



34. Aargang No. 1

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Januar 1934

VED AARSKIFTET

Det Aar, vi nys har afsluttet, danner et mørkt Afsnit i Menneskehedens Historie; Nazismens Sejr ved de tyske Valg skabte en egen Atmosfære i hele den civiliserede Verden. Efter dette Valg er der hændet mange mærkværdige Ting nede i Tyskland, hvor Fagforeningerne og i det hele taget Organisationslivet er blevet ensrettet saaledes, at det nu ikke mere er Medlemmerne, der bestemmer, hvem der skal være Organisationens Ledere, men derimod er det Folk, der udpeges af Regeringen. For Fagbladernes Vedkommende gælder det samme som for Dagbladernes, Aviserne i det hele taget, at de er ensrettede, d. v. s. at de i hvert Fald kun maa indeholde Stof, som er den siddende Regering til Behag. Der kan af alt det, der er sket i Tyskland, drages den Lære, at fremfor alt maa Underklassen ikke bekæmpe hinanden.

Herhjemme har Aaret staaet i Sparesystemets Tegn, og det viser sig da ogsaa, at de forskellige Bestræbelser, der har været rettet mod at faa Underskudet bragt nedad eller ud af Verden, begynder at bære Frugt. Hele det forløbne Aar har staaet i Krisens Tegn, og Lovgivningen bærer da ogsaa Præg heraf gennem de to store politiske Overenskomster, som skulde skabe Betingelser for, at vi kunde bryde os et Stykke Vej frem gennem Krisetiden paa nogenlunde lempelig Maade.

Vi Tjenestemænd skal, selv om vi føler os

utilfredse med de for Tiden herskende Forhold, ikke klage over de ekstra Ydelser, der paa Grund af Krisen paalægges os, men være nogenlunde tilfredse med, at Regeringen ikke er gaaet den Vej som Oppositionens Partier, da de sad ved Magten straks fik Øje paa — nemlig ved Lønnedskæringer af Tjenestemændene — at faa de nødvendige Penge i Kassen. Denne Fremgangsmaade var alle Tjenestemænd selvfølgelig misfornøjet med, medens den nu siddende Regering fordeler Byrderne paa en fuldt ud demokratisk Maade paa alle.

For Lokomotivmændene har Aaret ikke paa noget Felt skabt Forbedringer, tvært imod. De Tjenesteanordninger, der er gennemførte, har skabt megen og ikke uberettiget Utilfredshed saavel gennem selve Tjenestens Anordning som ved den i mange Tilfælde i høj Grad uheltemer, hvorved der skabes en unødvendig Utryghedsfølelse. Endvidere har den stærkt intensive Udnyttelse af Personalet forringet Lokomotivfyrbødernes Udsigter til Avancement, og dette Forhold har ret naturligt bevirket, at der hersker en ret stor Utilfredshed. Saa vidt vi ved, er der ikke i Løbet af Aaret forfremmet en eneste Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører. Lad os haabe, at det kommende Aar maa bringe den længselsfuldt ventede Stigning i Trafiken, saaledes at Godstogene igen kan komme til at køre med fuldt Læs, og at Avancementet igen kommer i Sving.

Det vilde betyde meget for Organisationens Arbejde, om de økonomiske Vilkaar for Ba-

nerne vilde forbedres, hvilket ret naturligt vilde betyde ogsaa Forbedring for de ved Statsbanerne beskæftigede Tjenestemænd, og af den Grund vil vi haabe, at den Lysning, der har vist sig, vil holde sig og forøges. I Haab herom vil vi ønske alle vore Medlemmer et rigtigt

glædeligt Nytaar.

JERNBANEULYKKEN VED PARIS

De franske Jernbaner blev Lillejuleaften ramt af en voldsom Katastrofe, i det at Hurtigtoget der løber mellem Paris—Strasbourg løb op i et forudgaaende langsommere løbende Tog.

Der foreligger ikke nogen egentlige autentiske Oplysninger om Aarsagen til Katastrofen, hvorved som bekendt over 200 Mennesker mistede Livet. Det forlyder nu, at en af Aarsagerne til Ulykken skyldes, at de paa Lokomotivet anbragte automatiske Anordninger havde svigtet og derved foraarsaget misvisende Underretninger til Lokomotivpersonalet. En stærk medvirkende Faktor var, at det den paagældende Dag var meget usigtbart Vejr samt endvidere Forsinkelse i Toggangen, der som bekendt altid medfører en forøget Usikkerhed.

Det paakørte Tog bestod efter Forlydende af gamle Vogne, hvad der har forøget Ulykkens Omfang; thi i dette Tog fandtes alle de forulykkede, medens der saa godt som ingen saadanne fandtes i Hurtigtoget, der bestod udelukkende af nyere Staalvogne.

Lillejuleaften er i Frankrig som herhjemme en stor Trafikdag med deraf følgende forceret Arbejde og Forsinkelser, der var opstaaet paa en i Nærheden af Paris Østbanegaard beliggende Rangerbanegaard. I Henhold til Oplysninger i Dagspressen var der paa denne Banegaard sket betydelige Indskrænkninger i Personalet, der blandt andet havde den Følge, at Hurtigtoget Paris—Strasbourg var forsinket 1 Time og 18 Minutter.



KAN EN SAADAN JERNBANEULYKKE HÆNDE I DANMARK!

Med vort Signalsystem skal to Mænd først begaa hver tre Fejl.

Man spørger uvilkaarligt, om en lignende frygtelig Jernbaneulykke som den franske kan passere her i Danmark. Som vort Sikringssystem er indrettet med Blokposter og fremskudte Signaler, maa vi dog siges at være saa temmelig sikrede derimod. For at en saadan Ulykke skal hænde, maa ikke blot Lokomotivføreren, men ogsaa hans Fyrbøder hver begaa tre Fejl.

Paa de stærkt befærdede Strækninger er der med 3—4 Kilometers Mellemrum installeret Blokposter, der betegnes af Blokpersonale. Lad os kalde saadanne tre Poster a, b og c. I Retningen c—b—a mellem b og a kører et Tog, A; nu maa Manden i Blokpost a ikke »løse« for Blokpost b, før han har set Tog A passere sin Blokpost og set de røde Slutsignaler paa Toget. Han sætter da sit eget Signal i Stopstilling, hvilket er Betingelsen for, at han gennem den elektriske Strøm kan underrette Manden i Blokpost b om, at Strækningen mellem a og b er fri, saaledes at Blokpost b kan sætte fri Indkørsel for det efterfølgende Tog B, der eventuelt befinder sig paa Strækningen mellem a og b.

Men foruden denne Blokpostsikring er der paa de stærkt befærdede Strækninger tillige 400 Meter foran hver Station eller Blokpost et fremskudt Signal, der viser brandgult, hvis Blokpostens Signal staar paa Stop og grønt, hvis Blokpostsignalet viser den grønne Farve for fri Indkørsel.

Baade Lokomotivføreren og Fyrbøderen er kendte med Strækningen; de ved begge saa nogenlunde, naar der kommer et Signal. Fyrbøderen skal straks afgive Melding til Lokomotivføreren og sige: Signalet staar paa fri Indkørsel, ret! og i modsat Fald: Stop! Lokomotivføreren gentager de to Ord. Det hele hviler altsaa ikke paa en Mand, men paa to.

For at en lignende Ulykke som i Frankrig skal ske herhjemme, maa altsaa Lokomotivføreren og Fyrbøderen paa Tog B for det første overse de fremskudte Stoppsignaler — derpaa selve Blokpostens Signaler — og endelig de to røde Signallygter paa det holdende eller langsomt kørende Togs bageste Lygter. Det fremskudte Signal har Blinklys, hvilket er særligt tydeligt i Taage, og ogsaa Signallygterne paa Blokposter og Stationer er let synlige. Endelig har de to Olielygter paa Togenes bageste Vogne en særdeles god Refleks.

Den eneste Gang, hvor der i Danmark har været en Ulykke, der kan sammenlignes med den franske Juleulykke, var Gentoftekatastrofen i 1897, hvor et efterfølgende Tog kørte ind i et paa Stationen holdende. Men dengang havde man ikke vort stærkt udviklede Signalsystem. Der var kun et almindeligt Indkørselssignal paa Stationen, som Lokomotivføreren ikke respekterede.

(Politiken 28/12.)

Statsbanernes Chef paa Signalvæsenets Omraade. Baneingeniør *Johs. Kristensen* siger bl. a. følgende herom:

I de Danske Statsbaners Arkiv findes navnlig fra Egne, der ligger fjernest fra Jernbanerne, et Utal af Idéer til Indførelse af den Slags Sikkerhedsforanstaltninger. Man har i Tyskland forsøgt saavel med mekaniske som med elektrisk Apparater. Man har brugt induktiv Overføring, har taget Højfrekvens-teknik i Anvendelse, man har brugt Selen-Celler og Lydhølger, der ligger over Høregrænsen. Men kun i Frankrig har Anordningen naaet en ganske generel Anvendelse. Naar der da netop er her, den store Katastrofe sker, er det kun et sørgeligt Bevis paa, at ingen Teknik naar 100 pCt. Fuldkommenhed.

