — Men ogsaa en engelsk og en tysk Type har opnaaet en Smule over 200 km i Timen.

Østrig, maaske i Slovakiet eller Ungarn. Da det første Lokomotiv var stationeret i Bratislava (Pressburg), er der formodentlig størst Sandsynlighed for, at det nu tilhører Slovakiet.

Iøvrigt er det tænkeligt, at tyske Strømlinere eller hjemmebyggede Strømlinere efter tyske Tegninger ogsaa kører i disse Landomraader. — Om den nye 1 B 1-koblede Tanklokomotivtype nedenfor, under Østrig.

Østrig:

Østrig har sandsynligvis nu ogsaa Strømlinie-lokomotiver, der er bygget i Tyskland — eller nye hjemmebyggede Lokomotiver af de tyske Standardtyper.

I 1920'erne byggedes i Østrig to svære 1 D 2-Lokomotiver, hvoraf det ene er (eller rettere sagt var) trecylindret. De efterfulgtes snart af 6 andre tocyllindrede Maskiner. I 1937 anskaffedes yderligere 6 Lokomotiver af denne Hovedtype, dog med visse Forandringer. Alle Dele, der ragede op over Kedlen, indesluttet paa disse sidste af en fælles Beklædning. Ellers er disse Lokomotiver absolut ikke strømliniebeklædte.

Det er sandsynligt, at Antallet siden er steget. Straks efter Besættelsen i Marts 1938 bestilte Stortyskland nemlig foruden 40 Godstogslokomotiver ogsaa 10 Eksprestogslokomotiver i Østrig, og de har i hvert Fald næppe været efter tyske Tegninger, selv om de senere Nybygninger antagelig er det.

For nogle Aar siden byggedes i Østrig nogle lette 1 B 1-koblede Tanklokomotiver med Bagagerum m. m. Størstedelen af Lokomotivet omsluttet af en vognlignende Ombygning. Egentlige afrundede Strømlinieformer anvendtes dog ikke.

Til de slovakiske Statsbaner er der fornylig leveret nogle hurtige „Strømlinie-lokomotiver“ af samme Type.

Ungarn:

I Ungarn byggedes i 1936 eller 1937 to strømlinieformede Tanklokomotiver med 2 B 2-Kobling. Meddelelser i Fagtidsskrifterne (omkring 1937) omtaler nogle meget svære Strømlinie-lokomotiver, bygget efter amerikansk Mønster for de internationale Transittog. Foruden de sidste 2 C 1-Maskiner med Tender omtales ogsaa nogle 2 C 1-koblede Tank-

lokomotiver. Mærkeligt nok har nærmere Meddelelser om de to sidste Typer ikke været fremme i Fagpressen.

Rumænien:

I Rumænien er der i 1938—39 bygget 10 svære 1 D 2-koblede Lokomotiver efter næsten samme Tegninger som de nyeste østrigske, og ligesom disse med alle fremtrædende Dele over Kedlen skjult under fælles Beklædning fra Skorsten til Førerhus. — Muligvis er der siden bygget flere.

For nylig er der ogsaa bygget nogle 1 E 1-Lokomotiver med en lignende Overbygning.

Desuden besidder Rumænien nogle helt strømliniebeklædte nye 2 C-Lokomotiver af hjemlig Konstruktion. En Model fandtes paa Verdensudstillingen i Paris i 1937. I første Omgang er der bygget fire af dem. Rumæniens Deling kan maaske have ført nogle af disse Lokomotiver til andre Lande.

Jugoslavien:

I Jugoslavien er et eller flere Lokomotiver blevet strømliniebeklædte til Brug for et Par meget hurtige Tog mellem Zagreb og Belgrad. Det turde vel være sandsynligt, at de paagældende Lokomotiver hører til den store Serie af 2 C 1-Maskiner (og 1 D 1- og 1 E-Maskiner), der byggedes i Tyskland (og Polen) omkring 1930. — Jugoslavien er siden blevet delt.

I Bjerglandene Grækenland, Bulgarien, Syrien, Palæstina og Tyrkiet er Strømliniebeklædning ikke aktuel.

