

35. Aargang N<sup>o</sup> 9

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Maj 1935

## SIKKERHEDSREGLEMENTET AF 1935

Den 23. August 1934 nedsatte Generaldirektoratet et Udvalg af Administrationsfolk til at gennemgaa »Togreglementet af 1920« og stille de Forslag til Ændringer eller Nyskabninger, som Udvalget maatte finde nødvendige.

Udvalgets Arbejde er nu resulteret i, at Statsbanerne har udgivet et nyt Reglement, der kaldes: »Sikkerhedsreglement af 1935«. Det træder i Stedet for det foregaaende »Togreglement af 1920« og træder i Kraft samtidig med den nye Køreplans Ikrafttræden fra 15. Maj 1935.

Dets Omfang i Forhold til »Togreglementet af 1920«, er noget forøget, idet man har ment det rigtigt at indføje en Del Bestemmelser, der tidligere fandtes i det almindelige Instruktionsstof i selve Reglementet.

Heraf følger, at medens det tidligere Reglement bestod af 52 Paragraffer paa 124 Sider à ca. 31. Linier à ca. 33 Bogstaver, er det nye Reglement udvidet til at bestaa af 61 Paragraffer paa 139 Sider à 37 Linier à ca. 42 Bogstaver. Dette vil sige, at Omfanget er blevet næsten fordoblet.

Om nu Værdien af det nye Sikkerhedsreglement er bleven forøget i samme Forhold, som Udvidelsen af Indholdet har fundet Sted, skal vi, forinden Reglementet har været udsat for den praktiske Prøve, lade være usagt.

Paa den anden Side giver Gennemlæsningen af det, sammenholdt med det tidligere Reglement, Indtryk af, at man paa et overvældende Antal Punkter har opbygget det paa de gamle, prøvede Bestemmelser og Principper.

Paa andre Punkter har man brudt med disse, men dog samtidig anvendt en vis Forsigtighed i Indførelsen af det nye. Heraf følger, at en betydelig Omkalfatring har fundet Sted.

Da man har taget en Del af Instruktionsstoffet med fra Ordresamlingerne m. v., maa der nødvendig finde en anden Opbygning Sted af Indholdsfortegnelsen, og da Tiden fra 1920 til 1935 heller ikke i jernbaneteknisk Henseende har undladt at sætte sine Spor, maa disse ogsaa give sig Udslag i Bestemmelserne i det nye Reglement.

Naar man derfor i det nye Reglement i nogen Grad har simplificeret de mange Ting, der vil være at iagttage for at fremkalde en sikker Toggang, saa har man uden Tvivl været i høj Grad berettiget hertil. Berettiget igennem de uhyre store Fremskridt den tekniske Udbygning af Stationer og Materiellet har undergaaet i de sidste 15 Aar, hvorved der for Personalet er fremskaffet ganske anderledes sikre og kontrolable Hjælpemidler, end man tidligere var i Besiddelse af, til en sikker Togekspedition.

Nu kan man selvfølgelig sige, at disse tekniske Foranstaltninger ikke burde berettige Udvalget til at foreslaa og Generaldirektoratet til at lade udføre i Praxis en saa mægtig Inkonsekvens, i Forhold til hvad der i analoge Tilfælde ellers kræves i Reglementet, at man ved Overhalingsforlægning tilbage undlader at underrette det overhalende Tog om, at en Overhaling skal finde Sted paa en ikke forudset Station. Men samtidig maa det selvsagt erkendes, at det vilde lidet nytte, om Statsbanerne paa alle Maader søgte at sætte Farten op, at køre

præcis, og saa igennem sine Togekspeditionsbestemmelser lagde Hindringer i Vejen for, at dette kunde ske.

Det maa uden Tvivl være en Nødvendighed, at der drages Omsorg for, at det muliggøres i forsvarligt Omfang at fremskynde Toggangen ogsaa under Uregelmæssigheder. Og hvilken uhyre Skade det vilde volde Jernbanens Renommé, om den Nyskabning, som fra 15. Maj føres ud i Livet, Lyntogene, skulde faa betydelige Vanskeligheder med at komme præcis frem, kan enhver sige sig selv. At man alligevel, hvor praktiske Forhold ikke forhindrer Underretning, burde lade slig finde Sted, synes vi, burde fremkalde Overvejelser.

Taaqe og usigtbart Vejr er paa visse Tider af Aaret ikke ukendte Fænomener her i Landet, og at det er nogle højst ubehagelige Kammerater at trækkes med i Jernbanetrafik, er en kendt Sag. I det gamle Reglement fandtes en Bestemmelse om, at der paa Blokstrækninger skulde køres med Stationsafstand i usigtbart Vejr — naar Mastesignalet ikke kunde ses i 250 m Afstand. Denne Bestemmelse er ophævet ud fra det Ræsonnement, at Bestemmelsen allerede er ophævet paa nogle af de stærkest trafikerede Strækninger.

Hvor denne Bestemmelse har været i Kraft, er den næppe bleven kategorisk overholdt, og Signalsystemets Forbedringer — hvad Lyset angaar — har sikkert bevirket sit hertil. Men mon alligevel ikke Begrundelsen, med Henvisningen til Ophævelsen paa de stærkt trafikerede Strækninger, er lovlig tynd. Selve Signalernes Udstyrelse er dog vist det væsentlige paa dette Punkt.

Ved de saakaldte skarpe Krydsninger har man brudt med den gode, gamle Hovedregel, at der ikke maatte vidermeldes for et krydsende Tog, forinden det modgaaende var ankommet til Stationen. Om denne Ændring egentlig betyder nogen Tidsbesparelse af Betydning maa vist anses for tvivlsomt. Forsigtighed og Omhyggelighed ved Krydsninger er af stor Værdi, og selv om disse Ting ogsaa kan tages i Betragtning efter Ændringen havde en gammel i Bevidstheden indgroet Regel, der aldrig har sinket Togekspeditionen nævneværdigt, dog maaske nok ogsaa ind i Fremtiden været af Værdi. Forjagede Dispositioner ved Krydsninger er af det onde.

Tidligere skulde Tog, der medførte Vogne,

altid have en ansvarlig Togfører med, baade af Hensyn til Bremsebetjeningen og Togets Sikkerhedstjeneste, Lokomotivfolkene har jo deres Maskine at passe foruden. Dette gennemførte Princip er nu brudt, idet det tillades at sende Tog af Sted paa visse Strækninger — vel næppe de stærkest trafikerede — men indtil 12 Vognaksler, uden Togpersonale.

Denne Foranstaltning er en ren og skær Spareforanstaltning og er næppe de Penge værd, som det principielle Brud paa den tidligere klare Linie betyder. Sikkerhedsmæssigt set, baade for Liv og Gods, er det af betydelig Værdi, at et Tog altid har tilstrækkeligt Betjeningspersonale ogsaa overfor uforudsete Situationer.

Ved Underretning af Tog om Krydsningsforlægning er der for gennemkørende Tog sket den Ændring, at kun Lokomotivføreren skal have Underretningen. Da den nu bestaaende Ordning, hvorefter Togførerne ogsaa faar overrakt Meddelelsen om Krydsningsforlægningen, i Praksis næppe har været af sinkende Karakter, og da den selvfølgelig indeholder et yderligere Sikkerhedsmoment, forstaar vi ikke, hvorfor man unødvendigt har afsvækket dette Forhold.

## TJENESTEMÆNDENES RETSSTILLING

Vi gengiver efter »Vor Stand« følgende interessante Artikel om Tjenestemændenes Retsstilling.

For de allerfleste andre end Tjenestemændene selv forekommer det maaske forunderligt, at der overhovedet eksisterer et Begreb, som hedder Tjenestemændenes Retsstilling; thi man vil vel i Almindelighed ræsonnere som saa, at Tjenestemændenes Retsstilling maa være ganske den samme som Retsstillingen for alle andre Samfundsborgere. Dette er naturligvis ogsaa rigtigt, for saa vidt man alene tænker paa den almindelige Retsordning i Samfundet. Over for den er Tjenestemændene selvsagt — og heldigvis stillet som alle andre Borgere i Samfundet, men ikke desto mindre eksisterer der alligevel et Begreb, som hedder Tjenestemændenes Retsstilling, og dette har sin naturlige Forklaring deri, at Tjenestemandens Stilling overfor Arbejdsgiveren — for os Staten — er en ganske anden end den ikke faste Arbejders Stilling overfor sin Arbejdsgiver. Den private Arbejder

kan i de fleste Forhold uden Tab af erhvervede Rettigheder søge sig sit Arbejde andet Steds, i hvert Fald for saa vidt der er Arbejde at faa, medens Arbejdsgiveren er nogenlunde frit stillet med Hensyn til at kunne skille sig af med Arbejdere, som han ikke mere ønsker at beskæftige. Saaledes ligger Forholdet imidlertid ikke, Staten og dens Tjenestemænd imellem.