For Forfatteren af disse Linjer hersker der ingen Tvivl om, at man her i Danmark er slaaet ind paa den rette Vej, naar man har anvendt sin Omhu og brugt sine Penge dels til at skabe et klart og enkelt Signalsystem, som giver Lokomotivføreren den Oplysning, han behøver, og ikke mere, og derved skaber Tryghed og Støtte under hans Kørsel over Strækningerne, dels til at gennemføre Stationernes Sikring paa en moderne og tilfredsstillende Maade, og last but not least maa bemærkes, at man har gjort meget for at skabe en høj Menneske kvalitet hos det Personale, i hvis Hænder talrige Menneskeliv daglig betroes. Ved et skarpt Kvalitetsvalg, ved de rent menneskelige Vilkaar, der bydes Personalet med Hensyn til Arbejde og Livsvilkaar, og ved den Uddannelse, som Statsbanerne er kommet ind paa at give sit Personale, har man tilvejebragt et Sikkerhedsmoment, hvis Betydning vel kun den erfarne Jernbanemand tilfulde forstaar at skatte. Og denne Betragtning kan i lige høj Grad anvendes paa Personalet paa Lokomotivet, i Togene, paa Stationerne og paa det Personale, Publikum sjældent ser, men som varetager den daglige Pasning af Sporet og Sikringsanlæggene.

Hvis den Rejsende, som i Dag eller i Morgen kommer gennem en af vore Stationer med Ekspres-togs Fart, vil trække Gardinet til Side et Øjeblik, vil han maaske i et Glimt se smaa Lamper, der tændes og slukkes, Blokøjne, der skifter Farve, Ting han næppe forstaar. Han bør vide, at det er selve Teknikens vaagne Øje, han ser. Men i Førerhuset, paa Stationen i Blokposten, paa Linien vaager tillige menneskelige Øjne over den Rejsendes Sikkerhed.

HVOR GLIDER VI HEN?

Kort forinden Jul udsendte den meget kendte Professor i Nationaløkonomi *Harald Westergaard* en Piece under ovenstaaende Titel, indeholdende en Redegørelse for Landets nuværende økonomiske Situation. I denne Redegørelse, som vi tillader os at gengive et Afsnit af, omtaler han blandt andet, at Forholdene for Industriens Vedkommende er fuldt saa alvorlige som for Landbruget. Han omtaler Arbejdsløsheden den »industrielle Reservearmé«, Valutaforholdene m.

m., som det vil føre for vidt her at komme ind paa, og han ender sin meget interessante og lærerige Piece paa følgende Maade:

Tænker man sig, at Landbruget har faaet nogenlunde betryggende Kaar efter at være bleven taget under Armene af Lovgivningsmagten, saa bliver Spørgsmaalet, hvorledes det skal gaa de øvrige to Trediedele af det danske Folk, og da særlig *Haandværker- og Industriklassen*. Det er den, det hovedsagelig kommer til at paahvile at skaffe de *arbejdsløse* store Hær noget at bestille. Lidt vil det vel formidske Arbejdsløsheden, at Landbruget faar større Købevne, idet der da vil blive noget mere Beskæftigelse i andre Fag, men i selve Landbruget vil der vanskelig kunne beskæftiges flere. Hvor smukt det end lyder, naar visse idealistiske Samfundsreformatorer ivrer mod Fabriksskorstenene og henviser til Jorden, saa kan det jo ikke nytte at producere flere Levnedsmidler, end man kan faa afsat.

Men ogsaa for Haandværk og Industri vil det være en tung Byrde at skaffe de mange Tusinder af kronisk arbejdsløse Stillinger. Ganske vist er der i de sidste to Menneskealdre foregaaet meget store tekniske Fremskridt, og man kan trøstigt sige, at der saa godt som ikke er nogen Vare, som ikke vil kunne frembringes herhjemme i udmærket Kvalitet, naar der blot kan skaffes de fornødne Raastoffer. Der er altsaa uden Tvivl Udvidelsesmuligheder. Men Opgaven er uhyre stor. Der var en Tid, da det var paa Mode, ud fra forskellige Synspunkter, at udregne et Menneskes »Kapitalværdi«. Vilde man foretage en saadan Beregning, vilde man forfærdes over de store Værdier, som Samfundet i vore Dage synes at have Raad til at lade ligge unyttede hen.

Det maa iøvrigt ikke overses, at *Samfundets og Industriens* Interesser lige overfor Arbejdsløsheden ikke uden videre falder sammen. For Samfundets Vedkommende er det givet, at naar Retten til Eksistens er anerkendt, altsaa Individets Ret til at faa Midler i Hænde til at holde Livet oppe, saa maa det være fordelagtigt at sætte alle tilstedeværende Arbejds kræfter i Gang, selv om mange af dem kun kan producere meget lidt. Naar alle arbejder, vil der være mere til Raadighed for Befolkningen som Helhed, end hvis en Del af dem skal gaa ledig og underholdes af dem, der er i Arbejde.

Anderledes stiller det sig imidlertid for det *enkelt* Samfundsmedlems Vedkommende. En Fabrikant maa spørge, hvilken Arbejdsstyrke han vil have Brug for, naar han skal have det bedst mulige Udbytte af den Kapital, han raader over, Bygninger, Maskiner osv., og han har ikke nogen personlig Interesse i at tage flere i sit Brød. Derfor kan der opstaa Arbejdsløshed, selv hvor det økonomiske Liv kan udfolde sig uden at hindres af Afspærringstendenser eller Kriser, og selv om Teknikens stærke Fremskridt ikke bestandig skyder Arbejdere ud af deres Stilling. Derfor maa de Arbejdsløse ganske naturligt se hen til Statsmagten for at opnaa taalelige Kaar. Lige saa vel som Landbruget har formaet at faa Øre hos Lovgivningsmagten, maa de arbejdsløse kunne gøre det.

Det maa nu erindres, at Arbejdsløsheden er *kro-*

nisk. Man kan fristes til at sige, at Arbejdsløsheden snarere er Aarsag til den nuværende Verdenskrise end Verdenskrisen til Arbejdsløsheden. Men overfor en kronisk Sygdom hjælper det ikke at komme med *midlertidig* Hjælp, hvad enten denne Støtte af offentlige Midler nu gives med eller uden Arbejdsløshedskasserne som Mellemed. En fortsat Understøttelse til kronisk arbejdsløse vil være som at øse i Danaidernes Kar, ganske som Tilfældet har været med de mange Millioner, der i Form af Krisehjælp er bleven ydet Landbruget. Denne kroniske Arbejdsløshedsunderstøttelse kan ikke bringes ind under Synspunktet af *Forsikring*. Arbejdsløshedsforsikring er en udmærket Foranstaltning, men kun naar Arbejdsløsheden er hændelig, fremkommet ved tilfældige Forskydninger, kun naar den med andre Ord har Midlertidighedens Præg. Det kan for den enkelte Arbejder være en ubehagelig Overgang, naar f. Eks. den Fabrik, hvor han er ansat, lukker, og han nu skal søge en anden Plads. Arbejdsløshedsforsikringen hjælper ham over denne Overgangsperiode, ligesom en Sygekasse støtter sine Medlemmer, naar de bliver ramt af Sygdom. Men anderledes stiller det sig med de mange Millioner, som Staten, i sin Raadvildhed overfor Arbejdsløshedens uhyggelige Problem, anvender til de arbejdsløses Underhold.

Det kan nu hævdes, at Industrien ofte kun vil behøve en lille Opmuntring for at kunne udvide Virksomheden og saaledes løse en Del af Problemet. Ved en Diskussion i en lille Kreds af Nationaløkonomer og Mænd fra det praktiske Liv er man kommen til Klarhed over, at der en hel Række af Varer, hvis Produktion helt og holdent uden Vanskelighed kunde overtages af de bestaaende danske Virksomheder, uden at det vil være nødvendigt at udvide Anlægget. Herom er der bleven gjort Rede af Toldinspektør *Toltegaard* i en Kronik i »Berlingske Tidende« for 6. Oktober 1933 »Om Beskæftigelsesspørgsmaalet«. Det hedder i denne Kronik: »Det gælder f. Eks. med Hensyn til saa forskellige Artikler som Cyklegummi, Galocher (eventuelt gennem Døgndrift paa den bestaaende Virksomhed), glacerede Rør, Klinker og ildfaste Sten, glacerede Vægfliser, Kunstgødning osv.« For at faa noget saadant i Gang behøver man blot det simple Middel at ophøre med Indførselstilladelsen for de paagældende fremmede Produkter, og man maa saa selvfølgelig skaffe Samfundet Garanti mod Prisforhøjelse, hvad man let kan gøre ved at true med Indførselstilladelse for de fremmede Varer.