Ægypten:

I Ægypten kører der i det mindste 10 Dobbeltvogne, der har Damp som Trækraft. De har — ligesom de moderne Motortog — et meget afglatt Ydre. (Tilsvarende Dampvogntog træffes forøvrigt mange andre Steder i Verden, især hvor England er Hovedleverandøren af Jernbanemateriellet.)

Syd for de store Ørkenomraader findes ingen normalsporede Baner i Afrika og derfor heller ikke nogen Strømlinietog.

Iraq:

Til Jernbanerne i Iraq (Mesopotamien) er der længe før Krigsudbruddet bestilt 4 strømlinieformede 2 C 1-Lokomotiver i England.

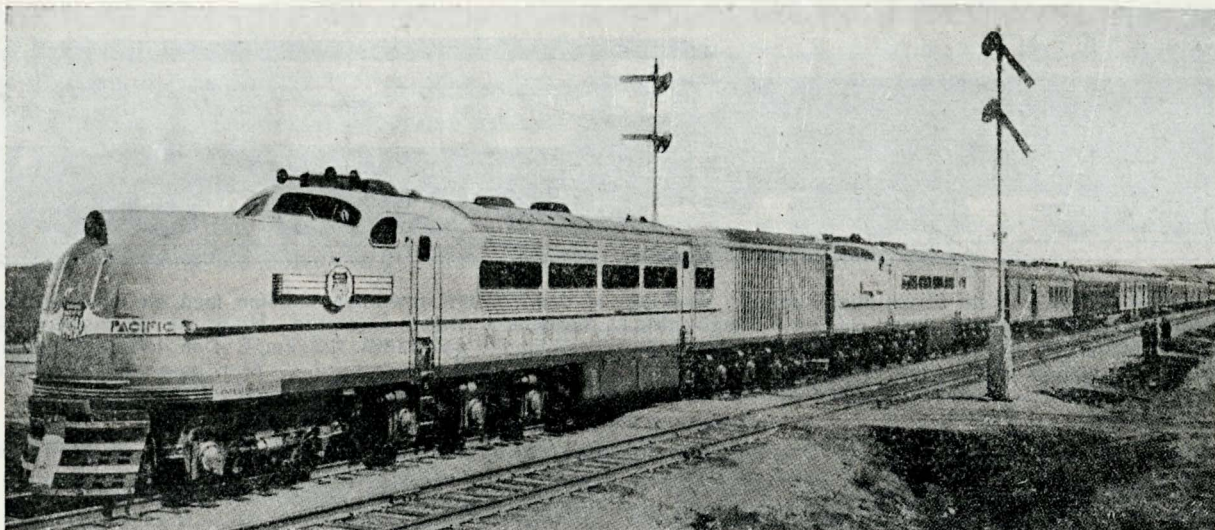


Fig. 23. — Union Pacific-Banens 40-hjulede Dobbeltlokomotiv, der vejer 482 t. De to Halvdele kan hver bruges selvstændigt. Man vilde maaske derfor sige, at der saa er Tale om to Lokomotiver især i Betragtning af, at de her er sammenkoblet usymmetrisk; men Fjernbetjenings- og Fjernstyringsanlæg bevirker, at de kan regnes som eet Lokomotiv. Koblingstypen er 2 C C 2 + 2 C C 2 med Enkeltakseltræk. Hver Aksel drives af en Elektromotor, der faar Strøm fra Dynamoer, som drives af Turbiner. Brændstoffet er meget billige, tunge Brændselsolier, der koster mindre end Dieselolie.

Lokomotivet, der har 2×2500 HK, er meget tungt; men dette er af mindre Vigtighed i Forhold til hele Togvægten. Turbinernes Virkningsgrad er langt bedre end ved almindelige Damplokomotiver. Som Følge deraf er den med de komplicerede Maskinanlæg forbundne Vægtforøgelse ikke af større Betydning. Brændstofudgifterne udgør kun 60 pCt. af, hvad et normalt Damplokomotiv kræver. De er endog lidt mindre end for Diesellokomotiver, skønt Forbruget i kg er lidt større. — Dette Lokomotiv er bygget for meget store Hastigheder, ca. 200 km i Timen.

