



NO 3

5. Februar 1937

37. Aargang

ANSKAFFELSE AF LOKOMOTIVER

For kun ganske faa Aar siden var det saadan, at næsten alle Mennesker havde Motorer paa Hjernen, næsten alle Steder, hvor man kom frem, »snakkedes« der Motor, man fik Indtrykket af, at hvis det hele ikke snarest blev lavet om, saa det var en Motor, der snurrede rundt, da vilde man være til Grin for hele Verden, at man ikke kunde følge med i det moderne Kapløb, der drejede sig om Motorer overalt.

Det var ogsaa i de Tider, at en af vore Embedsmænd udtalte de bevingede Ord, at »det sidste Damplokomotiv var bygget i Danmark«. ikke saadan at forstaa, at »Frichs« ikke kunde eller vilde bygge flere Damplokomotiver, saa man var tvunget til at lade disse bygge paa udenlandske Værksteder, nej, selvfølgelig saaledes at forstaa, at vel skulde den Lokomotivbestand, vi havde, slides op, men anskaffe flere af dem, nej Tak, efterhaanden maatte de gaa over i »Albecks Brigade«, hvor saa meget gammelt Jern og Metal havner, og jo før dette kunde ske, des bedre; thi disse gamle Lokomotiver bestilte egentlig ikke andet end at svine alle de Bygninger til, de kom i Nærheden af, eller afbrænde alle de Jernbaneskraaninger, de passerede, saa man havde et farligt »Mas« med at faa Ilden slukket.

Nej, det var meget bedre, at vore Fremdrivelsesmidler ogsaa kom til at ligne den moderne Funkisstil, saa det blev firkantede »Kasser«, der kørte rundt med vore Jernbanetog. Ikke fordi det var konnere, men det var mere moderne. Ganske vist hjalp det lidt, da man op-

fandt »Strømlinie-stilen«; thi naar galt skulde være, kunde et Damplokomotiv godt »klædes« paa, saa det blev strømlinieformet, og saa var det i hvert Fald »moderne« i Udseende, men det gjorde ondt i hver ærlig Lokomotivmands Hjerte, thi det var, ligesom man havde taget alt det levende bort fra Lokomotivet.

Opfattelsen af Damplokomotivet har vistnok ændret sig til dets Fordel. Man er efterhaanden blevet helt klar over, at der findes Perioder, f. Eks. Ferie- og Højtids trafik, hvor det er meget rart, at vi endnu har Damplokomotiver, og man bliver ogsaa engang imellem mindet om, at vi befinder os paa Breddegrader, hvor Solen ikke altid skinner, men hvor Sne og Is af og til kan være slemme at faa Bugt med. Vi behøver blot at minde om den lige overstaaede Sneperiode i Jylland; den talte sit eget tydelige Sprog, der ikke var til at misforstaa.

Det er endnu saadan, at det gamle Ord om, »at det ikke er alt gammelt, der er daarligt, og ikke alt nyt, der er godt«, stadig har Hævd, og derfor gælder det om at tage fornuftigt og praktisk paa Tingene, og vi skal være de sidste, der ikke vil anerkende det gode ved det nye; thi det har fuldt ud sin Berettigelse, men vi vil ogsaa have Lov til at reagere, naar man mener at kunne køre alt det gamle til Side, uden Hensyn til, om det er godt, og vi har hele Tiden været saa optimistiske at tro paa, at endnu havde Damplokomotivet adskillige Aar at leve i.

Vi faar nu dette bekræftet ved, at De danske Statsbaner hos de svenske Statsbaner har købt 11 Lokomotiver, som er blevet overkom-

plette ved Elektrificeringen af Strækningen Malmø—Stockholm. Det drejer sig om de svære Iltogslokomotiver, der har kørt paa denne Strækning og vil være adskillige af vore Medlemmer bekendt, et 3-koblet Lokomotiv med Løber baade for og bag, beregnet til at kunne fremføre et Eksprestog paa 50 Vognladninger og kan bringes op til en Hastighed af 126 km i Timen.

Det skal ovenikøbet være en meget fordelagtig Handel for De danske Statsbaner, idet Lokomotiverne er indkøbt til en Pris af 23 700 svenske Kroner pr. Stk., en meget lille Pris, naar man betænker, hvad et Lokomotiv af den Type vilde koste at bygge som nyt.

Den Indvending, der rent beskæftigelsesmæssigt kunde gøres mod Indkøbet, nemlig at Bygningen af et eller to Lokomotiver herhjemme, og som vilde koste omtrent det samme som alle 11 svenske Lokomotiver tilsammen, vilde skaffe Arbejde til adskillige ledige Hænder, falder tildels bort derved, at der paa de indkøbte Lokomotiver skal foretages visse Reparationer og Forandringer, der vil give ikke saa lidt at bestille.

Som bekendt har man i Sverige Venstrekørsel, medens vi her i Danmark jo har Højrekørsel, og derfor maa bl. a. den Forandring foretages, før de kan gaa i Drift her, ligesom der skal foretages visse Forandringer ved Profilet.

Vi skal senere her i Bladet lade vor tekniske Medarbejder give en fuldstændig Beskrivelse af de købte Lokomotiver.

Lad os udtale Haabet om, at Statsbanerne ved dette Køb har haft en heldig Haand og tilført vor Lokomotivbestand en saa væsentlig Fornyelse, at vi kan ønske til Lykke med det.

LØNREVISION I SVERIGE

Allerede i 1935 indsendte de svenske Stats-tjenestemænd til Regeringen en Anmodning om, at de for disse Tjenestemænd gældende almindelige Lønningsbestemmelser maatte blive taget op til en gennemgribende Revision.

Det begrundedes med, at man i ca. 20 Aar ikke havde haft nogen Regulering af Lønningerne, men udelukkende havde været henvist til at leve paa den ret provisoriske Maade, at Rigsdagen hvert Aar tog Stilling til, hvilken Størrelse Dyrtdstillaget maatte anses at skulle

have for at kunne være passende, og der-efter gennemførte et saadant, men det er ganske klart, at Tjenestemændene aldrig naaede at være paa Højde med Prisstigningerne, men tværtimod altid var bagefter.

Man henviste ligeledes til, at den almindelige Lønudvikling i Sverige havde stillet Tjenestemændene langt ugunstiger end Industrierbejderens i Lønningshenseende, dels derved at deres Lønninger var steget højere og dels derved, at hele deres Lønningsapparat var saaledes indrettet, at de langt hurtigere kunde indhente Prisstigningerne.

Man peger saaledes paa, at en Tjenestemand i 5. Lønkl. og paa G-Stedstillæg fra 1914 til 1934 havde en Lønstigning paa 98 pCt., medens Lønstigningen for Industrierbejderens i samme Tidsrum var 120 pCt., tager man Beregningernes Udgangspunkt fra 1923, bliver Billedet endnu mere ugunstigt for Tjenestemændene.

Der blev ogsaa nedsat en Komité, der fik til Opgave at skulle fremsætte Forslag til Revision af Lønningerne, og Tjenestemændene ventede bestemt, at et saadant Forslag vilde blive fremsat og gennemført i den indeværende Rigsdagssamling, men har modtaget Meddelelse om, at noget saadant ikke kan ventes, hvilken Meddelelse er blevet modtaget af Tjenestemændene med den dybeste Skuffelse.

Under de Forhandlinger, der i den forløbne Periode har været ført Organisationerne imellem, har det knebet stærkt med at komme til Enighed om et ensartet Lønningskrav, men den Situation, der er opstaaet ved, at den nedsatte Komité ikke fremsætter noget Forslag om Revision, har bevirket, at de 4 store Organisationer, Svensk Jernbaneforbund, Statstjenernes Centralorganisation, Postforbundet og Svensk Lokomotivmandsforbund, er enedes om samlet at indgaa til Regeringen med Anmodning om en Regulering af de faste Lønninger, en Regulering, de kræver gennemført i indeværende Rigsdagssamling.

Det Krav, der stilles, ser saaledes ud:

1.—4. Lønningsklasse:

Begyndelseslønnen hæves med 300 Kr. og Slutlønnen med 360 Kr.

5. Lønningsklasse:

Begyndelseslønnen hæves med 360 Kr. og Slutlønnen med 420 Kr.

6. Lønningsklasse:

Slutlønnen hæves med 420 Kr.

7. og 8. Lønningsklasse:

Slutlønnen hæves med 360 Kr.

9.—12. Lønningsklasse:

Slutlønnen hæves med 300 Kr.

Samtidig anmoder man om, at Personalet ved de private Jernbaner, der i de senere Aar er overtaget af Staten, maa blive indplaceret i Statens Lønnings-system, saaledes at de personlige Tillæg for dette Personale bortfalder.

Da Kravet er fremsat af Organisationer, der tilsammen repræsenterer over 37 000 Tjenestemænd af lavere Grader, vil man forstaa, at det er med betydelig Vægt, et saadant enigt Krav fremsættes, og vi haaber for vore svenske Kammerater, at de maa have Held med deres Bestræbelser.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Rangering i Fredericia.

Enhver, der kender Forholdene paa Fredericia nye Banegaard, ved ogsaa, at disse ikke indbyder til Jageri med Rangeringen, men at alle Forhold forlanger, at Rangeringen udføres i et fornuftigt Tempo, saa Lokomotivføreren stadig er Herre over sit Arbejde og overfor de Overraskelser, som de kære Dværgsignaler kan berede een.