En Række andre Varer vil uden Tvivl kunne produceres herhjemme ved en *Udvidelse* af de bestaaende Anlæg. Ogsaa her maa der nogen Opmuntring til, for at Sagen kan komme i Gang; de paagældende Virksomheder maa dækkes imod den Risiko, med kort Varsel at se deres Produktion hæmmet af udenlandsk Konkurrence, og de maa paa den anden Side finde sig i, at der øves Kontrol med Priserne, saa at det ikke bliver Forbrugerne, der til syvende og sidst kommer til at betale for Gildet, ved at Priserne gaar i Vejret.

Men endnu vil der efter al Rimelighed være store Skarer af arbejdsløse, som ikke har faaet Arbejde.

Der maa, for at komme til Bunds i denne Del af Opgaven, foretages en Række statistiske Undersøgelser for at faa et grundigt Ovedblik over, hvilke udenlandske Varer der er Efterspørgsel efter herhjemme, og med hvilke Omkostninger de kunde fremstilles af danske Fabriker, og man maatte da sætte noget ind paa at faa saadanne Virksomheder i Gang. Og skulde det mod Forventning vise sig, at der ikke meldte sig private, som var rede til at tage en saadan Virksomhed op, saa maatte Stat og Kommune gøre det, ganske ligesom rent midlertidige Arbejder er foretaget af det offentlige for at beskæftige de ledige Kræfter, Vejarbejde eller hvad det nu drejer sig om.

Dette vil selvfølgelig koste Penge, men ogsaa den midlertidige Understøttelse koster Penge, og selv om man skulde tilvejebringe Pengene ved Laan, vilde det kunne lønne sig, saa sandt det er et produktivt Foretagende, det gælder.

Hvis Danmark saaledes overtager Produktioner, som man hidtil har overladt til Udlandet, maa det indrømmes, at Landet maaske ikke bliver rigere derved. Den internationale Arbejdsdeling giver en Fordel, som man maa opgive. Men den centrale Opgave er nu at skaffe de arbejdsløse noget at bestille. Naar Danmark spærrer sig ude fra Udlandet, vil der maaske ogsaa gaa noget tabt for Befolkningen derved, at den afskæres fra at faa Varer, som den har vænnet sig til at betragte som uundværlige. Det er muligt, at man paa Grund af Markedets Lidenhed nødes til at holde sig til forholdsvis faa Modeller, saa at Befolkningen føler sig udelukket fra at tilfredsstille den menneskelige Trang til Afveksling, og synes at Livet bliver alt for ensformigt og trivielt. Jeg tilstaar, at jeg ikke har meget tilovers for Betæneligheder af den Art. Selv om man maatte finde sig i en meget stærkt gennemført Standardisering, vilde det ikke gælde noget imod dette, at et større eller mindre Antal Mennesker befries for den knugende Følelse af at være overflødige i Samfundet.

Ganske naturligt kunde Befolkningen føle en Frygt for, at Priserne skulde stige. Naar det offentlige imidlertid yder Tilskud til Starten, kan der kræves en stærk Priskontrol til Gengæld, og den eventuelle Standardisering af Varen vil være en Hjælp til at holde Produktionsomkostningerne nede.

Det er et socialt Fremskridt, at man i vore Dage i langt højere Grad end tidligere indrømmer *Ret til Eksistens* for ethvert Menneske, der er bleven til. De haarde Betingelser, man i ældre Tid stillede for at indrømme denne Ret, er mere og mere mildnede. Men ved Siden af dette er Kravet om *Ret til Arbejde* vokset frem. Det er simpelt hen en Menneskeret, det drejer sig om. Naar de liberale Nationaløkonomer i længst henfarne Dage talte om Retten til Arbejde, tænkte man først og fremmest paa de stramme Baand, hvori hele Erhvervslivet var bundet, ved Lavstvang og paa andre Maader. I vore Dage gælder Retten til Arbejde Kravet om, at et normalt udrustet Menneske ikke maa skydes tilside, men altid skal kunne være sikker paa at faa Lov til at deltage i Samfundets produktive Liv.

Men det er klart, at de arbejdsløse ikke uden videre maa kunne kræve sig tildelt Arbejde af en bestemt Art. Der er her ofte en Del ubegrundet Misfornøjelse tilstede. Som foran antydet er vort Samfund individualistisk, naar det gælder Valg af Fag, hvori man vil uddannes. Der opstaar da ganske naturligt en Spænding, jo mere Samfundet glider bort fra det individualistiske og over imod Socialiseringen. Allevegne maa man da møde Klager. En Student tilbringer maaske adskillige Aar af sit Liv, under store Afsavn, for at blive cand. mag. i Historie eller Engelsk. Naar Eksamen er fra Haanden, og han søger Plads som Lærer, finder han alt optaget; i en uoverskuelig Fremtid kan han ikke øjne nogen Mulighed for at faa en Stilling. Men han har ingen Grund til at beklage sig. Han har selv villet det saaledes. Han har taget sin Chance og maa finde sig i, at han ikke kan komme til at udnytte de Kundskaber, han har erhvervet sig, naar der dog er Mulighed for ham for paa anden Maade at komme i Virksomhed. Og ganske det samme vil gælde den, der, efter udstaaet Læretid i et eller andet Haandværk, søger Anvendelse for den Dygtighed, han har erhvervet sig. Retten til Arbejde maa med andre Ord ikke overdrives, saa at man kræver Ret til selv at vælge Arbejdet. Det maa være nok, at der aabnes et Menneske Adgang til Arbejde, naar det ikke er uoverkommeligt for ham at tilegne sig den fornødne Færdighed. Det er ikke nogen Skam for en cand. mag. at staa at passe en Maskine i en Fabrik. Men selvfølgelig kan der gøres meget, for at alt dette skal gaa saa let som muligt. Man kan hjælpe den paagældende til den fornødne Uddannelse i det Fag, der tilbydes ham, og man kan tage det størst mulige Hensyn til den paagældendes Evner og Forudsætninger.

Ogsaa paa andre Punkter maa man søge at faa en anden Indstilling. Foran har jeg talt om den Konservatisme, hvormed mange holder fast ved de nuværende Organisationer af Arbejdere og Arbejdsgivere. Hvis det offentlige i større Stil skulde blive Driftsherre, ja selv om det bliver private, der kommer til at overtage de paagældende Produktioner, kan man vanskeligt tænke sig de nuværende Bestemmelser om Bilæggelse af Arbejdskonflikter opretholdt. De er uforenlige med Prisregulering. Man maa forberede sig paa helt andre Metoder, og vi har jo da ogsaa herhjemme Præcedens for, at Strejker og Lockouts uden videre kan forbydes indenfor et vist Tidsrum.

Der er et Spørgsmaal, som ganske naturligt vil melde sig. Har vi Raad til at sætte alle de mange Tusinder arbejdsløse i Virksomhed? Man kunde imidlertid vende dette Spørgsmaal om til et andet: Har vi Raad til at tvinge en stor Del af Befolkningen til Lediggang? Som Forholdene nu er, er der Brød til alle Landets 3,6 Millioner, rigelig til en Del, lovlig knapt til andre. Samfundet kan ikke blive ringere stillet, om der kommer en Arbejdets Ordning, hvorved al Arbejdsledighed forsvinder, der maa tværtimod kunne produceres mere, saa at Gennemsnitsindtægten i Befolkningen stiger. Der er Mad nok til hele vort

Folk; vi har endog været saa rigelig forsynet, at man har haft Raad til at destruere overflødig Fløde, ligesom naar Oceandamperne kaster Mad over Bord, som Passagererne har levnet.

Der vil fremkomme Forskydninger under alt dette. Eksporten af Landbrugsvarer vil formindskes, naar Landet er mere indrettet paa Selvforsyning. Dette vil nærmest føles som en Lettelse. Som de internationale Handelsforhold er nu for Tiden, er det en Fordel, at Danmark er saa uafhængigt af Udlandet som muligt. Men de Forandringer, der er Tale om, er paa den anden Side ikke mere radikale, end at der kan foretages Tilbageskridt, naar Konjunkturerne vender sig.

