



№ 6

20. Marts 1939

39. Aargang

VALGET

Inden næste Nummer af vort Blad udkommer har der været afholdt Valg til saavel Folketinget som Landstinget. Vælgerne kaldes den 3. April til Stemmeurnerne for at tage Stilling til, om de ønsker, at de demokratiske Partier, som nu i 10 Aar har staaet for vort Lands Styre, skal fortsætte hermed, eller om disse Aars Politik har været af en saadan Art, at der bør ske Kursændring i Retning af at faa de hidtidige Oppositionspartier fra borgerlig Side til Magten.

Efter vor Mening kan der ikke være Tvivl om, at ikke blot hele den arbejdende Befolkning bør gøre alt for, at Rigsdagens nuværende Flertalspartier ogsaa bliver dette i Fremtiden, men at alle, som vil vort Lands Vel, ligeledes bør støtte dette.

Vi behøver ikke at gaa til Enkeltheder, der haves tilstrækkelig bitre Erfaringer fra Perioder, hvor de saakaldte borgerlige Partier har haft Regeringsmagten. Da har det til Stadighed staaet paa Forringelser, i første Række for Tjenestemændene, hvis Lønnings- og Tjenestetidsforhold m. m. jo bestemmes direkte af Staten; men tillige ogsaa for den øvrige Del af Arbejderklassen, vi tænker her bl. a. paa, hvorledes Sociallovgivningen er blevet forringet paa forskellige Omraader, naar Venstre og de konservative har haft Regeringen.

Vi ved jo, hvorledes man fra Landbrugets Side ser paa Tjenestemændene. Det er kun en Maaned siden Venstres Ordfører i Folketinget

udtalte, at hans Parti ikke vilde medvirke til den rimelige Forbedring af vore Lønforhold, som laa i, at vi bibeholdt de hidtidige Lønninger ogsaa efter 1. April. Bondepartiets Ordfører tog ved denne Lejlighed endnu skarpere Stilling mod Tjenestemændene. Han syntes, at vi overhovedet intet skulde have for de udækkede Prisstigninger, som svarer til det tomme Rum i Reguleringstillæget. Havde Partiet haft Magt, som det havde Agt, vilde det have standset Sagen om det midlertidige Løntillæg og den særlige Portion Reguleringstillæg.

I det hele taget maa det aldeles afgjort paa-regnes, at dersom Oppositionspartierne skulde komme til Magten, vilde der blive indledet en Politik, som i første Række vil være negativ for Tjenestemændene. Lad os endnu blot erindre om, at den direkte Aarsag til det »Hul« i Reguleringstillægsbestemmelserne, som nu i nogle Aar har været til Skade for os alle, jo er at finde hos Partiet »Venstre«. Det var dette Parti som i Forbindelse med det konservative Folkeparti gennemførte den uberettigede Nedsikring i 1927, og det var Venstre, som i 1930/31 krævede, at visse Prisstigninger skulde forblive udækket — »Hullet« — ellers vilde de ikke stemme for den nugældende Lønningslov.

Ser man i Modsætning hertil paa den nuværende Regerings Forbedringer paa en lang Række Omraader til Gavn for den arbejdende Klasse, saa skulde det være saare let at bestemme sig til, hvor man vil lægge sin Stemme

paa Valgdagen. Enhver som mener, at Ledelsen af vort Land ikke bør udleveres til de Partier, der vil arbejde til Skade for Tjenestemændene og for Arbejderklassen iøvrigt, Partier som i det hele taget vil angribe de Goder, vor omfattende Sociallovgivning giver de allerdaarligst stillede i vort Samfund, har let ved at beslutte sig. Alle som nærer den Opfattelse, at det ikke drejer sig om at bryde ned, men at det derimod gælder om at udbygge og forbedre den Lovgivning, som er ført i den sidste halve Snes Aar til Gavn for den store almene Befolkning, virker for Bevarelse og Styrkelse af den nuværende Regering.

STEDTILLÆGET

Efter Tilendebning af de nødvendige Forundersøgelser har Lønningsraadet gjort Indstilling til Finansministeriet m. H. t. de forskellige Byers og Kommuners Inddeling i Stedtillægsklasserne. Den økonomiske Virkning af Revisionen vil for Statens Vedkommende betyde en Merudgift paa ca. 130 000 Kr. aarligt.

Vi anfører her Forandringerne i de Byer, hvor der er stationeret Lokomotivpersonale:

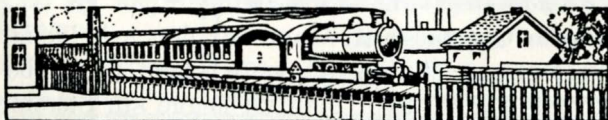
Thisted rykker fra Stedtillægsklasse c. op til b. og faar altsaa 432 Kr. i Stedtillæg i Stedet for 318.

Køge og *Odense* rykker fra d. op i c., d. v. s. fra 228 Kr. til 318 Kr. i Stedtillæg.

Endelig rykker *Holstebro* fra c. ned i Klasse d.

Disse Forandringer vil finde Sted pr. 1. April d. A.

Da Stedtillægsinddelingen, som normalt revideres hvert 3. Aar, skulde have været foretaget pr. 1. April 1938, men blev udsat, for at der kunde indhøstes fornøden Erfaring med Hensyn til Udligningsskattens Virkninger, har Tjenestemændene et moralsk Krav paa, at der atter bliver normal Stedtillægsrevision pr. 1. April 1941, og det er da ogsaa blevet ordnet saaledes, at den Regulering, som nu finder Sted, kun skal gælde i 2 Aar.



KONTORIUS

Benyttelse af Vipperisten.

Vi skal i det følgende omtale et Tilfælde, der i og for sig ikke er uden Humor, men alligevel er beklageligt, fordi det indeholder et eklatant Bevis paa, hvorledes en eller anden Embedsmand mener fra sit Kontor at kunne disponere i selve den praktiske Udøvelse af Lokomotivtjenesten, uden blot det mindste Hensyn til, hvad de, der har Ansvaret for Togfremførelsen, mener.

Det drejer sig om et Sæt Personale, som 1. Juledag udførte en Dobbelttur paa ialt 180 km og ankom 45 Min. for sent til Hjemstedet. Den paagældende Tjeneste udførtes i fast Tur og i Henhold til Turens Kørselsfordeling. Der kørtes ud med et Godstog med Ankomst til Endestationen Kl. 5,09, og Kl. 12,17 kørtes der atter fra denne Station med et hurtigt Persontog. Der var altsaa 7 Timer mellem Ankomst og Afgang paa den fremmede Station.

Den Lokomotivfører, som udførte den her omtalte Tjeneste, plejer, naar han kører disse Tog, altid at rense Fyr baade paa det fremmede Depot og paa Hjemstedet, og det gjorde han ogsaa 1. Juledag. De omhandlede Tog køres med Maskiner med Vipperist.

Nu er Forholdet jo det, at der i de i Kørselsfordelingerne angivne Tjenestetider for de enkelte Ture ikke er taget Hensyn til Vipperistene; men blot findes en Fællesbemærkning om, at der tillægges de anførte Tjenestetider 15 Min., naar Vipperisten er benyttet.

I Henhold hertil har vor omtalte Kollega beregnet sig og sin Lokomotivfyrbøder et Tillæg paa 15 Min. for hvert af de to Tog, der her er Tale om, og da disse 15 Min. jo er udover de Tider, som staar i Kørselsfordelingen, har han anset dem for Overtid. Som Følge deraf har han ønsket Helligdagsovertidsbetaling for 1 Time 15 Min. (45 Min. Forsinkelse og 2×15 Min. for Benyttelse af Vipperisten).

Distriktet har ikke villet yde Overtidsgodtgørelse for de 30 Min., som hidrører fra Benyttelsen af Vipperisten, og dette er nægtet med en højst mærkelig Begrundelse. Der er nemlig tilstillet den paagældende Lokomotivfører en saalydende Skrivelse:

I Anledning af Deres Paastand om at tilkomme Betaling for 2 Overarbejdstimer den 25. f. M. skal man anføre følgende:

De har fremført Tog med Loko, der er indkommet til med fra, efter hvis Ankomst Fyret er blevet rensset ved Hjælp af Vipperist, med andre Ord De har overtaget en Maskine med rent Fyr. Da har været rettidigt (baade i Afg. fra og Ank. til) og kun har bestaaet af højst 44 Vgl., kan man ikke anerkende Nødvendigheden af, at De har ladet rense Fyr efter Ank. til efter en relativ let Kørsel paa 89 km. Kørslen maa formentlig have foregaaet normalt, eftersom Deres Rapport intet indeholder herom (bl. a. ikke om Vindretning eller -styrke). Man kan derfor ikke uden videre anerkende Berettigelsen af, at De har benyttet Vipperisten i, og derfor heller ikke anerkende, at der tilkommer Dem 1 Overtime ekstra herfor.

En almindelig Imødekommenhed af et saadant Krav vil være at friste Personalet til at benytte Vipperisten baade i Tide og Utide — til Skade for Brændselsøkonomien.

