



Nº 10

20. Maj 1940

40. Aargang

AFSKÆRMNING AF LAMPEN PAA VOGNE MED AABNE ENDEPERRONER

I Aarene omkring 1920 og op til 1924 anskaffede Statsbanerne en hel Del 2- eller 3-akslede Personvogne af Typerne Bb, Cc, Cfm m. fl., der som bekendt har aabne Endeperroner. Der opstod meget snart den Ulempe, at den paa Endeperronen anbragte Lampe ved Kørsel i Mørke virkede generende for Lokomotivpersonalet under Udkigget, idet den spejlede sig i Udkigsruderne, saa Lokomotivføreren under Udkigget havde den lysende Lampe »dansende« foran sig i Hovedhøjde netop paa det Sted i Ruden, hvor Udkigget rent umiddelbart sker. Det er derfor let at forstaa, at Personalet besværede sig og ønskede Ændringer. Fra Administrationens Side maatte det indrømmes, at Forholdene ikke var, som de burde være, og der blev foretaget visse Forsøg. Bl. a. fik hver Lokomotivfører, som kørte med Tog, hvor Vogne af de nævnte Litra løb umiddelbart op til Maskinen, en lystæt Lærredspose og en Metal-klemme i Halvcirkelform. Det var saa Meningen, at Posen skulde sættes uden paa Lampe-kuplen paa den forreste Vogns Forperron og der fastholdes med Metalklemmen.

For saa vidt angaar Afskærmningen eller rettere Aflændingen af Lampelyset virkede denne Foranstaltning udmærket, men der var den Gene forbundet dermed, at man skulde kravle op paa Forkanten af den paagældende Vogns Forperron baade for at anbringe Posen og for at fjerne den. Dertil kom, at der med Hensyn til den sidstnævnte Manipulation blev

klaget over, at den i visse Tilfælde virkede sinkende paa Toggangen, f. Eks. naar der skulde afhænges Vogne. I saadanne Tilfælde var Lokomotivfyrbøderen ofte beskæftiget i Tenderen — f. Eks. ved Vandtagning — medens Stationspersonalet foretog Adskillelse af Koblingerne, der hvor Toget skulde skilles. Saa snart Vandtagningen var færdig, blev der givet Signal til at køre frem; naar Lokomotivfyrbøderen saa først skulde ned og fjerne den omtalte Pose, som jo skulde bruges, naar der paany kobledes til Toget, efter at de Vogne, som skulde sættes paa den paagældende Station, var anbragt paa Sidespor, blev der som nævnt ofte gjort Vrøvl fra Stationens Side; thi for at overholde Tiderne var det nødvendigt, at der blev kørt frem straks. Paa Grund af disse Gnidninger bortfaldt Anvendelsen af Stofposerne efterhaanden af sig selv.

Nu kunde en Foranstaltning som den beskrevne naturligvis ikke være noget af Varighed, men maatte anses for et Forsøg paa at faa konstateret, hvorvidt Ulemperne ved Udkigget forsvandt eller ej. I bekræftende Fald maatte der vel komme mere bestandige Foranstaltninger. Som Følge deraf gik Organisation og Personalet ud fra, at den Omstændighed, at Stofposerne — der i Praksis havde vist sig udmærkede — forsvandt, ikke var ensbetydende med, at Arbejdet paa Afskærmning af Lamperne paa de aabne Endeperroner ophørte. Da det imidlertid ikke saa ud til, at der blev foretaget

yderligere, blev Spørgsmaalet i 1927 officielt rejst over for Generaldirektoratet. Vi foreslog, at der blev anbragt Afbryder ved hver af disse Lamper, hvilket synes saare naturligt, idet der jo var Afbrydere ved hver enkelt Lampe i Kupperne i de samme Vogne. I Tiden indtil alle de foreslaaede Afbrydere var paamonteret, foreslog vi som midlertidig Foranstaltning enten at male Glaskuplen sort med Undtagelse af Rundingen fornedden (altsaa som de nu saa bekendte Mørklægningslamper), eller Anbringelse af en let udskiftelig Lysdæmper.

Der blev saa foretaget Forsøg med at male Lampekuglernes ene lodrette Halvdel sorte, men det hjalp ikke det ringeste. Lyset fra den anden Halvdel belyste stadigvæk Vogngavlen og Vinduet i Døren til Sidegangen med det Resultat, at Genspejlingen i Lokomotivvinduerne var uændret. Ved disse Forsøg viste det sig yderligere, at det ikke blot var Lyset fra selve Lampen fremad mod Lokomotivet, som generede, men meget mere Genspejlingen; naar Vogngavlene i Regnvejr var blanke af det nedløbende Vand, der blev bestraalet fra Perronlampen, var Ulemperne nemlig størst. Da det stadigvæk ikke blev til noget med de ønskede Afbrydere ved Lamperne, foreslog Organisationen, at Vogntagets Runding blev lukket saa langt ned, at Lampen var fuldstændig dækket, hvilket er Tilfældet ved senere anskaffede Vogne med aabne Endeperroner.