Som Forholdene har udviklet sig, kan det siges, at den økonomiske Linje, Danmark maa følge, er fuldkommen klar. Det er foran fremhævet atter og atter, hvor ulogisk det er at lade et Prisniveau blive fastsat paa de udenlandske Markeder, i Stedet for at gaa ud fra de indenlandske Forhold og indrette sig paa at sælge til Udlandet med saa ringe Tab som muligt. Derved er man inde paa *Prisregulering* som en nødvendig Foranstaltning, og har man fastslaaet dette Princip for Landbruget, maa det af sig selv gaa videre til Haandværk og Industri. Jo mere Landene isolerer sig, jo mindre Efterspørgselen efter fremmede Varer og Udbudet af danske Produkter paa Verdensmarkedet bliver, desto unaturligere er det, at det er det udenlandske Prisniveau, der bestemmer Priserne. Og har man ikke længere Udlandets Priser at rette sig efter, maa man ikke være bange for at gøre et Indgreb i Priserne, netop saaledes som man gjorde det under Verdenskrigen, idet man søger at komme paa det rene med, hvormeget der skal til, for at den paagældende Virksomhed kan bære sig. Var det saaledes, at overflødige Arbejdskræfter stadig kunde drage bort fra Landet og søge andetsteds hen, hvor de kunde faa Anvendelse, saa vilde der være mindre Grund til at udvide Prisreguleringspolitikken fra Landbruget til Haandværk og Industri, men saaledes er Forholdene ikke nu.

Mange vil føle sig utilpas ved saaledes at se Socialiseringen skride fremad. Men i Virkeligheden er der ikke Tale om nogen radikal Forandring, og det maa ikke overses, at de gamle Drømme fra Midten af det forrige Aarhundrede om Kræfternes fri Spil forlængst er blegnede, og at Socialiseringen allerede er godt fremskredet for Landbrugets Vedkommende, og det med alle Parters Tilslutning. Den vilde vel endog være skredet stærkere frem af sig selv, hvis Landbrugets Foreningsliv havde gjort sig stærkere gældende lige overfor Medlemmerne og havde gjort sig mindre afhængigt af Statsmagten.

Naar Retten til Arbejde bliver anerkendt, maa Følgen blive en anden Indstilling m. H. t. *Pligten til Arbejde*. Det stemmer ikke med den danske Nationalkarakter at øve Tvang, men noget andet er, at Tilbudet om Arbejde, hvor det er overkommeligt for den paagældende at udføre det, ganske naturligt maa udelukke ham fra Arbejdsløshedsunderstøttelse, hvis han ikke vil tage imod Tilbudet. Ingen skal tvinge ham til at tage Arbejde, hvis han foretrækker at sejle

i sin egen Søgning, men der er ingen Grund til at fortsætte med Understøttelse i et saadant Tilfælde. Ligesom den Hjælp, Landbruget har Krav paa, ikke skal bestaa i midlertidige Understøttelser, saaledes maa de mange Millioner til de arbejdsløse anvendes paa en mere formaalstjenlig Maade. Det gælder der, som ved Landbruget, om at finde Kilden til Sygdommen og saa søge Midler til at fjerne Aarsagen.

Der har været noget overordentlig planløst i de sidste Aars økonomiske Liv, og hele den økonomiske Politik har været præget af Raadvildhed. Jo længere man fortsætter med dette, desto værre vil det blive, desto vanskeligere vil det være at komme ind paa den rette Bane.

Maalet maa være, at hele det danske Folk kan være som en Enhed, hvor den enkelte har den Betyggelse, at han kan faa Anvendelse for sin Kræfter. Det vil medføre, at Danmark i større Grad end hidtil kommer ind paa Selvforsyning, idet man tager Konsekvensen af den nuværende Afspærringstilbøjelighed imellem Landene.

Hovedsagen er, at man ser Sandheden lige i Øjnene, saa at man ikke nøjes med halve Forholdsregler og ikke slaar sig til Ro med midlertidige Ændringer eller Foranstaltninger, hvis Virkninger man ikke kan overse, og som i hvert Fald rækker videre end til det snevre Omraade, som de er bestemt for. Det gælder at bekæmpe Fjenden med hans egne Vaaben, og er det Priserne, der har voldt Ulykken, saa maa det være Vejen at søge dem rettede i Stedet for at foretage en stundesløs Jagt efter Lægemidler, der maaske kun stiller Smerterne et Øjeblik.

Hvad det kommer an paa er, at der er en virkelig Plan i alt, hvad der gøres for at faa bedre Tilstande, en Plan, der tager Sigte paa alle Samfundsklasser under ét. Der er faa Lande, der yder saa gode Betingelser i saa Henseende som Danmark, med dets intelligente Befolkning, dets rigt udviklede Landbrug og den rige Teknik i Haandværk og Industri. Maatte vort Folk lære at se denne Opgave og at samle sig enigt og stærkt om dens Løsning.

STATSBANERNE PAATÆNKTE UDVIDELSER I 1934

En Journalist har fornylig interviewet Generaldirektøren, om hvilke Arbejder det er, Banerne vil udføre i 1934. Da dette har stor Interesse for Tjenestemændene, tillader vi os at gengive det.

— Det man her i Byen jo vil mærke stærkest, siger Generaldirektøren, er Indførelsen af den elektriske Drift i Nærtrafikken. Omformerstationen i Hellerup er jo allerede taget i Brug, og Omformerstationen i Flintholm tages i Brug i Januar, saaledes at man kan begynde den elektriske Drift paa Strækningen Frederiksberg—Vanløse—Hellerup—Klampenborg i Februar.

Omformerstationen i Enghave ventes taget i Brug i Foraaret. Samtidig vil de nye Stationer, Vesterport, Nordhavn og Svanemøllen være færdige, og de meget

betydelige Arbejder med Udstyrelsen af Strækningen med elektriske Anlæg, Rejsningen af Master, Anbringelsen af Kabler og Køreledninger samt Forstærkningsledninger være afsluttet. Til Maj samtidig med at Sommerkøreplanen træder i Kraft, vil man ogsaa kunne køre elektrisk fra Hovedbanegaarden over Østerbro til Klampenborg.

I Løbet af Sommeren vil man fuldføre Sporarbejderne ved Tilvejebringelse af ny Sporgrupper og en Reserve- og Værkstedsbygning for elektrisk Materiel paa Hovedbanegaarden samt Sporarbejderne paa Strækningen Enghave—Valby. Til Efteraaret vil der da komme elektrisk Drift fra *Hovedbanegaarden over Enghave til Valby*.

I Begyndelsen af Aaret vil man bestille det elektriske Materiel til Strækningen *København—Holte*, og elektrisk Drift vil blive indført paa denne Rute 15. Maj 1935.

Arbejder i Københavns Omegn og paa Sjælland.

Dalgas Boulevard vil blive ført under Frederiksberg—Vanløse-Banen og Vigerslevvejen under Vestbanen. Her ved København fortsætter man iøvrigt med Anlægget af *Opstillingsbanegaarden ved Svanemøllen*. Og paa Strækningen *Hellerup—Holte* er der store Jord- og Broarbejder for at fjerne de generende Niveauoverskæringer lige som Anlægget af de nye Stationer ved Bernstorffsvej og Jægersborg Allé vil blive paabegyndt.

Mellem *Holte* og *Hillerød* er Arbejdet med det andet Spor allerede færdigt mellem Lillerød og Hillerød, og Sporet taget i Brug. Mellem *Holte* og *Birkerød* er Sporlægningen under Udførelse, saa Strækningen paatænkes taget i Brug omkring ved 1. Juni. Paa Strækningen *Birkerød—Lillerød* fortsætter man med Udførelsen af Jord-, Spor- og Betonarbejderne og de i Forbindelse dermed staaende Ombygninger af *Birkerød* og *Lillerød* Stationer. Disse Arbejder forventes i Hovedsagen fuldførte i Aarets Løb. Stationerne vil efter Ombygningen være forsynet med en Ø-Perron, hvortil Adgangen sker ad en Tunnel.

Roskilde Station har længe ikke svaret til de Krav, der maa stilles til denne, en af Landets stærkest trafikerede Stationer. Navnlig ved de store Højtider har den givet Anledning til store Vanskeligheder. Derfor paabegynder man nu en Ombygning af denne Station. Der foretages samtidig en Ombygning af Broen over Landevejen ved Indkørselen til *Roskilde*, den saakaldte »Røde Port«.

Den i 1933 paabegyndte Ombygning af *Holbæk Station* vil blive fuldført, og Spor anlægget paa *Slagelse Station* vil undergaa en større Ændring.

De store Broarbejder: Storstrømsbro, Lillebæltsbro, Oddesundsbro og Limfjordsbro.

De mest bemærkelsesværdige Arbejder er vel nok de store Broarbejder. Statsbanerne har aldrig været inde i en saa vældig Brobygningsperiode.

Arbejdet paa *Storstrømsbroen* og den dertil sig sluttende Bro over *Masnedsund* til *Masnødø* vil blive fremmet med fuld Kraft i det kommende Aar.

