

NO 21

5. November 1941

41. Aargang

## REGULERINGSTILLÆGET

Forhandlingen den 20. Oktober mellem Finansministeren og Statstjenestemændenes Hovedorganisationer førte, som det allerede er fremgaaet af den fælles Meddelelse, der udsendes gennem Radioavisen og Dagspressen, ikke til Enighed mellem de 2 Parter. En saa negativ Forhandling har ikke været ført mellem Regeringen og Tjenestemændene siden Madsen-Mygdals og Neergaards Tid, og Resultatet vil sikkert blive modtaget med Beklagelse langt ud over Tjenestemændenes Kreds.

Vore Forhandlere mødte ingenlunde hos Finansministeren med højstemte Forventninger; men de følte dog, at de havde Støtte i Ret og Billighed, naar de med Henvisning til de gennem Foraaret og Sommeren stadig stigende Priser fremsatte Krav om en til Stigningerne svarende Forøgelse af Reguleringstillæget.

Finansminister Buhl oplyste straks Tjenestemændenes Repræsentanter om, at Spørgsmaalet havde været forelagt den samlede Regering, og at denne var enig om, at der under Hensyn til alle foreliggende særlige Forhold ikke kunde ændres i de nugældende Lønninger indenfor Finansaaret 1941—42. Han henviste til den af Arbejds- og Forligsnævnet truffne Afgørelse for samtlige private Lønarbejdere her i Landet, hvorefter disse Lønninger var bundet til de i Foraaret fastsatte Beløb. Hvorledes man end saa paa denne Afgørelse, saa var det en Retskendelse, der maatte respekteres.

Kendsgerningen er saaledes den, at Arbejderne maa klare sig paa de i Foraaret 1941 fastsatte Lønninger, i hvert Fald indtil Foraaret 1942, og Regeringen vil ikke være i Stand til

at fastsætte andre Vilkaar for Statens Tjenestemænd, end de, der gælder for Lønarbejderne.

Tjenestemændenes Forhandlere kunde ikke anerkende disse Synspunkter. Ordføreren for vor Centralorganisation, Hr. Charles Petersen, gjorde baade myndigt og sagligt Rede for vor Stilling. Han gjorde saaledes gældende, at selv om Arbejds- og Forligsnævnet havde sit Mandat i Orden, og dets Kendelse var lovmedholdig, hvad ingen kunde bestride, saa følte Afgørelsen som en Urimelighed, saa meget mere som den stærke Afbremning af Lønningerne, der fandt Sted i Foraaret, kun fik Tilslutning fra Arbejdere og Tjenestemænd under Forudsætning af, at det kunde lykkes at holde Priserne paa det daværende Niveau.

Som bekendt er denne Forudsætning bristet, Priserne har ikke saaledes som Lønningerne lystret nogen Kendelse, og Resultatet er blevet, at baade Arbejdere og Tjenestemænd befinder sig under saa trykkede økonomiske Kaar, at Familier paa de mindre Indtægter og særlig dem med Børn maa friste en Tilværelse, der ligger paa et Niveau, vi ikke har kendt til her i Landet i de sidste 40 Aar.

Vor Ordfører slog endvidere fast, at Tjenestemændenes Lønningsforhold jo aldeles ikke hørte ind under Arbejds- og Forligsnævnets Virkeomraade; det var de private Arbejders Lønningsforhold, Kendelsen gjaldt, og da Tjenestemændenes Lønordning i flere Henseender afviger fra de Forhold, Kendelsen omfatter, vil vi i hvert Fald ikke kunne forstaa Rimeligheden i, at den ogsaa skal kunne være bindende for Tjenestemandslønningerne. Charles Petersen



gjorde i denne Forbindelse opmærksom paa, at det specielle Udgiftstal, der gælder for Tjenestemændene, i Forvejen er „skrælet“, idet det ikke, som det almindelige Udgiftstal, omfatter 2 saa vigtige Poster paa et Husholdningsbudget som „Skatter“ og „Andre Udgifter“; dertil kommer det nok som bekendte store Interval i Reguleringstillæget, som kun efterhaanden er blevet delvis udfyldt.

Disse Forhold gør, at en Sammenkobling af Arbejds- og Forligsnævnets Kendelse og Statens Lønninger savner den saglige Begrundelse, som skal kunne overbevise Tjenestemændene om dens Berettigelse. Naar hertil kommer, at Nævnets Afgørelse i Forvejen blev følt som en bitter Skuffelse og blev modtaget under Protest fra Arbejderne, maa Regeringen forstaa, at vi ikke alene ikke kan anerkende Regeringens Stilling, men maa nedlægge en bestemt Indsigelse.

Finansministeren, hvis Sympati øjensynligt var paa Tjenestemændenes Side, maatte med Beklagelse erklære, at det havde været umuligt i det sidst forløbne Halvaar at binde Priserne saa stærkt, som det havde været ønskeligt. Den nedsatte Vareproduktion har imidlertid spillet stærkt ind, der er ikke de Varer til Befolkningens Raadighed, som under normale Forhold, og dette indskrænkede Udbud bevirker, at vi maa nedsætte vort Forbrug, hvilket kan ske saavel ved, at der rationeres direkte, som ved at Lønningerne holdes noget nede og indrettes efter et nedsat Forbrug. Ministeren vilde erkende, at den direkte Rationering var den Form, som gav den retfærdigste Fordeling af de forhaandenværende Varer, og i saa vid Udstrækning det kunde lade sig gøre, vilde dette ogsaa finde Sted. Nævnte bl. a. at Smørret var holdt nede paa en Pris, der laa 1 Kr. 08 Øre lavere end Eksportprisen, samt at Brændselspriserne og Priserne paa andre vigtige Fornødenheder ligeledes var holdt i Ave. Han tilføjede, at Regeringen havde til Hensigt paa effektiv Vis at fortsætte ad denne Vej. Men hvad der maa gøres for at fordele Varerne paa den mest retfærdige Maade, maa, sagde Ministeren, omfatte alle, og derfor kan Regeringen ikke gaa med til at forøge Tjenestemændenes Købekraft; thi saa forfordeler man alle de øvrige Borgere, der lever under ligesaa daarlige og endnu daarligere Vilkaar.

Det var i Hovedsagen disse Synspunkter, som under Forhandlingerne udveksledes mel-

lem den samlede Regerings Repræsentant, Finansministeren, og Tjenestemændenes Forhandlingsledere.