Rusland:

I Sovjetunionen forsynede man omkring 1937 et af de i stort Antal forekommende nye 1 D 2-koblede Lokomotiver med en Strømliniebeklædning. Dette første russiske Strømlinie-lokomotiv kører forøvrigt paa Jernbanerne Syd for Kaukasus.

Siden er der bygget en ny Standardtype med 2 C 2-Kobling og Strømliniebeklædning.

Endvidere er der blevet bygget endnu et strømlinieformet, specielt 2 C 2-Lokomotiv, der er konstrueret for meget store Hastigheder.

Til ovennævnte kommer endelig et meget stort 2 D 2-koblet Lokomotiv med Turbinetræk, Kondensator og andre specielle Træk. Bortset fra de to russiske 2 G 2-koblede og en (maaske ikke udført) 1 G 2-Type samt et fra England importeret 2 D 1-1 D 2-koblet Garratt-Lokomotiv og det ejendommelige, belgiske C 1-1 B 1 B 1-1 C-koblede „Franco“-Lokomotiv er den nyeste Strømliner det tungeste Lokomotiv i Europa, endog tungere end de tyske 06-Lokomotiver.

Østasien:

I Manchukuo (Manshuriet) kørte de første Strømlinere allerede i 1934. Det var ikke paa Statsbanerne, men paa det sydmandshuiske Jernbaneselskabs Linier. Lokomotiverne var i første Omgang beregnet for „Asia“-Ekspressen (det hurtige og luksuriøse Tog, der kørte mellem Dairen og Hovedstaden Hsingking, og nu helt til Charbin). Lokomotiverne var 2 C 1-koblede. Først leveredes der 2 Stykker fra Kawasaki-Fabrikkerne i Japan. Efter andre Meddelelser var Tallet 4. Det er dog sandsynligt, at

flere er blevet bygget efterhaanden, saaledes som det oprindeligt var Planen. Fotografierne viser i alt Fald, at der er fremkommet en senere Type, som i Modsætning til de første ikke er helt strømlinieformet. Muligvis er den bygget i Landet selv, der nu ogsaa har faaet en Lokomotivfabrik. — (Se Fig. 18.)

Samme Selskab har ogsaa en anden Type Strømlinie-lokomotiver, der er bygget i Japan. Det er et Tanklokomotiv med 2 C 3-Kobling.

Da det sydmandshuiske Jernbaneselskabs Linier strækker sig til Kina, er det tænkeligt, at de samme Strømlinie-lokomotiver nu ogsaa kan træffes dér. Det er vel ikke utænkeligt, at der nu ogsaa kan være kommet Strømlinie-lokomotiver fra Japan til andre kinesiske Jernbaner (før Krigen fandtes ingen, og fra Europa er ingen leveret) eller til Manchuriets Statsbaner eller til Korea.

Japan:

I Japan selv blev et af de 2 C 1-koblede Standardlokomotiver i 1935 strømliniebeklædt. De sidenhen nybyggede Lokomotiver er dog ikke udført med Strømlinieform. Fordelene ved denne er ikke særlig store i Japan paa Grund af Smalspor og Bjerglandskab med Kurver og Stigninger, der hindrer udpræget Hurtigkørsel. — (Se Fig. 19.)

Sydiasien:

Smalsporlandene Filippinerne, fransk Indokina, Thailand (Siam), Malajstaterne (Malakka) og Java har formodentlig ingen Strømlinere. Ellers maa de i alt Fald være helt nye.