Der vil blive udført meget betydelige Jordarbejder paa Sjælland, Masnedø og Falster. Den nye Bro over Masnedø, der udføres som Klappbro, vil blive fuldført ligesom en Del af Strømpillerne for Broen over Storstrømmen, Fabrikationen af Staalet til Overbygningen fortsættes i England paa Firmaet »Dorman, Long & Co.s Værksteder«, og Montering af Overbygningen paa de færdige Strømpiller vil blive paahegyndt. Der vil endvidere blive udført en Del Vejbroer saavel paa Sjælland som Falster i Forbindelse med de under Udførelse værende Bane- og Vejforlægninger, ligesom en ca. 70 m lang Interimstunnel paa Masnedø til Togtrafikens Opretholdelse under Broanlæggets Udførelse vil blive tilendebragt.

Ved *Lillebæltsbroen* er Landpiller og Tilslutningsbrofag saavel paa Fyns- som paa Jyllandssiden fuldført, ligesom Opførelsen af alle 4 Strømpiller er bragt til Afslutning med Undtagelse af Opmuringen af den øverste Del af Pille 2. Montering af Staaloverbygningen ud fra Pille 4 — nærmest Jyllandssiden — og Pille 3 vil blive fortsat og saa vidt fuldført, at Forbindelse med Landpillen paa Jyllandssiden opnaas. Endvidere paabegyndes Montering ud fra Pille 2 og Pille 1 — nærmest Fynssiden — og fuldføres saa vidt, at Forbindelsen mellem de to Piller opnaas. Montering af Midterfaget bringes delvis til Afslutning.

Desuden er der jo de store Arbejder i Land paa begge Sider af Broen, paa *Middelfart* og *Fredericia Station*. Byggearbejdet paa den sidste Hovedbygning afsluttes, saaledes at den nødvendige Montering kan paabegyndes i Slutningen af Aaret. Man tager ligeledes fat paa Opførelsen af en stor Lokomotivremise samt en Opholdsbygning og en Magasinbygning. Bilvejen paa begge Sider af Bæltet anlægges og udstyres som en moderne Betonvej.

Oddesundsbroens Underbygning vil blive udbudt i Begyndelsen af Aaret. Arbejdet omfatter 9 Strømpiller indtil 25 m Vanddybde og to Landpiller.

Endelig vil man i det kommende Aar paabegynde Bygningen af den ny *Jernbanebro over Limfjorden* til Afløsning af den gamle, der nu fylder sine 60 Aar.

I Jylland er der betydelige Arbejder paa *Vejle Station*. Paa *Aarhus Personbanegaard* vil Sikringsanlægget blive fuldført. Og baade i Aarhus og i København vil man fortsætte med Udvidelsen af Statsbanernes Værksteder, idet der begge Steder vil blive paabegyndt Opførelse af moderne Motorværksteder af Hensyn til Indførelse af den elektriske Drift og den udvidede Brug af dieseldrevne Tog.

Rundt om i Landet er der en Række *Sporforstærkningsarbejder*, saaledes paa Falster, paa Hovedruten over Fyn, den østjydske Længdebane op til Aalborg samt Strækningen Fredericia—Esbjerg. De sidste vil blive fremskyndet af Hensyn til Indførelse af Lyntogene.

Mellem Aarhus og Randers arbejdes der paa Dobbeltsporet eller det er under Forberedelse.

De 10 dieselelektriske Personvogne.

Men foruden disse store Anlægsarbejder er der den for det rejsende Publikum saare vigtige Anskaf-

felse af nyt Materiel og en Forbedring af det gamle, hvortil der vil blive anvendt ca. 6 Mill. Kr.

I Begyndelsen af Aaret venter man 10 hurtigløbende diesel-elektriske Personvogne, hver med en Maskinkraft paa 400 H.K., fordelt paa 2 Dieselmotorer, og med en Maksimalhastighed af 120 km i Timen. De leveres af *Scandia* og *Frichs* og vil blive sat i Drift den 15. Maj.

Lyntogene agtes bestilt i de første Maaneder af Aaret, og Leverancen vil blive fremskyndet det mest mulige.

Endelig vil man modernisere det nuværende Personogsmateriel, saaledes som bebudet, da Meddelelsen blev givet om Fællesklassen.

Kørehastigheden sættes op paa Kystbanen.

De Bestræbelser for at forøge Kørehastigheden, der har været udfoldet det sidste Aar, vil blive fortsat, bl. a. ved de nye 120 km's Vogne, som vi faar ved Aarets Begyndelse. Man paatænker at sætte Kørehastigheden paa Kystbanen op. Og fra Nyborg vil der tidligt om Morgenen komme et hurtigt Tog op til det nordlige Jylland, saa man kan komme tilbage samme Dag.

1900 km Bilruter.

Af Bilruter har Statsbanerne nu ved Nytaarstid allerede ca. 1900 km. Hvor meget det er, forstaas bedst ved at anføre, at Statsbanerne har en Længde af 2400 km. Fra 1. April har vi sluttet en Overenskomst om Bilruten København—Taastrup, og der kommer sandsynligvis flere efter.

I det forløbne Aar begyndte det at gaa til den rigtige Side med Statsbanernes Regnskab. Indtægterne steg igen og Udgifterne gik ned. Efter de første 8 Maaneder af Driftsaaret 1933—34 stod Banerne 7¼ Mill. Kr. bedre end paa det tilsvarende Tidspunkt Aaret forud. Og man har vel Lov til at haabe, at denne opadgaende Linje maa fortsættes.

LIDT OM DE STORE BROBYGNINGS- ARBEJDER DER FOREGAAR VED STATSBANERNE

»Politiken« har rettet Henvendelse til Professorens i Brobygning ved den polytekniske Lærestalt, *Anker Egelund*, og bedt ham fortælle lidt om, hvorledes saa store Arbejder som Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen tilrettelægges.

Professoren, der har faaet den misundelsesværdige Opgave for Statsbanerne som Banechef *Flenborgs* nærmeste Medarbejder at forestaa hele den videnskabelige Ledelse af Brobygningerne, sidder i sit Arbejdsværelse i den nybyggede Villa. Fra Vindue til Vindue strækker sig en Tegning af Lillebæltsbroen, som den vil tage sig ud, naar den om et Aars Tid staar færdig. Paa Tegnebordet ligger Fotografier, Arbejdstegninger, Detailplaner — og under en forchromet Materialprøve, et blankt Stykke H-Jern,

ligger Eksamensopgaverne fra Polyteknisk Læreanstalt. De skal gennemgaaes nu i Juledagene.

Men det er Broerne, vi taler om.

— Ja, siger Professoren, selve Tekniken i de to Broers Tilblivelse er vel beskrevet saa tit, at Publikum kender den. Det har været forbløffende ovre ved Lillebælt at se den Interesse, hvormed de Titusinder af Besøgende har fulgt Arbejdet, efterhaanden som det skred frem. Det, Udenforstaaende har vanskeligt ved at fatte er vel nok, hvorledes en saadan Bro beregnes, før Arbejdet kan paabegyndes.

Fordringerne til de Ingeniører, der skaber en saadan Bro paa Papiret, er saamænd heller ikke saa helt smaa. Der kræves et indgaaende Kendskab til baade *Materiallæren*, *Konstruktionslæren* og saa den egentlige *Beregning* — det, vi kalder *Statik*. Der arbejdes dels ud fra Ræsonnementer, dels efter Erfaringer. Der skal tages Hensyn baade til *Fabrikationen* i Værkstedet og den efterfølgende *Montering* paa Arbejdspladsen. Da Lillebæltsbroen projekteredes, udarbejdedes af Statsbanerne syv forskellige Forslag. Der var baade Hængebroer, Broer med to Piller og med fire Piller — forskellig Anvendelse af Materialerne, forskellige Metoder for Pillernes Fundering. Vi valgte det billigste — og bedste.

Men det var Beregningerne . . . En Bro er som en Kæde — dens Styrke kan maales efter det svageste Led. Det gælder derfor at gøre hele Konstruktionen saa ensartet som muligt, det vil sige, at *Sikkerhedsgraden* er jævnt fordelt over alle de enkelte Led.

— Hvorledes værger man sig ved et saa omfattende Arbejde imod Materialefejl?

— Ved gennemført effektiv Kontrol. Man følger Staalet fra Smelteovn til Valseværk. Allerede i Ovnen udtages Dele af Materialet, som derefter i Laboratoriet underkastes kemiske Analyser. Senere kommer Trækprøver, Bøjepøver o. lign. for at konstatere, at det færdige Gods kan staa for alle de Paavirkninger, det kommer ud for. Kontrollen fortsættes gennem Maskinfabriken, Samlingen og Montering — hver Gitterdrager i Broen bærer sin Kontrolstempling, hver Kubikmeter Beton, der er støbt i Landfagenes Buer eller gydt i Sænkekasserne ude i Bæltet, er undersøgt for at se, om Konsistensen er den rette.