Det er uhyre interessant for Lokomotivpersonalet at læse, at man fra et Distriktskontor ikke kan anerkende Berettigelsen af, at Lokomotivfører X 1. Juledag lod rense Fyr. Tænk, hvad der kunde ske, hvis man tolererede noget saadant? Saa vilde Personalet rense Fyr baade i Tide og Utide, og det vilde være til Skade for Statsbanerne. For ikke at friste Personalet til slig en Uskik kan Distriktet ikke gaa med til at betale Overtid for den Tid, Tjenestetiden er blevet forlænget paa Grund af Fyrrensningen.

Maa man ikke nok ryste paa Hovedet og spørge, hvem det er, som under Udførelsen af den praktiske Tjeneste bestemmer, hvornaar det er nødvendigt at rense Fyr, og hvornaar det ikke er nødvendigt. Bestemmes dette paa Kontorerne, hvor man intet aner om Fyrenes Tilstand, eller bestemmes det af den Mand, der har Ansvar for, at Togene saa vidt gørligt fremmes og kommer rettidigt over Vejen. Eller skal Lokomotivføreren i de enkelte Tilfælde udbede sig Tilladelse, og hvor skulde han have udbedt sig den 1. Juledag.

Enhver ved, at det er Lokomotivføreren, der har Ansvar for et Togs Fremførelse, og det er da logisk, at det ogsaa er ham, som skønner over, om det er nødvendigt for hans næste Kørsel at faa rensset Fyr.

Dette maa være det almindeligt gældende; men hvad særligt det foreliggende Tilfælde angaar, saa var det jo Juletrafik, og vi andre ved, at der i Julen var Snevanskeligheder. Mon der saa overhovedet skulde kunne være nogen som helst Diskussion om, at Lokomotivpersonalet, naar de under saadanne Forhold kørte ud af

Hus, havde Pligt til at have deres Maskine i en saadan Orden, at den forestaaende Kørsel — som maatte paaregnes at blive haardere end sædvanligt — ikke skulde hemmes paa Grund af daarligt Fyr? Vi ved paa Forhaand, at hvis en Lokomotivfører Juledag var kørt i Staa eller havde haft Vanskeligheder med Togfremførelsen, fordi han ikke havde et rent Fyr, saa vilde Distriktet sikkert beklage, at han ikke sørgede for at have sin Maskine i Orden. Og i det foreliggende Tilfælde var dette netop nødvendigt; thi det Tog, vor her omtalte Kollega kørte hjem med, var 57 Min. forsinket, da han overtog det med sin Maskine, og han indvandt 15 Min. undervejs til Hjemstedet.

Den Lokomotivfører, der her er Tale om, hævder, som foran anført, at han, i al den Tid han har kørt i den paagældende Tur, har rensset Fyr, naar han har kørt disse 2 Tog, og naar han har det, har han naturligvis ogsaa hver Gang lagt 15 Min. til den for denne Tjeneste beregnede Tjenestetid, og det har Distriktet ikke gjort Ophævelse over. Det er først, naar det ser ud til at dreje sig om Betaling af en Times Overarbejdspenge, man finder Dispositionen unødvendig og finder sig foranlediget til at sige, at man ikke kan godkende, at der renses Fyr baade i Tide og i Utide.

Distriktet afviser altsaa Lokomotivførerens Krav om Overarbejdspenge for 1 Time ved at lade ham vide, at man ikke kan lade ham bestemme, hvornaar han vilde lade rense Fyr. Det er imidlertid saaledes, at efter de almindelige Bestemmelser kunde de omdisputerede 2×15 Min. slet ikke beregnes som Overtid; men det har Distriktet maaske overset.

Der staar i Kørselsfordelingerne, at *naar* Vipperisten benyttes, tillægges der 15 Min. til den for Turen i øvrigt beregnede Tjeneste. Og naar denne Lokomotivfører lader rense Fyr, hver Gang han kører de samme Tog, er det altsaa for ham normalt, at Tjenesten disse Dage er 15 Min. længere end det, der staar i Kørselsfordelingen. Som Følge heraf har Benyttelsen af Vipperisten paa 1. Juledag ikke medført længere Tjeneste end den sædvanlige, hvoraf atter følger, at der heller ikke kan beregnes Overtidsbetaling for den dertil medgaaede Tid.

Moralen af denne lille Historie synes altsaa at være den, at naar blot det ikke koster Overarbejdspenge, saa maa Personalet gerne lade

rense Fyr, hvor de finder det nødvendigt; men skulde det ved en eller anden Lejlighed forme sig saaledes, at der kunde blive Tale om Over-tidsbetaling, saa er Fyrrensning ikke nødven-dig — efter visse Embedsmænds Mening. Det kan man sikkert betegne som Kontorvisdom i højeste Grad.

AMERIKA SOM FORBILLEDE

De Tider, da Europa var Læremester for Amerika, er forlængst forbi. I Dag er det Euro-pa, der ser hen til Amerika, men Amerika er ikke blot den rige Nation, hvis økonomiske Ressourcer har saa stor Betydning for hele Verdensøkonomien, Amerika er ogsaa, siden Roosevelt blev Præsident, blevet Forbilledet for Demokratierne i politisk og økonomisk Hen-seende.

Hvad er det da, Amerika har at sige os? Amerikas økonomiske og socialpolitiske Udvik-ling i de senere Aar er blevet saa stærkt disku-teret, at vi ikke her behøver at komme nærmere ind derpaa. Ogsaa her i vort Blad har vi givet et Overblik over Amerikas Udvikling, navnlig paa det socialpolitiske Omraade. Naar vi i Dag umiddelbart før Valgene atter peger paa den amerikanske Udvikling under Roosevelt, saa gør vi det, fordi Roosevelts Politik er den stær-keste Bekræftelse af det ærlige demokratiske Princip, som kæmper imod enhver Form for Diktaturtendenser, og at den økonomiske Poli-tik, som er den eneste mulige, hvis Demokratiet skal holde Pladsen, er Planøkonomien.

Roosevelt har midt under Depressionen gen-nemført sin sociale Lovgivning og indført den saakaldte »Fair Labour Standard Bill«, hvori der fastsættes Minimallønninger og maximal Arbejdstid. Roosevelt satte de offentlige Midler ind for at bekæmpe Stagnationen, og det lyk-kedes ham ved sin statslige Erhvervs politik at kæmpe sig frem til det nuværende Konjunktur-opsving. Amerikas samlede politiske og kapita-listiske Reaktion, som gik ind for en Besparel-sespolitik, for Standsning af Socialpolitikken og for det offentliges Tilbagetog fra Erhvervslivet, blev modsagt af Kendsgerningerne. I Begyndel-sen af 1939 stod U. S. A. i Konjunkturopsvin-gets Tegn.

Samtidig forberedtes en storslaaet Omlæg-ning af den amerikanske Landbrugsproduk-

tion, denne skal begrænse Dyrkningen af Hvede og Bomuld.

Dette er Amerika — af i Dag! Medens en stor Del af det gamle Europa hylder social-reaktionære Principper, og der ogsaa herhjem-me findes Folk, som tror, at den bedste økono-miske Løsning for en Nation er, at den talrigste Folkeklasse tjener det mindst mulige, og at den bedste Ordning er, at Driftsherren regerer det hele, gaar Verdens største Erhvervsnation den modsatte Vej: statslige Direktiver for Erhvervs-livet, Planlægning for Landbruget, Lønfor-højelser og Nedsættelse af Arbejdstiden.

Borgerlige Blade herhjemme skriver gerne, at Roosevelt staar alene. De antyder, at Opposi-tionen mod Præsidenten vokser. Det ligger i det amerikanske Demokratis Mekanisme, at begge de store Partier, Demokrater og Republikaner-ne, afløser hinanden, men det mærkelige er, at denne Gang — under Roosevelt — er Oppositi-onen saa ringe. Det er en Kendsgerning, at un-der Valgkampagnen før Senatsvalget var Roo-sevelts sociale Reforme ikke Genstand for no-gen politisk Strid, og Roosevelt kunde med Rette i et Budskab til Kongressen erklære: »Den amerikanske Nation som Helhed har ak-cepteret vor Socialreform«.

At dette er rigtigt bevises klart ved en Reso-lution fra den amerikanske Arbejdsgiverfor-ening, som udtaler, at Amerikas Fremskridt er afhængig af Industriens, Handelens, Landbru-gets og Arbejdets fælles Anstrengelse i Sam-virke med Regeringen. Denne Sætning er næ-sten revolutionær for Amerika. Amerikas Ar-bejdsgiverklasse, som endnu for ti Aar siden var præget af den stærkest tænkelige Liberalis-me, bekender sig nu til kollektive Principper og til Statens Ret til Intervention i Erhvervslivet. Man kan ikke nægte, at den sociale Samvittig-hed er vaagnet i Amerika.

Ikke blot økonomisk og socialpolitisk, men ogsaa rent politisk er Amerika blevet et For-billede for Europa. Roosevelt har erkendt den intime Sammenhæng mellem de økonomiske og de politiske Problemer, mellem Løsningen af Arbejdsløshedsproblemet og Demokratiets For-svar. »Statens første Opgaver er at sammen-bringe Kapital og Arbejdskraft. Diktatorerne gør det med Vold og har Held med sig i Øje-blikket. Spørgsmaalet er, om vi kan optage Konkurrencen med Diktatorerne og samtidig

opretholde vore amerikanske Sædvaner, d. v. s. Retsprincippet, Friheden og Kulturen.«

Dette er Problemet for Demokratierne i hele Verden. Roosevelt er Optimist og stoler paa, at det er muligt at finde de rigtige Metoder.