I Indien kunde man nok have ventet Indførelse af Strømlinie-lokomotiver, eftersom man dér kører

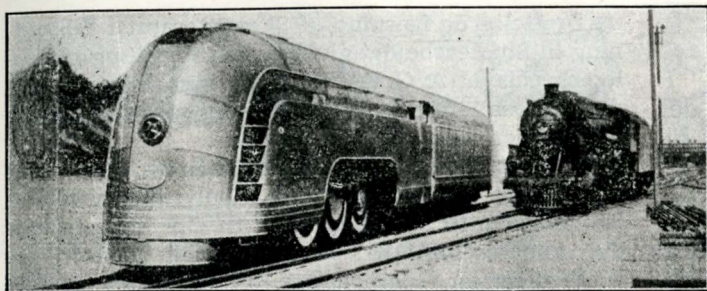


Fig. 24. — Nyt 2 C 1-Strømlinie-lokomotiv tilhørende New York-Central-Baneselskabet. Som det ses, er det nye Lokomotiv langt kønnere end den ældre Maskine ved Siden af; og det er ogsaa meget bedre egnet til Lyntogstrafik. (Sammenlign ogsaa det nye og det ældre Lokomotiv i Fig. 16.)

med store Hastigheder over lange Distancer paa de bredsporede Hovedbaner. Endnu findes ingen egentlige Strømliniedamp tog i Indien. Dog har det østindiske Jernbaneselskab beskæftiget sig med Planer om Indførelse af Strømliniebeklædningen.

Det kan tilføjes, at mange indiske Jernbaneselskaber — f. Eks. Bengal—Nagpur Jernbanen — har nogle lyntogslignende Vogntog med Dampkraft. Saadanne kan som nævnt træffes i mange oversøiske Lande, særlig i de britiske Besiddelser.

Australien:

Australien bestaar som bekendt af flere Stater, der hver har sit eget statsejede Jernbanesystem, hvortil kommer nogle fællesstatslige Linier. Disse Jernbaner har forskellige Sporvidder. Queensland og Vestaustralien har saaledes Smalspor („Kaps-poret“s Sporvidde er $3\frac{1}{2}$ engelske Fod eller 106,7 cm. Næsten alle oversøiske Lande med Smalspor har denne Sporvidde).

I disse Lande er Hastighederne smaa, hvorfor der ikke findes Strømlinere. Sydaustraliens Jernbaner (Bredspor $5\frac{1}{4}$ Fods Sporvidde = 160 cm) anskaffede allerede i 1935 tre 2 C 1-koblede Strømlinere, betegnet som 620 Klassen. I Virkeligheden var de dog kun delvis strømlinieformede. — Noget senere byggedes yderligere 7, som var noget afvigende fra den første Serie, og som var endnu mindre beklædt. Man syntes at lægge større Vægt paa Maling og Udseende og Reklame end paa at opnaa en effektiv aerodynamisk Form. — Ved samme Selskabs svære 2 D 2- og 1 D 2-Lokomotiver i deres nyeste Udgaver ser man iøvrigt en Tendens i samme Retning, idet Rør og Stænger er anbragt bag en Sidebeklædning, som manglede ved de tidligere Lokomotiver af samme Konstruktion. Strømlinere kan de dog langt fra kaldes, selv om deres Ydre er meget glat.

I New South Wales bruges Normalspor. Dette Lands Jernbaner byggede i 1939 paa 5 Strømlinere. Det er 2 C 1-Lokomotiver.

Endelig kommer vi til Victoria i Sydøst, hvor der er Bredspor. I denne Stat har der fra 1937 kørt fire 2 C 1-koblede Strømlinere af „S“-Klassen.

Desuden bygges tre meget svære Strømlinie-lokomotiver, benævnt „H“-Klassen, som er 2 D 2-koblede Strømlinie-lokomotiver. De er endnu sværere end selv de 2 D 2-koblede Typer i New South Wales og South Australia, hvorfor de sikkert er Australiens tungeste Lokomotiver. Formodentlig er de ogsaa tungere end Chiles 2 D 2 Type, der an-

tagelig er den tungeste i Sydamerika. De er i saa Fald de sværeste Lokomotiver paa den sydlige Halvkugle. Det første af disse „H“ Lokomotiver er muligvis noget afvigende fra de senere. Men nærmere Detailler er ikke fremkommet i Tide (Artiklens Stof er som nævnt for Størstedelen kun ført up to date til April 1940, fordi de allerfleste udenlandske Tidsskrifter er udeblevet sidenhen).