Gennem Ritzau og Radioavisen udsendtes efter Mødets Afslutning en Redegørelse for Forhandlingernes Forløb, i hvilken det hedder, at Finansministeren meddelte, at Regeringen under Hensyn til samtlige foreliggende Forhold agtede at foreslaa de nuværende Regler for Ydelse af Reguleringstillæg, midlertidigt Tillæg m. v. opretholdt uændret indeværende Finansaar ud, og at Tjenestemandorganisationerne ikke kunde modtage Forslaget, men maatte tage Afstand fra, at man for Tjenestemændene — paa samme Maade som sket ved den af Arbejds- og Forligsnævnets Formandsskab i August Maaned afsagte Kendelse angaaende Arbejderlønninger — fastholder Opretholdelsen af den gældende Lønordning uden nogen Erstatning for den skete Prisstigning.

Herefter maa den samlede Regerings Beslutning, som Finansministeren meddelte Tjenestemændene, og paa hvilken han — naturligvis ogsaa i Overensstemmelse med Regeringen — stod fast og urokkelig, være at betragte som en inappellabel Afgørelse analog med Arbejds- og Forligsnævnets Kendelse i August vedrørende de private Arbejderlønninger.

Sagen er hermed afgjort. Bag Regeringen, der som bekendt er sammensat af de 4 store politiske Partier, staar praktisk taget den samlede Rigsdag, og Tjenestemændene har saa lidt som øvrige Lønarbejdere herefter noget lovligt Middel til at ændre den afsagte Kendelse. Vi kan, som vi allerede har gjort, og som Arbejderorganisationerne gjorde det, nedlægge Indsigelse og erklære, at vi er utilfredse, hvad vi virkelig ogsaa har Grund til at være; men som Medlemmer af et ordnet Samfund staar vi ved Vejs Ende og maa indrette os paa vore nuværende Lønninger dette Finansaar ud.

Hermed være ikke sagt, at den Meningsudveksling, der ved Forhandlingerne fandt Sted mellem Regeringens og Organisationernes Repræsentanter, har været uden Betydning. Vi tror, at de Synspunkter, vore Forhandlere gav Udtryk for, og som faldt nøje sammen med de, der fra De samvirkende Fagforbunds Side allerede er fremført efter Arbejds- og Forligsnævnets Kendelse, har bidraget til at overbevise Myndighederne om, at Lønarbejdere og Tjenestemænd har Hovedparten af Tidens øko-



nomiske Byrder over Nakken, og at det nu ikke længere blot er ønskeligt, men ogsaa absolut nødvendigt at hidføre en ligelig Fordeling af de Fornødenheder, som staar til den samlede Befolknings Raadighed.

### N. TH. BRIX DØD



Natten mellem den 17. og 18. Oktober afgik Privatbanelokomotivpersonalets Førstemand gennem en Menneskealder, *N. Th. Brix*, Aalborg, ved Døden i en Alder af 66 Aar. Et Liv i Arbejde for Tjenestemænd ved Privatbanerne er dermed afsluttet.

Brix blev ansat ved Aalborg Privatbaner i 1899. I 1912 blev han Formand for Lokomotivpersonalet ved Privatbanerne hele Landet over, og han har siden da virket energisk og utrætteligt for sine Kammerater.

Som enhver ved, var Statstjenestemændene i Aarene under Verdenskrigen særdeles daarligt stillet, og ved Privatbanerne var Forholdet naturligvis ingenlunde bedre, tværtimod. Under Brix's Ledelse laa vore Privatbanekolleger imidlertid ikke paa den lade Side. I 1916 foretog de Pladsopsigelse ved en bestemt Bane for paa den Maade at gennemtvinge Forhandling om et nyt Lønreglement. Denne Opsigelseskampagne, der vakte Opsigt, bevirkede ganske vist Bevilling af nogle Dyrtidstillæg, men dette var ikke tilfredsstillende; man vilde have Tilsagn om et nyt Lønreglement. Baneledelserne stillede sig tøvende, men i sidste Øjeblik kom det dog til Forhandling herom.

I 1918 blev Brix valgt til Formand for „Privatbanefunktionærernes Forbund“, et Hverv

han beklædte indtil 1925. Hans Valg til Posten som Tillidsmand for det samlede Privatbanepersonale faldt netop paa den Tid, hvor Verdenskrigen sluttede, hvorefter Lønninger, Tjenestetidsforhold, Uniformsforhold m. m. skulde bringes i Orden. Brix tog fat paa Sagerne med frisk Mod og en ukuelig Arbejdslyst, der i det nysnævnte Forbunds sidste Vinter udsendte Jubilæumsskrift omtales saaledes: „Efter at Brix var blevet valgt til Formand, blev Organisationens Ror lagt om med haard Haand. De ærbødige Ansøgnings Tid var forbi, man udnyttede den opnaaede Forhandlingsret fuldt ud, og det skaffede i Sommerens Løb i mange Tilfælde Personalet en haardt tiltrængt Lønforbedring.“

Privatbaneledelserne saa ikke med særlig Tilfredshed paa denne Fremtrængen fra Personalets Side, og da det i Efteraaret 1919 kom til Konflikt ved Aalborg-Banerne, forsøgte Driftsbestyreren dér at faa Brix afskediget paa Grund af Synssvækkelse, hvilket dog som bekendt ikke lykkedes. Strejken kom til Udbrud og varede 4 Timer, hvorefter Banerne gik ind paa de stillede Krav.

Ogsaa i Aarene efter 1925, hvor Brix ikke længere var øverste Leder for det samlede Privatbanepersonale, virkede han som Formand for Dansk Lokomotivmands Forbund ikke blot for Lokomotivpersonalet, men vedblev at være hele Privatbanepersonalets Talsmand. Han arbejdede for dettes Interesser paa sin sædvanlige djærve Maade. Ved sin Energi og Dygtighed skabte han paa mange forskellige Omraader Lydhørhed for Personalets Ønsker. Ja, de henvend 30 Aars Virksomhed som Tillidsmand førte med sig, at Dansk Lokomotivmands Forbund og N. Th. Brix blev betragtet som eet.

Gennem sit mangeaarige Organisationsarbejde kom Brix ogsaa ind i det nordiske Samarbejde. Han var med en kort Afbrydelse Medlem af Nordisk Lokomotivmands Forbunds Sekretariat lige siden dets Oprettelse i 1913. Fra 1929—1931 var han Præsident for denne vor skandinaviske Sammenslutning.

Inden for vor Organisation var Brix en velkendt Mand. Paa en Række Omraader har der gennem Aarene været samarbejdet mellem ham og vore ledende Tillidsmænd, hvilket stedse har formet sig paa den mest udmærkede Maade. Siden han i 1912 blev Tillidsmand for vore Kolleger ved Privatbanerne, har han deltaget



i omtrent alle vore Kongresser, og de mange af vore Medlemmer, som ved disse Lejligheder lærte Brix at kende, forstod at sætte Pris paa hans kammeratlige Væsen. Det er en god Ven og Kammerat, som er gaaet bort. Hans Minde vil længe blive bevaret ikke blot inden for Privatbanepersonalets Rammer, hvor han lagde sit Livs Arbejde, men ogsaa blandt vor Organisations Medlemmer.