Roosevelt er rede til at bringe store Ofre for at løse Arbejdsløshedsproblemet. Han ved nemlig, hvad et Diktatur koster. »Det er bedre at betale Skat og bære Kapitalrisiko end prisgive alt det, vi har lært at sætte højt her i Livet. Hvis jeg for at undgaa at betale Skat af min Indtægt eller min Ejendom, maatte prisgive alt dette, da vilde jeg med Glæde betale og betragte dette som Prisen for, at jeg og mine Børn kunde indaande den frie Luft i et frit Land, i en levende og ikke en død Verden.«

Man kan ikke med stærkere Ord end den amerikanske Præsidents udtrykke Indholdet af den Kamp, som udkæmpes i alle Lande — og saa her i Landet — mellem Demokratiet og Diktaturtendenser. Ogsaa her findes der tilbagerettede Profeter, som forkynder, at Demokratiets Tid er forbi, og lytter til Signaler sydfra. Der er ingen Tvivl om, at den store Bevægelse, der har grebet Amerikas 130 Mill. Indbyggere og er ved at omforme et *formelt* Demokrati til et *socialt* Demokrati, en *Stat* til et *Samfund* er af større Betydning end de begrænsede Begivenheder, som sætter sit Præg paa Mellemeuropa. Det er ikke saa usandsynligt, at fremtidige Generationer vil opkalde vor Tidsalder efter Roosevelt og ikke efter Hitler eller Mussolini.

Danmark har indtaget sin Plads i Kampen mellem politisk og socialt Demokrati og Diktaturtendenserne. Regeringen Stauning har ti Aar igennem ført en Politik paa Linie med socialt Fremskridt og Forsvar for Demokratiet. Regeringen har ogsaa stedse gjort Krav paa Retten til Intervention i Erhvervslivet. Det er sandsynligt, at Løsningen af Beskæftigelsesproblemet vil kræve en overmaade fast økonomisk Politik fra Statens Side. De kommende Valg, som skal give Danmark en ny Forfatning, skal ogsaa danne Grundlaget for en *Fortsættelse af Regeringens økonomiske og sociale Politik*. At denne Politiks Principper har ført til Sejr i Amerika er et gunstigt Varsel for Fremtiden.

Strengre Tider for de tyske Jernbanemænd.

For nogle Maaneder siden omtalte vi de tyske Rigsbaners store Belastning dels paa Grund af Oprustningen, Autostradaanlæg, Partikongres o. a., og vi tillod os dengang at bemærke, at det var let at forudse, at der forestod strenge Dage for det tyske Jernbanepersonale.

Denne Formodning ser vi nu bekræftet i de tyske Lokomotivmænds Fagblad for 5. Februar d. A. I det nævnte Blad omtales et afholdt Oplysningskursus for Tillidsmænd, hvor Statssekretær, Dr. Kleinmann, der er Stedfortræder for de tyske Rigsbaners Generaldirektør, holdt et Foredrag, i hvilket han bl. a. omtalte det tyske Trafikapparat i 1938. Statssekretæren pegede paa, at Østrigs og Sudeterlandets Indlemmelse i Riget, Partikongressen og Opførelse af Befæstningsanlæg i det vestlige Tyskland havde stillet meget store Krav til Banerne. I Løbet af 4 Maaneder var den enkeltsporede Strækning fra Passau til Linz udbygget til dobbeltsporet, og der er derved opført 100 nye Broer.

Disse ekstraordinære Ydelser havde kun været muligt ved et fremragende kammeratligt Samarbejde fra den laveste Arbejder til den højeste Embedsmand. Som et Eksempel pegede Foredragsholderen paa, at der i Jernbanedirektionen Saarbrücken var præsteret 75 pCt. over normal Ydelse; som Følge heraf havde en Arbejdstid paa 16 Timer ikke været nogen Sjældenhed.

NORDISK SAMARBEJDE PAA ERHVERVSLIVETS OMRAADE

Af Kontorchef i Arbejderbevægelsens Erhvervsraad,
cand. polit. *Niels Lindberg*.

Ved en Omtale af forrige Aars sociale Møde paa Hindsgavl meddelte vi ganske kort, at den bekendte Nationaløkonom, Kontorchef i Arbejnes Erhvervsraad, N. Lindberg, havde holdt et Foredrag om Mulighederne for forøget Arbejdsdeling i Norden. Kontorchefen har udbygget dette Emne i en Artikel, som vi tillader os at gengive efter »Samfundets Krav«, der er Organ for Foreningen for social Oplysning.

Indledning om Maalene.

En af de vigtigste Grunde til, at Diskussionerne om Samarbejde i Norden har taget et kraftigt Opsving i de sidste Aar, er den stigende Krigsfare. Tanken om, at Folkeforbundet skulde kunne skabe Fred paa Jorden, er opgivet. Man ser, hvorledes Magterne staar truende overfor hinanden, og hvorledes Oprustningskapløbet er i fuld Gang igen. Hele denne Udvikling har naturligvis fyldt mange Mennesker i Norden med Bekymring. Man haaber, at Norden kommer til at ligge udenfor, som i Verdenskrigen, omend man ikke er sikker. Man erindrer det større Samarbejde, der var under Verdenskrigen, og derfor trænger denne Tanke frem: Er det ikke rigtigst at begynde at disku-

tere Samarbejdet nu, saaledes at der findes en Plan i Forvejen?

Vi forudsætter indtil videre, at Skandinavien kommer til at være uden for Krigen.

En ny stor Krig vil være en Trusel mod den brede Befolknings Lefevod i Norden. Og det af to Grunde. Dels som Følge af Krigens Ødelæggelser og den dermed i Forbindelse staaende Ødning af Produktionsmuligheder ved Erhvervslivets Omlægning til Krigsformaal, derunder ogsaa ved Borttrækning af en stor Del af den mandlige Arbejdskraft fra Produktionen. — Men dels vil den brede Befolknings Lefevod i Norden ogsaa blive truet som Følge af, at hvis der ikke sker Indgreb i Handelen, vil ledende Kapitalister og kapitalistiske Organisationer efter al Sandsynlighed gaa ind for en øget Samhandel med de krigsførende. Og ledet af Ønsket om at tjene Penge vil der komme en overdreven Stor-Eksport i Gang, overdreven, fordi den delvis vil være Udtryk for Kapitalopspisning. Denne overdrevne Eksport skader den brede Befolknings Lefevod, fordi den vil øge Vareknapheden. Og fordi der dertil ikke vil komme til at svare en Import, der hæver den brede Befolknings Lefevod tilsvarende. Thi en væsentlig Del af Importen vil blive Luksusimport for dem, der tjener paa Krigen, medens den brede Befolkning bliver fattigere. Antagelig vil ogsaa en stigende Del af Eksporten blive leveret paa Kredit eller betalt med skandinavisk udenlandsk Gæld og vil altsaa ikke blive modsvaret af Import. Verdenskrigens Eksempel berettiger til disse Slutninger. Alt under Forudsætning af, at Staterne ikke griber kraftigt ind og regulerer Handelsforholdene til Fordel for den brede Befolkning.

Man kan derfor meget vel tænke sig, at en forøget Samhandel og en forøget Arbejdsdeling mellem de skandinaviske Lande, svarende til en mindre Handel med Stormagterne, vil kunne tjene den brede Befolknings Interesse under saadanne Forhold — omend den naturligvis vil gaa ud over de Forretningsdrivende i de skandinaviske Lande, der ellers vilde være blevet Krigsmillionær.

Nu er det naturligvis ikke saaledes, at Skandinavien er sikker paa at komme til at ligge uden for Krigen. Tværtimod, der er Momenter, der trækker i Retning af, at vi bliver draget med i Krigen, ligesom der ogsaa er Momenter, der trækker i modsat Retning. Spørgsmaalet bliver nu, hvorledes vil en øget Arbejdsdeling mellem de nordiske Lande indvirke paa disse Momenter?

To Opfattelser staar her overfor hinanden. Den ene hævder, at giver vi os til at handle mindre med de store Lande og mere med hinanden indbyrdes, vil Stormagternes Behov for vore Varer forøge disse Stormagters eventuelle Erobringslyster, fordi de ikke vil og kan finde sig i en Nedgang i de skandinaviske Landes Leverancer. Hvis ikke de skandinaviske Lande under sidste Krig frivilligt havde været Storleverandører, havde Chancen for, at vi vilde være blevet inddraget, været større.