De vældige Kræfter, Broen skal kunne modstaa.

Ved Beregningen af Broen skal dernæst tages Hensyn til for det første Konstruktionens Ligevægt, dernæst de Træk og Tryk, den kan komme ud for. Der er jo Broens egen Vægt, og dernæst alle de *ydre Paavirkninger*, Togbelastningen, Vejfærdslens Vægt, Centrifugalkræfter — og noget, de færreste tænker paa: Bremskræfterne. Forestil Dem, at Ekspressen kommer kørende over Broen, og der trækkes i Nødbremsen. Alle Bremsere slaas i, Hjulene kurer over Skinnerne. Toget vil da prøve ligesom at skyde Broen fremefter under sig. Det er kolossale Kræfter, man her maa regne med og dimensionere efter. Derimod kan Temperaturvariationerne ikke — som f. Eks. ved Jernbaneskiner — frembringe Spændin-

ger i Brooverbygningen. Systemet er nemlig gjort frit, saa det uden Tvang kan antage den til de skiftende Temperaturer svarende Form.

Naar Vind, Strøm og Is forener Kræfterne mod Broen.

Alle de Paavirkninger, jeg her har nævnt, kan man dog *regne* sig til. De kan maales og beregnes efter Formler. Langt vanskeligere er det, naar man maa tage Fantasien til Hjælp og regne med det, der maaske kan ske. Lad os tænke os en Vinterdag ved Lillebælt, naar Vinden river i de af Islag dækkede Stænger. Tænk hvor meget Vægten af Gitterdrager-systemet er øget blot ved ét Par Millimeters Islag over hele Broen. Det, Pillerne da skal bære, er langt fra det samme som en stille Sommerdag. Tænk saa videre, at Strømmen, som *kan* gaa med en Fart af $6\frac{1}{2}$ Sømil i Timen, fører Isflager med sig. $6\frac{1}{2}$ Sømil, det er $3\frac{1}{4}$ Meter i Sekundet! Flagerne slynges ind mod Pillen, løfter sig op, brydes i sønder og driver forbi. Hvis de da kan! Den Situation kan ogsaa tænkes, at der dannes sig en Isbarriere fra Kyst til Kyst, og de sammenskruede Masser af Strømmens vældige Kræfter presses ind mod de fire Piller. De Kræfter kan ikke forud beregnes — man kan jo ikke telefonere til Vorherre og spørge, hvor store de er — derfor har vi ved Pillernes Bygning maattet tage saa rigelig en Sikkerhedsmargin. Deres Grundflade er 940 Kvadratmeter — de er boret 10 Meter ned i Lillebæltsbundens haarde Lerlag og staa nu som Betonklodser saa store, at Frue Kirke i København kunde rummes inde i hver af dem.

— De nævnte Strømmen, Hr. Professor. Selv om disse Piller nu staa dybt i Lillebælts Bund, kan det saa ikke tænkes, at Strømmen efterhaanden suger Leret omkring Pillerne bort og langsomt æder dem fri?

— Naar man anbringer et Fremmedlegeme i Strømmen, vil der ganske rigtigt opstaa Hvirvler, som søger at fjerne Hindringen. Derfor har det ogsaa været nødvendigt i en Kreds uden om Pillerne at anbringe svære Betonflager og paa Bunden mellem disse Betonkupler og selve Pillen dyngede Mængder af Ral og store Sten, saa Pillen sikres mod enhver Erosion.

Jeg skal indrømme Dem, at netop Arbejdet med Broens Fundering, navnlig Sænkningen af den første af de fire Sænkekasser frembød Problemer, som stillede de største Krav til alle Medarbejdendes aandelige Kræfter. Nede paa Bunden af Lillebælt har Ingeniør *Thorsen* og jeg saamænd siddet i Sænkekassens Dyb og i Timevis genuindiskuteret alle de Muligheder, der kunde indtræffe. Men nu staa de der alle fire Piller — og de bliver staaende! Om et Aars Tid vil Jernkonstruktionen i Overbygningen antagelig være færdig — jeg skal gerne indrømme, at det bliver et stort Øjeblik, naar Broen mellem Jylland og Fyn er fuldendt. Husk paa, hvor gammelt et Projekt det er — allerede i 1884 foretoges de første Forarbejder til en Broslagning her. Jeg personlig tror nu ikke, Broen kunde have været bygget for 50 Aar siden. Overbygningen sagtens — men

man havde næppe faaet nogen til at gaa i Lag med Pillerne. — — —

— Og saa Storstrømsbroen . . .

— Ja, den er jo ogsaa i fuld Gang. Og et anseeligt Stykke Arbejde bliver det Storstrømsbroen vil, naar den er fuldført, være Evropas længste Bro. Men de Vanskeligheder, Lillebæltsbroen frembyder, har denne ikke, Vanddybden er ikke saa stor — 14—15 m i det højeste mod Lillebælts 35 . . .

*

— Det er en Oplevelse for mig at have været med i disse to kæmpemæssige Arbejder — en Chance som den, jeg har haft, faar ikke hver Generations Ingeniører. Og dog er det ingen Tilfældighed at danske Ingeniører har vundet Verdensry som Havne- og Brobyggere. Vi har jo vort store danske Navn, Professor *A. S. Ostfeld*, det Forbillede, vi alle samles om. Mens han var Professor i Statik ved Danmarks tekniske Højskole, skabte han sig ved sin litterære Virksomhed et Verdensnavn. Den Anseelse, den danske polytekniske Lærestanstalt nyder, har medvirket til, at for Eksempel de tre største europæiske Havneanlæg for nogle Aar siden var paa danske Hænder — *Gdynia* i Polen byggedes af Højgaard & Schultz, Havnene i *St. Nazaire* og *Cherbourg* af Christiani & Nielsen, samtidig fik Bjørn Petersen Førstepremien for Planer til *Barcelonas* Havn — og nu ser vi jo de danske Ingeniørers betydelige Indsats i Persien og Tyrkiet. De Arbejder, *Kampmann, Kierulff & Saxild* og *Saabye & Lerche* udfører dernede, er imponerende Anlæg, der skaber Respekt om dansk Teknik.

Naar Tilværelsen industrialiseres —

Samtalen glider fra disse Emner naturligt over paa et af vor Tids aktuelle Problemer, Maskinen og Mennesket. Jeg spørger Professoren, hvorledes han som Tekniker vil besvare det Spørgsmaal, der stilles af Hundredtusinder, som Rationaliseringen har gjort arbejdsløse:

— Hvad kan det nytte, at I Teknikere for hver Dag, der gaar, gør Maskinerne mere og mere fuldkomne, og os Mennesker stedse mere overflødige?

— For mig synes Svaret at kunne samles i et eneste Ord, *Concordia*. Det er blot Samspillet det skorter paa. Udviklingen behøvede ikke at rumme Farer. Verden er utvivlsomt saa rig, at der er Raad til, at hver enkelt Verdensborger kunde føre en i hvert Fald materielt set lykkelig Tilværelse. Vi her i Danmark lever under gode Kaar; der er Sandhed i det gamle Ord om de faa, der har for meget og færre for lidt . . .

Men tænk paa andre Lande, hvilke Mængder af utilfredstillet Behov. Se blot mod Syd eller mod Øst, hvor Millioner maa trælle sig gennem en Tilværelse baseret paa Minimum.

Tekniken har skabt Mulighederne for en lettere, en materielt langt rigere Tilværelse. Det er blot Fordelingen, det i Øjeblikket er galt med. Jeg ser i Verden kun *formelle* Vanskeligheder . . . hvorfor skal Millioner nøjes med usle Kaar, naar hele Produktionsapparatet staar rede til at lette Tilværelsen for os alle? Jeg ser ingen Ulykke i, at det rent fysiske

Slid tages bort fra Menneskehedens Nakke — det vil gøre den rigere, give Aanden Muligheder for Udfoldelse. Hvorfor skal vi blive krumbøjede for Tiden? Maskinen og Tekniken skal ikke være Menneskets Hersker — den er dog skabt som Hjælpemiddel.