Paa Øen og Staten Tasmanien, Syd for Australien, er der kun moderat Trafikintensitet samt lave Hastigheder, bl. a. paa Grund af Bjergland og Smalspor. Ikke desto mindre forefindes der her (antagelig kun et enkelt) Strømlinie-lokomotiv. Det er 2 C 1-koblet. — Der kører ogsaa Drivvogne med Dampkraft paa Øen. — (Se Fig. 3.)

New Zealand:

I New Zealand er der ogsaa Smalspor. Til Trods herfor anskaffer dette Land nu kun Strømlinie-lokomotiver til Eksprestogsdrift. Den første Type er „Ka“-Klassen, der er en strømliniebeklædt Ud-gave af „K“ Klassen, et 2 D 2-koblet Lokomotiv, hvoraf der blev bygget 30 Enheder omkring 1930. Af Ka-Klassen er der bygget 35 Stykker. Senere er der bygget yderligere 6 „Kb“ Lokomotiver, der afviger fra de første ved at have Booster (d. v. s. en Hjælpemaskine i bageste Truck, som bruges ved Igangsætningen). Disse Lokomotiver er bygget i Australien selv. — (Se Fig. 20.)



Fig. 25. — Ombygget 2 C 1-Lokomotiv tilhørende Lackawanna-Banen.

Dette er et Eksempel paa, hvorledes mange, selv mindre amerikanske Selskaber nærmest som en Art Publikumsreklame, har pyntet enkelte af deres ellers ikke særlig skønne, ældre Eksprestoglokomotiver med forskellige mindre Beklædninger og Malinger.

(Fortsættes.)

Sammenstød mellem Jernbanetog og Rutebil.

Midtvejs mellem Tønder og Ribe skete der Søndag den 15. September om Aftenen Nord for Skærbæk Station en uhyggelig Trafikulykke. Da Tog 493, som var en Del forsinket, Kl. ca. 22,30 afgik fra Skærbæk, paakørte det ved en umiddelbart udenfor Stationen beliggende ubevogtet Overkørsel en med Passagerer fyldt Rutebil, der var paa Vej til Gram. Det var meget mørkt, og Lokomotivpersonalet paa Toget, Lokomotivfører V. Heckmann og Lokomotivfyrbøder B. Andersen, var ikke i Stand til at se noget som helst foran Maskinen; Lanternen var jo afblændet, som den skal være af Hensyn til Mørklægningen. Da der lige var sat i Gang, havde Toget endnu ikke faaet nogen videre Fart paa, Lokomotivfører Heckmann fik derfor standset det ret hurtigt, men det viste sig alligevel, at Ulykken havde faaet et uhyggeligt Omfang. Rutebilen var fuldstændig molesteret; den var skrællet op i hele dens Længde, 2 af dens Passagerer blev dræbt ved Uheldet og yderligere 1 af dem er senere afgaaet ved Døden. Resten af Passagererne i Rutebilen blev næsten alle saaret i haardere eller lettere Grad; 20 af dem blev indlagt paa Sygehus dels i Ribe og dels i Gram.

Togmaskinen, en D-Maskine, tog derimod ikke videre Skade ved Sammenstødet.

Aarsagen til Ulykken foreligger endnu ikke opklaret.

Meddelelse fra Landsoplysningsudvalget.

Da Oplysningsarbejdet for Vinteren 1941—42 i nær Fremtid tager sin Begyndelse, gør Landsoplysningsudvalget opmærksom paa, at alle Forespørgsler Oplysningsarbejdet vedrørende saavel fra Enkeltmand som fra Grupper (herunder Hjemmestudiekredse) besvares beredvilligt og omgaaende.

Det anbefales Afdelinger, der iværksætter Oplysningsarbejde, at vælge Emner, som passer i Tidens Tarv.

Hjemmestudiekredse kan iværksættes, hvor tjenstlige Forhold er en Hindring for, at Afdelingerne kan oprette Studiekredse.