Dette Forslag afvistes imidlertid fra Administrationens Side, som værende for bekosteligt.

Saaledes gik Tiden, og i 1931 meddelte Generaldirektoratet, at der nu var sket Ændringer i Bestemmelserne om Beskyttelseskupeer eller Beskyttelsesafdelinger i Togene, saaledes at den op til Maskinen løbende Vogns Forperron, der tidligere havde været utilgængelig for Publikum, ikke mere maatte være aflaaet, men skulde kunne benyttes ved de rejsendes Ud- eller Indstigning. Under Hensyn hertil kunde en fuldstændig Slukning af Lampen ikke tiltrædes. Forskellige senere Henvendelser i den tidligere Maskinchefs Tid gav heller intet Resultat.

Nye Beklagelser foranledigede imidlertid, at Spørgsmaalet i Efteraaret 1939 atter blev rejst over for Administrationen, og der blev nu set med mere Velvilje paa Spørgsmaalet end tidligere. Generaldirektoratets Sagkyndige foranstaltede en hel Række Forsøg; der blev frem-

stillet Skærme eller Tragter i flere forskellige Konstruktioner. Disse blev derefter demonstreret for Repræsentanter for Organisationen, og vi skylder at indrømme, at den ønskede Afskærmning ikke har været saa hel lige til at løse. Vi skal f. Eks. anføre, at vore Repræsentanter, inden Forsøgene med Lys blev foretaget, var enedes om een bestemt af de fremstillede Afskærmningsplader, der mentes ganske afgjort at maatte kunne løse Problemet (den tilsigtede at belyse Gulvet paa Endeperronen samt den nederste Del af Døren ind til Sidegangen), men det viste sig, at den paagældende Skærm aldeles ikke svarede til Formaålet. Man samledes til sidst om en Skærm, som bestaar af et Pladehylster i Lampekuplens Diameter og med en meget vid tragtformet Krave fornedden. Endvidere enedes man om, at der i Praksis anstilles nogle Forsøg med den aftalte Afskærmning.

Denne Drøftelse fandt Sted den 27. Marts d. A., og umiddelbart derefter meddelte Generaldirektoratet, at der vilde blive fremstillet 10 Afblændingsskærme af den nysnævnte Form. Disse vilde blive sendt ud til Distrikterne — 5 til hvert —, der atter skulde fordele dem til de Steder, hvor Endeperronlampens Skin har virket generende for Udkigget fra Lokomotivet, og det var saa Mening, at Personalet skulde udtale sig om de nye Skærmes Anvendelighed, hvorefter der skulde tages endelig Stilling til Spørgsmaalet.

Vi gik saa ud fra, at det nu skulde være lykkedes at faa afsluttet denne aargamle Sag paa tilfredsstillende Maade. Imidlertid indtraadte Begivenhederne den 9. April med paafølgende anordnet Mørklægning bl. a. af de Lamper, vi her har skrevet om. Som Følge deraf maa de omtalte Forsøg naturligvis indstilles indtil videre; men vi har med denne Artikel dels villet gøre opmærksom paa, at Generaldirektoratet i sidste Omgang har set adskilligt mere forstaaende paa dette Forslag end tidligere — det maa iøvrigt indrømmes, at der siden C. Hede-gaard Christensens Tiltrædelse som Maskinchef er vist Forstaaelse over for adskillige Vel-færdsforslag — dels har vi villet vise, hvor besværligt det kan være at faa løst et Forhold, som maaske mange mener kun er af ganske ringe Art.

LA.-ORDREN

For kort Tid siden udsendte 1. Distrikt et Cirkulære, hvori man indskærpede Lokomotivpersonalet, at de under Togfremførelse altid *skal* have deres La.Ordre anbragt i den dertil bestemte Kasse paa Førerpladsen.

Det er i sig selv beskæmmende for os, at det har været nødvendigt for Distriktet at udsende en saadan Indskærpelse, men vi formoder, Anledningen er, at det ret ofte maa være konstateret, at Ordren ikke har været anbragt paa sin Plads, og hvis denne Antagelse er rigtig, vil vi fra Organisationens Side gerne være med til at understrege Indskærpelsen.