Bisættelsen fandt Sted den 22. Oktober i Aalborg og foregik efter Familiens Ønske i Stilhed.

### LØNSTOP OG PRISSTOP

Det var næppe store Forventninger, Tjenestemændene havde, da Finansministeren indkaldte Organisationerne til Forhandling om Størrelsen af Reguleringstillæget for Resten af indeværende Finansaar. Som bekendt skete der en Reduktion af de Portioner, vi egentlig havde Krav paa fra April 1941, og som vi nu ved, faar denne Reduktion Lovkraft Finansaaret ud. Naar de fleste af os ikke havde store Forventninger, var det vel under Hensyn til, at Arbejderne i de private Erhverv, ved en Kendelse, afsagt af Arbejds- og Forligsnævnets Formandsskab, ogsaa har maattet give Afkald paa Lønforbedring. Om Retfærdigheden af denne Kendelse har der været megen Diskussion, og det bør fremhæves, at selv indflydelsesrige Mænd indenfor Erhvervene har udtalt sig imod Kendelsen og betegnet den som baade drastisk og meningsløs. Iøvrigt affødte Kendelsen jo ogsaa en stærk Reaktion fra De samvirkende Fagforbunds Side, hvilket resulterede i en Henvendelse til Regeringen med de gennem Dagspressen bekendte syv Punkter.

I Foraaret blev der givet Løfte om større Kontrol med Priserne, et Løfte, vi smertelig har maattet konstatere langt fra er indfriet. Der kan vel anføres forskellige Motiveringer for de stedfundne Prisstigninger, men eet har vi i hvert Fald faaet konstateret, og det er, at Arbejdslønnens Størrelse slet ikke har den Indflydelse paa Priserne, som mange gerne vil give Udtryk for; thi det er jo en Kendsgerning, at trods Lønstop siden Foraaret er der sket adskillig Prisstigning af mærkbar Karakter, ogsaa paa rent livsnødvendige Varer. Det er derfor ikke underligt, at vi baade finder Kendelsen om Lønstop og det reducerede Reguleringstillæg urimeligt. Nu maa det vel erkendes, at et fuldstændigt Prisstop er et meget vanskeligt Problem. Mange Forhold gør sig gældende, som ogsaa vi Lønmodtagere kan forstaa og erkende, men naar dette er sagt, saa skal det ogsaa siges, at ogsaa for Lønmodtagerne er der forskellige Forhold, der gør sig gældende, og som burde have været taget med under Overvejelse, da Kendelsen om Lønstop blev afsagt. Jeg tænker i denne Forbindelse paa vore unge Kammerater indenfor Tjenestemændenes Rammer, hvis økonomiske Forhold er overordentlig vanskelige i disse Tider. Lad os til

Eksempel tage en ung Jernbanemand, der er gift og har et Par Børn. Hans Løn andrager i Dag ca. 300 Kr. om Maaneden, der varierer lidt, efter hvilken By Manden er stationeret i, men det er givet, at denne Mands Forhold maa være vanskelige, og der maa fra Husmoderens Side udfoldes haarde Bestræbelser for at klare sine Opgaver. Det skal ingen Hemmelighed være, at det for mig staar som en Gaade, hvordan disse Husmødre faar det til at løbe rundt. Mad skal der jo paa Bordet hver Dag, og er der flere Børn, er Udgifter til Klæder og Fodtøj ogsaa mærkbare. Disse Ting burde man have taget i Betragtning, hvis al den megen Tale om Samfundssind og Samlingsfølelse i Nationen skal have nogen Værdi.

En anden væsentlig Ting er denne: Ligger der ikke ligefrem en Fare for, at den store Part af de lavere lønnede bliver rent ud sagt proletariserede under de nuværende Forhold? Saa fattigt er vort Samfund ikke blevet endnu, at noget saadant behøver at blive Tilfældet. Det maa heller ikke glemmes, at ogsaa de unge Jernbanemænd udfører et strengt Arbejde under de for Tiden herskende Vilkaar med Mørklægning og meget andet. Ud fra en rent umiddelbar Betragtning er der maaske ikke noget at sige til, at Staten maa følge samme Parole med Hensyn til Lønninger som de private Erhverv, men det er alligevel saadan, at Statens Lønningsform virker mere stift end de private Erhvervs gør, rent bortset fra, at Statens Lønninger i Øjeblikket ligger lidt lavere. Derfor burde, synes jeg, i det mindste de lavest lønnede i Statens Tjeneste have faaet en lille Smule som Erstatning for de skete Prisstigninger; thi Staten kan efter min Mening ikke være bekendt at lønne sine unge Arbejdere saa daarligt, som Tilfældet er i Øjeblikket.

Vel gennemlever vi en streng og vanskelig Tid, Forholdene er paa mange Omraader uhyre vanskelige for vort Land, den truende Arbejdsløshed kræver, at der gøres alt for at afhjælpe denne; men ogsaa for de, der arbejder, er Vilkaarene haarde, og alle Midler bør tages i Anvendelse for at hindre unødige Prisstigninger. Om Midlerne til mere effektiv Kontrol med Priserne har der været mange Diskussioner, men Enighed lader der ikke til at være. Et af de Midler, der vist uden Tvivl kunde virke effektivt, var en mere vidtgaaende Rationering samt Fastsættelse af Maksimalpriser paa de rationerede Varer. Selvfølgelig er hverken Maksimalpris eller Rationering populære. Forbrugerne mener vel, at vi har Rationering nok, og siger, lad os endelig ikke faa flere Kort at trækkes med, og Handelsstanden som Helhed er vel ikke interesseret i Maksimalpris; men hvorefter alting er: vil man Maalet, maa man ogsaa bruge Midlerne, selv om det for flere kan virke ubehageligt.

Disse Tanker er for saa vidt ikke nye, og det er muligt, den kommende Tid vil give os andre og sværere Problemer at klare, men som Lønmodtagere maa vi være interesseret i, at der gøres alt for at naa til en bedre Overensstemmelse mellem Løn og Priser.

S. Suneson.



## VINTERKØREPLANEN

Statsbanernes Vinterkøreplan, som har Gyldighed fra 3. November, foreligger nu.

Den omfatter som hidtil kun ca. 50 pCt. af, hvad man tidligere ansaa for normal Kørsel; Ændringerne er derfor i det allervæsentligste Omlægninger.