En Statstjenestemand kan ikke undgaa at opgive erhvervede Rettigheder, dersom han søger sig Arbejde andet Steds (her ses naturligvis bort fra Tilfælde af Overgang til anden pensionsberettiget offentlig Virksomhed) og Staten kan ikke uden videre skille sig af med Tjenestemænd, som den ikke mere ønsker at beskæftige, men maa yde dem Pension efter de gældende Bestemmelser, saafremt denne ikke er forbrudt ved Handlinger (Undladelser) fra Tjenestemandens Side.

Men naar Forholdet er saaledes, maa Tjenestemanden naturligvis have en vis Beskyttelse for sine Rettigheder i Lovgivningen, medens Statsmagten til Gengæld har anset det for nødvendigt at have visse Midler til at skride ind med mod Misligholdelse af Tjenestepligter, og disse Midler har Administrationerne i den saakaldte disciplinære Straffemyndighed. Denne har Hjemmel i Tjenestemandenslovens §§ 17 og 18, og det er med disse Paragrafer, vi skal beskæftige os nærmere i det følgende.

Heldigvis er det saaledes, at Samfundets strafferetlige Retsmaskineri saare sjældent kommer i Virksomhed overfor den enkelte Samfundsborger; denne har derfor som Regel ikke noget større Indblik i Strafferettens Mysterier. Han gaar i Almindelighed ud fra, at han blot kan leve et almindelig skikkeligt og arbejdsomt Liv; saa sker der ham intet ondt paa dette Omraade. Og dette Synspunkt vil almindeligvis ogsaa være rigtigt. Han lever i Tryghed for, hvad der kan komme, og Trygheden i dette Forhold har sin meget store Betydning. Ganske vist kan det ske, at en uskyldig kan blive malet ind i Retsmaskineriets Kværn.

Men sker det, at en uskyldig bliver sigtet, eller sker det, at der rejses Sigtelser for langt mere graverende Forhold, end den sigtede har paa sin Samvittighed, da har man endnu Retsbeskyttelsen tilbage, og saa sikkert som det er, at Domstolene søger den mest retfærdige Afgørelse, vil Retsbeskyttelsen altid virke med til, at en sigtet ikke bliver uskyldigt dømt.

Derfor underbygger Retsbeskyttelsen den Tryghed, der almindeligvis raader paa dette Omraade her i Landet, og derfor vil alle gode Borgere ønske den bedste Retsbeskyttelse bevaret.

Kun hvor man ønsker, at Magten skal sidde i Spydstagen, hvor man vil skabe Utryghed og Usikkerhed, har Retsbeskyttelsen været Magthaverne en Torn i Ojet. Vi har set det under den store franske Revolution, vi har set det i Rusland, ja, vi har ogsaa set det i Danmark, Sverige for mange Aar tilbage, hvor det — at være sigtet — var det samme som at være dømt. I ethvert ordnet Samfund vil Nutiden reagere mod Tilbagevenden til saadanne uholdbare og utrygge Tilstande.

Ogsaa for Tjenestemændene er Retsbeskyttelsen af den aller største Betydning, hvor det drejer sig om Forhold til den disciplinære Straffemyndighed; thi ganske vist er de Straffemidler, som kan bringes i Anvendelse, begrænsede, men ikke desto mindre kan de være saare ubehagelige over for Tjenestemændene. Og her til kommer, at Straffens Virkning i mange Tilfælde langt fra er udtomt med dens Fuldbyrkelse.

Derfor maa Tjenestemanden — lige saa lidt som nogen anden — dømmes uretfærdigt, og derfor maa Tjenestemandens Adgang til Retsbeskyttelse i heromhandlede Forhold være ubeskaaret, saa meget mere som Anklagemyndighed og Domsagt ikke ved Statstjenesten er adskilte, hvor det gælder den disciplinære Straffemyndighed.

Anklagemyndighed og Domsagt er ofte den samme, nemlig Generaldirektoratet; og dette gør det naturligvis yderligere nødvendigt, at Retsbeskyttelsen ikke tilsidesættes.

Den Retsbeskyttelse, som Tjenestemændene har, findes udtrykt i samme Paragrafer, hvori den disciplinære Straffemyndighed hjemles, nemlig i Tjenestemandenslovens §§ 17 og 18, og den er i sig selv saare beskeden.

Nu er det sikkert saaledes, at mange Tjenestemænd vel kender disse Paragrafers Indhold, men ikke har gjort sig Betydningen af dem helt klar. De har det ligesom den foran omtalte Samfundsborger, der skikkeligt og arbejdsomt pasers sin Dont, og som derfor tror, at der intet ondt skal vederfares ham, og endelig nærer de vel ogsaa Fortrøstning til den Retsbeskyttelse, som gennem Auditorforhør,

Bisidder o. s. fr. er sikret dem, saa snart det gælder større Bøder eller Straffe.

Men er denne Fortrøstning berettiget mere?

Vi ved, at Statsbanerne paa dette Omraade tidligere ydede Tjenestemændene al den Retsbeskyttelse, de havde Krav paa, men gælder det fremdeles? Kan vi, naar vi har set, hvorledes Statsbanerne er faret frem mod Lokomotivfører Hammer, føle os trygge mere?

Vi har bragt i Erfaring, at Statsbanerne ogsaa paa et andet og for Tjenestemændene uhyre vigtigt Omraade ser anderledes paa Tjenestemændenes Retsbeskyttelse, end vi tidligere var vant til.

I Tjenestemandenslovens § 17 er fastsat, at den Tjenestemand, som sigtes for en Tjenesteforseelse, skal afgive en Udtalelse i Sagen. Udtalelsen kan bestaa i en Paategning om, at Fremstillingen af Sagen erkendes at være rigtig, eller i Sager, der er saa alvorlige, at det maa forudsættes, at Forhør vil blive afholdt, af Paategningen »Læst«. (Tjenestemandenslovens § 17,1.)

Naturligvis kan man ogsaa i de mere alvorlige Sager erkende Fremstillingens Rigtighed, men dersom man gør det, har man efter den Opfattelse, Statsbanerne nu har, ikke Krav paa Auditorforhør, selv om Sagen medfører større Bøde end 10 Kroner eller Forsættelse.

Vi er ganske uenige med Generaldirektoratet i denne Opfattelse, thi ganske vist staar der i Lønningskommissionens Bemærkning til Tjenestemandensloven, at der i et saadant Tilfælde vil være Mulighed for at undgaa Forhør, men vi er af den Opfattelse, at Muligheden kun foreligger, dersom Tjenestemanden er indforstaaet dermed. Vi bygger denne Opfattelse paa, at det Forslag, der medførte Lønningskommissionens Ændring af § 17, var indsendt af Tjenestemændene som et Forslag, der tilsigtede en forbedret Retsbeskyttelse, og vi vægrer os ved at tro, at Lønningskommissionen har villet gaa den modsatte Vej.

Under de nuværende Tingenes Tilstand, hvor en Erkendelsespaategning paa en Sag ved Statsbanerne kan være tilstrækkeligt Grundlag for Bøder over 10 Kroner eller Forsættelse, maa vi advare alle, som ønsker eventuelle af den Slags Sager til Auditorbehandling, mod at skrive »erkendes« eller sligt paa Sagfremstillingen, selv om denne er aldrig saa rigtig.

Man maa aldrig skrive andet end »Læst« i

slige Tilfælde. Ellers vil man naturligvis forskærtse Adgang til Auditorbehandling af Sagen.

Hvorfor skal Tjenestemændene nu være udsat for den Slags Attentater paa den gennem Aarene oparbejdede Retsbeskyttelse? Den almen Retsbeskyttelse for Samfundets Borgere er dog bleven bedre og bedre. Vi tror, at det er en uklog Politik; thi som vi foran skrev, Utryghed følger i Kølvanet paa enhver Svækkelse af Retsbeskyttelsen, men at skabe Utryghed blandt Personalet kan dog vel næppe være Maalet. Vi vil i hvert Fald søge at værne vor Retsbeskyttelse med de Midler, vi nu engang har.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

Paa Kongressens Dagsorden til Kongressen i Maj 1935 under Punkt 11 er optaget Forslag fra Østerport, Afd. 6, saalydende: a) »25 Aars Jubilæet regnes fra Antagelsesdagen som Lokomotivfyrbøderaspirant.«

Til Dette Forslag ønsker jeg gerne at knytte nogle Bemærkninger.