Den anden Opfattelse siger som saa: Forholdene har udviklet sig siden den Gang. Krigene kræver i stigende Omfang en økonomisk Omlægning af Næ-

ringslivet. Samtidig har Staternes Regeringer betydelig mere Indseende i og Indflydelse paa det økonomiske Liv nu end den Gang. Den gamle folkeretlige Regel, at Landenes Handel principielt laa udenfor Statens Indflydelse, vil næppe mere blive opretholdt. I 1914—18 kunde de skandinaviske Landes Næringsdrivende nogenlunde uhindret faa Lov til at sende Varer, der gik til forskellige Slags Krigsformaal, til de krigsførende. F. Eks. solgte Svenskerne Størstedelen af deres Malmeksport til Tyskland. Staternes Regeringer var ikke ansvarlige Deltagere og hævdede *ikke* at kunne øve Indflydelse herpaa. Men mon saadanne intime Forretningsforbindelser vilde blive betragtet som neutral Optræden i en kommende Krig? Er der ikke Sandsynlighed for, at forholdsvis ensidig og stærkt stigende Eksport til en eller flere af de krigsførende af disses Modstandere vil blive betragtet som Neutralitetsbrud? Med Regeringernes større Indflydelse paa det økonomiske Liv, vil de da saa blive gjort ansvarlige for Leveringer til de krigsførende? Hvad enten dette nu er Tilfældet eller ej, vil i den totalitære Krig — som altsaa ogsaa vil blive en økonomisk Krig — Sandsynligheden være større for, at de Stater, der deltager kraftigt paa Forsyningslinjen, ogsaa bliver draget ind i selve Krigen — nemlig gennem Aktioner fra de Staters Side, der *ikke* har saa stor økonomisk Interesse i vedkommende Lands politiske Neutralitet.

Derfor vil det ud fra den Opfattelse kunde betale sig for de skandinaviske Lande at udvikle Samhandelen og Arbejdsdelingen imellem sig for saaledes at forringe Sandsynligheden for, at noget af Landene er saa vigtigt for enkelte af Stormagterne, at de andre vil have Fordel af at drage os ind i Krigen.

Man vil maaske hertil sige, at en saadan Politik, at handle mindre med Stormagterne, kan hvert enkelt Land jo begynde paa for sig selv! Ja! Men ikke uden en kraftig Nedgang i Lefevoden. Derimod er der i hvert Fald teoretisk en Chance for, at *hvis man kompenserer Tabet i Arbejdsdelingen med Stormagterne med øget Arbejdsdeling mellem de skandinaviske Lande, vil Nedgangen i Lefevoden ikke blive saa stor!* Ideen i dette Ræsonnement er den velkendte: Et større Omraade med flere Mennesker, flere Kapitalanlæg, Raastofkilder og mere Jord kan skabe en større Arbejdsdeling end et mindre Omraade. Da nu Arbejdsdelingen er den nødvendige Betingelse for en høj Lefevod, saa er det uden videre klart, at en større Arbejdsdeling mellem de skandinaviske Lande er tilstræbelsesværdig, hvis den kan realiseres uden at gøre Vold paa Naturen.

Arbejdsdelingens større Betydning behøver ikke at forklares nærmere. *Arbejdsdelingen tillader Løsning af Opgaver, der ellers ikke kunde løses, fordi Arbejdsdelingen er arbejdsbesparende.*

Nogle vil maaske til denne Udvikling sige, at det nordiske Samarbejde har været set for meget ud fra Synspunktet en kommende Verdenskrig. Man vil maaske sige, at en nærmere forhaandenværende Opgave er den at modarbejde Virkningerne af de store Landes Afspærringspolitik ved at handle mere indbyrdes. Nu er der en tydelig Forbindelse mellem de for et

Par Aar siden saa stærkt dominerende Afspærrings-tendenser paa det handelsmæssige Omraade og Forberedelserne til en kommende Krig. En yderligere Udvikling af Oprustningen har bevist, at hverken England eller Tyskland kan være selvforsynende til blot 90 pCt. for ikke at tale om 100 pCt. I hvert Fald ikke, naar hele Befolkningen skal være i Arbejde og have en dertil nogenlunde svarende Levofod. Det viste sig da ogsaa, at den yderligere Oprustning i Tyskland i de seneste Aar har nødvendiggjort en Forøgelse af dette Lands Samhandel med Udlandet, derunder Skandinavien. Danmarks Bønder sprang til og blev den største Leverandør af Landbrugsvarer til Tyskland. Paa samme Maade er Laplands Malmlejer Hovedleverandør til Ruhrs Jernindustri.

Hele dette Spørgsmaal om at forøge den nordiske Arbejdsdeling med Henblik paa at afbøde udenlandske Autarkibestræbelser har altsaa ikke være særlig aktuelt i de sidste Par Aar.

Derimod er der et andet Problem, der ligner det noget, som er blevet aktuelt som Følge af, at man maa regne med, at Konjunkturerne har været nedadgaende det sidste Aar.

Spørgsmaalet rejser sig nemlig da: *kan en øjet nordisk Arbejdsdeling afbøde Virkningerne af den Depression, som nedadgaende Konjunkturer bringer ind over Skandinavien.* Ideen er den, at man tænker sig, at man ved at øge Samarbejdet i Norden kan holde Konjunkturedgangen noget tilbage, idet man ligesom skaber en Modkonjunktur i Norden. *Man benytter Nedgangen i Verdenskonjunkturerne til i saa vidt Omfang som muligt at trække sig ud af de Konjunkturer, der hersker i de store Lande.*

Som man vil se, er der en Lighed mellem dette Problem og det førstnævnte at søge at holde sig uden for Krigskonjunkturer, der udgaar fra krigsførende Stormagter eller Oprustningskonjunkturer, der udgaar fra oprustende Stormagter. I begge Tilfælde er Tanken den, at Norden skal søge at trække sig ud af Verdenskonjunktursvingningerne. Forskellen er den, at det Tidsrum, hvori Bestræbelserne tænkes at finde Sted, er konjunkturmæssig forskelligt, henholdsvis Højkonjunktur og Lavkonjunktur. Dette kan i Praksis betyde en stor Forskel — men for det Emne, der behandles her, er denne Forskel ligegyldig.

Efter denne Indledning om Maalene for øget nordisk Arbejdsdeling gaar vi over til Spørgsmaalet: *»Hvilke Muligheder ligger der for øget nordisk Arbejdsdeling i Erhvervslivet?»*

Hvorfor er den skandinaviske Samhandel saa lille?

Som en Indledning til Emnet, hvilke Muligheder for Samarbejde der ligger, vil det være naturligt at se paa, *hvorfor den skandinaviske Samhandel er saa lille.* Det skyldes forskellige Aarsager, som man kan klargøre sig ved at se paa den historiske Udvikling. Nu behøver vi ikke at gaa langt tilbage, vi kan holde os til de sidste 100 Aar. Hvis vi altsaa kaster Blikket paa det forrige Aarhundrede, saa kan man sige, at Nordisk Samhandel den Gang var større end i dette. Hvis man ser paa den Samhandel, som Danmark havde med Norge og Sverige, og sammenligner den

med vor Samhandel med Udlandet overhovedet, vil det vise sig, at Procenten i forrige Aarhundrede laa omkring 8—9—10 pCt., medens den nu er nede paa 4—7 pCt. Grunden til denne større Samhandel den Gang var, at vi havde Kornudførsel til Norge og Udførsel af Industrivarer til Sverige.

Lad os begynde med *Forholdet mellem Danmark og Norge.* Gaar vi lidt over 100 Aar tilbage, var det som bekendt en statsretlig Forbindelse mellem Danmark og Norge. Regeringen var i København. Vi havde Kornudførsel til Norge, som ikke kunde brødføde sig selv. Danmark paatvang den Gang Norge sit Korn, men dette gik tilbage, da vi mistede Norge til Sverige. Kornudførselen forsvandt dog ikke helt, men først da den store oversøiske Konkurrence begyndte, som Følge af de store Fremskridt i Transportmidlerne og Aabningen af nye store Arealer i U. S. A., hvorved der kom en vældig Stigning i Kornproduktionen. Vor Kornproduktion gik tilbage, og vore Muligheder for at eksportere Korn forsvandt. Landbrugskrisen resulterede for vort Vedkommende i, at vore Bønder foretog en Omlægning af Landbrugsproduktionen til forædlede Landbrugsvarer, men disse Varer kunde vi ikke faa afsat til Norge og Sverige, da de selv kunde forsyne sig med dyriske Produkter og opbyggede Toldmure. Altsaa vi mistede Kornhandelen uden at faa noget i Stedet.

Hvad *Forholdet til Sverige* angaar, kan det siges, at vi herhjemme kom tidligere med paa forskellige af Industriens Omraader og derved fik en Udførsel til Sverige af disse Varer. Samtidig havde danske Handelsfolk Transithandel paa Sverige. Denne Handel gik ogsaa tilbage, fordi Sverige selv begyndte at faa mere Industri og selv direkte handlede med England og Tyskland.

Forholdet mellem Sverige og Norge i forrige Aarhundrede var præget af, at Sverige havde overtaget Norge efter Napoleonskrigene. Dette bevirkede, at der blev lavet en Mellemrigslov mellem Norge og Sverige i 1825, som blev udvidet væsentlig i 1871 og indførte Toldfrihed for visse Varer og Toldreduktion for andre Varer, der passerede den svensk-norske Grænse. Men Norge og Sverige havde ikke ens Toldniveau i Forhold til Udlandet. Norge havde gennemgaaende de laveste Toldsatser. For en Del Kvart- og Halvfabrikata laa Satserne for Norges Vedkommende lavere end for Sveriges, eller Norge havde Toldfrihed, og det blev faktisk en Fordel for Norges Industri og Handel, som kunde paaføre den opvoksende svenske Industri skarp Konkurrence. Denne Toldulighed blev ikke mindre, men større efter som Tiden gik. Den svenske Industri ønskede da Mellemrigsloven ophævet, og dette skete ogsaa i 1897. Dermed faldt Samhandelen mellem Sverige og Norge fuldstændig, ligesom Samhandelen mellem Norge og Danmark og Sverige og Danmark gik tilbage.