Paa Kystbanen omlægges nogle Tog, hvorved der opnaas Forbedringer i Forbindelsen til Sverige og Norge.

Paa Frederikssundsbanen, hvor der har været fremsat visse Beklagelser efter Køreplansændringen den 23. September, omlægges 8 Hverdagstog og 1 Søndagstog. Yderligere sker der den Forbedring, at medens Trafikken fra Vanløse over Bybanen jo normalt sker ved Holtetogene, saa indlægges der om Morgenen Kl. 8,19 et fra Vanløse udgaaende Klam-

penborgtog, hvorved rejsende fra Frederikssundsbanen til Stationerne paa Bybanen faar et Tog mere paa det aktuelle Tidspunkt mellem Kl. 8 og 9 om Morgenen.

Paa Grund af Mørklægningen faar enkelte Hurtigtog en mindre Forlængelse af Køretiden, dette gælder f. Eks. Tog 60 og 176. I øvrigt sker der kun ganske enkelte Ændringer paa Sjælland-Falster. Paa Fyn er det samme Tilfældet, og de enkelte Omlægninger, som finder Sted, er foretaget af Hensyn til Skolebørnene, hvis Skolegang som bekendt ændres paa Grund af Mørklægningen. I Jylland indlægges enkelte særlige Skoletog, og der er en længere Række Omlægninger, nogle paa 1 Time og derover, som i overvejende Grad refererer sig til Transporten af Børn, hvis Skolegang er omlagt paa Grund af Forholdene.

## DE STRØMLINIEFORMEDE DAMPLOKOMOTIVER I ALLE LANDE

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(Sluttet.)

Det konkurrerende Chicago-Burlington-Quincy Jernbaneselskab, der først anskaffede en Række Dieseltog, lod i 1937 2 af dets meget svære og ret nye 2 C 2-Lokomotiver beklæde strømlinieformet.

Ogsaa den konkurrerende Chicago-North-Western Bane har ladet bygge en Serie nye Strømlinielokomotiver af den samme Koblingstype, der i vore Dage er særlig velyndet for Hurtigløbere. Antallet er vistnok 9, selv om visse Kilder angiver det til 10.

Om Union Pacific Jernbanen siges det, at man der har prøvet at overdække Forenden paa et Lokomotiv allerede i 1920'erne. Men Forfatteren har ikke kunnet finde nogen Bekræftelse paa, at det har været en egentlig Strømliniebeklædning.

I Aaret 1936 bestilte dette Selskab et Strømlinielokomotiv, der helt igennem var af Specialkonstruktion, og som leveredes et Par Aar efter. Det er oliefyret, har en speciel Højtrykskedel, samt Turbiner, der driver Dynamoer, som giver Strøm til elektriske Motorer, virkende paa Drivakslerne ligesom ved de dieselelektriske Tog. Koblingstypen er 2 C C 2—2 C C 2. De to Halvdele er identiske, og de er konstrueret saaledes, at de kan adskilles og bruges hver for sig som selvstændige Lokomotiver. — (Se Fig. 23.)

I Slutningen af 1937 eller Begyndelsen af 1938 leveredes der til Atchison—Topeka—Santa Fé Jernbanen en Serie paa 6 nye meget svære 2 C 2-Lokomotiver. Et af dem er strømliniebeklædt.

Southern Pacific Jernbaneselskabet har mange Strømlinielokomotiver. Deres Antal er allerede 22, fordelt paa 3 forskellige Typer. De første af dem var 6 svære nye 2 D 2-koblede Maskiner, de byggedes for den kaliforniske Kystrute i 1936 eller 1937. — Herefter anskaffedes to 2 C 1-koblede Strømlinere, eller ogsaa drejede det sig i dette Tilfælde om Ombygning af to ældre.

Senere byggedes yderligere 14 Lokomotiver, der i Hovedsagen var som de 6 førstnævnte 2 D 2-Lokomotiver, dog med forskellige Forandringer, deriblandt anden Hjulstørrelse.

Southern Pacific Railway har allerede i mange Aar haft forskellige Lokomotiver, der kører baglængs og har Førerhuset i Forenden (Tenderen trækkes efter Lokomotivet, hvilket er muligt paa Grund af Oliefyring). Førerhuset er særligt udformet. Luftmodstanden er derfor forholdsvis mindre ved disse Lokomotiver, selv om de absolut ikke er strømlinieformede eller -beklædte. De fleste af disse Lokomotiver er 2 D D 1-koblede, regnet fra Førerhus til Skorsten, og har 6-akslet Tender. Deres Antal er meget stort, antagelig omkring 100 med de sidste Serier. Disse sidste vejer endnu mere end de normale amerikanske 1 D D 2 koblede Malletlokomotiver, der hidtil var Verdens sværeste. Vægten er betydeligt over 500 t. Baade til Godstog og Persontog bruges et Sted paa en Bjergstrækning tre af disse Kæmpelokomotiver — ialt næsten 20 000 HK — til samme Tog.

Allerede i 1934 eller maaske endog allerede i 1933 ombyggede Alton Jernbaneselskabet et gammelt 2 B 2-koblet Lokomotiv, saaledes at dets Ydre blev, om ikke strømlinieformet, saa dog usædvanlig glat. — Dette Jernbaneselskab, hvis Hovedruter udgaar fra St. Louis, kontrolleres af Baltimore & Ohio Jernbanen.

Sidstnævnte Selskab byggede senere to Strømlinielokomotiver, det ene med 2 B 2-Kobling, det andet 2 C 2-koblet. Da Oplysningerne om det tokoblede er mangelfulde, kan det maaske være det samme som Alton-Banens. I saa Fald er Beretningerne dog lidt modstridende med Hensyn til, hvorvidt det drejer sig om et ombygget eller et nyt Lokomotiv. I det mindste er 2 C 2-Lokomotivet helt strømlinieformet.