Hvad er et 25 Aars Jubilæum og hvordan be- regnes den?

Fra den private Industri ved vi, at 25 Aarsdagen regnes fra den første Dag, man indtræder i et Firmas Tjeneste; men inden for D. S. B. er det første Aar et Prøveaar, som ikke tæller med; og hvorfor tæller dette Aar ikke med, naar man umiddelbart derefter faar fast Ansættelse, saa maa Prøveaaret dog have været tilfredsstillende, ellers vilde Afsked vel have været Følgen, og saa vilde der selvsagt aldrig blive tale om Jubilæum.

D. L. F. har i sin Tid indtaget det Standpunkt, at Lokomotivmændenes Jubilæum regnes fra Ansættelsesdagen som Lokomotivfyrbøder, uanset hvornaar vedkommende Medlem var antaget, evt. ansat, ved D. S. B., og derved bliver Jubilæumsdagen en Parodi af, hvad den burde være; ganske vist ved vi alle, at enten en Lokomotivfører holder Jubilæum regnet fra Antagelse-, Ansættelses- eller Forfremmelsesdagen som Lokomotivfyrbøder, viser vor Arbejdsgiver D. S. B. os ingen Opmærksomhed af den Grund, der hejses ikke engang Flag for os, fra Administrationens Side!

Hvorledes vil det i de kommende 3 à 4 Aar se ud for Jubilæarerne? Det bliver Aspiranterne fra Efteraaret 1908 og Aarene 1909 og 1910, hvor de dengang saakaldte Evighedsaspiranter staar for Tur til at fejre Jubilæum; disse Medlemmer opnaaede en Aspiranttid fra 3 til 5 Aar. Naar D. L. F. efter de gængse Regler sender det obligate Lykønskningstelegram til de kommende Aars Jubilarer, som faktisk burde fejre 30 Aarsdagen for deres Antagelse i Statens Tjeneste i Stedet for 25 Aars Jubilæum, burde der samtidig medfølge en Plovmand fra Organisationen, som Tak for vedkommendes Indsats i 30 Aars Krigen i D. L. F.

Jubilæumsdagen indenfor D. L. F. er et forældet System, og derfor maa vi bort derfra, saa vi i Fremtiden kun regner med og fra Dagen ved Antagelse som Lokomotivfyrbøderaspirant, den nuværende Organisationsledelse for D. L. F. har jo ogsaa i flere Tilfælde dispenseret fra de gældende Regler, og hædret Motorførere, som er tilgaaet D. L. F. fra andre Organisationer, paa deres Jubilæumsdag regnet fra deres Ansættelsesdag indenfor D. S. B., hvilket jeg dog fuldtud billiger; men alle Medlemmer indenfor D. L. F. bør og skal have samme Rettigheder! Derfor vedtag Østerports Afd. 6's Forslag paa Kongressen i Maj 1935.

*Th. Frandsen, Gb., Afd. 1.*

### Kommunistforskrækkelse.

Herhjemme i vort lille Land har hele den borgerlige Presse en vis Forkærlighed for at skrive om, hvor yndigt vi har det i Danmark, og ikke mindst Arbejderen, der nyder alle de sociale Fortrin og Friheder, som ikke gives bedre i andre Lande.

Men begynder Arbejderen at blive revolutionært indstillet, saa er Fanden løs. Bøller, Splittelsesfolk og Forræddere, er de Ord, som er mest anvendelige imod denne Bevægelse, selv daglige Provokationer gaar man ikke af Vøjen for. Enhver, der har tilsluttet sig den revolutionære Bevægelse ryster uvilkaarligt paa Hovedet.

Kan man behøjde dem, at de ved at følge den politiske og økonomiske Udvikling er kommet til det Resultat, at det kun er en revolutionær indstillet Arbejderbevægelse, der kan føre dem frem til Socialismens Maal.

Er det Splittesarbejde, at de søger at indføre en Enhedsfrontdannelse med de socialdemokratiske Arbejdere, for at nedkæmpe de fascistiske Tendenser, som allerede giver sig Udtryk inden for Reaktionen Rækker.

En af de største Farer inden for saavel de faglige som politiske Organisationers Bevægelse, er reformistiske Lederklikedannelser. Man ser Gang paa Gang de saakaldte Stræbere, som har henrykket sine Kammerater med revolutionære Fraser og Ordstrømme, den Dag, de kommer ind i de stedlige Organisationer, slaa en Kolbøtte og vise deres fuldstændige Ligegyldighed over for Organisationernes Formaal. De viger mange Gange ikke tilbage for i afgørende Tilfælde at staa paa Linie med Udbytte, og saa ved demagogiske Talemaader narre sine Kammerater, og endda høste Bifald og Ære derfor.

Hvorledes kommer man dette Onde tillivs?

Først og fremmest ved at Medlemmerne inden for de forskellige Organisationer tropper op og gør deres Pligt til at Organisationen faar Liv, ved at vise den sin største Opmærksomhed i alle saavel smaa som store faglige og politiske Spørgsmaal, og ikke som nu, hvor man har det Indtryk, at Ligegyldigheden fra Medlemmernes Side tager mere og mere Overhaand. Det er heller ikke nok at hvert enkelt Medlem er med ved Stemmeafgivelser, men det er hans Pligt at anskaffe sig de mest objektive Oplys-

ninger i de enkelte Tilfælde. Dernæst burde der tages Forholdsregler som bevirker, at ingen Tillidsmand kan drage økonomiske Fordele i Kraft af deres Tillidsposter. For det sidste og ikke mindst vigtige, at gøre Fagbladene til virkelige Fagblade, hvor alt bliver behandlet sagligt paa saavel det politiske som faglige Omraade.

12. Februar 1935.

*Michelsen,*

Lokomotivfyrbøder (128).

Vort Blad er jo ikke noget rent politisk Blad, men et Fagblad: som Følge deraf burde alle heri indeholdte Artikler, selv om de har politisk Tilsnit, behandle det faglige som Hovedemne. Dette kan ikke siges om foranstaaende Indlæg, men naar vi alligevel optrykker det, er det fordi Indsenderen har saa rørende Ret i, at det er Medlemmerne, som i Stedet for at vise Ligegyldighed burde vise en saadan Interesse, at de var »med«, d. v. s. vel orienteret i de forskellige Spørgsmaal. Dersom dette var Tilfældet, vilde en stor Del af den herskende Utilfredshed være rettet mod andre Maal end Tilfældet nu er.

Iøvrigt skal vi med Hensyn til Indsenderens Bemærkning om »Stræbere«, som har narret deres Kammerater bemærke, at det maa være Betragtninger over Livet i Almindelighed: med vort Kendskab til D. L. F.s Tillidsmænd kan vi roligt sige, at Bemærkningerne ikke gælder nogen af disse.

*Red.*

### Motor contra Damp.

Der har i den sidste Tid begyndt at hæve sig Røster om den overhaandtagende Motordrift, D. S. B. er begyndt at praktisere. Det er forskellige Argumenter man bruger imod Motordriften, men taget som Helhed, er det fra de forskellige Mennesker, der har givet deres Mening tilkende, en Forherligelse af Dampdriften, som de mener absolut er Nummer et. Lad os begynde med et Indlæg i »Lokomotiv-Tidende« fra 20. Februar, hvori Indsenderen drager Handelspolitiske Spørgsmaal ind i Spørgsmaalet, idet han mener, at det vil skade Handelssamkvømmet med England, naar vi ikke aftager Kul, grundet paa Indførsel af Motordrift. Det skal med det samme slaas fast, at den Slags Argumenter er helt nd i det blaa, hvilket Tallene kan bevise. Ifølge Statistiken udgjorde Englands Udførsel for Aaret 1934 39 661 000 Tons Kul, medens D. S. B.s Forbrug det samme Aar udgjorde ialt 334 000 Tons, saa man vil deraf se, at selv om alle Danmarks Jernbaner blev motordrevne, vilde det ikke faa meget Indflydelse paa Englands Kuleksport. Rent bortset fra den Kendsgerning, at England har Kontrol over ikke saa faa Olielkilder i Verden, og som Følge deraf ogsaa en stor Eksport af Olie.