(Fortsættes.)



Oplysningsarbejdets forskellige Opgaver.

De to tidligere Artikler her i Bladet over Emner, som kan optages til Drøftelse inden for Oplysningsarbejdets Rammer, var af de københavnske Afdelingers Oplysningsudvalg sat paa Dagsordenen for Vintrens Arbejde. Da der er Haab om, at Emne Nr. 3 kan komme til Drøftelse paa et Møde, skal jeg i det efterfølgende anstille nogle Betragtninger over de Alternativer, som synes at beherske Nationerne i Almindelighed og de store Statsmænd i Særdeleshed saavel demokratiske som totalitære, nemlig Spørgsmaalet Verdenskrig eller Verdensfred.

Jeg skal nok vogte mig for at stille mig op paa Siden af Statsmændene; men da Spørgsmaalet er aktuelt og drøftes Mand og Mand imellem, skal jeg pege paa nogle af de Aarsager, jeg mener er Aarsag til Krig, og hvad der kan anvises som brugbart for at opnaa Verdensfred.

De totalitære Statsmænd har ikke savnet Ord om nogen af Delene; deres demokratiske Standsfæller synes at have udvist særlig Vilje til Fred; men ingen af dem synes at have erkendt Aarsagerne til Krig. Man har talt om Nedrustning, samtidig med at Oprustning finder Sted.

Krigen er ikke en tilfældig ond og uafvendelig Skæbne, som kommer over os. Den er heller ikke, som nogle tror, en Straf, der paalægges os for vore Synners Skyld. Den er en direkte Følge af den Maade, hvorpaa Menneskene, Folkeslagene og de enkelte, indretter deres indbyrdes Forhold. Som Følge heraf bliver det ikke Diplomaternes Sag alene at rette denne urigtige Indretning. Folkeslagene, ja, det enkelte Menneske, maa være med. At det sidste vilde betyde mest, kan man slaa fast alene derved, at Diplomaterne til Dato ikke har ladet en Krigserklæring gaa ud til Folkeafstemning; men man stiller uden Betænkning Millionbeløb til Raadighed for Oprustninger.

Man vil maaske spørge: Hvorfor reagerer den enkelte da ikke over for Krig? Fordi nogle har direkte Fordel af Krig, og andre har indirekte Fordel af den. Det, som sker ude i Verden i Dag, er kun en Følge af vore egoistiske Handlinger.

Frygt er den mest fundamentale Aarsag til Konflikter mellem de enkelte Individier. Lad os tænke paa, hvor meget vi i Grunden selv frygter; vil vi saa multiplicere alle disse Smaating med Jordens Befolkningsantal og samtidig holde fast ved, at der er noget, som kaldes for Folkepsykologi, kan det saa undre, at Verden ligger i Kaos i Dag.

Alt det, som skulde være Menneskene til Gode, nemlig Videnskab og Teknik, drages ind under Oprustning, og de skarpeste Hjerner udtænker de frygteligste Midler til Menneskehedens Ødelæggelse. Det ene Land frygter for det andets tekniske Krigsmidler; saa ruster man videre, og Kapløbet er i Gang, indtil den ene eller begge Parter griber til det sidste desperate Middel: Krig.

En anden Aarsag til Krig er Særgunsten. Til Eksempel kan nævnes Retten til at fabrikere Krigsmateriel. En saadan Ret er jo stadfæstet som berettiget Virkekraft i Samfundet, og Ønsket om at udvide den-

ne Virkekraft ligger snublende nær saavel hos Indehaveren som hos Arbejderne i Foretagendet.

En tredje Aarsag til Krig er Magtsyge enten hos den enkelte Person eller hos Selskaber, som ønsker at faa Penge anbragt uden for deres eget Lands Omraade o. s. v.

Vi har nu set paa enkelte af de Aarsager, som afføder Krig, og alle maa vist erkende, at Verden er syg. Men har nedbrydende Handlinger bragt Verden til den nuværende fortvivlede Stilling, saa kan opbyggende Handlinger skabe det modsatte Resultat. — Tænk om de Beløb, som nu anvendes paa Rustninger til Krig, blev brugt til Rustning for Fred, saa vilde vel just ikke Paradis oprinde, men kun et koldt Menneske vil kunne undgaa heri at se Lykken for Menneskeheden.

Helbredelsen af en syg Verden er for meget at lægge paa de demokratiske Statsmænds Skuldre. De kan være saa velmenende og dygtige som tænkeligt; men de vil komme tilkort, saafremt ikke det enkelte Menneske lærer at sætte sig ud over Selvets Begæringer. Vi maa gøre os klart, at skal Demokratiets Opbygningsarbejde krones med Held, saa vil Tiden, der kommer, kræve sin Mand helt og fuldt, og vi maa da forstaa, at Hensynet til vor Næste er lige saa tvungende nødvendigt som Hensynet til os selv. Hvis ikke dette er os klart, da vil Statsmændenes, Kommunalbestyrelsernes og Organisationsledernes Arbejde for Folkets Ve og Vel være omsonst, og vi vil aandeligt og økonomisk synke ned i en Tilstand, som vil ligne den, vi kendte for ca. 200 Aar siden. Verden lader sig ikke omforme ved et Pennestrøg, der skal, som tidligere nævnt, Slægtled til.

Naar vi ser paa vore gamle Herregaarde med oftest fin Arkitektur, Voldgrave og de store Parkanlæg, saa vidner de trods al Skønhed alligevel om en svunden Tid, hvor Tingene ikke var, som de burde være. Tænk, om vore Børnebørn kunde se paa Fæstningsværker og andet Krigsmateriel som noget, der ogsaa hørte en svunden Tid til. Da vil den enkeltes Arbejde for en Verdensfred blive fuldt paaskønnet derved, at det kom Efterkommerne tilgode.

Torbenfeldtvej, i Marts 1939.

P. Sessing.

LOKOMOTIVBYGGERIETS UDVIKLING I TYSKLAND

Siden 1920 har Damplokomotivets Udvikling i Tyskland været paavirket af betydningsfulde Opgaver: Indordningen af Landsbanerne under de tyske Rigsbaner og de dermed følgende Bestræbelser for Forenkling i Lokomotivtyperne og Formindskelse af Lokomotivtypernes Antal, bedre Forbrugsøkonomi samt Bestræbelser for at finde nye, mere hensigtsmæssige Lokomotivarter og -konstruktioner. Paa alle Omraader har der i de nævnte Aar fundet Udvikling Sted, og Fremskridt er opnaaet i en Udstrækning, der tidligere vilde tage dobbelt saa lang Tid.

Ud fra den Kendsgerning at Damplokomotivets termiske Virkningsgrad (dets Evne til at udnytte

Brændstoffet) er daarlig i Sammenligning med den mere og mere dominerende Dieselmotor i Forbindelse med, at der ikke har været store Udsigter til en Forbedring af dette Forhold med den normale Stephensonske Kedelform, har Lokomotivkonstruktørerne været optaget af at finde nye Veje til en bedre Økonomi i saavel Varmeforbruget som i Totalomkostningerne ved Lokomotivdriften. De Ændringer og Nykonstruktioner, der her kan være Tale om — særligt Anvendelse af høj Dampspænding og Anvendelsen af Turbinen som Lokomotivmaskine —, er allerede Prøvet forinden uden at give de ønskede praktiske Resultater. Da imidlertid disse Opgaver er prøvet i andre Lande og har givet lovende Resultater, har de tyske Rigsbaner ikke undladet at forfølge det tilstræbte Maal. Rigsbanerne stillede store Forlangender i Henseende til Resultaterne og sikrede sig gennem sine dertil udrustede Ekspertter afgørende Indflydelse paa Konstruktion og Udførelse af nye Lokomotivsystemer.

Turbinelokomotivet kom først frem; det første blev bygget af Krupp, Essen, i 1923, og i 1926 afleverede Maffei, Mynchen, det andet. Det karakteristiske ved begge Lokomotiver er Turbinedrivkraft over en Mellemaksel og Kondensation af Spilledampen i et særligt Kondensationsanlæg. Det for Kondensationen nødvendige Kredsløb af Spilledampen betinger desværre et stort Hjælpemaskineri og særlige Apparater, som vanskeligt lader sig anbringe indenfor den givne Plads og yderligere er vanskelige at holde i brugbar Stand.

Ubestrideligt har Turbinelokomotivet i Driften vist sig at være det normale Stempellokomotiv overlegent i varmeøkonomisk Henseende, men det er behæftet med de uheldige Egenskaber, at det kun i egentlig Eksprestogstjeneste, d. v. s. Kørsel med faa Standsninger og Igangsætninger udviser nogen virkelig Dampbesparelse; desuden er Anskaffelses- og Reparationsomkostningerne væsentlig dyrere end for Normal-Damplokomotiver. Dets yderst ringe Evne til at tage Overbelastning og Nødvendigheden af at have en Bak-Turbine (med et overordentlig stort Dampforbrug) er tillige med det paa Tenderen placerede Kondensationsanlæg med Kølevandsbeholdningen Bæsværligheder, der ikke opvejes af den gode termiske Virkningsgrad under langvarig Kørsel.