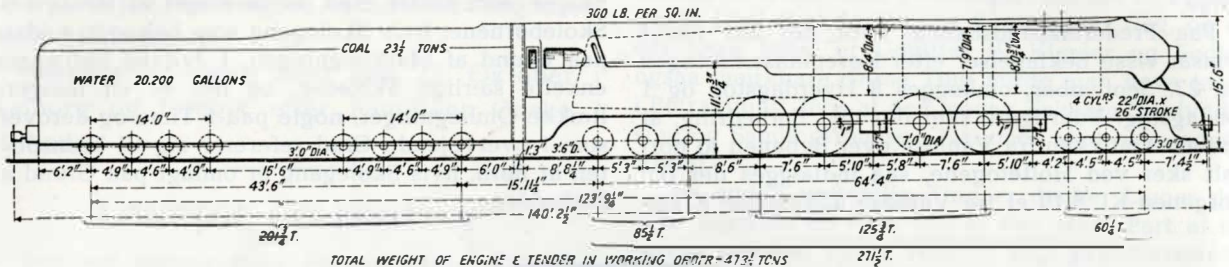
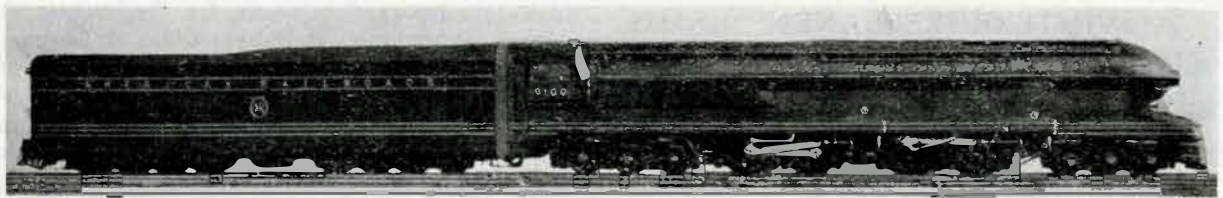


Fig. 28. — Dette er Verdens stærkeste Strømlinie-Damplokomotiv. I Vægt overgaas det ganske vist af det i Fig. 23 afbildede turbine-elektriske Dobbelt-Lokomotiv samt af nogle Bjerglokomotiver og Godstogslokomotiver; men dette nye Lokomotiv har dog en Vægt af ca. 480 t. Længden er henimod 43 m og Højden omtrent 4 1/4 m.

De angivne Dimensioner er amerikanske Maal, hvor en Fod er = 30,48 cm og en ton = 1016 kg. Lokomotivet er beregnet til Fremførelse af Tog paa 1000—1200 t Togvægt med 160 km Hastighed over meget lange Distancer.

Omkring 1937 byggede Baltimore & Ohio Jernbanen et ejendommeligt Eksprestogslokomotiv med 2 B B 2-Kobling og fire Cylindre, anbragt henholdsvis foran og bagved Koblingshjulene i samme stive Hovedramme. Det var ikke ligefrem strømlinieformet; men det havde et usædvanligt afglattet Ydre. Iøvrigt havde dette Lokomotiv Vandrørskedel.

Endelig har Baltimore-Ohio Jernbanen allerede for et Par Aar siden bestilt et andet Forsøgslokomotiv med 2 D 2-Kobling med Enkeltakseltræk (egentlig burde det jo kaldes 2 A A A 2-koblet, og en tilsvarende Betegnelse burde strengt taget ogsaa være brugt ved alle øvrige her omtalte Lokomotiver med Enkeltakseltræk), idet hver af de fire Drivaksler trækkes af sin hurtigløbende Dampmotor med fire Cylindre i V-Arrangement. Dette Lokomotiv er fuldstændig strømliniebeklædt og meget elegant.

I 1935 eller deromkring lod Boston & Maine Jernbanen bygge 5 Lokomotiver med 2 C 1-Kobling, som ikke var strømlinieformede som Helhed, men som havde de enkelte fremspringende Dele strømlinieformede eller -beklædte. Saaledes havde Skorstenen ægformet Profil, og en fælles Beklædning omsluttede de øvrige fremspringende Overbygninger fra Dampdom til Førerhus.

I 1937 anskaffede New York, New Haven & Hartford-Jernbaneselskabet 10 nye 2 C 2-koblede Strømlinielokomotiver til Brug for de vigtigste Tog fra Boston til New York.

Dette Selskab har ogsaa en dampdrevet strømlinieformet Dobbeltvogn.

New York Central Jernbaneselskabet forsynede saa tidligt som i 1935 et af sine 2 C 2-koblede Standardlokomotiver, „Commodore Vanderbilt“, med en strømlinieformet Beklædning.

Siden blev et 2 D 2-Lokomotiv ombygget paa lignende Maade.

I 1936 byggedes der et nyt 2 C 1-koblet Strømlinielokomotiv for „Mercury“-Toget, hvis Vogne byggedes med et til Lokomotivet svarende Profil. — (Se Fig. 24.)

Endelig i 1938 eller 1939 byggedes der 10 nye Strømlinier med 2 C 2-Kobling for „The 20 Century Ltd.“, d. v. s. det 20. Aarhundrede. Disse udgjorde en Del af en Serie paa 50 Lokomotiver, der var en moderniseret Udgave af Selskabets talrige ældre 2 C 2-Maskiner; men de 40 var ikke strømliniebeklædte. — Af de 10 paagældende Lokomotiver havde de 5 Pladehjul og de andre 5 almindelige Hjul.

I 1937 lod Delaware-Lackawanna & Western Jernbaneselskabet et af sine ældre 2 C 1-Lokomotiver strømliniebeklæde delvis. Lackawanna Selskabet har en Serie nye 2 C 2-Maskiner, der muligvis ogsaa er strømliniebeklædt. — (Se Fig. 25.)

I 1939 har Lehigh Valley Jernbanen ligeledes ombygget et forhaandenværende 2 C 1-Lokomotiv med Strømlinieform; i dette Tilfælde er Beklædningen dog fuldstændig.

I 1937 har Reading Jernbanen udstyret to af sine bedste 2 C 1-Lokomotiver med Strømliniedække. Dette bestaar af rustfrit Staal. Denne sølvskinnende Beklædning er jo ellers ikke noget, man venten at finde hos Damplokomotiverne.

Disse Lokomotiver tilhørte forøvrigt en Serie, der allerede i Forvejen havde et meget glat Ydre. Saaledes var de fremragende Dele over Kedlen sammenbygget eller overdækket under fælles Beklædning fra Dom til Førerhus. — Noget lignende kendes ogsaa fra mange andre Lokomotiver, som ikke er nævnt i denne Afhandling. Forholdet kan iøvrigt jævnføres med Sammenbygningen af Skorsten og Dom hos de gamle franske Lokomotiver, tilhørende P. L. M. og Østbanen. Beklædningen af Maskindelene bag Dampdomen er særlig alminde-



lig ved Højtrykslokomotiver, f. Eks. nyere franske, schweiziske, tyske, engelske, canadiske og U. S. A.s Højtrykslokomotiver, der allerede er omtalt.