Og jeg kan ikke tro, at Udviklingen skal kunne gaa i Staa, fordi Verden bremser sig selv ved formalistiske Vanskeligheder. Den økonomiske Krise var løst med ét Slag, hvis man kunde sætte Massernes Forbrug i Vejret med blot en Tiøre om Dagen . . . Det, der sker rundt om i Verden, er skammeligt — overalt lægges der Fremskridtet, Vareudvekslingen, Kulturen Hindringer i Vejen. Tænk hvilken Udvikling vor Teknik har haft, hvilke skønne Boliger der kunde bygges — for hvert eneste Aar bliver vore Materialer bedre. Se Cementerne, de er bragt op til Egenskaber, der muliggør stadig dristigere Konstruktioner . . . vi oplever hele Spring i Udviklingen. Lad mig nævne Dem, nu vi har siddet og talt om Brobygning, Amerikanernes nyeste tekniske Triumf, *George Washington-Broen*. Den har en Spændvidde paa over 1 Kilometer — Verdens næststørste Spændvidde var kun det halve. I saadanne Spring gaar Tekniken frem . . . hvor kunde vor Tilværelse være rig og lykkelig . . .

TYSKE RIGSBANER BYGGER STRØMLINIE-DAMPLOKOMOTIVER

Det er en Kendsgerning, at Jernbanerne i alle Lande — tvunget af Konkurrencen, som paaføres af andre Trafikmidler — arbejder paa en vidtgaende Tilpasning efter de forandrede Trafikforhold. Et Led i disse Bestræbelser er at indsætte Motorvogne med stor Kørehastighed, og man venter deraf hurtigt Befordring og væsentlige Besparelser i Driftsomkostningerne.

Ifølge »Voraus« arbejder de tyske Rigsbaner dog samtidig paa at naa dette Maal med Damplokomotiver og lader Firmaet Borsig, Berlin, bygge et tre-cylindret 2C2 strømlinieformet Damplokomotiv, beregnet til at fremføre et Tog paa 250 Tons (5 Staalvogne og 1 Pakvogn) med en Hastighed af 150—170 Klm/Tim, og bliver saaledes det hurtigste Damplokomotiv, der findes. Akseltrykket bliver 17.5 Tons. Drivhjulene bliver med en Diameter paa 2250 mm, større end paa noget andet Lokomotiv i Tyskland. Lokomotivet bremses paa alle Hjulene med en særlig konstrueret Bremse med 2 Bremseklodser paa hvert Hjul. Kedlen bygges af Specialstaal til 20 Atm. Damptryk, men faar Kobberfyrkasse og en meget lang Rundkedel.

Da Luftmodstanden er af afgørende Betydning ved saa høje Hastigheder (over 40 Meter pr. Sekund) bygges Lokomotivet i Strømlinieform. Dets Udseende gør et helt nyt og usædvanligt Indtryk: man er nærmest skuffet. Alt hvad der var karakteristisk ved det imponante Indtryk af et moderne Damplokomotiv giver: den sammentrukne Byggeform, den korte Skorsten, den lange Rundkedel, Vindpladerne, Tenderen med Kulbunken o. s. v.; alt er skjult i en afrundet

Pladebeklædning. Fra den forreste Trækkekrog til Førerhusets Bagkant danner Beklædningen en Strømlinieføring, hvori alle fremstaaende Dele er skjult. Tenderen (en Normaltender) er fra Førerhuset til den forreste Vogn skjult under en Beklædning formet ud fra aerodynamiske Synspunkter. Lokomotivet ligner nærmest et Panserlokomotiv; af hele Drivværket ses kun en ganske lille Del af de store Drivhjul. Med en Model af denne Lokomotivform har man anstillet Prøver paa den tekniske Højskole i Berlin, som viste, at der med et strømlinieformet Damplokomotiv kan opnaas en Kraftbesparelse paa 500—700 Hestekræfter.

I og for sig er saa stor Hastighed med et Damplokomotiv ikke noget nyt. Ved Aarhundredets Begyndelse kørtes 160 Klm/Tim med Lokomotiver uden Strømlinieform, men den Gang krævedes ikke saa store Hastigheder. Nu erstattes Expres Motorvognen i Tyskland (den flyvende Hamburger), naar den er under Reparation eller Eftersyn, med et Damplokomotiv af Type O 3, som er bygget til 120 Kilometers Hastighed, men som paa Prøveture har kørt 140 Klm/Tim. Damptoget bestaar af 3 Vogne og bruger kun 10 Minutter mere Køretid paa Strækningen Berlin—Hamburg (287 Kilometer) end Motorvognen. Det moderne Damplokomotivs Ydeevne er hermed bevist, og med Strømlinieformen er en endnu større Ydeydighed mulig.

Det antages med Sikkerhed, at de tyske Rigsbaner vil bestille flere Strømlinie-Damplokomotiver for Eksprestogtrafikken. Firmaerne Henschel u. Sohn i Kassel og Krupp i Essen har udarbejdet Projekter, hvis Virkeliggørelse lover storslaaede Ydelser af Damplokomotivet. Sluttelig skal nævnes, at Damplokomotivets aarelange praktisk prøvede Økonomi og Sikkerhed i Driften var medbetsemmende i Rigsbanernes Beslutning at bygge dette Lokomotiv. Den tyske Lokomotivindustri, som næsten helt er indskrænket til det indenlandske Forbrug, ser i denne Bestilling nye Udviklingsmuligheder.

Beobachter.



LØSE BIND

Til den i vort sidste Nr. for 1933 optagne lille Pjece, angaaende *Kuorr-Lambertsens Tryklufftbremse* for Københavns Nærtrafik, kan Medlemmerne ved Henvendelse til Redaktionen erholde løse Bind, saalænge Forraad haves, mod Indsendelse af Porto.

LOMMEHAANDBOG FOR LOKOMOTIVMÆND M. M.

2. Oplag vil en af de nærmeste Dage blive udsendt i Henhold til modtagne Bestillinger, og der kan endnu faas ganske enkelte Eksemplarer, naar Bestilling indsendes omgaaende.

Lønningsindtægt i Kalenderaaret 1933.

	a.	b.	c.	d.	e.	f.	
Lokomotivførere.							
Grundløn	gifte	3981	3933	3819	3729	3609	3501
	ugifte over 40 Aar ..	3834	3786	3672	3582	3462	3350
	ugifte mel. 35—40 Aar	3760	3712	3598	3508	3388	3284
	andre ugifte	3687	3639	3525	3435	3315	3207
do., 1. A.T.	gifte	4341	4293	4179	4089	3969	3861
	ugifte over 40 Aar ..	4194	4146	4032	3942	3822	3714
	ugifte mel. 35—40 Aar	4120	4072	3958	3868	3748	3640
	andre ugifte	4047	3999	3885	3795	3675	3568
do., 2. A.T.	gifte	4701	4653	4539	4449	4329	4221
	ugifte over 40 Aar ..	4554	4506	4392	4302	4182	4074
	ugifte mel. 35—40 Aar	4480	4432	4318	4228	4108	4000
	andre ugifte	4407	4359	4245	4155	4035	3927
Motorførere af 1. Gr.							
Grundløn	gifte	3825	3777	3663	3573	3453	3345
	ugifte over 40 Aar ..	3690	3642	3528	3438	3318	3210
	ugifte mel. 35—40 Aar	3622	3574	3460	3370	3250	3142
	andre ugifte	3555	3507	3393	3303	3183	3075
do., 1. A.T.	gifte	4161	4113	3999	3909	3789	3681
	ugifte over 40 Aar ..	4014	3966	3852	3762	3642	3534
	ugifte mel. 35—40 Aar	3940	3892	3778	3688	3568	3460
	andre ugifte	3867	3819	3705	3615	3495	3387
do., 2. A.T.	gifte	4461	4413	4299	4209	4089	3981
	ugifte over 40 Aar ..	4314	4266	4152	4062	3942	3834
	ugifte mel. 35—40 Aar	4240	4192	4078	3988	3868	3760
	andre ugifte	4167	4119	4005	3915	3795	3687
Motorførere II							
Grundløn	gifte	3705	3657	3543	3453	3333	3225
	ugifte over 40 Aar ..	3570	3522	3408	3318	3198	3090
	ugifte mel. 35—40 Aar	3502	3454	3340	3250	3130	3022
	andre ugifte	3435	3387	3273	3183	3063	2955
do., 1. A.T.	gifte	3921	3873	3759	3669	3549	3441
	ugifte over 40 Aar ..	3774	3726	3612	3522	3402	3294
	ugifte mel. 35—40 Aar	3700	3652	3538	3448	3328	3220
	andre ugifte	3627	3579	3465	3375	3255	3147
Lokomotivfyrbødere.							
Grundløn	gifte	3135	3087	2973	2883	2763	2655
	ugifte over 40 Aar ..	3000	2952	2838	2748	2628	2520
	ugifte mel. 35—40 Aar	2932	2884	2770	2680	2560	2452
	andre ugifte	2865	2817	2703	2613	2493	2385
do., 1. A.T.	gifte	3235	3187	3073	2983	2863	2755
	ugifte over 40 Aar ..	3150	3102	2988	2898	2778	2670
	ugifte mel. 35—40 Aar	3082	3034	2920	2830	2710	2602
	andre ugifte	3015	2967	2853	2763	2643	2535
do., 2. A.T.	gifte	3435	3387	3273	3183	3063	2955
	ugifte over 40 Aar ..	3300	3252	3138	3048	2928	2820
	ugifte mel. 35—40 Aar	3232	3184	3070	2980	2860	2752
	andre ugifte	3165	3117	3003	2913	2793	2685
do., 3. A.T.	gifte	3585	3537	3423	3333	3213	3105
	ugifte over 40 Aar ..	3450	3402	3288	3198	3078	2970
	ugifte mel. 35—40 Aar	3382	3334	3220	3130	3010	2902
	andre gifte	3315	3267	3153	3063	2943	2835

Ovennævnte Beløb maa dog for de i Sønderjylland stationerede Tjenestemænds Vedkommende yderligere forhøjes med 120 Kr. (midlertidigt Løntillæg.)