Men dette med »Tempo« er aabenbart noget, som forstaaes ganske anderledes af en Overassistent paa Fa. Station, en lille, ilter Mand, der hedder Mikkelsen, der gør Tjeneste som »fungerende«. Han er af den Slags, der staar og vinker og raaber efter Rangermaskinens Personale, for at der skal køres hurtigere, altsaa efter hans Tempo. I hvert Fald var undertegnede fornylig udsat for, at han, da jeg med Rangermaskinen kom kørende hen til en Togstamme, der stoð ved Perronen, kom løbende hen mod os raabende: »Hvad er der i Vejen med Maskinen«, og dernæst, idet han vinkede med ivrige Haandbevægelser, raabte: »Kør nu! Kør nu!« Paa mit Spørgsmaal om, hvorfor han spurgte til Maskinens Befindende, fik jeg det Svar, »det var altfor tidligt, De har taget Farten af Maskinen«, og saa afskar han yderligere Diskussion ved stolt at spankulere ind i sit »Bur«. Naar jeg nu gør opmærksom paa, at det var den 21. Januar om Aftenen i den rigtige Sneperiode, i Snevej og dyb Sne og med Mængder af Sne paa Hjul og Bremsetøj, saa Bremserne kun havde ringe Bremsvirkning, og alt derfor manede til særlig Forsigtighed, saa vil enhver, der har lidt Kendskab til Forholdene, forstaa, at man kan blive rigtig godt ærgerlig over i baade Rejsendes og andre Tjenestemænds Paahør at skulle behandles som en Skoledreng af en Mand, som har saa vanskeligt

ved at bedømme en given Situation. Altsammen efter at jeg i 13 Aar har rangeret paa Fa. Station uden nogensinde før at have haft Vrøvl med mine Medansatte paa Stationen eller været Aarsag til noget Uheld.

O. Th. Hanson,
Lokomotivfører, Fa.

Kære Hanson!

Manden har vel brugt al den Forstand, har var i Besiddelse af, og ingen er forpligtet udover sin Evne.

Forhaabentlig kender Lokomotivførerne deres Ting bedre og lader sig ikke bringe til at foretage sig noget, der kan være farligt for Sikkerheden.

Lad saa bare Overassistenten spille »Sprællemænd«, saalænge det morer ham, ikke et eneste fornuftigt Menneske bryder sig en Døjt herom.

Red.

Bevogtning af Led og Bomme.

I Forbindelse med alle de Ulykker, der sker ved Jernbaneoverskæringer, maa det maaske være mig tilladt at nævne et bestemt Tilfælde, der angaar Bevogtningen af Led.

I Ordresamlingerne Serie P. og O. og i Meddelelser fra Generaldirektoratet 270/1933 og 339/1936 gives der Bevogtnings-, Stations- og Lokomotivpersonalet strenge og alvorlige Instrukser angaaende Bevogtning af Led og Bomme. I Meddelelse 270/1933 staar der bl. a.: »Lokomotivpersonalet skal paa Rapporten indberette alle Tilfælde af aabenstaaende Led (Bomme) under Togpassage, selv om der ingen Skade er sket.«

Denne Ordre fra Generaldirektoratet er klar og tydelig og kan ikke misforstaaes. Derfor maa man i nogen Grad forbydes, at Ordren alligevel ikke gælder i alle Tilfælde. Sagen forholder sig saaledes: Depotet i Frederikshavn har fra 2. Distrikt, Maskintjenesten, modtaget en Skrivelse saalydende:

»I Følge Oplysninger fra Banetjenesten behøver Leddene Nr. 25 og 26 ved Hvorupgaard ikke mere at rapporteres, naar Leddene staar aabne.«

Se, det var jo noget paa en anden Melodi; men jeg er selvfølgelig fuldt ud klar over, at naar Banetjenesten udsender en saadan Kontraordre, maa den ogsaa være berettiget til at gøre det. Hvad Grunden er til, at Banetjenesten gennem 2. Distrikt, Ma., giver denne Ordre, ved jeg ikke. Men een Ting ved jeg med Bestemthed, at det ikke kan være, fordi de nævnte Overskæringer er meget lidt befærdede.

Endvidere vil jeg gerne anføre, at siden Rapporteringen er ophørt, staar Leddene næsten altid aabne, hvilket selvsagt betyder en meget stor Fare. At Nr. 25 i Virkeligheden er en ren Dødsfælde, da der paa den ene Side af Vejen findes Bygninger og paa den anden en tæt Træbevoksning, gør jo ikke Sagen bedre. Vi Lokomotivmænd, som daglig passerer denne Overkørsel, er derfor ogsaa tit Vidne til, at Fodgængere, Cyklister, Biler, Mælkevogne o. lign. slipper over, lige inden de vilde være knust af det frembrusende Tog. Selv om der som sagt endnu ingen Ulykker er sket, men kun »lige ved«, faar Personalet alligevel

et alvorligt Chok, som tilsyneladende kun Lokomotivpersonalet kender.

Disse faktiske Forhold kan til Slut suppleres med, at nævnte Led hører ind under Hvorupgaard Stationsomraade, og Leddet kunde meget let erstattes med en Bom, som blev betjent fra Stationen. Her ved vilde »Fælden« være lukket, og en Ulykke før eller senere undgaaet.

Carl Petersen.

Signalstokken.

Angaaende Signalstokkens Brug kan jeg ganske slutte mig til Carl Petersens Betragtninger, hvad angaar det farefulde og usikre, der er ved Signalstokkens Brug, som det foregaar. Jeg har ganske vist ikke endnu hørt om egentlige Ulykker, som er kommen deraf, men at det ikke sjældent har været lige ved, har jeg og sikkert mange andre Lokomotivførere oplevet. Jeg skal tillade mig, da Afskaffelse af Systemet med Afgangssignal med Togføreren som Mellemled vistnok af forskellige Grunde ikke er attraa-værdigt, at foreslaa, at Signalstokkens Lys bliver violet, saa røres der ikke ved Systemet, og Fejltagelserne, der af og til sker og oftere er lige ved at ske, er udelukket. Jeg tror forresten, at et Forslag i lignende Retning har været nævnt i »Vor Stand«.

Redaktionsbemærkningen til Carl Petersens Artikel om at blive holdende, til man ikke alene har set Togføreren Signal men ogsaa har hørt hans Fløjtesignal, synes mig ikke at være noget godt Raad — tænk paa langø Tog, Stormvejr, Støj paa Maskinen o. s. v., og man kan dog ikke blive holdende, naar man har set det grønne, eventuelt de 2 grønne Lys, og mener at være ganske sikker paa at have faaet Afgang. Da Signalstokkens Brug som nu giver Anledning til Fejltagelser, som kan have Uheld eller Ulykker til Følge, hvilket næstefter at gaa ud over Personer eller Materiel i første Række vil ramme Lokomotivpersonalet, vilde det glæde mig, om Hovedbestyrelsen tog Sagen og mit Forslag op til Overvejelse; thi det var heldigt, om man ikke ventede med at kaste Brønden til o. s. v.

C. Thygesen.

Da Afgangssignalet fra Togføreren Side bestaar af et Haandsignal i Forbindelse med et Fløjtesignal, kan man formentlig kun være ganske sikker paa at have faaet Afgang, naar begge disse Signaler er modtaget. Det er ikke forbudt Togpersonalet at gaa ud mod Maskinen for at afgive Signalerne. *Red.*

UD I DEN KOLDE SNE

Togføreren holdt sit Løfte.

(Fra Dagspressen.)

»Tror De, at De kan hente Passagererne fra det Eksprestog, der holder fastkørt mellem Stilling og Skanderborg?« spurgte Stationsforstander *Guldmann* i Stilling, en af Statsbanernes ældre, veltjente Tjenestemænd, Togfører *J. Hansen*, Aarhus, da denne kom kørende med det eneste sydgaaende Tog fra Aarhus i Gaar Eftermiddag.

— Ja, lød Togføreren Svar.

Og saa gjorde han det. Han førte velbeholden de ca. 100 Rejsende, af hvilke de fleste havde tilbragt det meste af Dagen i Gaar med at holde i Snedriver i Tvingstrup og ved Stilling, til Aarhus.

Men han havde ogsaa et nemt lille Tog, kun to Personvogne og en Bagagevogn, og som Forspand havde Toget et af Statsbanernes største og stærkeste Damplokomotiver, en H-Maskine, ført af Lokomotivfører *Bech*.

Alligevel var det nær mislykkedes. Mens de Rejsende vadede i den koldde Sne fra det fastkørte Tog mellem Stilling og Skanderborg over i Toget fra Aarhus, assisteret af Togfører Hansen og Togbetjent *Lund*, der lignede Snemænd, da de atter entrede Toget, var Sneen føjet sammen i saa store Driven, at det varede en Time med ustandselig Køren frem og Køren tilbage, før Toget kom fri af Driven.