En af Paaskedagene var en af Lokomotivfører H. P. Hansen indsendt Artikel offentliggjort i »Berlingske Tidende«. H. P. Hansen anstillede nogle Sammenligninger imellem de saakaldte Lyntog, der som bekendt skal fremføres med Motor, med de for Tiden benyttede P-Maskiner. Dog H. P. Hansen

gjorde sig i dette Tilfælde til Modstander af et Fremskridt, som vistnok ikke deles af alle Lokomotivmænd. H. P. Hansen mener, at vore P-Maskiner godt kan køre Lyntogene, ja det er vel rigtigt nok, men man kommer da ikke uden om, at der bruges ca. een Tons Kul fra Kh til Kø, og hvordan det er og ikke er, saa skal de nu puttes ind ved Haandkraft. Alt imedens Røg, Støv og Skidt staar Personalet om Ørene, og helt let gaar det nu ikke, naar man skal køre fra Kh til Kø paa 67 Minutter med ca. 15—20 Ladninger paa Krogen.

I Motorvognens Førerum staar man da anderledes behageligt, og Udkigget er da ogsaa betydelig bedre, og naar man mener, at have driftsikre Motorer, der ikke kræver det fysiske Arbejde som Damplokomotivet, saa lad da dem arbejde. Guderne skal vide, at Lokomotivfyrbøderne sommetider har Kvaler nok med baade det ene og det andet. Kullene er jo ikke altid første Klasser, og Vinterdage med stort Tog og Taage med mere, ja saa kan der være nok at gøre for baade Fører og Fyrbøder ved Fremførelse af Hurtigtogene.

En anden Ting er, at man maa være klar over, at Rejselysten er stor, naar blot Trafikmidlerne er i Orden, og Folk kommer hurtigt afsted til en rimelig Pris. Et godt Eksempel har man i de elektriske Tog. Der er de Rejsendes Antal steget ganske betydelig, særlig om Søndagen, og det er vist ikke fordi, at Københavnerne lige pludseligt har opdaget, at der er saa kønt i Klampenborg, nej det er selvfølgelig fordi Trafikmidlerne er blevet betydelig forbedrede.

Paa Holtestrækningen kører vi jo stadig med O-Maskiner, men sikken en Lettelse, naar det nu bliver elektrisk, især med det Maskinløb, vi er belemret med her paa Gb. Om Søndagen er det særlig slemt. En Maskine kommer ind efter at have kørt tre Ture; ti Minutter efter skal den ud igen, og paa det Tidsrum skal den kul- og vandforsyne samt renses, thi man kan nu engang ikke køre 5 Holteture uden at rense. Især ikke med de Køretider vi har nu, og der saa samtidigt hægtes ca. 20—25 Ladninger paa Krogen.

Det der nager H. P. Hansen er, hvad han ogsaa giver Udtryk for, at de gamle Førere skal vrages til Fordel for yngre, men det er vist en unødige Bekymring. Der er ingen Tvivl om, at Damplokomotiverne skal bruges mange Aar endnu, ogsaa til Hurtigtog samt meget anden Kørsel. Men Teknikens Fremskridt kan man ikke stampe imod, selv om ogsaa Charmen ved Jernbanedrift gaar med i Løbet, naar engang om mange Aar det sidste Damplokomotiv gaar til Ophugning.

Nu skal det erkendes, at det Syn H. P. Hansen har paa Motordriften deles af flere Lokomotivmænd, ogsaa blandt de yngre Lokomotivfyrbødere, men det har vel sin naturlige Forklaring i selve det Forhold, nemlig Besættelsen af Motorførerstillingerne. Der er vel ingen Tvivl om, at i Begyndelsen, ved Motordriftens Indførelse, betragtede man det fra Lokomotivfyrbødernes Side som Løntrykkeri, og derved skabte man den Situation, at yngre Lokomotivfyrbødere og Folk fra andre Kategorier rykkede ind paa

Pladserne. Dette er dog et Forhold der skal og bør rettes, og rettes saledes, at det bliver til de flestes Tilfredshed, thi det har jo efterhaanden udviklet sig til at blive et forfærdeligt Virvar ogsaa rent organisationsmæssigt set.

Den bedste Løsning paa Forholdet er efter min Formening den, at Organisationen ved en kommende Lønningslovrevision gaar ind med hele sin Styrke for Lønancienniteten, saaledes at man lige fra sin Ansættelse som Lokomotivmand, efter at have bestaaet de af Administrationen foreskrevne Prøver, og efter en vis Aarrækkes Forløb naar Slutlønnen i den for Lokomotivmænd fastsatte Lønningsklasse. Det er nu engang ikke Stillingsbetegnelser og Grader de fleste stræber efter, nej det er det økonomiske, der tæller, og ogsaa det, de fleste af os stræber efter.

Til Slut dette: Lokomotivfyrbøder-Aspiranterne, der nu har arbejdet for D. S. B. nogle Aar, ser ogsaa med Mismod paa Forholdene som de udvikler sig, og var det ikke snart paa Tide, at der blev gjort noget alvorligt for dem, hvem der saa skal gøre det, enten Smedeforbundet eller Lokomotivmandsforeningen. Vi har ifølge vore Love et Samarbejde med hinanden, men det er da ikke rigtigt, at disse Mennesker stadig skal gaa og ikke vide nogen rigtig Besked om Fremtiden, især dem der nu har gaaet i fem Aar paa den lille Aspirantløb.

S. Suneson.

## ARBEJDSLØSHEDSRAAETS REDEGØRELSE FOR ARBEJDSLØSHEDENS KARAKTER OG OMFANG

Af Hans Cl. Nybølle.

(Fortsat.)

I denne Forbindelse skal endnu blot anføres, at af 39 000 ledige Mænd var 25 000 Familiefædre og ca. 7200 unge (18—25 Aar). Og en ikke ringe Del af de unge har i det hele i Løbet af de sidste 2 Aar været ledige i længere Tid, jfr. følgende Fordeling efter Antallet af tabte Arbejdsdage i Tiden 1. Juli 1932—1. Juli 1934:

Antal tabte Dage	Antal Medlemmer	
	Samtlige	18—25 Aar
0	113 900	22 800
1—150	85 800	16 700
150—300	63 900	9 200
300—450	32 700	4 900
over 450	18 600	3 000
Tilsammen	314 900	56 600

Selv blandt de yngre, der endnu ikke har været udsat for de mange Aars Tilbøjelighed til at sætte Skel mellem mere og mindre værdifuld Arbejdskraft (skiftende Teknik, Sygdom og anden Modgang), findes saaledes næsten 8000 med mere end 300 tabte Dage, Personer, som altsaa ikke har haft lønnet Beskæftigelse i Halvdelen af de to sidste Aar.

At gaa nærmere ind paa Ledigheden inden for de forskellige Fag tillader Pladsen ikke; enkelte Forhold

m. H. t. de forskellige Fag og forskellige Krav til faglig Dygtighed, fysisk Styrke o. s. v. For de nedenævnte 4 Hovedgrupper af Fag finder man for de seneste Aar følgende Ledighedsprocenter pr. ultimo Juni:

	1930	1932	1934
Bygningsindustri . . . . .	5,3	36,0	10,1
Anden Industri . . . . .	9,3	23,7	14,6
Handel . . . . .	6,7	11,7	8,7
Arbejdsmænd . . . . .	9,2	25,0	18,8

hvilke Tal, bortset maaske fra Handelsfagene ikke stærkt organiserede Bestand, viser en ganske karakteristisk Bevægelse. Byggefagene viser størst Nedgang siden 1932, da Ledigheden var størst, men trods det omfattende Byggeri sidste Sommer var Ledigheden dog større end i 1930. Imidlertid maa det erindres, at 1934-Byggeriet rimeligvis i ret enestaaende Grad har været ensidigt. Hverken Reparationsarbejder eller industrielt Byggeri har gjort sig gældende i tilsvarende Omfang som Tilvebringelsen af nye Boliger. Dette kan naturligvis ikke undgaa at øve en direkte Virkning paa Ledighedstallet, og denne Virkning forstærker sandsynligvis igen indirekte den Styrke, hvormed de forskellige Byggefags forskellige Sæson influerer paa Tallet for alle Fagenes Ledighed under eet, derved, at disse Fag, der efter den naturlige Orden, hvori de ved Opførelsen af Boliger maa vente paa hinanden, kan finde anden Beskæftigelse, medens de venter, naar ogsaa Reparationer og andet Byggeri kan give rigelig Beskæftigelse.