For Tjenestemænd med Tjenestebolig nedsættes Stedtil lægsbeløbet med 1/3

HAANDBOGEN »DE DANSKE STATS BANERS TJENESTEMÆND 1934«

er udkommen, og Eksemplarer kan endnu faas hos Udgiverne. Vi gør i denne Forbindelse opmærksom paa, at Bogen er 40 Sider større end sidste Gang, dels fordi der i det nye, første Afsnit er givet Oplysninger om alle Stationernes og Administrationskontorernes Normering med Personale, dels fordi der om en Række af de ansatte er givet mere fyldige Oplysninger end tidligere. Ved Opstillingen er de nye Regler om Tjenestestancienntet fulgt.

**STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER**

Sj.-Palater Jyl.-77a

Nye Bøger.

- 16964 15902 Woel, Cai M.: Døden gaar forbi —
16965a 15890a Cronin, A. J.: Tre Slags Kærlighed I.
16965b 15890b do.: do.: II.
16966 15897 Kaos. Livsbilleder fra Danmark i vore Dage.
16967 15903 Vendelhaven, H.: Drømmen.
16968 15871 Ott, Estrid: Børnene i Danmark.
16969 Mauriac, F.: Therese Desqueyroux.
16970 15870 Ellis, E.: Det tabte Spor.
16971 15887 Huxley, A.: De golde.
16972 15879 Aldington, R.: Vi er Fjender alle-sammen.
16973 Larsen, Gudrun: Frie Mennesker.
16974 15883 Gudmundsson, K.: Den første Vaar.
16975 15880 Boo, Sigrid: Du dejlige Liv.
16976 15898 Ring, Barbra: Elven strømmer.
16977 Gloersen, K.: Guds Vej.
16978 15832 Møller, V. F.: Det skjulte.
16979 15823 Hansen, Poul: Den Fredløse o. a. Dyre-fortællinger.
16980 15821 Hackebeil, M.: I Pagt med Jorden.
16981 Kræmmer, E.: Glade Ungdom.
16982 15869 Beskow, E.: Bryllup paa Lønnvalla.
16983 15872 Rom, B.: Eventyret om Flyvemaskinen.
16984 13387d Roche, M. de la: Herren til Jalna.

- 16985 Kähre, G.: Strandhugg (svensk).
16986 Ljungquist, S.: Ombyte av Tåg (svensk).
16987 15885 Hoel, S.: Vejen til Verdens Ende.
16988 15881 Fangen, R.: En Kvinnes Vej.
16989 Scott, G.: Alkejægere.
16990 15884 Hansen, Aage: Vraggods.
16991 15894 Mannin, E.: Familien Pendrick.
16992 15899 Svard, A.: Hans Forbandelse.
16993 15877 Lilius, A.: Blandt kinesiske Sørovere.
16994 15895 Nielsen-Illebølle: Muntre Historier 5.
16995 15896 Nielsen-Stevns, S.: Den kostelige Gave.
16996 15889 Brandt, Ulla: Forvirrede Ungdom.
16997 Nielsen Brandt: Thekongens Datter.
16998 15905 Elert, G.: En Mand, hans Skih og en Kvinde.
16999 15906 Andersen, K.: Elleve Maaneder paa Havet.



Forflyttelse fra 1.—1.—34:

Motorfører II G. J. Øskov, Assens, efter Ansøgning ifølge Opslag til Odense.



50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi

Charles A. Hansen
Vesterbrogade 31
Telf. Eva 692

tilbyder d'Hrr. Tjenestemænd 1ste Kl.s Herreskræderi og Konfektion efter Maal paa **KONTO** til kontante Priser.

Habit eller Frakke efter Maal (konfektioneret) . . . **Kr. 98,00**

Klædelager 300—400 Dessin, kun Kvalitetsvarer (saakaldte Skrædervarer).

Fineste Skræderi efter Maal i udsøgte Kvaliteter . . . **Kr. 150,00**

**LOVE
MARGARINE**



**FINESTE
KVALITET
TIL BORDBRUG**

„BELLES FLEURS“ Kranse - Kurve - Buketter
VALBYLANGGADE 119
Valby 2386x (Kai Therkildsen)

Vil De bevare Sundheden?
DRIK RADIUM-VAND

fra Radium-Helligvandskilden, Rørkær-Tønder
Rig paa Radium-Emanation

Fremstilles nu i Form af forskellige Vande tilsat prima Frugtessenser:

Original-Aftapning in Natura — Radium-Apollinaris —
Radium-Citronvand — Radium-Hindbærvand — Radium-Sportsvand

Faas paa alle Hoteller og hos enhver Købmand.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 6. Januar 1934.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal. København V.
Telefon Vester 3016.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto 20 541.



**Der er en Del Folk
i faste Stillinger,**

som udelukkende køber Møbler

Soveværelser fra Kr. 450
Eg Spisestuer > > 600
Herreværelser > > 650
Dagligstuer > > 350

hos det anerkendte Møbelfirma

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

HOLM & LARSEN INDEHAVER: Tlf.
P. E. HOLM 7155

Falkoner Allé 46, HJ. af Nikolajvej.

BRILLEHUSET

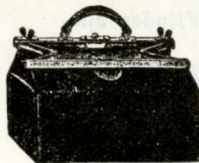
B. E. Schytte. **Istedgade 112** Vester 7497.
(tidligere Vesterbrogade 36)

Moderne Tilpasning af al Brille-Optik.

25 Aars Erfaring.

Eget Værksted for Indslibning af alle Arter Glas
efter Læge- og Sygekasserecepter,

Fotografiske Artikler. — Ure. — Ur-Reparationer.



Lædervare - Forretningen

Sdr. Boulevard 44-46

Tlf. Vester 1494 v
anbefales.

Reparationer udføres.

Rejsekufferter, Citytasker, Portemonnøer, Skoletasker,
Tegneborger, m. m. i stort Udvalg.

SVENDBORG Orleans Eddike
PASTEURISEREDE

Fællesforeningen for
Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:

15 Njalsgade 15

København

Telef. 4015. Telef. 4015



TUBORG
LAGER
PILSNER
PORTER
EXPORT
ØL
Apollinaris
Citron Sodavand
Special Water
Sports-Brus

En gratis Nytaarsgave fra Pfaff.

Besvar nedenstaaende Spørgsmaal, og De deltager i en Lod-
trækning om **10 Anvisninger à 15 Kr. til Udbetaling**
paa en moderne Pfaff Salonsymaskine, som vi stadig
leverer for **kun 3 Kr. om Ugen** i Afdrag?

Hvad er det, som ikke kan
undværes i noget Hjem?.....

Navn:..... Adresse:.....

Leverandør til Stat og Kommune. Grundlagt 1862.

Sendes til Pfaff Symaskiner, Industribygningen, København V.

Viborg

Tlf. Gør Deres Indkøb hos Tlf.
901 **MARTIN LAUTRUP** 901

Absolut billigst. Største Udvalg.
Kjoler - Konfektion - Tæpper
Sengeudstyr - Linoleum - Tricotage
Leverandør til Lotterierne

Husk Annoncererne!
Køb Deres

VIN og CIGARER

hos Svend Aage Larsen,
Vestergade 18 • Telefon 976.

Haderslev

Kul, Koks, Optændingstræ
Leveres overalt i Byen
til Dagens billigste Pris
J. SØRENSEN
Simerhedvej, Hadersl.

Støt dansk Industri!

Aabenraa

Thorvald Pedersen,
Gæstgivergaard lige ved Banen.

Værelser med Pension anbefales.
Rimelige Priser.

HANDELSGARTNERIET
„NIZZA“

Aabenraa — Tlf. 104.

Alt i Blomster til Sorg og Glæde.

Armatuur og Kedelrør til Lokomotiver. BANG & PINGEL, København V.