Det brændende Spørgsmaal i Skanderborg var ikke, om vi kunde komme hjem til Aarhus, men om Drejeskiven var stor nok til at tage H-Maskinen. Egentlig er den det ikke, men ved Hjælp af nogle Fiksfakserier kan det alligevel lade sig gøre, naar Lokomotivet bliver kørt nøjagtigt ind paa Midten af Drejeskiven. Saadan noget kan man gøre i godt Vejr, men vanskeligt i Snestorm. Lokomotivfører *Bech* praesterede det alligevel i Aftes. Og Jernbanefolkene fra Skanderborg svingede H-Maskinen rundt paa Drejeskiven, skønt dennes Grav var fyldt med Sne, og skønt den elektriske Drivkraft var ude af Funktion. For hjem skulde vi, og den D-Maskine, man paa Skanderborg Station tilbød os i Stedet for H-Maskinen, blev afvist med Foragt af Togfører Hansen. Han kendte H-Maskinen, og ingen anden skulde for Toget. I Stedet blev D-Maskinen spændt for en Sneplø, som blev sendt ud paa Strækningen. Den naaede Stilling en halv Time før os, og Plovføreren rapporterede til Skanderborg, at vilde vi igennem, skulde vi skynde os. Der gik dog 20 Minutter, før vi kom fra Skanderborg, men alligevel kom vi til Aarhus — hele Turen paa det forkerte Spor — uden Vanskeligheder af nævneværdig Art.

Naar man læser ovenstaaende, udbryder man uvilkaarligt: »Hvor kan de Aviser dog faa det til at se godt ud, men som saa ofte ikke helt rigtigt.«

Togføreren kunde nok gennemføre Turen, naar der var en H-Maskine og et Sæt Lokomotivpersonale til at tage Tønnen for ham, og det har ogsaa nok været dem, der har taget de fleste Ubehageligheder.

Det bør tilføjes, at medens Togføreren kæmpede sig gennem Snemasserne tilbage til Aarhus med Toget, holdt han med høj og gennemtrængende Stemme et udmærket Foredrag om sin Daad for Passagererne — antagelig har han saa imedens sat Lokomotivpersonalet til at passe Maskinen!

Pas.

VERDENSKRISEN OG DANMARK

Ved sidste Sommers sociale Kursus paa Hindsgavl var Hoveddiskussionssemnet »Veje ud af Krisen«. Foredragsrækken blev indledet af Docent, Dr. polit. Carl Iversen, der talte om det Emne, denne Artikel har til Overskrift. Da nationaløkonomiske Oversigter som den, der er givet i dette Foredrag, baade er interessante og lærerige, samt da vi fra forskellig Side har faaet Tilkendegivelse af, at de national- og socialøkonomiske Artikler, vi af og til har bragt, er blevet læst med Interesse, gengiver vi paa Grundlag af »Samfundets Krav«, der er Organ for Dansk Forening for social Oplysning, Hr. Dr. polit. Iversens Foredrag.

Lad mig allerførst pege paa det ejendommelige i, at vi nu paa syvende Aar taler om Verdenskrisen. Fra Lægernes Brug af Ordet Krise ved vi, at det egentlig betegner det Øjeblik, da den afgørende Forandring indtræder, det Vendepunkt i en akut Sygdoms Rase, hvor det viser sig, om det gaar op eller ned. Saaledes har man ogsaa tidligere brugt Ordet paa det økonomiske Omraade om *det Øjeblik, hvor Omslaget sker fra Højkonjunktur til Depression*. Men i de sidste Aar har man talt om, at Verden befinder sig i *en permanent Krisetilstand*. Og det til Trods for, at man indrømmer, at de allerfleste Lande i de sidste Par Aar har oplevet en mere eller mindre udpræget Højkonjunktur. Denne tilsyneladende Selvmodsigtelse er Udtryk for, at Ordet Krise bruges i en dobbelt Betydning, som det er vigtigt paa Forhaand at gøre sig klar.

For at naa til en dybere Forstaaelse af de mangfoldige Forstyrrelser, Forandringer og Bevægelser, som til Stadighed foregaar indenfor det økonomiske Samfund, har man opstillet en Sondring mellem to væsensforskellige Arter af Ændringer: *Konjunkturbevægelser*, den velkendte rytmiske Skiften mellem gode og daarlige Tider, Svingninger i det økonomiske Livs Aktivitet, og *Strukturforandringer*, dybere liggende Ændringer i selve Samfundsbygningens Elementer og deres Sammensætning (Ændringer i Folketal, Aldersfordeling, Behov, Indtægter, Sparevaner, Teknik m. m.). Man kan udtrykke Forskellen mellem disse to Arter af Ændringer ved at sige, at Strukturforandringene betegner Omdannelser og Fornyelser i selve Samfundslegemet, medens Konjunkturbevægelserne blot er Ændringer i den Livlighed, hvormed dets forskellige Organer fungerer. Grænsen mellem de to Arter af Forandringer kan ofte være vanskeligt at drage, og de paavirker gensidig hinanden. Men alligevel kan Sondringen være nyttig for Forstaaelse netop af Verdenskrisen. Thi naar det økonomiske Sammenbrud, der satte ind i 1929, blev mere omfattende, dybtgaaende og langvarigt end nogen tidligere Krise, tror jeg netop, at det beror paa, at det almindelige Konjunkturtilbage-
slag, som i sig selv var særlig voldsomt, yderligere

blev forstærket af en lang Række voldsomme Forstyrrelser i selve det økonomiske Verdenssamfunds Struktur, Rystelser og Omvæltninger, der saa godt som alle gaar tilbage til Verdenskrigen og dens Efterdønninger. Vi staar overfor en kombineret Konjunktur- og Strukturkrise. Derigennem forklares ogsaa den Tvedydighed, hvormed Ordet Krise denne Gang er blevet anvendt: Konjunkturkrisen er i det væsentlige et tilbagelagt Stadium, men Strukturkrisen varer stadig ved.

Den rytmiske Skiften mellem gode og daarlige Tider, som vi kalder *Konjunkturbevægelser*, lader sig paavise gennem det meste af det 19. Aarhundrede, hvor der med stor Regelmæssighed indtraadte Krise eller Depression hvert 8.—10. Aar. Disse Konjunktursvingninger har ikke gjort sig gældende med samme Regelmæssighed i Efterkrigsperioden.

Under Krigen havde saa godt som alle Lande forladt Guldfoden og ved Hjælp af Papirpenge fremkaldt en »Oppustning« af Værdierne, en Inflation af større eller mindre Omfang. *Verdenskrigens Aar betegnede en Højkonjunktur af enestaaende Voldsomhed*; aldrig har det økonomiske Livs Aktivitet været større end da. Verdenskrigen førte Beviset for, hvilken gigantisk Kraftudfoldelse Verdens Produktionsapparat allerede dengang var i Stand til at præstere. For Krigen var det jo en udbredt Opfattelse, at en Verdenskrig kun kunde være nogle faa Maaneder, fordi det økonomiske Pres vilde blive for stort. Men faktisk lykkedes det gennem mere end 4 Aar at fremskaffe Hærens enorme Behov for Krigsmateriel, Føde, Klæder o. s. v. og — i det mindste til 1917 og udenfor Tyskland og Østrig — at opretholde den civile Befolknings Lefod uden særlig stærk Reduktion, og det tilrods for, at det store Fler-
tal af Mænd i produktiv Alder var under Vaaben. Det sorgelige ved det hele var blot, at disse uhyre Anstrengelser for at producere Varer ikke som en almindelig Højkonjunktur efterlod os et forøget Produktionsapparat, men tværtimod betegnede en kolossal Kapitalødelæggelse. Men naar man prøver at forestille sig, hvad der kunde være produceret i Stedet for Krigsforbrødenheder, faar man en Idé om de mægtige Muligheder, vort Herredømme over Naturkræfterne giver for materiel Velstand. Og saa er denne tekniske Formaaen jo endda oget med rivende Hast i de siden da forløbne 20 Aar.

Straks efter Vaabenstilstanden i 1918 sporedes der overalt en lettere Konjunktur nedgang; men snart tog Inflationen ny Fart og drev Priser og Aktiekurser langt op over de Højdepunkter, de havde naaet i 1918. Som man havde financieret Krigen væsentlig ved at skabe nye Omsætningsmidler, brugte man nu samme Fremgangsmaade ved Financieringen af Genopbygningsarbejdet. Virkningen var i begge Tilfælde den samme; Prisstigningen tvang private til at indskrænke deres Forbrug, medens Staten i Kraft af den nyskabte Købekraft kunde øge sit. Først i 1920 kom Omslaget. Den Verdenskrise, der da indtraadte, var i første Række en *Deflationskrise*, karakteriseret ved et overordentlig kraftigt Prisfald; men den frembød iøvrigt alle den almindelige Lavkonjunkturs Ejendommeligheder.

I de følgende Aar var Konjunkturbevægelserne ret uensartede fra Land til Land, paavirket af den forskellige Pengepolitik, man slog ind paa; i Central-europa fortsattes Inflationen og Højkonjunkturen til 1923, medens man i England og Skandinavien stræbte at genoprette de gamle Møntpariteter (i Danmark dog med en ny Inflationsafbrydelse i 1924). Først fra 1925 spores der en verdensomspændende Konjunkturoppgang, som fra 1927 udvikler sig til en *voldsom Højkonjunktur* under U. S. A.'s Førerskab. Her littede store Guldstilstrømninger den Kreditudvidelse, der dannede Grundlaget for Opsvinget.