Opmærksomheden henledes paa, at Sprog almindeligvis ikke henregnes til Oplysningsarbejde, ligesom Tilskud til Afslutningsfester i Almindelighed ikke kan paaregnes at ville blive bevilget.

Drøftelse og Læsning af Skønlitteratur i Tilknytning til Studiearbejdet giver vidt kulturelt og psykologisk Udsyn. A. O. F.s Bogkreds har her gode Kilder at øse af. Nærmere Oplysninger vedrørende Bogkredsen faas hos undertegnede.

Sangen maa heller ikke forglemmes, den er et nødvendigt og væsentligt Led i Oplysningsarbejdet. Sangbøger med 328 Sange kan til Oplysningsarbejdet erholdes for 1 Kr. 20 Øre pr. Stk.

Medlemmer, som ønsker Korrespondanceundervisning gennem Arbejdernes Oplysnings Forbund, kan enten henvende sig til undertegnede eller direkte til A. O. F., Nørre Farimagsgade 11, København K. Men for at opnaa Tilskud maa Meddelelse om Arbejdets Paabegyndelse saavel fra Enkeltmand som gruppevis Kursus indsendes til undertegnede. Denne Betingelse gælder ogsaa for enhver anden Form for Studiearbejde.

Korrespondanceskolens Undervisningsmateriale kan ogsaa anvendes af Studiekredse. Lederen faar da Undervisningsbrevene tilsendt og i Fællesskab gennemgaar man Stoffet og besvarer de stillede Opgaver.

Undervisning pr. Brev omfatter følgende Fag:

1. Dagliglivets Regning I.
2. Dagliglivets Regning II.
3. Enkelt Regnskabsføring.
4. Regnskabsføring for mindre Næringsdrivende.
5. Praktisk Dobbeltbogføring.
6. Stenografi.
7. Skriftlig Dansk.
8. Skrivning.
9. Dirigentvirksomhed.
10. Skattevæsen og Skatteligning.
11. Jordens Naturrigdomme.
12. Det danske Samfund (Samfundskundskab).
13. Noder, Musik og Sang.
14. Aktuelle Fagforeningsproblemer.
15. Samfundsøkonomi.
16. Dagliglivets Retsregler.

Nr. 9, 10, 11, 12, 14, 15 og 16 er særligt egnede til Anvendelse i Studiekredse.

Hvert Kursus koster 2 Kr. + Grundbog.

Naar Kvitteringer for Arbejdets Paabegyndelse indsendes til undertegnede, refunderes Beløbet for 2 Kursus fuldt ud, for 3 eller flere Kursus refunderes $\frac{2}{3}$ af Beløbet.

Kalkulationer og Regnskaber maa altid være underskrevet af rette Vedkommende og saaledes affattet, at de ikke giver Anledning til, at saavel enkelte som flere Ting trækker i Langdrag.

P. U. V.

P. Sessing,

Torbenfeldtvej 37, 1. tv., Brønshøj, Kbhvn.





Lokomotivpersonalets Hjælpfond.

Uddeling af Understøttelse.

I Henhold til Hjælpfondens Vedtægter uddeles i December Maaned d. A. Understøttelser i Portioner paa 50—100 Kr., der kan søges:

1. Af Medlemmer.
2. Af pensionerede Lokomotivmænd.
3. Af Lokomotivmænds Enker.
4. Af forældreløse Børn under 18 Aar efter de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningsskemaer udleveres fra 15. Oktober og maa senest den 15. November være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpfond, Vestre Boulevard 45, 1. København V.

De Ansøgere, hvem Understøttelse bevilges, vil modtage Underretning herom den 15. December.

Repræsentantskabet.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit 40 Aars Jubilæum den 16. Oktober frabedes.

H. P. F. Petersen,

Lokomotivfører, Roskilde.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum den 20. Oktober frabedes venligst.

J. S. M. Beusen,

Motorfører, Hgl.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for Opmærksomheden ved mit 25 Aars Jubilæum.