Det er ogsaa prøvet at udnytte Spilledampen fra et normalt Stempellokomotiv i en paa Tenderen indbygget Spilledampsturbine. Henschel und Sohn har til et 2 C-Lokomotiv bygget en 1 B 2-Tender, altsaa en 5-akslet Tender paa hvilken 3. og 4. Aksel er koblede, drivende Aksler, men det termiske Resultat svarede ikke til Forventningerne, og Indbygnings- og Vedligeholdelsesomkostningerne var saa overordentlig store, at Spørgsmaalet om at udnytte Spilledampen paa denne Maade foreløbigt er skrinlagt.

Samtidig med Forsøgene paa at udnytte Dampen helt ned under Atmosfærens Tryk, hvilket kun er muligt med Kondensatorens Hjælp, er man ogsaa gaaet den anden Vej og har forhøjet Kedeltrykket for derved at faa større Ekspansionsmulighed for Dampen. Det er kun muligt indtil et Tryk af 225

Atm, ved hvilket Dampen faar den saakaldte kritiske Temperatur. Ogsaa i denne Udvikling støttede Lokomotivkonstruktørerne sig til de i stationære Kedelanlæg indvundne Erfaringer. Overførelsen af Konstruktioner og Fremgangsmaader fra Storkedel- og Stormaskinbyggeri til Damplokomotivet betyder dog ingenlunde en Forringelse af Lokomotivkonstruktørernes Præstationer; thi disse har endda en Række overordentlige Vanskeligheder at overvinde, som hovedsageligst bestaar i Pladsmangel for de omtalte Anlæg, naar de skal anbringes paa et »profilbundet« Køretøj.

Kedeltrykkets Forhøjelse har naturligvis ogsaa i tidligere Tider været et Bevis for Udviklingen, men den skete kun skridtvis og under største Forsigtighed. Forsøgene paa at anvende Damptryk paa over 30 Atm. i Lokomotivkedlen har ligesom i det stationære Kedelbyggeri vist sig at være umuligt med den normale Lokomotivkedel (Rørkedel), da de til Raadighed staaende Materialer ikke kan holde Stand for de ved saa høje Tryk forekommende Temperaturer. De saakaldte Højtrykslokomotiver (i moderne Forstand) har derfor ingen egentlig Dampkedel, men en Dampudvikler, som udviser ganske andre Konstruktionsformer end den sædvanlige Lokomotivkedel.

Af egentlige Højtrykslokomotiver har der i Tyskland kun været to fremme, hvoraf det ene er et ældre ombygget Lokomotiv, som arbejder med 60 Atm. Damptryk. Det andet er et 2 C 1-Eksprestogslokomotiv med 120 Atm. Damptryk (se Dansk Lokomotiv Tidende Nr. 22, 1930 og Nr. 1, 1931). Det er ganske nyt i Konstruktion og Bygning og bygget af Schwartzkopff. Medens det første, som er ombygget af Henschel efter Udkast af det Schmidtske Heddampelskab, har hævdet sig baade i varmeøkonomisk og i totaløkonomisk Henseende, saa kunde det sidstnævnte ikke indfri de Forventninger, der blev stillet til det. Imidlertid har man med disse Lokomotiver indsamlet en Række værdifulde Erfaringer, som ved fremtidigt Byggeri af Højtrykslokomotiver lover betydelige Forbedringer og fremfor alt væsentlige Forenklinger. I Tyskland er Konstruktion af Sær-Lokomotiver ikke i Forgrunden for Tiden, men det maa sikkert antages, at dette Afsnit i Lokomotivets Udvikling ikke er afsluttet, men vil blive taget op paa ny, naar Tiden er inde dertil.

Efter de tyske Landsbaners Sammenslutning i De tyske Rigsbaner var den første Opgave at indskrænke Lokomotivtypernes Antal til det mindst mulige. Til Løsningen af dette Problem var der to Udveje; den ene var at udvælge Landsbanernes bedste Typer til at være Fremtidens Lokomotivtyper, den anden var at sammenfatte de bedste kendte konstruktive Enkeltheder med Nykonstruktioner i Enhedstyper for de forekommende Banestrækninger og Togarter. Der gengik lang Tid med Overvejelser for eller imod det ene eller det andet, som førte til det Resultat, at de ældre Lokomotivtyper maatte vige for nye, de saakaldte Enhedstyper. Af disse haves sytten foruden enkelte andre for Smaabaner. Det tilladte Akseltryk er for Hovedbaner 20 t og 15 t for Sidebaner.

Til Eksprestogstypen valgtes først Akselanordnin-

gen 2 C 1. Senere er der fremkommet 2 C 2-Tønderlokomotiver med Strømliniebeklædning og Maksimalhastighed paa 175 km/T. Persontogslokomotiverne har oftest Akselanordningen 1 C eller 1 B 1. Til Ilgodstog er der i den senere Tid anskaffet 1 D 1- og 1 E 1-Lokomotiver med hvilke Maksimalhastigheden er 100 km/T. Endvidere er der bygget seks Middeltrykslokomotiver, d. v. s. Lokomotiver med et Damptryk mellem 20 og 30 Atm. Endskønt disse Lokomotiver har et Damptryk paa 25 Atm., stemmer de dog i den ydre Form overens med Enhedslokomotiverne. Af Hensyn til det høje Damptryk er Fyrkassen af Specialstaal, og Maskinen har dobbelt Ekspansion (Kompoundvirkning). Disse seks Lokomotiver fordeler sig paa to for Eksprestog, to for Persontog og to for Godstog. Hvorvidt Middeltrykslokomotiver vil finde nogen videre Udbredelse, er endnu ikke afgjort.

Paa alle større Lokomotiver bruges nu Stangramme, stukket ud af hele svære Plader. Det er en dyr Fabrikationsmaaede, men den giver den stærkeste Stangramme. Lokomotivkedlerne paa Middeltrykslokomotiverne har faaet længere Rundkedel med 7500 mm lange Kedelrør samt ny Overhederkonstruktion (RZM). Begge disse Foranstaltninger er forinden prøvet i længere Tid og har givet gode økonomiske Resultater.

Spørgsmaalet, om hvorvidt der paa de tyske Lokomotiver skal anvendes enkelt eller dobbelt Ekspansion, er afgjort derhen, at alle nye Lokomotiver med Kedeltryk indtil 20 Atm. faar to Cylindre med enkelt Ekspansion (Tvillinganordning), og i Tilfælde af, at Lokomotiverne skal køre paa en Strækning, hvor en god Masseudligning af Maskinens arbejdende Dele er særligt ønskelig, faar de tre eller fire Cylindre med enkelt Ekspansion (Trilling- eller Firlinganordning). De omtalte Middeltrykslokomotiver har altsaa alle dobbelt Ekspansion i Dampcylindrene, da det høje Damptryk ikke kan faa den fordelagtigste Ekspansion i een Cylinder. Persontogslokomotiver med lille Kraftydelse faar ofte to Cylindre, een Højtryks- og een Lavtrykscylinder.

Maskinernes Styringsdele er ikke undergaaet nogen væsentlige Forandringer i det omtalte Tidsrum, derimod har det paa Eksprestogslokomotiverne af Hensyn til den store Stempelhastighed under hurtig Kørsel vist sig nødvendigt at gøre Stempelgliderne og Dampkanalerne større for at formindske Drosling af Dampen. Ventilstyring er ogsaa prøvet, saaledes en Anordning fra Maskinfabrik Esslingen, men selv om der er opnaaet forholdsvis gode Resultater, er der dog ingen Udsigt til almindelig Indføring af Ventilstyring.

De senere Aars ekstraordinære Bestræbelser hen imod større Kørehastigheder har medført, at den oprindelige Drivhjulsdiameter paa de hurtigkørende Enhedslokomotiver er forhøjet fra 2000 mm til 2300 mm og Løbehjulene paa samme fra 850 mm til 1000 mm. Paa Ilgodstogslokomotiverne er Drivhjulsdiameteren forhøjet fra 1400 mm til 1600 mm. Et vigtigt Led i Hurtigkørselens fremme er Strømliniebeklædning paa Lokomotiver med Maksimalhastighed paa over 130 km/T. Ved disse Hastigheder har Luftmodstanden

stor skadelig Indflydelse, som enten maa overvindes ved at gøre Lokomotivets Form mindre paavirkelig af Luftens Modstand eller ved forøget Maskinstyrke. Strømliniebeklædning har vist sig at være et virksomt Middel til at spare Trækkekraft.

I Forhold til de indførte Hastighedsforbedringer er Lokomotivernes og Togenes Bremseindretninger undergaaet betydelige Forbedringer. Paa Lokomotivhjulene undtagen det forreste Løbehjulspaar er Bremseklodstrykket forhøjet, og Bremsetrykregulator (Centrifugalregulator) til at regulere Bremsetrykket i Forhold til Kørehastigheden er indført paa de hurtigkørende Lokomotiver. Endvidere er der indført Indretninger til at forhøje Gennemslagshastigheden i Togenes Bremseledning og Indretninger til at fremkalde en hurtigere Trykstigning i Bremsecylindrene. Disse Nyanordninger er af saa stor Virkning, at den nødvendige Sikkerhed altid er tilstede selv ved de største Kørehastigheder.