Medens man før Krigen betragtede »gode Tider« og stigende Priser næsten som et og det samme, var der den Ejendommelighed ved denne Højkonjunktur, at Prisniveauet i Amerika viste *svagt faldende Tendens*. Forklaringen herpaa maa søges i den stærke *Rationaliseringsbevægelse*, der sænkede Omkostningerne og øgede Varemængden. Forøgelsen af Produktiviteten virkede i denne Periode ind paa Profitten og Aktiviteten i Erhvervslivet paa lignende Maade, som de stigende Priser virker i Tider, hvor Produktiviteten holder sig nogenlunde uforandret. Dette Forhold fik imidlertid skæbnsvangre Følger. De amerikanske Seddelbanker, som havde høstet voldsom Kritik, fordi de under og efter Krigen saa daarligt havde formaaet at beherske Prisniveauets Bevægelser, satte sig nu til Maal saa vidt muligt at holde Prisniveauet uforandret. I Overensstemmelse med Erfaringerne fra før Krigen gik de ud fra, at de svagt synkende Priser var et Varsel om nedadgaaende Konjunkturer; for at bremse denne frygtede Konjunkturedgang satte de Diskontoen ned, men derved opnaaede de blot at *forstærke* den Højkonjunktur, som allerede var i Gang.

Bortset fra Prisniveauets Bevægelse frembød Højkonjunkturen før 1929 — i Modsætning til Verdenskrigens Højkonjunktur — alle de samme typiske Træk som tidligere Opgangsperioder. Der var overalt en *udpræget Investeringshæusse*. Der fandt en stærk Kapitalfastgørelse Sted i Fabrikker, Maskiner, Behoelshuse og lignende, og Tilvirkningen af Produktionsmidler voksede langt stærkere end Fremstillingen af Forbrugsvarer. Ganske vist voksede ogsaa Forbruget af saadanne Ting som Automobile, Radioapparater, men ogsaa de betegner jo for Køberen et Kapitaludlæg mere end et Forbrug af løbende Indkomst. Det var med andre Ord de *varige Gøder*, enten de nu var bestemt til Anvendelse i Produktionens Tjeneste eller til direkte Forbrug, som i denne Periode voksede langt stærkere end de mindre varige Forbrugsgøder.

Saa længe Afbetalingsystemet og Bankernes Kreditudvidelse holdt denne Produktionsforøgelse i Gang, tilsløredes ikke blot den skæve, disharmoniske Udvikling af Produktionen, som selve Højkonjunkturen affødte, men ogsaa den Mangel paa Balance, der iøvrigt karakteriserede det økonomiske Liv som Følge af Efterkrigsaarenes Strukturforandringer. Først da Krisen satte ind, afsløredes det, hvor langt man paa mangfoldige Punkter befandt sig fra en naturlig Ligevægtstilstand. Vi maa nu se lidt nær-

mere paa de vigtigste af disse *Strukturændringer*, som ganske naturligt maatte svække Modstandskraften, da Konjunkturomsvinget indtraadte, og som er langt vanskeligere at bekæmpe end selve Depressionen.

Før Krigen var Europa politisk og økonomisk Verdens Midtpunkt. Verdenskrigen forrykkede imidlertid i ikke ringe Grad Verdens politiske og økonomiske Tyngdepunkt, idet navnlig U. S. A. vandt en førende Plads som Industriland og Kreditnation, samtidig med at Europa svækkedes ved Krigens Mandefald, Kapitalødelæggelse og Valutaforvirring. Den af Krigsførelsen fremkaldte Behovsforøgelse stimulerede den oversøiske Landbrugs- og Industriproduktion, og siden søgte man at værne og oprettholde denne Produktion ved en udpræget protektionistisk Politik. Følgen har været, at de europæiske Varer har mødt voksende Afsætningsvanskeligheder paa de oversøiske Markeder. Indenfor Europa medførte Fredsslutningen i 1918 en Række nye Grænse-dragninger, som bragte Forstyrrelse i den hidtidige Arbejdsdeling mellem Landene, og ogsaa her blev Tilpasningsprocessen vanskeliggjort ved en høj-protektionistisk Politik, ikke mindst i de nyskabte Stater. Den særlige Udvikling i Rusland frembød ligeledes et stadigt Usikkerhedsmoment; Eksport herfra til fantastisk lave Priser slog til Tider ganske Bunden ud af baade Træ- og Kornmarkedet.

Et af de mest typiske Træk i Efterkrigstidens økonomiske Udvikling har været, at *Landbrugsvarernes Priser er sunket i Forhold til Industrivarernes*; Strukturkrisen har i første Række været en *Landbrugskrise*. Før Krigen var det derimod saaledes, at Landbrugsvarerne gennem mange Aar var steget stærkere end Industrivarerne. Normalt er Forholdet det, at den voksende Efterspørgsel efter Landbrugsvarer, som følger af stigende Befolkning og større Velstand, trods de tekniske Fremskridt, der til Stadighed sker, driver Landbrugsprodukternes Priser i Vejret og derigennem gør en mere intensiv Drift rentabel paa den allerede dyrkede Jord og desuden tillader Optagesle af Jord til Dyrkning, som enten er af ringere Bonitet eller ogsaa ligger længere borte fra Afsætningsmarkedet. Det tekniske Fremskridt indenfor Landbruget plejer kun delvis at kunne opveje denne beklagelige Nødvendighed. Som Regel arbejder Landbruget, som Nationaløkonomen siger, under det aftagende Udbyttes Lov. Det var ogsaa Situationen i Aarene før Krigen. Produktionen af Korn voksede 1900—1913 med op mod 50 pCt., og samtidig steg Kornpriserne. Den stærke Forøgelse af Kornproduktionen maatte altsaa købes med højere Omkostninger. Men efter Krigen har Forholdet som sagt været det omvendte. Da har vi haft stigende Kornproduktion og *synkende* Priser som Følge af de store tekniske Fremskridt, der er sket i denne Periode.

Saadan gik det ogsaa under det 19. Aarhundredes store Landbrugskriser. Tyvernes Krise skyldtes den Produktionsudvidelse, der fulgte i Landboreformernes Kølvan, da Napoleonskrigene var forbi, og Soldaterne vendte hjem. I Firserne var det særlig Fremskridtene paa Transportvæsenets Omraade, som gjorde det muligt for det oversøiske Korn at konkurrere

paa de europæiske Markeder. Nu er det atter de store tekniske Fremskridt i selve Landbruget, der er Tale om, og nu som for 100 Aar siden blev Udnyttelsen af disse Fremskridt i en Aarrække hæmmet af en Verdenskrig for derefter at slaa des stærkere igennem, da Soldaterne vendte hjem til Jordens Dykning.

Som jeg allerede har antydnet, var det særlig i *de oversøiske Lande*, Kornproduktionen blev udvidet, dels ved forøget Foldudbytte, dels og navnlig ved Udvidelse af det dyrkede Areal. I Aarene 1925—27 havde Verdenseksporten af de 5 Hovedkornsorter omtrent samme Størrelse som før Krigen (ca. 34 Mill. t), men nu leverede de 4 oversøiske Lande: U. S. A., Canada, Argentina og Australien $\frac{1}{3}$ heraf mod $\frac{2}{3}$ før Krigen. Deres Mereksport havde altsaa fuldstændig opvejet Nedgangen i Kornudførselen fra Rusland og Donaulandene.

Før Krigen afspejlede den oversøiske Korneksports Udvikling temmelig nøje Bevægelsen i Indvandringen til de oversøiske Lande. Efter Krigen er Stigningen i disse Landes Eksport derimod foregaaet *uden nogen forøget Anvendelse af Arbejdskraft*. I U. S. A. formindskedes Landbrugsbefolkningen i Tiaaret 1919—29 med $3\frac{1}{2}$ Mill. Mennesker eller ligesaa meget som hele Danmarks Indbyggerantal. Det er ikke underligt, at det har frembudt visse Tilpasningsbesværligheder for Byerhvervene straks at faa opbygget alle disse Mennesker ved Siden af Indvandringen og hele den naturlige Folketilvækst, som udgør over 1 Mill. Mennesker om Aaret. Naar man saaledes paa samme Tid har kunnet øge Kornproduktionen og frigøre Arbejdskraft i Landbruget, beror det naturligvis paa, at *Arbejdets Produktivitet er steget meget stærkt*. Amerikanske Forfattere anslaaer Produktivitetstigningen siden 1913 til 25 pCt. eller mere endnu, og man regner, at den aarlige Stigning i Produktiviteten i 1920'erne var henved 3 Gange saa stor som i de første 20 Aar af dette Aarhundrede. Tempoet i Udviklingen er altsaa blevet sat vældigt i Vejret.

Det er særlig gennem Indførelse af *Maskiner*, at man har forøget Arbejdskraftens Produktivitet. Blandt disse Maskiner maa først og fremmest nævnes Traktoren og Mejetærskværket. *Traktoren* var før Krigen saa godt som ukendt selv i de Forenede Stater, medens man i 1929 regnede, at der var ca. 1 Mill. af dem i Brug i Staterne. Ogsaa i Canada og Australien har Traktoren vundet Indpas, mindre derimod i Argentina, hvor Hesteholdet er billigere og Arbejdslønnen lavere. Skønt *Mejetærskværket* (the combine), der paa een Gang mejer, tærsker og renser Kornet og fylder det i Sække, er en gammel Opfindelse, kendt ligo siden Slutningen af 1860'erne, er dens praktiske Anvendelse i større Udstrækning af endnu nyere Dato end Traktorens. Men i de sidste Aar er dens Udbredelse til Gængæld vokset med rivende Hast. Dette kan ikke undre, naar man hører, at selve Høst-udgiften blev halveret og Hvedens samlede Produktionsomkostninger reduceret med 10—15 pCt. ved Mejetærskværkets Hjælp.