En saadan ekstra Beklædning af Højtryksmaskiner kan være meget gennemført. Som det mest ekstreme Eksempel herpaa kan nævnes Delaware & Hudson Jernbanens Højtryksmaskiner. Det drejer sig om 4 forskellige Lokomotiver bygget fra ca. 1925 til 1933. De tre var 1 D-koblede, det sidste 2 D-koblet. Medens det første eller de to første har et usædvanlig uregelmæssigt Ydre, har de sidste alle fremspringende Dele fuldstændig dækket af en fælles Beklædning, der paa mange Maader kan jævnføres med en typisk moderne Strømliniebeklædning, lige bortset fra selve Formen. Endog Skorstenen er helt usynlig udefra. — (Se Fig. 26.)

Delaware & Hudson Selskabet besidder forøvrigt en Type 2 C 1-Lokomotiver fra 1929, som hører til de mest afglattede Lokomotiver i U. S. A., der ikke er formet som Strømlinere, idet alle Hjælpemaskiner saavidt muligt er anbragt under Kedlen eller under dennes Beklædning.

I 1935 undersøgte Pennsylvania Jernbaneselskabet den for sine Lokomotiver bedst egnede Strømlinieform og dens praktiske Værdi. Først gjordes en Række Forsøg med Lermodeller, der var lette at forandre, i en Vindkanal. Dernæst strømliniebeklædtes et af Selskabets berømte „K“ Lokomotiver, d. v. s. den Type hurtige 2 C 1-Maskiner, som Pennsylvania Jernbanen har saa mange af. Da omfattende Elektrificeringer har hæmmet Nybygningsprogrammet for Damplokomotiver, er der dog vistnok ikke blevet ombygget eller nybygget flere Lokomotiver af denne Type. — (Se Fig. 27.)

Senere beordrede Pennsylvania Jernbanen imidlertid et nyt, helt strømlinieformet 2 B B 3 Lokomotiv.

Dette Forsøgslokomotiv er blevet konstrueret i Samarbejde med de andre førende, amerikanske

Jernbaneselskaber og Lokomotivfabrikker (Baldwin Lokomotivfabrikken, American Locomotive Fabrikken og Lima Lokomotivfabrikken, altsaa alle de tre store amerikanske Lokomotivfabrikker). Det blev færdigt i 1939 og viste sig da med Akselordningen 3 B B 3 + 8 akslet Tender. Dette er i mange Henseender noget nyt, ligesom selve Antallet, 10 Aksler, og Vægten (ca. 480 t) og Kraftydelsen bringer det i en Klasse for sig selv. Det er baade det sværeste og kraftigste normale Lokomotiv (bortset fra amerikanske Godstogslokomotiver delvis til Persontrafik i Bjergetegne), der nogensinde er bygget. Ligeledes er det det sværeste Lokomotiv med udelt Bæreramme. Hestekraftydelsen er 6 500. Normalhastigheden er 100 miles eller 160 km i Timen med Tog paa over 1200 t Vognvægt. (Med europæisk Vognvægt, f. Eks. de nye tyske Eksprestogsvognes Vægt, der er 27—28 t, svarer de 1200 t til 40 Vogne med Passagerer.) — (Se Fig. 28.)

I talrige tekniske Henseender repræsenterer det baade en fra almindelig Praksis afvigende og en supermoderne Konstruktion. Det er i mange Maader forud for sin Tid og giver et Fingerpeg om Fremtidens Strømlinere. Lokomotivet, hvis Navn er „American Railroads“, var da ogsaa udstillet paa New Yorks Verdensudstilling, der havde Mottoet: „We build the world of to morrow“ (Vi bygger Fremtidens Verden).

Dette Lokomotiv fortjener Opmærksomhed som et af de mest fremskredne og i alt Fald som det mest bemærkelsesværdige af alle de Lokomotiver, der er omtalt i denne Oversigt. Derfor er det passende at afslutte Listen med dens over 200 forskellige Typer med denne Strømliner, der paa gammelt dansk Folkemaal passende kan betegnes som „Rosinen i Pølseenden“, — indtil en ny Æra efter Krigen fører til en Genoptagelse af Strømlinielokomotivernes Videreudvikling og Fuldkommengørelse — forhaabentlig i en ikke alt for fjern Fremtid.

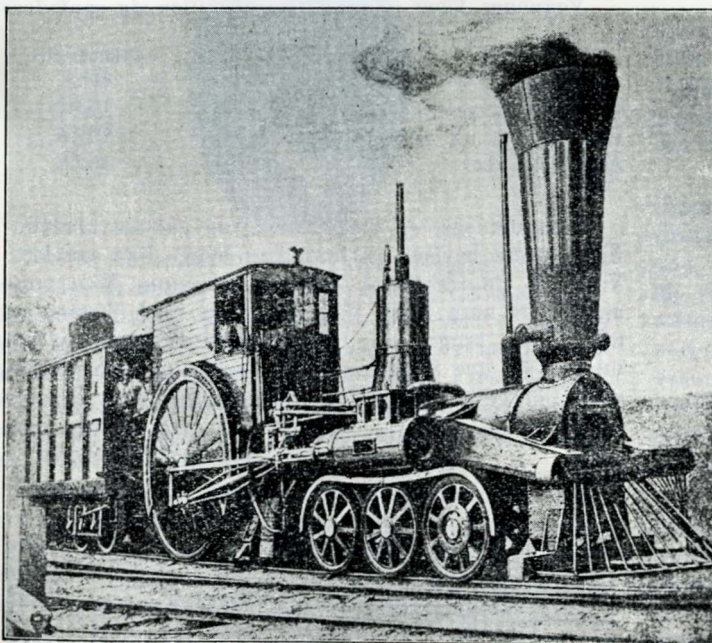


Fig. 29. Et Aarhundredes Udvikling.

Dette Eksprestogslokomotiv byggedes i 1848 til Jernbanen mellem Camden og Amboy, d. v. s. Forstæder til Philadelphia og New York. De vældige Drivhjul under det to-etages Førerhus muliggjorde meget store Hastigheder. — I ydre Form staar dette Lokomotiv i slaaende Kontrast til de moderne Strømlinielokomotiver. Jævnføres saaledes Pennsylvaniajernbanens Lyntogslokomotiv, der ses i Fig. 28.



## HVORLEDES AMERIKANERNE KOM TIL AT BRUGE STANGRAMME PAA LOKOMOTIVER

Efter *Die Lokomotive* ved *F. Spøer*.

Indtil henimod 1830 bestod Lokomotivrammerne af Træbjælker. Senere anvendtes Træbjælker beslaaet med Jernplader paa den ene Side eller ogsaa paa begge Sider. Den Slags Lokomotivrammer kaldtes Sandwichsrammer. *Stephenson* begyndte i 1830 at lave Rammer udelukkende af Jernplade, og en anden Lokomotivfabrikant *Bury*, lavede Barrerammer, d. v. s. Stangrammer, af Jern, og han holdt sig til denne Rammekonstruktion.