Det Forsøg, der ved Arbejdsløshedstællingen er gjort paa i Almindelighed at belyse Ledighedens territoriale Fordeling, synes i Modsætning til Undersøgelsens øvrige, mere almindelige Afsnit at have frembudt Vanskeligheder, som det i alt Fald paa Basis af det foreliggende Materiale ikke er lykkedes at overvinde. Ganske vist vrimler det med overraskende og betydelige Forskelle, særlig m. H. t. Arbejdsmændenes Ledighed. Det maa jo imidlertid siges at være et stort Spørgsmaal, hvad saadanne Forskelle i Virkeligheden betyder. Selve Tallene er kun Symptoner, og fra adskillige andre Omraader — ikke mindst de demografiske — kender jeg og har — ogsaa her i Tidsskrift — gjort opmærksom paa de Farer, der ved Samfærdselsmidlernes revolutionerende Udvikling truer med at gøre den statistiske Eftersyn af »territoriale Aarsager« illusorisk, i hvert Fald naar man ikke bringer ganske særlige Metoder i Anvendelse, Metoder, som imidlertid i Følge Sagens Natur ogsaa maa blive ganske særligt besværlige, hvis man gaar uden for de helt snævre Specialundersøgelser Omraade.

Imidlertid maa alt jo prøves, om ikke af anden Grund saa af Hensyn til Eftermålet; naar man imidlertid f. Eks. hører om den Rayon, inden for hvilken Lillebæltsbroen henter sin Arbejdskraft (bl. fra Aarhus), faar man et Indtryk af Opgavens virkelige Mægtighed.

Af de mere almindelige Resultater er Ledighedens Fordeling efter Alder og samlet Ledighed i Løbet af de to foregaaende Aar allerede berørt ovenfor; da en nærmere Redegørelse for de i denne Forbindelse vundne Resultater straks fører ind i Kredsen af de

Specialproblemer, Raadet har skænket en særlig Opmærksomhed, er der en anden Specialundersøgelse vedrørende Arbejdskraftens Flyttelighed, nemlig den faglige, der i Tilslutning til den lige omtalte Kritik af Mulighederne for en Undersøgelse af den territoriale Flyttelighed først bør fremhæves som langt mere vellykket.

Denne Specialundersøgelse beskæftiger sig med den oprindelige og nuværende Beskæftigelse indenfor en Række Fag. For Arbejdsmændene undersøges saaledes Ledigheden, eftersom deres oprindelige Uddannelse har været af den ene eller den anden Art. Store Forskelligheder kommer dog ikke frem, naar undtages de oprindelig ufaglærte, der har større Ledighed end andre Arbejdsmænd; og ganske særlig gælder dette de oprindelig fra Landbrug »indvandrede«, der nu er gamle, hvad der kunde tyde paa, at ogsaa Arbejdsmandsfaget efterhaanden specialiseres og gør det vanskeligt for denne Gruppens nu »gammeldags« Arbejdsmænd at finde Beskæftigelse.

Som særlig vellykket maa den for Smedefaget gennemførte Analyse betegnes; det vises her, hvorledes Uddannelsen er foregaaet paa relativt faa ordinære Smedebrancher (Grovsmed, Klejnsmed o. s. v.), men at et stort Antal senere er »vandret over« i Specialbrancher, hvorved Risikoen for Ledighed i høj Grad udjævnes; thi er en saadan af den tekniske Udviklings Behov nødvendiggjorte Vandring i det hele taget mulig (den forudsætter fortsat Opøvelse og Uddannelse), ligger heri et ledighedsudjævrende Moment, der synes at være fuldt effektivt, og Bestræbelserne herpaa maa naturligvis i højeste Grad anerkendes.

Vender vi os nu til det ovenfor nævnte meget omfattende Afsnit, der omhandler Forbindelsen mellem Arbejdsløsheden paa Tællingsdagen og Arbejdsløsheden i den forudgaaende 2-Aars Periode, træffer man her bag den statistiske Behandling af Stoffet en Konfrontering med en Række for den enkelte Arbejder yderst vigtige Problemer.

Grundlaget er her den foran omtalte Opgørelse af de den 30. Juni 1934 henholdsvis beskæftigedes og lediges Fordeling fagvis efter Alder og Antal tabte Arbejdsdage i 2 Aars Perioden. Som Hovedtræk viser Tallene her, at de Grupper af Arbejdere, der havde det største Antal ledige Dage, ogsaa gennemgaaende var mest udsat for Arbejdsløshed paa Tællingsdagen. Som Følge af Bedringen i Beskæftigelsesforholdene havde imidlertid endog de, der havde gaaet længst ledige, paa Tællingsdagen faaet en større Chance for Beskæftigelse end de forud havde haft, omend Bedringen var svagest for dem med det største Tab. Dette gælder ogsaa som Helhed de forskellige Aldersklasser, men dog saaledes, at de ældre Arbejdere overalt synes at have vanskeligere ved atter at faa Arbejde end yngre med samme forudgaaende Ledighedsmængde.

Opløser man derimod i Fag kommer visse Forskelligheder frem; saaledes udgør Personer med stor Ledighed i 2 Aars Perioden, og som ogsaa var ledige paa Tællingsdagen, en fra Kasse til Kasse højst varierende Brøkdelt af Medlemstallet, men med det fælles Træk, at Nedgangen i Ledigheden for de langvarigt arbejdsløse i det væsentlige følger Nedgangen i Fagets Arbejdsløshed, omend i langsommere Tempo. Man

kan med Redegørelsen kun være ganske enig i, at det først nævnte af disse Forhold synes at vække Formodningen om, at større Del af de organiserede Arbejdere er uanvendelige i Produktionen. At det sidstnævnte skulde besidde en særlig Kraft til at vise, at Konjunkturførholdene kan bedres saa stærkt, at næsten alle Personer med lang Ledighed kommer i Arbejde, har jeg derimod lidt svært ved at indse. At Højkonjunkturen, ligegyldigt hvad man herved tænker sig (Priser, Beskæftigelse, Investering o. s. v.), har den paastaede Tendens, staar vel i den Grad fast, at man maatte have set sig godt om efter en rimelig Forklaring, hvis Tallene paa dette Punkt ikke havde føjet sig.

Man er her ved et Punkt, de organiserede Arbejderes Anvendelighed i Produktionen, der har spillet en stor Rolle i det sidste Aars offentlige Diskussion om Arbejdsløshedsproblemet. En af Aarsagerne hertil har ogsaa været Organisationernes stærke Vækst i de senere Aar, og da et Par af Redegørelsens særlige Undersøgelser gaar dybt ind paa Belysningen af dette Forhold vil det være rimeligt først at omtale disse Afsnit.

At Organisationerne — baade Fagforeningerne og Arbejdsløshedskasserne — er vokset stærkt og betydelig stærkere end Folketallet samtidig er steget, er utvivlsomt, f. Eks. for Fagforeninger fra 128 000 Medlemmer i 1911 til ca. 400 000 ved Begyndelsen af 1934. At denne Vækst ikke i nævneværdig Grad beror paa Folketallets Vækst — ikke engang naar man tager Hensyn til, at de produktive Aldersklasser i de seneste Aar er vokset endog stærkere end hele Folketallet — er evident; selv om Udviklingslinierne ikke er helt jævne og navnlig ikke for de enkelte Fag helt parallelle, er Forklaringen — omend kun i første Omgang — den simple, at det første efterhaanden er lykkedes at gennemorganisere de Fag, der tidligst paa-begyndte dette Værk, og at Organisationsbestrebelseerne endnu først i de seneste Aar har faaet Vind i Sejlene paa nye Omraader. Betænkningen gaar imidlertid ikke ind paa Spørgsmaalet om, hvilke Betingelser det da er, der begunstiger en saadan Udvikling; med en i alt Fald i denne Forbindelse velbegrundet Ret peger en derimod paa det ogsaa i mit ovenciterede Arbejde i Socialt Tidsskrift fremhævede Forhold, at Antallet af Personer, der som ikke selvstændige Erhvervsdrivende i og for sig opfylder Betingelserne for at blive Medlemmer af de faglige Organisationer, i Følge de sidste Folketællinger maa ligge omkring 1 Million; og af disse er altsaa endnu kun ca. 40 pCt. organiserede. Den Mulighed, som jeg i Socialt Tidsskrift ogsaa har ment at maatte tage i Betragtning til Forklaring af særlig de sidste Aars stærke Vækst, nemlig, at man paa Grund af Ændringer i Sociallovgivningen i større Udstrækning nu end tidligere kan fastholde Medlemmerne i Organisationerne, mener Betænkningen er af saa ringe Betydning, at det samlede Tal for Tilvæksten kun er umærkeligt paa-virket heraf. Hvordan det siden forholder sig hermed, er jeg naturligvis enig i, at saa længe selve Udvidelsesområdet endnu er saa stort, er det dette, man i første Række maa hæfte sin Opmærksomhed ved.