Baado Traktoren og Mejetærskværket har indtil videre betydet en virksom Støtte for det ekstensive

oversøiske Landbrug i dets Konkurrence med den mere intensive Drift i Europa. For saa vidt der er Tale om at spare menneskelig Arbejdskraft, er dette kun naturligt; Lønnen er jo høj baade i U. S. A. og Australien. Besparselsen af dyrisk Trækkraft skulde man derimod tro betød mest, hvor Jorden er dyr og Foderet knapt. Det gør den vel ogsaa i det lange Løb, men der er paa den anden Side foruden den lavere Løn adskillige andre Hindringer, som staar i Vejen for en større Udbredelse af Traktoren og Mejetærskværket i det intensive europæiske Landbrug. Her betyder Staldgødningen mere, og navnlig er de enkelte Bedrifter under Veksellbruget for smaa til at give fuld Udnyttelse af disse Maskiner. Og Andelsdrift af dem har ogsaa sine Vanskeligheder. Det viser sig da ogsaa, at deres Indførelse i Amerika har indvarslet en Bevægelse hen mod større Brug med stærkt specialiseret Produktion. De Ejendomme, hvor de bedst kommer til deres Ret, har man ikke uden Grund karakteriseret som rene »Hvedefabrikker«. Desuden er det værd at fremhæve Traktorens særlige Betydning, naar det gælder om at tage ny Jord ind til Dykning. Det er blevet langt lettere ved dens Hjælp. Med Hestekraft var Rydning af nyt Land en langsom og besværlig Sag. Man kunde ikke i en Fart forøge Hesteholdet, og desuden medgik jo en Del af den nye Jord til Dykning af Hestenes Foder.

Foruden Mekaniseringen kan der nævnes en Række andre landbrugstekniske Fremskridt fra de sidste Aar, ikke mindst Indførelse af *bedre Varieteter af de forskellige Kornsorter*. Bl. a. har man ved Hjælp af haardføre, tidligt modne Hvedesorter kunnet udvide Hvededykningsomraadet i Canada. Ogsaa den stærke *Billiggørelse af Kunstgødning* i Efterkrigstiden har haft sin store Betydning.

Men Aarsagerne til, at Landbrugsvarerne er faldet i Pris i Forhold til andre Varer, maa ikke alene søges i det forøgede Udbud. Ogsaa *Efterspørgselsforholdene* spiller en Rolle. Ser vi først paa Behovet for Korn til Menneskeføde, kan der peges baade paa selve Krigens Mandefald og paa den aftagende Befolkningstilvækst som Aarsager til, at Brødkornforbruget voksede langsommere efter Krigen end før denne. Men dertil kommer, at ogsaa Forbruget af Brødkorn pr. Individ er aftagende; i U. S. A. regner man, at det ligger ca. 15 pCt. lavere end før Krigen. Hvor meget Modens Krav om Slankhed her har betydet, skal jeg lade være usagt, men det er hævet over enhver Tvivl, at Kendskabet til Vitaminerne har ført til, at Brød i stigende Grad er blevet erstattet med Frugt og Grøntsager, som dels lægger Beslag paa mindre Jord til deres Dykning, dels hentes fra tropiske Egne, der ikke kommer i Betragtning som Kornproducenter. Og denne Tilbagegang i Brødforbruget betyder jo ikke blot, at de kornimporterende Landes Behov er blevet mindre; samtidig har ogsaa Eksportlandene faaet mere Korn tilovers til Udførsel.

(Fortsættes.)

FORSØG MED STRØMLINIEFORMEDE DAMPTOG

Efter *The Locomotive* ved F. Spøer.

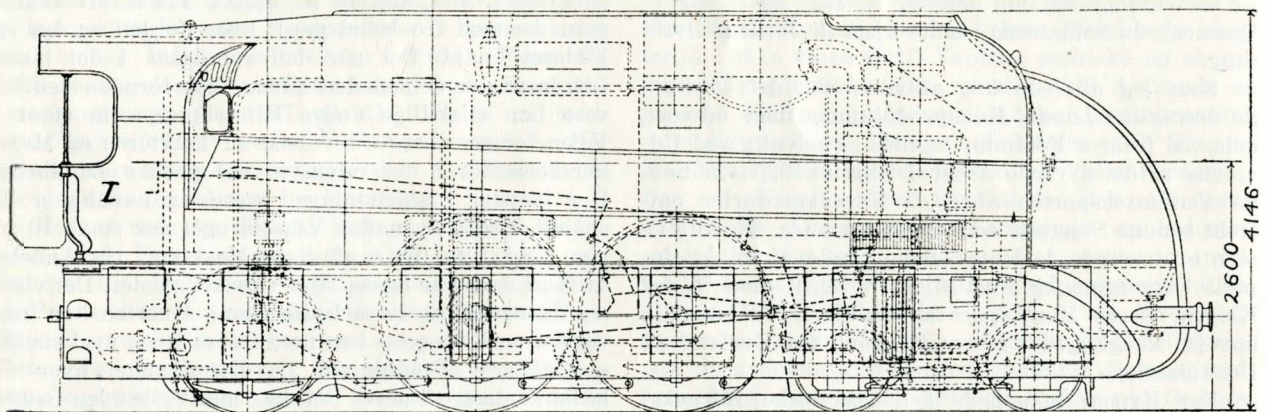


Fig. 1. Gammelt 4-cylindret Kompound-Lokomotiv iført Strømliniebeklædning.

Paris—Lyon—Mediterranean-Banen har (som tidligere anmeldt her i Bladet) strømliniebeklædt et ca. 30 Aar gammelt 2 B 1 fire-cylindret Kompound-Lokomotiv. Høj- og Lavtrykscylindrenes Diameter er henholdsvis 340 og 540 m/m. Drivhjulenes Diameter er 2000 m/m, de forreste og bageste Løbere henholdsvis 1000 og 1500 m/m. Keddens Risteflade er 2,98 m². Hedefladen i Fyrkassen, i Rørene og paa Overhederen er henholdsvis 15,42 — 139,84 og 60,42 m². Damptrykket er 16 at. Det er moderniseret med Overheder, Fødevandsforvarmer, indstillelig Udgangshætte og Smørepumper for Cylindre og Aksellejer. Tenderen, der har en Kapacitet paa 30 m³ Vand og 8 t Kul, har ogsaa Smørepumpe for Aksellejerne. Kul- og Vandkasser er lukket med Dæksler, hvis Form gaar ind i Strømliniebeklædningen. Dækslerne kan ved en Vægtstangsorden betjenes fra Fyrpladsen.

Til at faa en nøjagtig Angivelse af Strømliniebeklædningens Værdi anvendtes to Lokomotiver af

samme Type. De blev først prøvekørt paa Strækningen uden Strømliniebeklædning, og da de viste sig i god Kondition og brugbare til de egentlige Prøver, blev følgende Program for Prøverne opsat:

De to Lokomotiver skulde prøves paa P. L. M.s Prøvestand i Vitry. Formaålet hermed var at kontrollere og indstille Dampfordelingen saaledes, at der ved en ansat Fyldningsgrad opnaaedes nøjagtig samme Dampfyldning i Cylindrene paa begge Maskiner for at faa samme Kraftpaavirkning paa Hjulene ved samme Hastighed, og som Følge deraf den samme indicerede Hestekraftydelse; og eventuelt at finde de indbyrdes Variationer i de to Maskiners Præstation. Derefter skulde det ene iføres Strømliniebeklædning.

Prøvekørsler med Lokomotiverne i konstant Løb sammen med et Bremselokomotiv og en Dynamometervogn for at fastslaa Variationer i Luftmodstanden, Lokomotiverne paavirktes af. Variationerne viser sig simpelt hen som Forskelle paa Trækkekraft i Trækkekrogen ved en ækvivalent indiceret Hestekraftydelse.

Prøvekørsler med konstante Hastigheder paa 60, 80, 100, 120 og 140 km/Tim. kørtes over den 24 km lange Strækning mellem St. Florentine og Tonerre.

Sammenligningsprøver for fuld Fart over en længere Distance med et Tog bestaaende af 4 Vogne (heraf var den ene Dynamometervogn) til hvert Lokomotiv for at fastslaa Modstandens Værdi, naar der køres med eller uden Strømliniebeklædning og konstatere den Kul- og Vandbesparelse, der kan tilskrives Strømliniebeklædningen. Prøveturene kørtes paa Strækningen Paris—Les Laumes (257 km) med begge Tog forspændt strømliniet eller almindeligt Lokomotiv og kørte saa nær efter hinanden, som Forholdene



Fig. 2. A. Kraftudvikling maalt paa Prøvestand paa de koblede Hjul.
 B. Kraftudvikling maalt i Tenderens Trækkekrog paa strømliniet Lokomotiv under Kørsel paa Strækningen.
 C. Kraftudvikling maalt i Tenderens Trækkekrog paa ordinært Lokomotiv under Kørsel paa Strækningen.
 D. Kraftbesparelse ved Lokomotivets og Tenderens Strømliniebeklædning.