De første amerikanske Jernbaner fik mange Lokomotiver fra England, særligt fra *Stephenson* og *Bury*. Det begyndende amerikanske Lokomotivbyggeri havde dermed to Forbilleder af Rammer, som begge var tilfredsstillende. Paa den Tid — i Trediverne i forrige Aarhundrede — havde de amerikanske Jernværker ingen Vanskeligheder med at lave Stangjern til Stangrammer, men Plader til Pladerammer kunde de ikke fremstille. Amerikanerne kunde ikke lave større Jernplader, hvilket forøvrigt de første amerikanske Dampkedler bærer Vidnesbyrd om ved at være bygget af en Mængde mindre Plader. Med Skinnfabrikationen var Amerika ogsaa bagud og fik indtil 1840 alle sine Jernbaneskiner fra England; selv i 1867 leverede England Skinnerne til Denver—Rio Grande-Banen.

Rammerne paa de i Amerika byggede Lokomotiver var indtil midt i Trediverne Trærammer, som imidlertid viste sig at være for svage for større Lokomotiver, og da Amerikanerne ikke kunde lave Pladerammer, efterlignede de Burys Stangramme. Datidens Stangjern var nemt at svejse, og Sammensvejsning af en Stangramme voldte ikke de amerikanske Smede nogen Vanskeligheder.

De første amerikanske Stangrammer leverede Firmaet *Coleman Seller & Son* i Philadelphia i 1835 til to Lokomotiver, Firmaet byggede til Philadelphia—Columbia-Statsbanen. Sellers maatte overvinde stor Modstand fra Banens Side for at faa Lov til at anvende Stangramme paa Lokomotiverne.

Omkring ved Aarhundredskiftet kom den amerikanske svejsede Stangramme til Evropa og anvendtes i forbedret Form af *Maffei*, Mynchen, særligt paa Bayerns og Badens Statsbaner. Kort efter kom de staaletøbte Rammer frem i Amerika; De Danske Statsbaner anvendte fra 1905 staaletøbt Ramme paa sine 2 B 1-Lokomotiver (P-Lokomotiverne). Senere blev i Amerika Staaletøbning af Rammer udviklet; man støbte hele Lokomotivrammen med Cylindre, Tværafstigninger og Luftbeholdere for Bremsen i et Stykke.

I Nordtyskland fandt den svejsede Stangramme ingen Anvendelse. Paa de prøjsiske Statsbaner indsaa Ledelsen Fordelen ved Stangrammen og begyndte kort efter Verdenskrigen at anvende Stangramme, som blev skaaret ud af Panserplade af passende

Tykkelse. Denne Metode tillader bedre end den svejsede Ramme en passende Dimensionering af Rammen i Forhold til Kraftpaavirkningerne. I Amerika er man ogsaa begyndt at interessere sig for denne Ramme. Som det i Tyskland er *Krupp*, der leverer de store og svære Plader, er det i Amerika *Carnegie-Illinois-Stell-Corporation*, der fremstiller dem.

## PENNSYLVANIA-BANENS NYE SPISEVOGNE

Ifølge *Die Lokomotive* har denne Bane sat 15 Stkr. 4-akslede Spisevogne ind i Driften. De er indrettet med 6 Borde for 4 Personer paa hver Side i Vognen, og har saaledes Pladser til 48 Gæster. Vognkassen er 25 600 mm lang, og den ydre Bredde er 3 048 mm. For Betjeningen er der en Midtergang paa 655 mm, og hver Gæst faar en Pladsbredde paa 560 mm. Bordene paa Vognens ene Side er udrustet med en 305 mm bred Klap, som, naar Besøget i Spisevognen er under 36 Personer, lukkes ned, hvorved Midtergangens Bredde kommer op paa 960 mm.

Vognene er leveret fra tre forskellige Fabrikker og er bygget af forskellige Materialer. *Pullman Standard* har leveret Vogne af Aluminiumslegeringer, *Budd Manufacturing Co.* leverede af det saakaldte »stainless steel«, et højtlegeret Chrom-Nikkelstaa, og *American Car and Foundry Co.* har leveret nogle af brudstærkt, lavere legeret Staal.

Under Overholdelse af de af Banen givne Byggeforskrifter kunde Leveringsfirmaerne tilpasse Opbygningen af Understellet og Vognkassen efter det anvendte Byggemateriale. Staaletvognene er i videste Udstrækning svejset sammen.

Vognenes Vægt i tom Tilstand stiller sig saaledes:

	Vognens Vægt	Understellet alene
Pullman .....	51,4	16,08
Budd .....	53,6	16,15
American Car .....	51,4	15,59

Som det ses, er Vægtforskellene ganske ubetydelige, og det beviser, at man kan bygge lige saa lette Vogne af Special-Staal som af Aluminium. Men sammenligner man disse Vægtstørrelser med Vægten af de lige saa lange, over ti Aar gamle Spisevogne, saa udviser de nye Spisevogne en Vægtbesparelse paa 33 pCt. Derved er 4 Aksler tilstrækkeligt paa de nye Spisevogne.

*F. Spøer.*





**ENGROS PRISTALLET**

1935 = 100	Sept. 1941	Aug. 1941	Juli 1941	Sept. 1940	Aug. 1939
Vegetabiliske Levnedsmidler ....	171	172	172	174	105
Animalske ...	193	194	191	166	120
Foderstoffer .....	206	206	206	203	107
Gødningsstoffer .....	183	184	182	159	100
Brændsel og mineralske Olier..	338	338	338	270	115
Jern, Metaller og Varer deraf..	208	205	204	185	117
Bygningsmaterialer (undt. Træ)	174	174	174	159	109
Træ og Papir .....	186	186	183	177	112
Tekstil og Konfektion .....	223	218	213	171	107
Huder, Læder og Skotøj .....	189	190	190	158	107
Kemisk-tekniske Varer .....	199	189	189	175	105
Engrospristallet....	208	207	205	182	111
Raavarer og Halvfabrikata ....	248	244	243	219	112
deraf til { Levnedsmidler ...	208	208	208	201	107
{ Andre Varer .....	284	275	275	235	116
Færdigvarer .....	189	190	187	165	111
deraf { Levnedsmidler ...	174	176	174	161	113
{ Andre Varer .....	201	201	199	161	109
Importvarer .....	243	239	238	209	113
Eksportvarer .....	198	199	197	156	110
Hjemmemarkedsvare	187	188	186	167	110

An m. En Beregning med Aaret 1913 = 100 giver for September 1941 følgende Tal: Landbrugsvarer 218 (deraf vegetabiliske 183, animalske 256), Foderstoffer 227, Gødningsstoffer 171 og Industrivarer 337 (deraf Raavarer og Halvfabrikata 389, Færdigvarer 311). Samtlige Varer under eet 267.