I Forbindelse med Spørgsmaalet om disse Udvidelsesmuligheders reale Betydning viser sig her ogsaa

Spørgsmaalet om det Omfang, i hvilket det i Sammenligning med andre Erhverv i særlig Grad kriseramte Landbrug kan formodes at have skudt Arbejdskraft fra sig, skønt det jo langtfra er sikkert, at netop denne Arbejdskraft med det samme har fundet Optagelse i Organisationerne efter en Maalestok blot nogenlunde svarende til dens egen Eksistens. Ikke destomindre er der næppe noget andet af Arbejdsløshedsproblemet specielle Sider, der er blevet trakteret — og maltrakteret — tilsvarende Grad i Vinterens Debat, og Raadets Betænkning ofrer derfor ogsaa med Rette denne Side en betydelig Plads, altsaa paany en de øvrige Undersøgelser sideløbende, men selvstændig Specialundersøgelse om et Emne, som det maaske i det hele taget ikke er muligt at sige det sidste Ord om, men om hvilket der næppe for Tiden nu kan siges meget mere af Betydning, end der her er sagt.

Ulykken er her, at det ikke er sikkert, at alle taler om det samme, men alligevel ender det med, at Problemet tilsyneladende staar fast. Raadets Behandling, der paa et enkelt Punkt bl. a. indeholder en Analyse, der i sin Idé udmærket lod sig benytte som et statistisk Skoleeksempel, har den Fordel, at Usikkerheden ved Opgørelsen ikke er søgt dulgt, men belærer den opmærksomme Læser om Forskellen mellem at stille en Opgave og forsøge at løse den; det er ikke ualmindeligt, at først det sidste afdækker Opgavens sande Natur, der her kommer frem i Forsøget paa at opgøre Nedgangen i Anvendelsen af fremmed Arbejdskraft paa Ejendomme af forskellig Størrelse i Tiden fra Driftsaaret 1929—30 til 1932—33. Uden at anvende den unævnelige Betegnelse »Middelfejl«, kunde den Side af Opgaven, som kendetegnes ved dette Begreb, ogsaa som Følge af Analysen maaske have afsat sig et stærkere Spor i Konklusionen, der gaar ud paa, at hvis man skal nævne et Tal, som det mest sandsynlige, skønnes det at udgøre omkring en Snes Tusinde Arbejdere; hvis man mere havde lagt an paa at beregne nogle Grænser for Antallet, kunde det maaske have bidraget til i højere Grad at afsvække den Betydning, der er tillagt Spurten efter dette Tal. Til syvende og sidst er der jo endelig tilbage at afgøre, hvormeget af det formodede Tal, der ekstraordinært er kommet til Følge af den forøgede Spændvidde mellem Landbrugserhvervets og de øvrige Erhvervs Konjunkturer. Dette Spørgsmaal har dog heldigvis ikke været rejst med Krav om ogsaa at faa sit endelige Svar.

(Fortsættes.)

## RUSTFRIT STAAL

Staal, som ikke ruster, har længe været kendt, men da det er forholdsvis dyrt, har det ikke kunnet konkurrere med almindeligt Staal. Forbedrede Fremstillingsmetoder har imidlertid medført en Billiggørelse og en mere almindelig Anvendelse. Rustdannelse paa Jernet er oftest en Oxyderingsproces, hvori Luftens Syre i Forbindelse med Fugtighed opløser Jernet og danner Oxyderinger, som er brune og graver sig dybere ind i Jernmassen. Svovlholdige og sure Røggasser angriber Jernet paa lignende Maade. Kemisk rent Jern forekommer



ikke i Teknikken, det er for dyrt og uden Betydning, men i kemiske Reagenser og i Medicinen. Det tekniske Jern har ved sit Kulstofindhold helt andre Egenskaber, som gør det til Kulturens vigtigste Metal.

Kulstoffet forekommer i kemisk Forening med Jernet og kaldes Jernkarbid. Karbiden er analog med den kendte Kalkiumkarbid, som bruges til Acetylgas. Jernkarbid forekommer mindst i Smedejern, mere i Staal og mest i Støbejern med Indtil 6—7 pCt. Ophedes Jern med 0,9 pCt. Kulstofindhold til 725 Grader eller ved større Kulstofindhold til endnu større Temperatur, saa opløser Karbiden sig og danner en Opløsning, som kaldes Austenit. Den antager Krystalformer svarende til Temperaturen og en Haardhedsgrad, som ligeledes bestemmes af Temperaturen. Ved langsom Afkøling gaar Jernet tilbage til sin oprindelige Tilstandsform, men ved pludselig Afkøling f. Eks. i Vand faar Austenitten ikke Tid til at udskille Karbiden, og Austenitstrukturen fastholdes. Dette er Jeruets Hærdning, og de forekommende Haardhedsgrader er saaledes bestemt af Krystaldannelserne. I Kulstof kan fremkomme Haardhedsgrader lige fra det bløde Lampesod til den haardeste af alle: Diamanten, alt beroende paa Krystalisationsprocesserne. Faar ophedet Jern en langsom Afsvaling indtil en bestemt Temperatur og saa afkøles pludseligt, eller efter en pludselig Afkøling en lempelig Opvarmning indtil det antager en bestemt Farve, saa danner de til Sluttemperaturen svarende Krystalformer Haardhedsgraden, og denne forbliver. Det er, hvad der sker, naar et Stykke Værktøj »løbes an«. Med de vekslende Kulstofholdigheder i Jernet kan man ved forskellige Varmebehandlinger fremstille de mangfoldige Slags Jern og Staal, som er nødvendige.

Men alle Jernarter har den fælles Egenskab, at de ruste. Jernet er et kemisk aktivt Stof og indgaar gerne i kemiske Processer. Det Kapitalforbrug, Rusten foraarsager, er enormt og er af kyn-dige anslaaet til 40 Millioner Kroner pr. Dag for hele Jorden. Naar officielle Tal angiver, at der aarligt bruges 22 Millioner Tons Jern til at erstatte, hvad Rusten fortærer, saa forstaaer man, hvilket økonomisk Problem Alverdens Metallurger har at brydes med. Talløse Forsøg er gjort for at hindre disse kolossale Tab. Almindeligst er det at paastryge en beskyttende Farve, men denne forgaar med Aarene og maa erstattes med en ny. Det er derfor let at forstaa, at det er forsøgt at fremstille rustfri Jernlegeringer — rustfrit Staal — som det kaldes, og det er tildels ogsaa lykkedes. Det har vist sig, at en Kobbertilsætning paa en Kvart pCt. i Jernet er af god Virkning, da Kobberet, som det antages, danner en Slags Beskyttelseskappe af mikroskopisk Størrelse udenom Jernpartiklerne, hvorved Rusteevnen forringes, og Malingen holder længere. Kobberholdigt Jern er særligt modstandsdygtigt i røgholdig Atmosfære og har 50 pCt. længere Levetid; det opgives, at et stort amerikansk Jernbaneselskab derved har sparet 1,5 Millioner

Dollars i et Aar. Senere er andre rustfri Jernsorter kommet frem, som synes at have Anvendelighed paa andre Omraader, nemlig Jern tilsat Krom og Nikkel. Da smaa Variationer i Jernets Kulstofindhold medfører en Mangfoldighed af Kvaliteter, er det klart, at en Tilsats af andre Metaller bringer yderligere Variationer i Haardhed, Sejghed, Hærdbarhed o. s. v. Nutidens rustfri Staal indeholder i Forhold til dets Anvendelse omkring 55—85 pCt. Jern, 15—25 pCt. Krom og 8—20 pCt. Nikkel.

Det rustfri Staal fremkom først som Bordkuive i England i 1914. Udviklingen blev imidlertid stærkt forbundet med Krupps Værker, som paa den Baltiske Udstilling i Malmø i 1914 gjorde sig stærkt gældende. I Sverrig begyndtes efter mange Eksperimenter en fabriksmæssig Fremstilling af rustfrit Staalprodukter, der har udviklet sig til, at Sverrig nu er et af de størst producerende Lande i Europa. Rustfri Staal var først en Kromlegering. Krom er elektrolytisk set uædlere end Jernet og danner sammen med Jernet et galvanisk Element, som fremkalder Korrosion (kemiske Forbindelser). Et lavt Kromindhold forøger til en vis Grad Korrosionen, medens et højt formindsker den. Forklaringen er den, at mikroskopiske Jernpartikler overtrækkes med en usynlig Hinde af Kromoxyd i molekylar Tykkelse, som paa Grund af sin Tyndhed ikke kan paavises hverken optisk eller analytisk. Denne Hinde spærrer for yderligere Korrosion. En Tilsats af Krom gør saaledes Legeringen passiv overfor en hel Del Reagenser, som ellers angriber almindeligt Jern, dog ikke for alle. Men her kommer Nikkel til Hjælp. Svovlsyregas angriber kraftigt Kromstaal, men ikke Krom-Nikkelstaal. Passiviteten indtræder ogsaa her ved, at der dannes en Oxydhinde af molekylar Tykkelse, som ikke kan paavises.