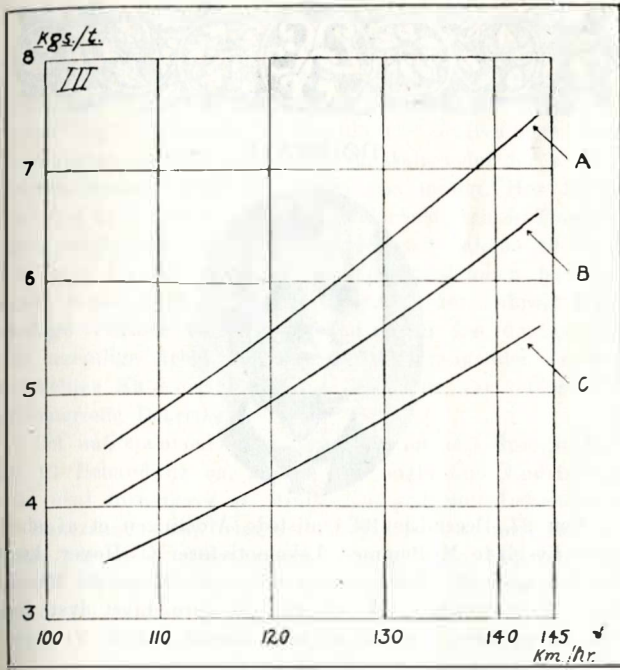


Fig. 3. A. Modstand virkende paa et ordinært Tog.
 B. Modstand virkende paa et strømliniet Tog, fremført af et ordinært Lokomotiv
 C. Modstand virkende paa strømliniet Tog, fremført af et strømliniet Lokomotiv.

tillod, for at opnaa saa ensartet Vindpaavirkning som muligt. Køretiderne blev overholdt nøjagtigt med hver Sammensætning af Tog og Lokomotiv, og Hastigheden var med en Middelhastighed paa 107 km/Tim. omtrent den samme som de hurtigste Tog i uen daglige Drift.

Fig. 2 viser Besparelsen i Kraft, opnaet alene ved Lokomotivets og Tenderens Strømliniebeklædning. Ud fra disse Prøveture blev der udregnet en Reduktion i Luftmodstanden paa indtil 48 pCt., et Tal, der stemmer udmærket med Resultaterne, som er opnaet med Modeller i en Vindtunnel paa Vitry-Laboratoriet.

Diagrammet i Fig. 3 viser de forholdsmæssige Modstande paa Tog med eller uden Strømliniebeklædning. Af Togenes 4 Vogne var 3 Standard P. L. M.-Vogne, som løber paa S. K. F.-Rullelejer, og en Dynamotervogn med almindelige Aksellejer. Togenes totale Vægt var ialt 200 t og alle Vinduer holdes lukkede under Kørslen. Formindskelsen i Luftmodstanden blev konstateret at være paa 14 pCt. paa et strømliniet Tog forspændt et ustrømliniet Lokomotiv og 30 pCt., naar baade Tog og Lokomotiv var strømlinieklædt.

Den nødvendige Kraftydelse til at trække et Tog af ovennævnte Vægt og Sammenstilling paa horisontal Bane og Besparelsen i Kraft, der skyldes Strømliniebeklædningen paa Toget, vises i Fig. 4, medens den totale Kraftbesparelse, fremkommet ved baade Togets og Lokomotivets Strømliniebeklædning, er gengivet i Fig. 5. En summarisk Oversigt over Resultaterne, opnaet ved forskellige Sammensætninger af Tog og Lokomotiver, ses i Tabel I.

Tabel I.

Hastighed	100 km/T.	120 km/T.	140 km/T.
Modstand paa:			
Ordinært Tog	4190 kg/t	5550 kg/t	7150 kg/t
Strømliniet Tog fremført af ordinært Lokomotiv	3760 »	4930 »	6310 »
Strømliniet Tog fremført af strømliniet Lokomotiv	3270 »	4230 »	5350 »
Kraftbesparelse ved:			
Strømliniet Tog fremført af ordinært Lokomotiv	32 HK	55 HK	88 HK
Strømliniet Tog fremført af strømliniet Lokomotiv	68 »	118 »	187 »
Strømliniet Lokomotiv og Tender	95 »	164 »	261 »
Strømliniet Tog, Lokomotiv og Tender	163 »	282 »	448 »

Et 4-Vogns Tog med Lokomotiv i fuld Strømliniebeklædning fremskaffer da ved en Part af 140 km/Time en Kraftbesparelse paa 448 HK, og 261 HK, naar kun Lokomotivet er strømlinieklædt; naar Toget alene er strømlinieklædt, er Besparelsen kun 88 HK. Den indicerede Hestekraftydelse, der kræves af et Lokomotiv af den Type, som anvendtes til Prøveturene, til at trække et almindeligt Tog paa 200 t paa horisontal Bane, er 1698 ved 140 km/Time og 1161 ved 120 km/Time. Kraftforbruget, som medgaar

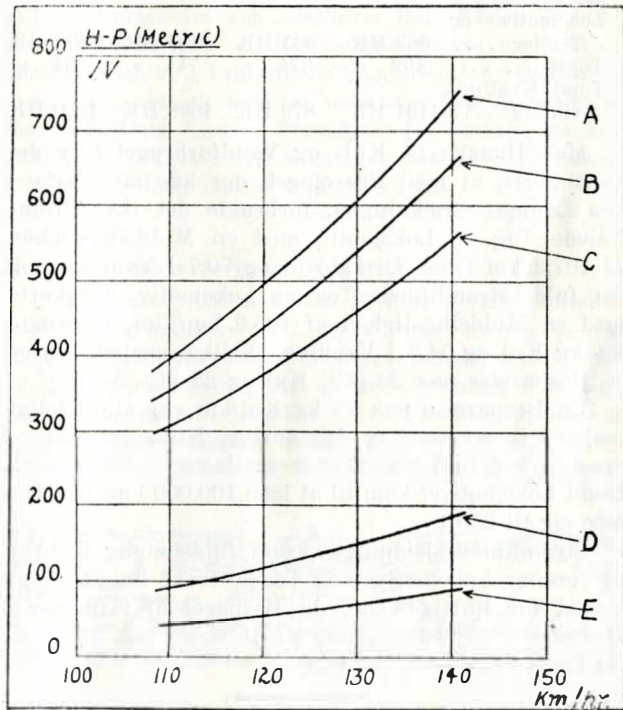


Fig. 4. A. Ordinært Tog.
 B. Strømliniet Tog, fremført af et ordinært Lokomotiv.
 C. Strømliniet Tog, fremført af et strømliniet Lokomotiv.
 D. Tog, fremført af et strømliniet Lokomotiv.
 E. Tog, fremført af et ordinært Lokomotiv.
 A. B. C. Værdier af den paakrævede Kraft til at fremføre Tog paa 200 t paa horisontal Bane.
 D. E. Værdier af Kraftbesparelse som Følge af Togets Strømliniebeklædning.

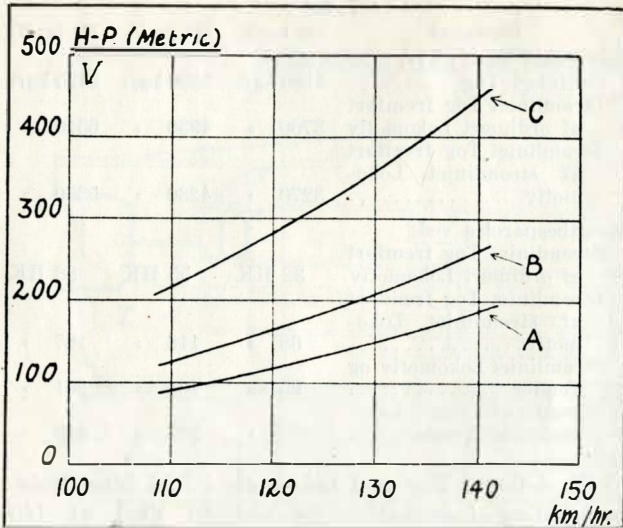


Fig. 5. A. Besparelse ved Strømliniebeklædning af et Tog.
 B. Besparelse ved Strømliniebeklædning af et Lokomotiv.
 C. Totalværdien af A. og B.

til henholdsvis Lokomotivets og Togets Fremførelse, fremgaar af Tabel II.

Tabel 2.

Indiceret Kraft udvikling absorberet af:	Hastighed 120 km/T.		Hastighed 140 km/T.	
	Ordinært	Strømliniet	Ordinært	Strømliniet
Lokomotiv og Tender	669 HK	505 HK	957 HK	696 HK
Toget	492 »	374 »	741 »	554 »
Total Kraftudvikling	1161 HK	879 HK	1698 HK	1250 HK

Med Hensyn til Kul- og Vandforbruget blev det konstateret, at med Prøvetog, der løb paa Paris—Les Laumes-Strækningen, forbrugte det ikke-strømliniede Tog og Lokomotiv med en Middelhastighed af 107,2 km/Time 8,9 kg Kul og 70,7 l Vand/km, og det fuldt strømliniede Tog og Lokomotiv, der kørte med en Middelhastighed af 106,9 km/Tim, forbrugte 6,4 kg Kul og 54,3 l Vand/km, hvilket saaledes viser en Besparelse paa 20 pCt. Kul og 23 pCt. Vand.