Som bekendt var det et meget alvorligt Toguheld, der blev den direkte Aarsag til La.Ordrens Indførelse, et Uheld af saa omfattende Art, at det let kunde have faaet saadanne Følger, at det med blodig Skrift var blevet indskrevet i Jernbanens Historie.

Fra Organisationens Side blev der dengang sat meget ind paa at faa indført en Ordning, saa det efter al menneskelig Beregning skulde kunde undgaas at komme ud for lignende Uheld, og vore Lokomotiv- og Motorførere med større Tryghed skulde være i Stand til at kunne føre deres Tog over Strækningen. Fra Administrationens Side var man ganske enig i disse Synspunkter og var klar til at tage Udgifterne og Merarbejdet ved en Nyordning.

Det sker af og til, at en eller anden Tildragelse af alvorlig Art meget vel kan bevirke, at der indføres ændrede Systemer, for saa naar der er gaaet nogen Tid, og Tildragelsen er kommet lidt paa Afstand, da ligesom at slappe af; men den Indrømmelse maa vi gøre vor Administration, at for La.Ordrens Vedkommende har dette absolut ikke været Tilfældet. Det har vi været glade ved og veltilfredse med.

Vi tror ogsaa paa, at den store Part af vore Medlemmer deler disse Synspunkter og i deres daglige, ansvarsfulde Arbejde er med til at overholde de gældende Bestemmelser om La.Ordren; til de enkelte, som maaske synes at tage Sagen mere overfladisk, vil vi gerne sige, at de maa og skal behandle La.Ordren med den Alvor, der ligger bag dens Indførelse, og dermed fritage os for flere Indskærpelser.

LOKOMOTIVFYRBØDERNES
TJENESTEURE

Da vi i Fjor fik løst eller i hvert Fald delvis løst det aargamle Spørgsmaal om Ure til Lokomotivfyrbøderne, gik vi ud fra, at denne Sag nu vilde gaa sin Gang. Overenskomsten gik som bekendt ud paa, at Lokomotivfyrbødere med 5 Aars Anciennitet vilde faa udleveret Tjenesteure, idet dog den første store Anskaffelse skulde fordeles paa 2 Aar. Ganske vist var der allerede den Gang Vanskeligheder med Fremskaffelse af den fornødne Valuta, men da det var Staten, det drejede sig om, havde man Lov til at regne med, at denne Side af Sagen nok vilde gaa i Orden.

Siden da er der jo imidlertid sket Ting, som paa forskellig Maade har besværliggjort Forholdene, og der foreligger nu Meddelelse fra Generaldirektoratet gaaende ud paa, at man paa Grund af de nuværende vanskelige Valutaforhold ikke har været i Stand til at fremskaffe Tjenesteure til den Del af Lokomotivfyrbøderne, som efter den trufne Aftale skulde have saadanne i Finansaaret 1940—41.

Dette er naturligvis en Skuffelse for dem, som i Henhold til Ordningen har glædet sig til nu at skulle have udleveret det saa længe ønskede Tjenesteur, men vi kan dog sikkert alle være enige om, at der for hele vor Statsadministration nu er saadanne Vanskeligheder at kæmpe med, at den her givne Meddelelse er af den Slags, man maa tage til Efterretning, indtil bedre Tider indtræffer.

DANMARKS ØKONOMI VED
KRIGENS BEGYNDELSE

I November Maaned f. A. holdt Lektor ved Københavns Universitet, P. P. Sveistrup, i den nationaløkonomiske Studenterklub i Lund et Foredrag om den økonomiske Stilling i Danmark ved Krigens Begyndelse i September f. A. Det vil erindres, at der dengang skete betydende Omslag i de Forhold, der betinger vor økonomiske Stilling. Paa dette Omraade er der ganske vist senere atter indtraadt Begivenheder, som maa medføre gennemgribende Ændringer, men uanset dette er Lektorens Redegørelse overordentlig interessant og lærerig. Vi tillader os derfor at optrykke Foredraget i dette og følgende Numre af vort Blad. Det gengives

her efter »Tidsskrift for den grønlandske Tjenestemandsförening«.

Forudsætningerne for Forstaaelse af Danmarks nuværende økonomiske Situation er for det første Kendskab til Danmarks Økonomi under Verdenskrigen og de dengang indhøstede Erfaringer, og for det andet Kendskab til dansk Økonomi under de sidste 10 Aars Depressionsperiode, idet økonomiske Dispositioner i disse Aar danner Udgangspunkt for de Muligheder, der nu foreligger for os. Jeg skal derfor indlede med nogle Tal til Belysning af disse Forhold.