F. Spøer.

Lokomotivfyrbødernes Anciennitetsrække.

Paa Grundlag af de ved den i Februar—Marts d. A. afholdte Lokomotivfyrbødereksamen opnaaede Resultater blev Eksaminanderne stillet i Rækkefølge saaledes:

H. J. Andreasen, Fa.
 N. P. Madsen, Fa.
 H. C. Hanssen, Fa.
 E. D. Hansen, Kb.
 K. E. Friis, Ar.
 T. H. C. Olsen, Gb.
 S. R. Laursen, Gb.
 D. H. S. Nielsen, Gb.
 A. V. Klausen, Ng.
 E. C. Kehler, Ng.
 S. A. Andersen, Ar.
 A. S. K. Rind, Ar.
 P. E. H. Lisvad, Ng.
 C. M. C. Clausen, Es.
 E. E. F. Lissau-Andersen, Ge.
 S. K. Jensen, Ar.
 A. Søndergaard, Ar.
 H. Nielsen, Ar.
 J. P. M. Nielsen, Es.
 H. W. Svendsen, Gb.
 F. Ladegaard, Ab.
 P. Jensen, Es.
 O. K. Larsen, Ar.
 P. E. J. Honoré, Fa.
 R. P. Schultz, Fa.
 C. S. E. Petersen, Fa.
 W. S. H. Olesen, Gb.
 M. Rasmussen, Es.
 J. E. Johansen, Ng.
 K. L. Olesen, Gb.

Denne Rækkefølge er gældende for de paagældendes Indordning i Lokomotivfyrbødderrækken.

**Meddelelse
fra Landsoplysningsudvalget.**

Da Vinterens Studiearbejde nu tildels maa være afsluttet, gøres de lokale Oplysningsudvalg opmærksom paa, at de er pligtige at indsende følgende:

1. Beretning om det iværksatte Oplysningsarbejde; herunder Studiekredsarbejdets Art, Antal Deltagere og Antal Undervisningstimer.
2. Regnskab.

Beretning og Regnskab maa tilsendes undertegnede omkring 1. April.

Enkeltpersoner, som har deltaget i Korrespondanceundervisning, maa indsende Kvitteringer.

P. U. V.
P. Sessing,
Torbenfeldtvej 37, 1., Brønshøj,
København.

Foredrag om Grønland.

De københavnske Afdelingers Oplysningsudvalg havde Lørdag den 4. Marts arrangeret et med Lysbilleder ledsaget Foredrag om Grønland. Foredragsholderen var Docent Hr. A. Rosenkrantz, Polyteknisk Læreanstalt.

Baade Foredrag og de ledsagende 80 naturfarvede Lysbilleder var meget interessante. Efter Foredraget var der fælles Kaffe bord, her diskuteredes Oplysningsarbejdet, samtidig med at man nød Kaffen og sang nogle kendte Sange. Kl. ca. 23 skiltes Deltagerne enige om at have tilbragt en god og lærerig Aften.

P. Sessing.



KONGRESSEN

Foreningens ordinære Kongres 1939 er fastsat til den 2., 3. og 4. Maj. Den afholdes i Forsamlingsbygningen, Rømersgade 22, København.

Meddelelse om valgte Kongresrepræsentanter og Navne paa disse indsendes til Foreningens Kontor og skal være her senest den 15. April.

Jubilæumsfesten.

Selv om vi lod vor egentlige 40 Aars Jubilæumsdag, den 1. Januar 1939, hengaa uden Festlighed af nogen Art, har det naturligvis ikke været Hensigten, at denne Milepæl i Organisationens Historie skulde gaa aldeles upaaagtet hen. Jubilæet vil blive fejret den 3. Maj i Forbindelse med vor ordinære Kongres, som afholdes 2.—4. Maj.

Den 3. bliver der Kl. 18,30 arrangeret en Jubilæumsmiddag i Haandværkerforeningens Lokaler, Dr. Tværgade 2, København. Hertil har samtlige Medlemmer, saavel ordinære som ekstraordinære, Adgang med Hustru. Prisen for Deltagelse bliver 8 Kr. pr. Person. Dette Beløb omfatter Betaling for: Garderøbe, Middag med tilhørende Vine og Kaffe med Likør samt Drikkepenge.

Efter Middagen bliver der Underholdning og Dans.

Inden Festen afsluttes, arrangeres en lille Frokost. Prisen for Deltagelse i denne bliver 2 Kr. pr. Person, hvilket er Betaling for: Smørrebrød, Øl, Snaps og Kaffe samt Drikkepenge.

Hvert enkelt Medlem bestemmer selv, om han kun vil deltage i Middagen eller baade i denne og i Frokosten, og da det maa formodes, at i hvert Fald nogle af Festsdeltagerne ikke ønsker at deltage i Frokosten, er Betalingen for denne beregnet særskilt.

Billetter til Middagen, henholdsvis Frokosten faas i Tiden fra 25. Marts til 12. April enten ved personlig Henvendelse paa Foreningens Kontor eller ved Fremsendelse af det paagældende Beløb (8 Kr. for dem, som kun vil deltage i Middagen og 10 Kr. for dem, der vil være med til saavel Middag som Frokost) paa Foreningens Girokonto Nr. 24 542 og under Adresse: Dansk Lokomotivmands Forenings Hovedkasse, Svinget 17, 3., København S. Billetterne vil da snarest blive sendt.

Det bemærkes, at hvert enkelt Medlem kun kan købe Billet til sig selv og Hustru.

40 Aars Jubilæer.

Tirsdag den 21. Marts fejrer Lokomotivfører O. E. Larsen, Frederikshavn, 40 Aars Jubilæum. Jubilaren ansattes som Lokomotivfyrbøder i Frederikshavn, hvor han, med en ganske kort Afbrydelse ved sin Førfremmelse til Lokomotivfører, har opholdt sig siden. Jubilaren er Typen paa en rigtig Frederikshavner, der deler sin Tid mellem

Tjenesten, Jagt og Fiskeri; han er agtet og afholdt af sine Kolleger og medansatte.

Afdeling 31 sender Jubilaren de bedste Ønsker paa Dagen og for Fremtiden med Tak for Aarene, der svandt.

A. L.

Den 4. April kan Lokomotivfører J. Haderslev, Nordgade 28, Randers fejre 40-Aars Dagen for sin Ansættelse. Haderslev har gennem Aarene beklædt forskellige Tillidshverv inden for Afdelingen og altid med Lyst og Interesse udført dem paa bedste Maade. Til Lykke, Haderslev, paa Jubilæumsdagen og de bedste Ønsker for Fremtiden.

A. B.

Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne.

I Løbet af Marts og April Maaned vil der i en Række Byer i Provinsen blive iværksat en systematisk Agitation for Tilgang til Foreningen.

Foreningens Maal er at faa indmeldt samtlige Medlemmer af de fire Jernbaneorganisationer, og der vil nu blive udfoldet en livlig Virksomhed til dette Maals Virkeliggørelse.

Fra Organisationerne eller den stedlige Kategori-afdeling vil der blive tilsendt de, der endnu ikke er Medlemmer af Forsikringsforeningen, en Meddelelse om, at Tillidsmanden vil aflægge Besøg for at være behjælpelig ved Forsikringstegningen.

Organisationerne ser meget gerne, at disse Medlemmer støtter Foreningens Tillidsmænd i Bestræbelserne for en stærkt øget Tilgang i den kommende Tid.

Vor Forsikringsforening er konkurrencedygtig i enhver Henseende med de billige Præmier og den kulante Skadesvurdering, og dertil kommer saa, at det Overskud som indtjenes gaar til de Formaal, som vi til enhver Tid selv maa bestemme.

Forsikringsforeningen har nu 5 000 Medlemmer med tilsammen ca. 13 000 Forsikringer.

Skal vi naa 10 000 Medlemmer i 1939?

— Det bestemmer vi selv!



Flere Simplificeringsønsker i Aalborg.

Vi meddelte i sidste Nr. af Bladet, at Aalborg Privatbaner ønsker deres Godsstation og Godsekspedition nedlagt og slaaet sammen med Statsbanernes. Der er nu yderligere Planer fremme om Simplificering; denne Gang skulde det dog være Statsbanerne, som flyttede til Privatbanerne.

Denne nye Tanke, som er fremsat paa Frederikshavn—Fjerritslevbanens Repræsentantskabsmøde, gaar ud paa, at Statsbanerne skulde lade en Del Lokomotiv- og Vognreparationer udføre paa Privatbanernes Reparationsværksteder i Aalborg. Noget nærmere om denne Plans Realisering foreligger dog ikke.

Nyt tysk Kæmpelokomotiv.

Gennem forskellige Meddelelser er i hvert Fald alle dette Blads Læsere bekendt med, at de tyske Rigsbaner saa langt fra har givet op i Spørgsmaalet om Damplokomotivets Konkurrencedygtighed overfor Motordriften. Der gøres stadig Forsøg paa at forbedre Damplokomotivernes Ydeevne. Til de tyske Baner er for nylig afleveret et Hurtigtogslokomotiv af en hel ny Type. Det er beregnet til paa horisontal Bane at skulle kunne fremføre et Tog paa 65 Vgl. med en Gennemsnitshastighed af 120 km/T. Maksimalhastigheden er 140 km/T. Lokomotivet er bygget hos Krupp i Essen.