En Besparelse paa 25 kg Kul/km var almindeligt under Prøveturene, og den aarlige Kulbesparelse — opnaaet ved fuld Strømliniebeklædning — vilde, saafremt Lokomotivet kom til at løbe 100.000 km/Aar, beløbe sig til 250 t.

Strømliniebeklædningen, som fuldstændig dækker og forener Lokomotivet og Toget, er af højeste Vigtighed for hurtige Tog, da Besparelsen i indiceret Hestekraft ved ækvivalente Hastigheder paa horisontal Bane naaer op til 25 pCt.

HASTIGHEDSNEDSÆTTELSE FOR MOTORTOGENE

Generaldirektoratet for Statsbanerne meddeler:

Af Sikkerhedshensyn har man udstedt detaljerede Regler om Begrænsning af Lyntogs og Motortogs Hastighed under Snelæg paa Linierne i Stedet for som hidtil at overlade til de enkelte Føreres Skøn, med hvilken Hastighed det er forsvarligt at forcere Snedriver.



DØDSFALD



Den 27. December 1936 mistede Afdelingen et af sine mest livsglade Medlemmer, Lokomotivfører O. Høyer, kun 59 Aar gammel. Høyer var en udpræget Hjemmets Mand, hans hele Stræben gik ud paa at gøre Livet lyst for Hustru og Børn, der sikkert føler Savnet haardt. Vi tager Del i deres store Sorg og udtaler et:

Ære være hans Minde.

Sønderborg Lokomotivfører-Afdeling.

JUBILÆUM

Torsdag den 14. Januar fejrede Lokomotivmester A. C. Mortensen, Tdr., sit 25 Aars Jubilæum, og Gratulanter og Venner var mødt talrigt frem, ligesom der var Repræsentanter fra alle Kategorier. Lokomotivmesteren modtog mange Beviser paa den Agtelse han nyder, blandt andet modtog han en smuk Erindringsgave fra det samlede Personale. Dagen blev en smuk Mindedag, saavel for Jubilaren som Deltagerne, der deltog i Festen, og som sent vil glemmes.

Deltager.

TAK

Min hjerteligste Tak for den store Opmærksomhed, der vist mig paa min Jubilæumsdag. En særlig Tak til »samtlige Personalere« ved Maskindepotet Tønder for den pragtfulde Gave.

A. C. Mortensen, Lokomotivmester, Tønder.



Anskaffelse af nyt Materiel.

Statsbanerne har hos A/S Frichs, Aarhus, bestilt 8 dieselelektriske Motorvogne med Reservebogier til en Sum af ca. 2,4 Mill. Kr.

Endvidere er der hos Vognfabrikken Scandia A/S, Randers, bestilt 24 Personvogne af 1. Kl. og kombineret 1. og Fællesklasse, 1 Kongevogn samt 6 Postvogne, alle af Staal i svejset Udførelse og til en samlet Pris af ca. 3,4 Mill. Kr.

De franske Jernbaner og 40-Timersugen.

Vort franske Jernbaneforbund har i de sidste Maaneder uafbrudt beskæftiget sig med at faa 40-Timersugen gennemført ogsaa for Jernbanernes Vedkommende. Skønt denne Sag i Princippet er forankret i Lovgivningen, har Selskaberne opstillet en Række Vanskeligheder for at faa Gennemførelsen udsat saa længe som muligt. Hos Jernbanerne, hvor der hersker særlige Forhold, kan 40-Timersugen selvfølgelig ikke gennemføres med samme Strengthed som i andre Virksomheder. Organisationen har da ogsaa regnet hermed og har i sine Ønsker anbragt forskellige Ventiler baade med Hensyn til den daglige og den ugentlige Arbejdstid samt for Overgangstiden for de forskellige Kategorier, saaledes som dette var udkastet i ministerielle Dekreter.

Det nationaløkonomiske Raad har nu haft Spørgsmaal til Behandling og, bortset fra nogle faa Ændringer, som skal formuleres af Ministeren, godkendt Dekreterne. 40-Timersugen skal bringes i Anvendelse, saasnart Dekreterne har været offentliggjort i Statstidende. Det antages, at der vil blive gjort en Begyndelse med Gennemførelsen fra d. 18. Januar.

I. T. F.

Lokomotivpersonalets Krav i England afvist.

Jernbanetribunalet for Personalesager har enstemmigt afvist det engelske Lokomotivpersonales Krav. Som det vil huskes, krævede Lokomotivpersonalet den endnu eksisterende Lønreduktion paa 1¼ pCt. ophævet, 6-Timersdagen og 36-Timersugen indført, højere Godtgørelse for Søndagsarbejde, Overarbejde og Nattjeneste og endelig 6 ekstra Fridage om Aaret. I sin Kendelse lader Tribunalet dog Muligheden staa aaben for en Revision af Lønningerne, saasnart Driftsresultaterne for det forløbne Aar er offentliggjort.

Det engelske Lokomotivmandsforbund har indkaldt til en ekstraordinær Kongres den 21. Januar d. A. for at drøfte Situationen.

I. T. F.

Lønforhøjelse for Jernbanepersonalet i Amerika.

Gennem Voldgiftsretten er det lykkedes Amalgamated Association of Street and Electric Railway and Motor Coach Employees of America at opnaa en Lønforhøjelse paa 20 pCt. For Fremtiden vil de samme Lønninger blive udbetalt som den 18. Maj 1936 med tilbagevirkende Kraft fra denne Dato. Timelønnen er steget fra 52 til 59 Dollarcent.

I. T. F.

Dekretlovene i Frankrig skal ophæves ogsaa for pensionerede.

Da Dekretlovene vedrørende Lønnedsættelserne blev ophævet for det franske Jernbanepersonale den 1. Juli 1936, blev der gjort en Undtagelse for de pensionerede Jernbanemænd. Nu har Senatet imidlertid godkendt deres Ophævelse. Deputeretkamret havde allerede tidligere taget en saadan Beslutning. Da begge Beslutninger afviger noget fra hinanden, vil vi senere komme tilbage til dem.

I. T. F.

Mekaniske Fyrbødere og Trafiksikkerheden paa Jernbanerne i Amerika.

Allerede i 1931 rettede de to amerikanske Lokomotivmandsorganisationer en Anmodning til Interstate Commerce Commission om at ville indføre mekaniske Fyrbødere i Trafiksikkerhedens Interesse og ligeledes til Fyrbødernes Beskyttelse. Sagen er siden blevet undersøgt og afsluttet. I Slutningen af sidste Aar har Kommissionen nemlig afhørt nogle Hundrede Vidner, som var indkaldt af baade Personalet og Jernbaneselskaberne. Jernbanerne modsætter sig Indførelsen i større Maalestok af mekaniske Fyrbødere. Personalets Vidner gav en drastisk Skildring af en Fyrbøders svære Arbejde paa de store amerikanske Lokomotiver. Det sker Gang paa Gang, at Fyrbøderne falder sammen paa Maskinen af Udmattelse, hvad der ikke er saa underligt, naar man holder Regning med deres fysisk svære Arbejde (paa nogle faa Timer skal de forarbejde ti til tyve Tons Kul) i en Temperatur paa 100 til 160 Grader Fahrenheit. Det er endda sket, at Fyrbødere er afgaaet ved Døden paa Grund af Hedeslag.

I. T. F.

Karensdagene afskaffes for Jernbanearbejderne i Belgien.

Den 1. Oktober afskaffede man forsøgsvis Karensdagene for det ikke fastansatte Værkstedspersonale hos de belgiske Jernbaner. Dette betyder, at de ved Fraværelse paa Grund af Sygdom faar en daglig Godtgørelse paa 75 pCt. af Lønnen fra den allerførste Dag. Skulde det vise sig, at Afskaffelsen af Karensdagene vilde medføre en abnorm Stigning i Fraværelsen paa Grund af Sygdom, vil man være nødt til atter at ophæve denne Bestemmelse for at beskytte Kassen. Statistiken for Oktober Maaned 1936 viser kun en ringe Stigning i Antallet af Sygedage i Forhold til den samme Maaned i 1935.

I. T. F.

Britisk Jernbaneforbund vokser.

I Efteraaret 1936 har vort Britiske Jernbaneforbund indledet en Agitation med det Formaal at faa de ca. 150 000 Mand, der endnu er uorganiserede, ind i Forbundet. Agitationen har haft et smukt Resultat. I de mellem Slutningen af September og 7. November forløbne 8 Uger har man indskrevet 16 545.

I. T. F.



Udnævnelse fra 1.—2.—1937:

Motorfører II J. C. Roed, Struer efter Ansøgning til Lokomotivfører, Struer (min. Udn.).

Motorfører II O. W. Thorngaard, Viborg, efter Ansøgning til Lokomotivfører, Brande (min. Udn.).

Motorfører II L. C. Knudsen, Helgoland, efter Ansøgning til Lokomotivfører, Lunderskov (min. Udn.).

Motorfører II (L) O. K. Djernæs, Aarhus H., efter Ansøgning ifølge Opslag til Motorfører I, Helsingør (min. Udn.).