Den passive Tilstand indtræder hastigt i Kromlegeringer og i Særdeleshed i Krom-Nikkellegeringer, eudskønt Legeringernes Flader synes fuldstændig klare og blanke. Den kemiske Modstandsevne holder sig ogsaa ved høje Temperaturer, hvilket betyder meget for Rør og Apparater indenfor den kemiske Industri. I Svovlsyreindustrien anvendtes tidligere Blyrør, da de ikke angribes af Syrerne ved Luftens Temperatur, men ved højere Temperaturer ødelægges Blyrørene og erstattes derfor nu med Rør af rustfri Staal.

Staal med Krom- og Nikkellegeringer kan støbes omtrent som almindeligt Staal. Smedning og Krympning er ogsaa lig almindeligt Staal, men dog noget vanskeligere paa Grund af Staalets Haardhed og Sejghed. Tin- og Slaglodning volder ogsaa noget Besvær. Til først nævnte bruges Klorzink, som Rensmiddel og til sidstnævnte bruges Borax og Slaglod bestaaende af 60 pCt. Kobber og 40 pCt. Zink, men Godset maa være mindst 950 Grader varmt. Til Svejsning maa anvendes kulfattigt Svejsjern for at undgaa Hærdning. Ved Afkøling opstaaer let Spændinger, som kan foraarsage Brud, hvorfor en Opvarmning til 750 Grader maa følge efter for at udligne Spændingerne. Al Forarbejdning af rustfrit Staal er som sagt svære og kræver stor Erfaring.

Smeltepunktet ligger ved 1400 Grader og Forarbejdningen kræver stærk Varme. Visse Kvaliteter kan anvendes til skærende Instrumenter og Værktøj, men giver ikke den skarpe Æg som almindeligt Staal, og bruges derfor mest til skærende Instrumenter, som er særligt udsat for kemiske Paavirkninger.

## NYE ELEKTRISKE LOKOMOTIVER PAA ST. GOTTHARD-BANEN

Paa ovennævnte Bane er i mange Aar brugt elektriske Lokomotiver med 6 Drivaksler og 104—108 t Adhæsionsvægt. Denne Lokomotivtype anvendtes til saavel Ekspres-, Person- og Godstog, men har ikke været i Stand til at honorere de Krav, som stilles nu. Det var derfor nødvendigt at anskaffe Lokomotiver, som paa Stigninger 2,7 : 100 kan fremføre Ekspres- og Persontog paa 60 Vgl. og Godstog paa 75 Vgl. med en Hastighed af henholdsvis 62 og 50 km/Tim.

Af forskellige Udkast antoges et af Firmaet *Brown-Boveri* og et af Lokomotivfabrikken *Winterthur* som de bedst egnede. Af den elektriske Udrustning blev den ene overgivet til *Brown-Boveri* og den anden til Firmaet *Oertikon*. Begge Lokomotiver bestaar af to Halvdele, som fraregnet enkelte Hjælpeindretninger er symetriske. Akslernes Antal er 14, hvoraf de 8 er Drivaksler. Akselanordningen er for hver Halvdel 1 Løbeaksel, 2 Drivaksler, 1 Løbeaksel, 2 Drivaksler og 1 Løbeaksel, ialt 7 Aksler. Den forreste og bageste Løbeaksel er indbygget i en letbevægelig Truck. Transformatorens Anbringelse i hver Halvdels Midte og den symetriske Akselanordning giver Lokomotivet et roligt Løb.

Et Lokomotiv i denne Udførelse vejer 246 t. Da der ingen faste Aksler findes, og hver Halvdel kun føres i de kombinerede Truckers Center, kan Lokomotiverne, endskønt de er 34 m lange, løbe gennem Kurver med 100 m Radius og S-Kurver med 195 m Radius. Lokomotiverne er udrustet med *Westinghouse-Dobbeltbremsen* og *Haandbremse*, som virker med 32 *Bremseklodser* paa *Drivhjulene* og 8 *Bremseklodser* paa *Løbehjulene*. *Bremseklodstrykket* er ca. 70 pCt. af *Akseltrykket* paa *Drivhjulene* og ca. 60 pCt. paa *Løbehjulene*. Den til *Bremsens* *Betjening* nødvendige *Trykluft* fremstilles i *Kompressorer* med en *Kapacitet* af 2 l/Min. For at fremme *Igangsætningen* er hver *Lokomotivhalvdel* udrustet med en *Anordning* til at forhøje *Adhæsionsvægten*. Over den midterste *Løbeaksel* er der paa *Lokomotivrammen* fastgjort 2 *Cylindre* med *Stempler* — én paa hver *Rammeplade* — som gennem en *Vinkelarm* kommer i *Berøring* med *Underfladen* fra *Løbehjulenes* *Fjederkurve*. Naar der indlades *Trykluft* i *Cylindrene* udøves et *Tryk* paa *Stemplerne*, som overføres til *Løbehjulsfjedrene*, hvorved *Løbehjulene* aflastes og *Vægten* overføres gennem *Rammen* til *Drivhjulene*. Samtidig med denne *Vægtforskydning* træder *Sandsprederen* i *Virksomhed*. Ved 7 *Atm.* *Lufttryk* i *Cylindrene* stiger *Adhæsionsvægten* paa

hver *Aksel* fra 20,0 til 21,5 t og *Lokomotivets* totale *Adhæsionsvægt* stiger fra 160 til 172 t.

Paa *Grundlag* af *Prøver* er det fastslaaet, at *Lokomotivet* fra *Brown-Boveri* ved en *Kørehastighed* af 59 km/ Tim udvikler en *Timeydelse* paa 7 500 HK. maalt fra *Motorakslen*, og en *varig Ydelse* 7 000 HK. ved en *Hastighed* af 61 km/Tim. Svarende dertil er *Timetrækkraften* 34 300 kg og den *varige Trækkraft* 3 100 kg. Til *Igangsætning* staar en *Trækkraft* af 50 000 kg til *Raadighed*.

*Lokomotiverne* er udrustet med *elektrisk Bremse* med en *Bremsevirkning* saa stor, at ingen *Hastighedsforøgelse* finder *Sted* paa *Faldstrækninger* 2,7 : 100. Sammen med den *mekaniske Bremse* kan *Hastigheden* bringes ned fra 65 til 5 km/Tim. paa en *Vejlængde* af 1 000 m. *Lokomotiverne* opfyldte i enhver *Henseende* de stillede *Krav*.



## DAGSORDEN FOR LOKOMOTIVFØRERNES KREDS- GENERALFORSAMLING

Som Oplysning til Punkt 6.

»Kredsformanden vælges for 2 Aar« tjener, at Lokf. N. M. Ladeby, der indtraadte i Kredsbestyrelsen som Suppleant for Kredsformanden, afgaar.

P. K. V.

L. M. Schmidt.

## 25 AARS ANSÆTTELSE

Den 11. Maj d. A. fejrer Lokomotivfører *Thorvald Christensen*, P. Knudsensgade 44, L. 25 Aars Dagen for sin Ansættelse ved D. S. B.

Th. Christensen er ikke meget kendt blandt Lokomotivmændene, men bliver der sagt »Jyden«, saa er de fleste indenfor D. L. F. med.

Jubilaren begyndte inde paa det gamle, som vi i daglig Tale siger, i Maj 1909 og har siden gjort Tjeneste i København. Her paa *Godsbanegaarden* synes vi om at have *Christensen* i blandt os, særlig for hans gode, ukuelige *Humør*, som ikke slaar Fejl, enten der er *Modgang* paa den ene eller den anden Maade, for den *Præstation*, hvormed *Christensen* udfører sit *Arbejde*, det være sig som *Lokomotivfører* med *Damp* eller *elektrisk*, og ikke at forglemme hans *Interesse* og *Deltagelse* i *Organisationsarbejdet*.

Afdeling I bringer dig hermed Ønsket om Held og Lykke i Fremtiden.

N. P.

LOKOMOTIVFØRERNES SANGFORENING

Sangforeningen agter at tilrettelægge en Udflugt til Fiskebæk en af de første Dage i Juni med medbragt Frokost paa Hotel Fiskebæk. Dagen vil senere blive bekendtgjort ved Opslag paa Stuen.

Senere — antagelig i Juli — vil der blive arrangeret en Aften med selskabelig Samvær i de smaa Haver i Pilealléen.