Kæmpemæssig Nedskæring af Jernbaneaktier.

Paa Svendborg Amtsraads Møde forleden forelaa Meddelelse om, at Jernbaneaktier til en paalydende Værdi af ca. 200 000 Kr. var tilladt nedskrevet til ca. 1200 Kr. Langaa—Øksendrup Sogneraad har faaet Tilladelse til at nedskrive for 57 000 Kr. Aktier i Svendborg—Nyborg-Banen til 1000 Kr. Gudbjerg Sogneraad har faaet Tilladelse til at nedskrive for 53 400 Kr. Aktier i samme Selskab til 100 Kr., medens V. Skerninge Sogneraad har faaet Tilladelse til at nedskrive for 80 000 Kr. Aktier i Faaborg—Svendborg Jernbaneselskab til 80 Kr.



Afsked:

Lokomotivfører A. P. Andersen, Aalborg, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—39 (min. Afsked).

Lokomotivfører C. V. Larsen, Københavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—6.—39 (min. Afsked).

Foreningen af Pensionister ved De danske Statsbaner.

Angaaende det paa vore Generalforsamlinger stadig tilbagevendende Emne kan der endnu ikke meddeles noget.

Derimod er det os en Glæde at kunne meddele, at der i December af vort lille Julelegat kunde uddeles 9 Portioner mere end forrige Aar paa Grund af en højsindet Offervilje fra Medlemmers Side. Der haves nu et lille Legatfond, der gerne skulde vokse.

Sygekassevalget, som naturligvis ogsaa har Pensionisternes Interesse, blev denne Gang et Fredsvalg. Pensionisterne opnaaede ved dette en Repræsentant i Sygekassens Bestyrelse, idet et mangeaarigt Medlem af denne blev Pensionist, men beholdt sit Mandat.

Adskillige personlige Sager er i Aarets Løb blevet behandlet, og Bestyrelsen er stadig lydhør for Henvendelser, der altid vil faa et Svar.

Foreningen kan fremdeles regne med Støtte fra de 4 store Organisationer; deres Medlemmer gaar jo ogsaa engang over i Pensionisternes Rækker.

Foreningen giver Adgang for alle D. S. B.-Pensionister, og deres Maal er ogsaa at omfatte dem alle; der er endnu langt igen, men det lykkes nok til sidst. Tilgangen har sidst Aar været betydelig, men Afgangen, ved Dødsfald, har desværre ogsaa været stor. Interessen for Foreningen og dens

Betydning er dog bleven mere almindelig, og det ringe Kontingent skulde heller ikke synes nogen Hindring; det er 75 Øre *aarligt* (for de med indtil 1000 Kr.s Indtægt endda kun 30 Øre) samt et Indskud en Gang for alle paa 25 Øre. Det afdrages hvert Aar den 1. Juli paa Pensionslisten, og der gøres udtrykkelig opmærksom paa dette, da flere i Fjor havde glemt dette Fradrag. Indmeldelse kan ske paa nedenstaaende Blanket, og den ønskes gerne *inden 1. Maj*. Ved Indmeldelse *efter Maj* bedes Beløbet indsendt i Frimærker. Medlemskort og Love tilsendes omgaaende.

Foreningens Generalforsamling i Maj afholdes i Aar i *Fredericia*, og Dagsordenen vil som sædvanlig blive bekendtgjort i de 4 Jernbanefagblade. Forslag til Generalforsamlingen bedes indsendt til Bestyrelsen i god Tid forinden. Der afgaar efter Tur 4 Bestyrelsesmedlemmer (2 i København og 2 i Provinsen) og 2 Suppleanter samt endvidere den ene Revisor med Suppleant. *Bestyrelse*

INDMELDELSSES-BLANKET

(kan sendes som Tryksag til Formanden, Wolf, Henrik Steffens Vej 3, København V.)

Undertegnede indmelder sig herved i Pensionistforeningen.

Min Pensionsindtægt er over/under 1000 Kr. aarlig.

Pensionskort Nr. (anfores ikke for Giro)

Fulde Navn

Tidligere Stilling

Postadresse

Pensionen udbetales paa Station

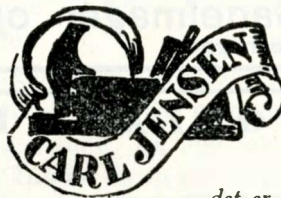
Pensionen tilsendes pr. Postgiro (Ja eller Nej)

Dato og Underskrift



Arbejdernes Landsbank,
Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

Støt dansk Industri!



Grundl. 1855

MØBELMAGASINER

Hjultorv - Næstved

— det er lige ved Raadhuset



HALSKOV HERREMAGASIN KORSØR

Støt D. L. T.s Annoncører.

Skal TO sætte BO

gaa til Martin Jensen

Telefon 352. Algade 35.

— Nyttige Jubilæumsgaver —

RESERVERET

TH. RASMUSENS SØNNER

Kul & Cokes

Direkte Import
Telefon 70 samt
Stats-Telef. 15 (2 Linier)



M. J. Madsen

Uretablisement

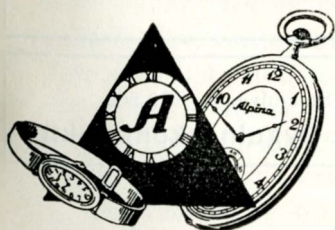
Bispensgade 1

Tif. 992. Tif. 992.

Kompagnihuset

Aalborg.

(Forretningen grundlagt 1892).



Alpina

Schweitzer-Præcisionsuhre

La France

Boulevarden 1. Aalborg. Tif. 1305.

Forsender smukke Kranse-Dekorationer og fikse Buketter overalt. — Leverandør til D. L. F.

STØT DANSK INDUSTRI

Tag Bestemmelse om Ligbrænding!

Oplysninger og Indmeldelsesblanketter sendes gratis overalt.

Nordjysk Ligbrændingsforening, Prinsensgade 44. Telefon 1498.

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—16.

Postkonto 20 541.

Steentoft — Skotøj

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN

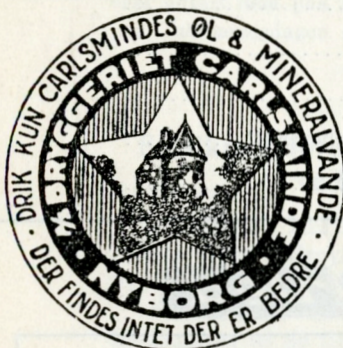
Telefon 346 NYBORG Telefon 346

CAFE FÆRGEAARDEN

Godt Madsted. — Billige Priser.
TELEFON 582.

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S

Kaffe er bedst!
Forlang den hos Deres Købmand.



RICHARD LEHN

I. Kl. Herreekvipering. - Telef. 68

Nyborg Herregaardsmejeri.

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

Johannes Iversens
Sadelmager- og Møbelforretning
Nørregade anbefales af D. L. F.

FORLANG KAFFE

fra M. BRUUN's Kaffertstert.
(Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN **Telefon 216.**

er billig med
KJOLER OG OVERTØJ

DREVSEN & NELLEMAN

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

Tlf. 60 Forlang Tilbud! Tlf. 60

Murer - Jernbeton - Reparationsarbejde
Lars Jensen & Aagaard - Murermestre

Blumensaadts

Sæber.

Altid Kvalitetsvarer!

Jydske Strikkeriers Udsalg.

Indeh. H. Prehn.
Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.
Alt i Trikotage.

LIGKISTER

Ligsenge, Ligtøj og Kranse
anbefales
Egne Ligvogne
Alt vedr. Begravelser & Ligbrænding besørages
P. JAKOBSEN
ved Slottet Telefon 171
Transport med Ligbil besørages overalt i Danmark.

Køb danske Varer!

Axel Nielsen

Malermester
Christianslundsvej 54
Tlf. 135.

C. Knackstredt

Telefon 550
Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur.
Direkte Salg fra Drivhus.
Ingen Butiksleje,
derfor billigste Priser.

Husk!

Ellen Hansen

Modetorretning
Minka Jensens Effi.
Nørregade 10 - Telef. 594

**Fotograf
I. Westergaard**

14, Kongensgade 14.
Fotografier i alle Størrelser
til rimelige Priser.

**NYBORG KULIMPORT
& Nyborg Cichorielørreri A/s**

Telefon 15 og 23

Berner Rabøls Handelsingartneri

anbefales
Hyrdegyden - Telf. 209

WERNER HANSEN

URMAGER & GULDSMED
MELLEMGÅDE 11 - TLF 530 - NYBORG

Karl Lundtofte

Strandvejen - Tlf. 265
Tømremester & Bygningskonstruktør

Støt vore Annoncører

Hotel Royal

Koncert & Solistoptræden
Otto Trasbo



Nyborg Statsbane- og Autofærge-Restoration.

Delikat Smørrebød. Smaa varme Retter à 75 Øre.
Middag 2 Retter à 1,50 Kr.
E. Malling Mikkelsen.

I Dame- og Herre-Salonen,

Jernevej 22, faar De en
1. Kl.s Behandling.
Ærbødigst K. FOLDBERG