J. C. R. Nissen,

Lokomotivfører, Fredericia.

En hjertelig Tak til Aarhus, Randers og Nyborg Afdelinger for udvist Opmærksomhed ved min Mands, pens. Lokomotivfyrbøder Michael M. Mikkelsens Sygdom, Død og Bisættelse.

Paa Børns og egne Vegne

Karen Mikkelsen,

Aarhus.

Min hjerteligste Tak for udvist Opmærksomhed ved min kære Mands, pens. Lokomotivfører Chr. Bjørnstens Død og Begravelse.

Mathilde Bjørnsten,

Helsingør.

Inderlig Tak for al venlig Deltagelse ved min elskede Mands, pens. Lokomotivfører Franklin Nielsen, og min kære Datters, vor kære Faders og Søsters Bisættelse.

Johanne Nielsen og Børn.



Forflyttelse efter Ans. fra 1.—10.—41:

Lokomotivfyrbøder H. C. Guldager, Korsør, til Aarhus H.

Tilladelse til at bytte Tjenestested fra 1.—10.—41:

Lokomotivfyrbøderne H. Andersen, Roskilde, og E. D. Hansen, Kalundborg.

Afsked:

Lokomotivfører A. Hansen, Fredericia, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—11.—41 (min. Afsked).

Lokomotivfører P. C. Andreasen, Hillerød, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—11.—41 (min. Afsked).

Dødsfald blandt Pensionister:

pens. Lokomotivførere:

F. C. Rasmussen, Esbjerg, den 13.—8.—41.

C. T. Bjørnsten, Helsingør, den 4.—9.—41.

F. J. Nielsen, København, den 10.—9.—41.

pens. Lokomotivfyrbøder:

M. M. Mikkelsen, Aarhus, den 8.—9.—41.



Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Korsør Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: O. Filipsen, Dyrehovedgaards Allé 21.

Nyborg Afd.: Formanden (L. Andersen) har faaet Telefon Nr. 796.

Haderslev Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: E. E. M. Mortensen, Simmerstedvej 25.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Ændring i Kontingentsatserne for timelønnet Personale samt Aspiranter.

Saaledes som Medlemsbidraget til Sygekassen hidtil har været fastsat, har de timelønnede samt Aspiranterne betalt Kontingent ikke blot af selve den egentlige Løn, men ogsaa af Dyrtidstillæg og Reguleringstillæg, hvilket har medført, at Kontingentet for disse Grupper af Medlemmer har været svingende, naar de nævnte Tillæg skiftede i op- eller nedadgaende Retning. For at komme bort fra dette og faa faste Kontingentsatser er der fra 1. Oktober gennemført Ændringer i nogle af disse, hvorved der for de timelønnede og Aspiranterne sker visse Nedsættelser.

Ved den nye Beregningsmaade for Medlemsbidrag for de timelønnede er man gaaet over til at beregne disses Bidrag af den Del af Lønnen, der svarer til Tjenestemændenes Grundløn og Alderstillæg, og for Aspiranternes Vedkommende til at beregne Bidraget af Begyndelsesgrundløn i vedkommende Tjenestestilling — for begge Grupper Vedkommende med Bidragsprocenten afpasset saaledes, at timelønnede og Aspiranter, med

ubetydelige Forskelle, svarer Bidrag af samme Størrelse som Tjenestemænd paa samme Lønniveau.

De nye Kontingentsatser vil fremgaa af følgende Ændringer i Sygekassens Vedtægt § 5, Pkt. 1 og 2 i Stk. 1:

1. a. Tjenestemænd, Trafikmedhjælpere og Trafikelever: 2 pCt. af Grundløn, Alderstillæg og personlige Tillæg samt et fast Beløb af 35 Øre maanedlig.
- b. Aspiranter til Tjenestemandstillinger,
 - 1) som lønnes efter Reglerne i Tjenestemandsløvens § 5, St. 2 a): 1,8 pCt. og
 - 2) som lønnes efter Reglerne i Tjenestemandsløvens § 5, Stk. 2 a): 1,8 pCt. og af Grundlønnen for den paagældende Tjenestemandstilling, for begge Aspirantgruppers Vedkommende med Tillæg af et fast Beløb paa 35 Øre maanedlig.
- c. Ekstrakontorister.
 - 1) Paa laveste Lønningstrin 1,6 pCt. og
 - 2) paa højere Lønningstrin 1,8 pCt. af Grundlønnen for Kontorister, for begge Grup-

pers Vedkommende med Tillæg af et fast Beløb paa 35 Øre maanedlig.