*Bestyrelsen.*

TAK

Min hjerteligste Tak til Medansatte og Kolleger for al den Venlighed, hvormed de alle kom mig i Møde paa min Jubilæumsdag. Tak for den smukke Gave og de hjertelige Ord fra Afdelingsformanden, da Gaven blev mig overrakt.

*N. C. Thomsen, Lokomotivfører,  
Randers.*

STATSBANEPERSONALETS  
BIBLIOTEKER

Sj., -Følster Jyl.-Fjn

Nye Bøger.

17321 16402 Munck-Steensgaard: Billy Brooks Bent.  
17322 10405 Muckadell-Chaffalitzky: Søkadet Flink.  
17323 16398 Heinberg, E.: Altid først.  
17324 16399 Hempel, H.: Lilly og hendes Gudmoder.  
17325 16439 Presskorn, N.: Ilse bag Disken.  
17326 9305 Hørlyck, H.: Musse.  
17327 16403 Perkins, L.: De japanske Tvillinger.  
17328 16400 Kielgast, G.: Oles Fjeldtur.  
17329 16401 Mikaely, L.: Den dejligste Jul.  
17330 16404 Presskorn, N.: Hvad ler Du ad?  
17331 16406 Storm, G.: Mette.  
17332 16408 Westergaard, A. C.: En Stedfortræder.  
17333 16407 Stokke, B.: I Nat flygter vi.  
17334 16416 Egeberg, E.: Landsbykongen.  
17335 16423 Gudmundsson, K.: Hvide Netter.  
17336 16427 Keller, P.: Slottet i Skoven.  
17337 16411 Andersen, A. B.: Muld og Sten.  
17338 16347 Anker, N. R.: Elling Thorsens Hjem.  
17339 16448 Huxley, A.: Mexiko i Kikkerten.  
17340 16414 Bukdahl, J.: Det skjulte Foraar.  
17341 16426 Jægermester Plov: For aaben Dør.  
17342 16422 Greenwood, W.: Kærlighed og 15 Kr. om Ugen.  
17343 Altsheler, J. D.: Den sorte Panter.  
17344 Bridges, T. C.: Den hemmelige Kode.  
17345 Reed, M. B.: Bortført.  
17346 16420 Frederiksen, K.: Fra Amagermulden.  
17347 16359 Hauwinkel, E. P.: Tvivl.  
17348 Hagerup, J.: Sommernat i Nordland.  
17349 16431 Madsen, Børge: Mindreværdige.  
17350 16428 Kjær, J.: Hagedalsfolkene.  
17351 16347 Lemche, G.: Bedemandens Datter.  
17352 Mathews, B.: Tidehverv i det fjerne Østen.  
17353 Jensen, T.: Kvinder i Grundtvigs Liv.  
17354 Krarup, A.: En dansk Kats Liv.

17355 16444 Neale, J. E.: Dronning Elisabeth.  
17356 16392 Pfister, Dr. O.: Psykoanalysen.  
17357 16361 Jacobæus, H.: Et Kundskaabens Træ.  
17358 16372 Ring, B.: Chancen.  
17359 Heiberg: Tag den Ring.  
17360 16419 Fangen, R.: Mannen som elsket Rettferdigheden.  
17361 Mahrt, H. B.: Vejen til Kreml.  
17362 16432 Melsing, S.: Det evigt kvindelige  
17363 16424 Heinesen, W.: Blæsende Gry.  
17364 Lawyer, R.: Lykken paa Landevejen.  
17365 16440 Rasmussen, T. A.: Manden som Gud glemte.  
17366 16463 Ott, Estrid: Børnene paa Grønland.  
17367 16383 Fevre, Georges: Over Himaleia.  
17368 Dickens, Charles: Vor Frelzers Liv.  
17369 16449 Sporon-Fiedler: I Afrikas Klør.  
17370 16452 Langdon-Davies: Mennesket og Universet.  
17371 16415 Clink, P. A.: Tre fra Monte Moni.  
17372 16438 Piotrowski, R.: En polsk Flygtnings Historie.  
17373 16436 Olafsson, I.: Thorkil paa Bakki.  
17374 16421 Glentoft, V.: Altid paa Stikkerne.  
17375 16430 Kræmmer, E.: Paa Livets Højslette.  
17376 16451 Bourne, L. R.: Styrmand Kobberød.  
17377 16460 Hamsun, M.: Landsbybørn.  
17378 16425 Herdal, H.: En lidt alm. Historie.  
17379 16417 Egge, P.: Oprørere.  
17427 16507 Silone, I.: Fontamara.  
17428 Brennecke, J.: Blomstre som en Rosen-gaard.  
17429 16508 Kronika, J.: Revolution.  
17430 16509 Oppenheim, E. Ph.: Med Løkken om Halsen.  
17431 Lindbæk, L. og Hodam M.: Jøderne vender hjem.  
17432 Johnson, L.: Mens vi venter.  
17433 16534 Macdonell, A. C.: Kære gamle England.  
17434 16547 Nielsen, N.: Møgelvang: Udenfor.  
17435 16413 Boo, S.: Alle tenker paa sig — —  
17436 Simenon, C.: Det gjælder et Liv.  
17437 15992 do.: Døden i Kirken.  
17438 do.: Passasjeren paa »Polarlys«.  
17439 15991 do.: Et Drama i Holland.  
17440 16533 Borberg, S.: Cirkus juris.  
17441 Bourgone, P.: Et godt Glas Vin.  
17442 16528 Hansen, Michael: 43 000 km gennem Luften.  
17443 16382 En moderne Sindbad: En Selvbiografi.  
17444 Møller, K. Friis: Narreskib.  
17445 16542 Nielsen, N.: Møgelvang: Gudløsheden i Leningrad.  
17446 Freud, S.: Det ubevidste.  
17447 16546 Kruif, P. de: Dødens Banemænd.  
17448 Vercol, R.: Capitaine Conan (fransk).  
17449 16535 Pirandello, L.: Een — ingen Hundred-tusind.  
17450 16549 Bentley, E. G.: Manderon Mysteriet.

RETTELSE TIL  
ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivfyrbøderkredsen.

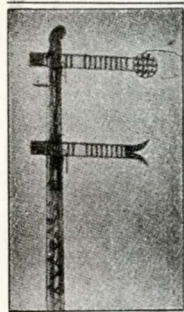
Korsør: Kassereren og Repræsentanten for Feriehjemmet. Adressen rettes til Dyrhaugevej 7 B, St., fra 25. April d. A.

PERSONALIA

Afsked:

Lokomotivfører O. V. N. Johansen, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—7.—35 (min. Afsk.).

Lokomotivfyrbøder A. Kristensen, Esbjerg, p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 30.—4.—35.



50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi

**Charles A. Hansen**  
Vesterbrogade 35  
Telf. Eva 692

Klædning Vinterfrakke

De vælger efter Deres Smag blandt 300 udsøgte engelske og skotske Stoffer og vi syr det efter Deres Ønske som fineste HAANDSYET SKRÆDERI fra Kr. 150.—

Skrædersyet Maal-Konfektion med Efterprøvning i engelske og danske Stoffer fra ..... Kr. 98.—

De Herrer Tjenestemænd tilbydes Konto til kontante Priser.

18 DAGE  
OM AARET KAN  
DE LEVE GRATIS FOR  
DIVIDENDEN

**H.B.**  
HOVEDSTADENS  
BRUGSFØRENING

Marketenderiet

i Centralværkstederne og Godsbanegaardens Lokomotivremise anbefales.

DRIFTSUDVALGET

Øjet faar Hvile  
i „Brillen“ fra Thiele.  
I 115 Aar „Briller“ Købmagergade 3.  
Sammenlign vore Priser og Tilpasning med andres og dem selv.  
Leverander til Sygekassen.

**BLOMSTER**  
„Eranthis“  
Enghaveplads 11.  
Telefon Vester 8857

**Kistedekorationer**

Tandlæge  
**FRK. SØRENSEN**  
Konsultation: 10—7.  
Istedgade 69.  
Telf. Vester 905.

LEDIG

**GRØN  
ELLER  
RØD**

**TUBORG**

**ECCO** Billigste Dagpenge.

Dagp. 7 Kr. ugl. Kontingent 4 Kr. 1/4 aarlig	
— 14 - - do. 8 - - -	
— 21 - - do. 12 - - -	
indtil 50 Aar. Fra 50—60 Aar 10% Forhøjelse.	

Hurtig og reél Afregning.  
GÆLDER OVERALT I DANMARK

**Syge-Hjælpekassen „Ecco“**,  
Reventlowsgade 24, 1. København V.  
Telefon Vester 3334.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 6. Maj 1935.

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