**Jubilæum.**



Den 10. November 1941 kan Lokomotivfører A. C. Jensen, Tyge Brahesvej 31, Aalborg, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D.S.B. Han blev ansat ved Mdt. i Aalborg den 10. November 1916. Forfremmet til Lokomotivfyrbøder den 1. December 1918 med Station i Brande, men kom efter et Aar tilbage til Aalborg. Forfremmet til Lokomotivfører i Thisted 1. Oktober 1936 og kom Maanedene efter tilbage til Aalborg.

Jubilaren er en retlinet Mand, pligtopfyldende i sin Gerning; han har kun Venner blandt sine Medansatte.

Afdelingen bringer dig de hjerteligste Lykønskninger paa Dagen med Haabet om et godt Helbred, saa du endnu i mange Aar maa findes iblandt os.

M. Jensen.

**Opmærksomhed frabedes.**

Paa Grund af Forholdene afholder jeg ingen Festlighed ved mit Jubilæum den 15. November og frabeder mig derfor al Opmærksomhed.

Vasa Nielsen,  
Lokomotivfører, Gb.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 20. November frabedes.

F. N. Frederiksen,  
Lokomotivfører, Gb.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 20. November frabedes venligst.

S. C. Jensen,  
Motorfører, Av.

Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 21. November frabedes venligst.

R. Jensen,  
Lokomotivfører, Gb.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 22. November frabedes.

H. N. Hansen,  
Motorfører, Hgl.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum den 27. November frabedes venligst.

A. Poulsen,  
Lokomotivfører, Viborg.

Enhver Form for Opmærksomhed ved min 25-aarige Antagelsesdag den 23. November frabedes venligst.

E. L. V. Andersen,  
Lokomotivmester, Nyborg.

**Taksigelser.**

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Far, pens. Lokomotivfører E. C. T. Hansens Bisættelse.

Børnene.

Min inderligste Tak til alle min Mands Venner og Kammerater for udvist Opmærksomhed ved min kære Mand, Lokomotivfører Godtfred Laursens Død og Begravelse.

Marie Laursen og Børnene,  
Aabyhøj, Aarhus.

**Statsbanepersonalets Sygekasse.**

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige Specialister i Øjensygdomme antaget Doktor Erik Winther, Banegaardsplads 6, Aarhus. Konsultation Kl. 11—15, Lørdag dog kun Kl. 11—13.





Forilyttelse efter Ansøgning fra 1.—11.—41:  
Lokomotivfører C. Petersen, Frederikshavn, til Hillerød.

*Afsked:*

Lokomotivmester I H. M. Kann, Østerport, efter Ansøgning paa Grund af Alder i Naade og med Pension fra 31.—1.—42 (kgl. Afsked).

Lokomotivfører J. Schwalm, Sønderborg, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—1.—42 (min. Afsked).

*Dødsfald:*

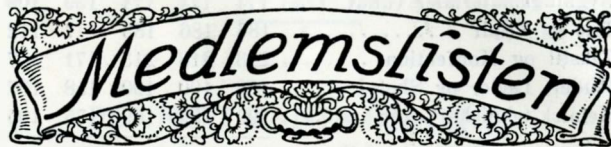
Lokomotivfører G. Laursen, Aarhus, den 5.—10.—41.

— O. E. Larsen, Frederikshavn, den 9.—10.—41.



Motorførerafdelingerne:

Viborg Underafd.: Repræsentantens Adresse rettes til: Tjørnevej 20 A.



Optaget som ekstraordinære Medlemmer.

pr. 1/10 1941:

pens. Lokomotivførere:

E. L. V. Kirchmann, Apollovej 29 B, Vanløse.

A. R. Feddersen, Enghavevej 56, 3. tv., Kbhvn. V.

A. J. Hougaard, „Pax“, Maren Hemmingsvej, Aalborg.

**STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER**

m. v. i Juli Maaned 1941 samt i Tidsrummet April—Juli 1941 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1940 i runde Summer.

	Juli Maaned		1941	
	1941	1940	Forøgelse	Formind.
Personbefordring .....	11 160 000	8 230 000	2 930 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	9 600 000	8 430 000	1 170 000	
Postbefordring .....	640 000	520 000	120 000	
Andre Indtægter .....	710 000	560 000	150 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>22 110 000</b>	<b>17 740 000</b>	<b>4 370 000</b>	
<b>Driftsudgifter .....</b>	<b>15 500 000</b>	<b>12 160 000</b>	<b>3 340 000</b>	
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>6 610 000</b>	<b>5 580 000</b>	<b>1 030 000</b>	
Afskrivning .....	600 000	650 000		50 000
Forrentning .....	1 430 000	1 320 000	110 000	
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>÷4 580 000</b>	<b>÷3 610 000</b>		<b>970 000</b>
	April—Juli		1941	
	1941	1940	Forøgelse	Formind.
Personbefordring .....	34 330 000	23 250 000	11 080 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	35 730 000	26 620 000	9 110 000	
Postbefordring .....	2 400 000	2 530 000		130 000
Andre Indtægter .....	2 360 000	2 170 000	190 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>74 820 000</b>	<b>54 570 000</b>	<b>20 250 000</b>	
<b>Driftsudgifter .....</b>	<b>54 920 000</b>	<b>46 000 000</b>	<b>8 920 000</b>	
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>19 900 000</b>	<b>8 570 000</b>	<b>11 330 000</b>	
Afskrivning .....	2 400 000	2 580 000		180 000
Forrentning .....	5 130 000	5 120 000	10 000	
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>÷12 370 000</b>	<b>÷870 000</b>		<b>11 500 000</b>

Indtægten af Personbefordringen er i Forhold til Juli 1940 steget med ca. 2,9 Mill. Kr.

Indtægten af Godsbefordringen er i Forhold til Juli 1940 steget med ca. 1,2 Mill. Kr., og Indtægten af Postbefordringen samt forskellige andre Indtægter er i Forhold til 1940 steget med ca. 0,3 Mill. Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca. 4,4 Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 3,34 Mill. Kr. Stigningen skyldes i det væsentlige forøgede Lønnings- og Brændselsudgifter.

Hvis man regner med en tilsvarende ekstraordinær Afskrivning som i Fjor, bliver det samlede Resultat af Driften samt Afskrivning og Forrentning, at der var et Overskud i Juli Maaned i Fjor paa ca. 400 000 Kr. og i Aar paa ca. 2,1 Mill. Kr.