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Motorfører II C. Pedersen, Viborg, efter Ansøgning til Togfører i Viborg (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder I. Høyer, Struer, efter Ansøgning ifølge Opslag til Motorfører II, Struer (min. Udn.).

Lokomotivmester II E. L. V. Andersen, Nyborg, efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivmester I, Nyborg (kgl. Udn.).

Forflyttelse fra 1.—2.—1937:

Lokomotivfører M. P. Petersen, Brande, efter Ansøgning til Nyborg.

Lokomotivfører P. T. Jacobsen, Lunderskov, efter Ansøgning til Korsør.

Lokomotivfører O. Jensen, Struer, efter Ansøgning til Viborg.

Lokomotivfører A. R. L. Jacobsen, Gedser, efter Ansøgning til Nyborg.

Lokomotivfører A. R. Dybvang, Korsør, efter Ansøgning til Fredericia.

Motorfører I P. C. Christensen, Tønder, efter Ansøgning ifølge Opslag til Helsingør.

Motorfører I A. Pedersen, Tønder, efter Ansøgning ifølge Opslag til Randers.

Motorfører II V. C. M. N. Pedersen, Viborg, efter Ansøgning ifølge Opslag til Aarhus H (L).

Motorfører II J. Jensen, Viborg, efter Ansøgning ifølge Opslag til Aarhus H. (L).

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i December Maaned 1936 samt i Tidsrummet April—December 1936 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1935 i runde Summer.

	December Maaned		1936	
	1936	1935	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	5 310 000	4 980 000	330 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 700 000	3 290 000	410 000	
Postbefordring	730 000	610 000	120 000	
Andre Indtægter	400 000	460 000		60 000
Indtægter i alt	10 140 000	9 340 000	800 000	
Driftsudgifter	9 510 000	9 170 000	340 000	
Afskrivning	560 000	550 000	10 000	
Forrentning	1 050 000	970 000	80 000	
Udgifter i alt	11 120 000	10 690 000	430 000	
Statens Tilskud til Driften	980 000	1 350 000		- 370 000
	April-December		1936	
	1936	1935	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	49 940 000	48 030 000	1 910 000	
Gods- og Kreaturbefordring	33 310 000	31 520 000	1 790 000	
Postbefordring	5 800 000	5 150 000	650 000	
Andre Indtægter	4 390 000	4 430 000		40 000
Indtægter i alt	93 440 000	89 130 000	4 310 000	
Driftsudgifter	86 400 000	83 310 000	3 090 000	
Afskrivning	5 060 000	4 910 000	150 000	
Forrentning	9 300 000	8 580 000	720 000	
Udgifter i alt	100 760 000	96 800 000	3 960 000	
Statens Tilskud til Driften	7 320 000	7 670 000		350 000

D. S. B. December 1936.

I Forhold til December 1935 er Personbefordringsindtægten steget med 330 000 Kr., Indtægten af Godsbe-
fordringen er steget med 410 000 Kr., og paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning paa 60 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med 800 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 340 000 Kr. Stigningen skyldes i det væsentlige forøgede Brænd-
selsudgifter samt Merudgifter til Færgereparationer, hvor Udgifterne i den enkelte Maaned kan falde meget
forskelligt i to paa hinanden følgende Aar.

I den forløbne Del af indeværende Finansaar overstiger Driftsindtægterne de egentlige Driftsudgifter med
ca. 7 Mill. Kr.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførerafdelingerne:

Thisted Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til:
R. J. Jensen, »Elmely«, Elmegade.

Thisted Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til:
K. F. Petersen, Vestergade 49.

Motorførerafdelingerne:

Viborg Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til:
R. Rasmussen, Dumpen 17.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Hobro Underafd.: Repræsentanten er flyttet til Ho-
vangsvej 32, Hobro.

Esbjerg Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til:
K. P. Nielsen, Fasanvej 4.

Gedser Afd.: Formandens Adresse rettes til: Lang-
gade 70.

Korsør Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til:
C. E. Jensen, »Nyhøj«, Nyvej 30.

Korsør Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til:
O. M. C. Jensen, Egøgade 1, 1.

Frederikshavn Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes
til: E. N. Christensen, Niels Mørksgade 10, 1.

Medlemslisten

Oplagelse af nye Medlemmer.

Lokomotivfører N. P. C. Stubdrup, Brande (genansat).
1.—12.—1936.

Overført fra D. S. og M. F.:

Lokomotivfyrbøder K. A. H. S. Nielsen, Glyngøre.
1.—1.—1937.

Oplagelse af ekstraordinære Medlemmer:

Pens. Lokomotivfører P. Rasmussen, Hans Schourup-
gade 8, Aarhus, 1.—1.—1937.

Pens. Lokomotivfører E. Christiansen, Fredensgade 3,
Struer, 1.—1.—1937.

Pens. Lokomotivfører H. W. Engelhardt, Thorsgade
23 B, 1., København N., 1.—2.—1937.

København

**18 DAGE
OM AARET KAN
DE LEVE GRATIS FOR
DIVIDENDEN**

H.B.
HOVEDSTADENS
BRUGSFORENING

Helsingør Vin-Kompagni.

Udsøgte Vine og Spirituosa.
Telefon 929.

Støt vore Annoncører!

**Fællesforeningen for
Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor:

15 Njalsgade 15

København

Telef. 4015.

Telef. 4015

Slagelse

Jens Albrechtsen,

Gl. Torv 10.

Lokomotivmændenes Guldmedalje

VALD. POULSEN

»Trikotagehuset«

Underbeklædning og Børnekonfektion

Stort Udvalg — Billigste Priser

Kontantforretningen.

A/S J. P. NIELSEN - Stenstnegade

Leverandør til Vare- og Landbrugslotteriet.

Forlang hos Deres Købmænd det bedste Bagerimel

„ATLAS“

fåes i 5 kg og 2½ kg Pakninger.

Aktieselskabet Slagelse Dampmølle.



**RIBE
FUNKIS
KAMIN**

er emaillet
og leveres
ien af følgen-
de smukke
klare Farver:
**RØD · GRØN
BRUN · SORT**
og
forskellige
marmorerede

PATENTBESKYTTET
FORLANG BROCHURE

**Kan efter Ordre
forsynes med indbygget
Kedel for Centralvarme**

A/S RIBE JERNSTØBERI

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte
ansvarhavende, Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto 20 541.

Steentoft — Skotøj

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Industrihotellet, Nyborg — Telefon 301 anbefales.

Nyrestaurerede Lokaler — 1ste Kl.s Køkken
GOD KAFFE — RIMELIGE PRISER

Aug. Jørgensen (ny Vært) tidligere Louiselund, Kerteminde

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!

Forlang den hos Deres Købmand.



RICHARD LEHN

I. Kl. Herreekvipering. - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

Fineste Mejeriprodukter!
Se efter paa Kapslen, at Mælken er fra samme Dag, og ikke gammel Mælk fra Dagen i Forvejen.
Tif. 79

GAA TIL

WILDE

saa gaar De ikke forkert.

FORLANG KAFFE

fra P. M. BRUUN's Kafferisteri.
(Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN

Telefon 216.

er billig med

Telefon 216.

KJOLER OG OVERTØJ

DREVSEN & NELLEMANN

Isenkram-, Støbegods-,
Glas-, Porcellain- og Udstyrsforretning.
Telefon Nr. 25. Nyborg. Telefon Nr. 189.

NYBORG KULIMPORT

ved Chr. Petersen

Havnegade 6 og 3

Tlf. 15 og 23

P. MADSENS Sparekassen

Slagterforretning,
Nørrehus, Nørregade 34.

Telf. 403.

Telf. 403.

for

**NYBORG BY
OG OMEGN**

C. F. SCHALBURG

FORNEMME

VELLAGREDE

..... Aktieselskab

Grundlagt 7. Juni 1817.

KVALITETER

Nyborg Dampvaskeri

Telefon 54

Husk!

Ellen Hansen

Modeforretning
Minka Jensens Effi.

Nørregade 10 - Telef. 594

Jydske Strikkeriers Udsalg.

Indeh. H. Prehn.

Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

Nyborg Læderhandel

v. Th. Hansen,
Nørregade 25.

Alt i udskåret Læder og
Skomagerartikler til
billigste Priser.

Hotel Royal

Koncert & Solistopræden

Østerve mb

LILLE-KONGEGADES KIOSK

Abonnement paa alle Ugeblade

Telegrammer i alle Anledninger

Telf. 454

A. IVERSEN

Hansen & Hansen

STATSAUT. ELEKTRISKE
INSTALLATØRER

Tlf. 366 Kongegade 12 Tlf. 882



FOSKA før Starten,
g'r Kræfter til Farten.

G. Knackstredt

Telefon 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur.

Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Bunkseleje,
derfor billigste Priser.

Strandvejens
Kød- og Paalægsforretn.
J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

Husk

Karl Rosenbecks

Bageri & Conditori.

Tlf. 180. Knudshovedvej. Tlf. 180.
Brødet bringes overalt i Byen.

Støt dansk Industri!

BIL-KØRSEL

TROMLE
Telef. Nyborg

782

Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. A/S.

Kakkelevne - Kømfurer - Bygningsstøbegods

Telefoner 76 og 231. Støt Byens Industri. Telefoner 76 og 231.

CAFE FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.

TELEFON 582.