- d. Ekstraingeniører, Ekstraarkitekter og Ekstrakonstruktører, der er antaget som Aspiranter:
 - 1) 1. og 2. Tjenestear 1,8 pCt. og
 - 2) derefter 2 pCt. af Grundlønnen for hhv. Ingeniører, Arkitekter og Konstruktører af 3. Grad, for begge Grupper Vedkommende med Tillæg af et Beløb paa 35 Øre maanedlig.
2. a. Timelønnede fast ansatte:

1,8 pCt. af hele det Beløb de faar udbetalt af Statsbanerne med Undtagelse af Dyrtidstillæg, Pristals-tillæg, Godtgørelse for forskudt Arbejdstid og Arbejde i Skiftehold, Overarbejdspenge, Natpenge o. l. Emolumenter. Under Sygdom betales 1,8 pCt. af den samlede Pengehjælp.
- b. Billettrykkere: 1,8 pCt. af hele det Beløb, de faar udbetalt af Statsbanerne, med Undtagelse af Pristalstillæg, Overarbejdspenge og lign. Emolumenter.
- c. Lærlinge: 50 Øre pr. Uge.

STATSBANERNES DRIFTSINDTÆGTER OG DRIFTSUDGIFTER

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

	Maj Maaned		1941	
	1941	1940	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	7 440 000	5 330 000	2 110 000	
Gods- og Kreaturbefordring	10 030 000	6 790 000	3 240 000	
Postbefordring	620 000	720 000		100 000
Andre Indtægter	590 000	490 000	100 000	
Indtægter i alt	18 680 000	13 330 000	5 350 000	
Driftsudgifter	13 680 000	11 960 000	1 720 000	
Driftsoverskud	5 000 000	1 370 000	3 630 000	
Afskrivning	600 000	640 000		40 000
Forrentning	1 220 000	1 250 000		30 000
Statens Tilskud til Driften	÷3 180 000	520 000		3 700 000

	April—Maj		1940—1941	
	1940—1941	1939—1940	Forøgelse	Formind.
Personbefordring	14 230 000	8 760 000	5 470 000	
Gods- og Kreaturbefordring	16 600 000	11 740 000	4 860 000	
Postbefordring	1 150 000	1 320 000		170 000
Andre Indtægter	1 160 000	1 030 000	130 000	
Indtægter i alt	33 140 000	22 850 000	10 290 000	
Driftsudgifter	25 250 000	21 950 000	3 300 000	
Driftsoverskud	7 890 000	900 000	6 990 000	
Afskrivning	1 200 000	1 290 000		90 000
Forrentning	2 430 000	2 490 000		60 000
Statens Tilskud til Driften	÷4 260 000	2 880 000		7 140 000

Indtægten af Personbefordringen er i Forhold til Maj 1940 steget med ca. 2,1 Mill. Kr.

Indtægten af Godsbefordringen er i Forhold til Maj 1940 steget med ca. 3¼ Mill. Kr., og Indtægten af Postbefordringen samt forskellige andre Indtægter er den samme som i Maj 1940.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca. 5,3 Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 1,7 Mill. Kr. Stigningen skyldes i det væsentlige Forhøjelse af Lønninger samt forøgede Brændselsudgifter.

Hvis man regner med en tilsvarende ekstraordinær Afskrivning som i Fjor, bliver det samlede Resultat af Driften samt Afskrivning og Forrentning, at der i Fjor var et Underskud paa ca. 3,5 Mill. Kr. og i Aar et Overskud paa 0,7 Mill. Kr.