Verdenskrigen 1914—18 staar for mange som en økonomisk fordelagtig Periode med store, hurtigt voksende Indtægter for den toneangivende Del af Befolkningen, men nationaløkonomisk bør Perioden bedømmes anderledes. Saavel Eksport- som Importmængdeindeks viser en Tilbagegang fra 100 i 1913 til 33 i 1918. For de vigtigste Eksportvarer, Flæsk og Smør, var Tilbagegangen endnu større, idet der i 1914 eksporteredes 147 Mill. kg Flæsk mod 3 Mill. i 1918, medens der i 1914 eksporteredes 95 Mill. kg Smør mod 15 Mill. kg i 1918, og denne store Tilbagegang blev kun i mindre Grad opvejet af relativt bedre Forhold paa andre Eksportomraader som Konserver o. l. Paa tilsvarende Maade gik Importen — særlig af Foderstoffer — stærkt tilbage, ligesom det var vanskeligt at skaffe Kul til at holde Industriproduktionen i Gang.

Naar dette Billede af Tilbagegang og Fattigdom i Perioden 1914 til 18 ikke svarer til den almindelige Opfattelse, skyldes det for en Del den førte Pengepolitik, der muliggjorde en Tredobling af Engrospriserne og en Fordobling af Detailpristallet fra 1914 til 18. Alle, der havde noget at sælge, tjente meget store Beløb udtrykt i Kroner. En Virksomhed, som i 1914 havde et Varelager til en Værdi af 300 000 Kr., kunde i 1918, saafremt der intet var solgt, regnskabsmæssig opgøre dettes Værdi til 900 000 Kr., og der kunde være udbetalt 600 000 Kr. i Dividende, uden at Virksomhedens Formue udtrykt i Kroner var blevet formindsket.

De Dele af Befolkningen, der ikke havde noget at sælge, mærkede mere til, at de var bleven fattigere. Reallønnens Indeks sank fra 100 i 1913 til 83 i 1918, og Funktionærgruppen, der ikke havde stærke Organisationer at støtte sig til, følte endnu mere disse Aars økonomiske Tryk. Fra Statsmagtens Side blev der gjort forskellige Forsøg paa at udligne den økonomiske Modsætning mellem rig og fattig, idet der blev ydet store sociale Understøttelser, ligesom forskellige Nødvendighedsvarer blev rationerede.

Naar det var muligt for Danmark at komme nogenlunde igennem Krigens vanskelige Aar, skyldes det foruden de naturgivne Forhold i den gode Landbrugsjord tillige den førte Politik: hermed menes ikke mindst det gode Samarbejde med de andre skandinaviske Lande, der muliggjorde en ikke ringe Vareudveksling, og ved Siden heraf den førte ubetingede Neutralitetspolitik, hvorved vi samtidig opnaaede Overenskomster med Tyskland og England om de nødvendige Til-

førsler og Vareudvekslinger. Da Handelen for en væsentlig Del foregik for privat Regning, gav den Enkeltmand store Indtægtsmuligheder, og de Forsøg, der fra Statens Side blev gjort paa Prisregulering, førte til mange Omgaaelser.

Da Krigen sluttede i 1918, forventede man, at København skulde blive Stabelplads for Østersøen, og de tomte Lagre blev hurtigt fyldte til meget høje Priser. Der indførtes saaledes i 1919 og 20 for 5848 Mill. Kr., medens Udførselens Værdi kun var 2970 Mill. Kr.; Differensen kunde kun for en mindre Del dækkes ved de store Fragter, som den danske Handelsflaade opnaaede, og Perioden sluttede med en ikke ubetydelig udenlandsk Gæld. Det samlede Resultat af Perioden 1914 til 21 var for Danmarks Vedkommende ikke saa opmuntrende, at Erfaringerne fra dengang kan danne noget umiddelbart Forbillede for nutidige Dispositioner.

Den anden store Forudsætning for Forstaaelse af den øjeblikkelige Situation i Danmark maa søges i den i de sidste 10 Aar førte økonomiske Politik; jeg skal gennemgaa Landbrugets Forhold først. Smørnoteringen, der i 1928 og 1929 havde været ca. 3,00 Kr. pr. kg, og Flæskenoteringen, der havde været paa ca. 1,50 Kr., sank i 1932 til omtrent det halve; dette bevirkede, at Bruttoudbyttet pr. ha sank fra 851 Kr. i 1928/29 til ca. 560 Kr. i 1931/32, medens Driftsomkostningerne i samme Periode kun sank fra 700 til ca. 570, saaledes at Nettoudbyttet, der i 1928/29 var 6,2 pCt. af Landbrugskapitalen, gik ned til minus 0,5 pCt. i 1931/32, og selv om der opnaaedes nogen Bedring i de følgende Aar, blev Rentabiliteten langtfra tilfredsstillende. Landbrugets og Landbrugernes Indtægter har gennem hele Perioden været smaa, og dette har ramt haardt, fordi de danske Landbrug har en meget stor Gæld. Ved en Tælling i 1937 blev Panteværdien (herunder Ejendomsskyld, Besætning og Inventar) opgjort til 5,4 Milliarder Kr., medens Gælden opgjordes til 4,4 Milliarder, altsaa over 80 pCt. af Panteværdien, og det oplystes, at $\frac{1}{3}$ Del af samtlige Ejendomme har en Gældsprocent paa over 100. Selv om Værdien i Handel og Vandel er noget større end Panteværdien, viser Tallene dog en meget stor Følsomhed overfor det ved Krisen fremkomne Prisfald. Den anden Kendsgerning, der karakteriserer dansk Økonomi i disse Aar, er den store Arbejdsløshed: af 325 000 forsikrede Arbejdere var i 1932 ialt 31,7 pCt. og i 1933 28,8 pCt. arbejdsløse. Der var altsaa ca. 100 000 Arbejdsløse hele Aaret i de paagældende Aar, heraf i Vintertiden ca. 150 000 og i Sommertiden ca. det halve.

Ved Hjælp af de her givne Tal forstaaar man de store Vanskeligheder som det danske Erhvervsliv stod overfor, da den store, sikre Kunde for vore Landbrugsprodukter, England, kom i Vanskeligheder og bl. a. søgte at imødegaa disse ved særlig Støtte til det engelske Landbrug og ved Toldforanstaltninger i Henshold til Ottawaoverenskomsterne. Der maatte fra dansk Side træffes ganske ekstraordinære Foranstaltninger, og det centrale i disse er den saakaldte Valutaordning. Den direkte Foranledning var, at Tyskland forhøjede Told- og Valutaafgiften paa dansk Smørekspport; dette ramte særdeles haardt under den

almindelige vanskelige Situation, da Smøreksporren til Tyskland i 1931 havde haft en Værdi paa 67 Mill. Kr. (ca. 5 pCt. af den samlede danske Eksport).

Formaalet med Valutaloven har i dansk Politik været slaaet fast med tre Slagord: det valutariske, det handelspolitiske og det beskæftigelsesmæssige. Alle de tre Formaal skulde naas ved en Regulering af Indførselen. Det fremhævedes saaledes, at Valutakurserne kunde opretholdes, naar Indførselen blev begrænset i Størrelse svarende til, hvad der faktisk indkom af Valuta gennem Eksporten, at man gennem en Indførselsregulering kunde dirigere den danske Efterspørgsel til de Lande, der var villig til at købe de danske Eksportvarer, og at man kunde begrænse Indførselen af de Varer, der ligesaa godt kunde fremstilles i vort eget Land. De politiske Partier i Danmark har i de sidste Aar været uenige om, hvilken Betydning Valutaloven praktisk har haft i de tre Retninger. Den danske Valuta blev i 1933 sat noget ned til en Sterling-Kurs af 22,40, men det skete af Hensyn til Fordelingen af Nationalindkomsten mellem Byerhvervene og Landbruget, og det gennemførtes ved en Overenskomst mellem Regeringen og Landbopartiet Venstre. Fra den Tid og til Efter sommeren 1939 har den danske Krone været holdt i konstant Forhold til Sterling. Det handelspolitiske Formaal er for saa vidt naaet, som vor Indførsel fra England, der i 1931 var 218 Mill. Kr., steg til 638 Mill. Kr. i 1937. Det beskæftigelsesmæssige Formaal er ogsaa i begrænset Omfang naaet, idet man kan paavise en ikke uvæsentlig Stigning af Beskæftigelsen særlig i Tekstil- og Skotøjsindustrierne. Hermed mener jeg ikke at have foretaget nogen endelig Vurdering af den danske Valutacentral, idet det yderligere bør fremhæves, at Valutacentralen har paaført Erhvervslivet ikke ubetydelige Vanskeligheder gennem dens Indskrænkninger i Virksomhedernes Dispositionsfrihed. En saadan Bedømmelse ligger iøvrigt udenfor deene Redegørelses Ramme.

Med Valutaordningen var de store Vanskeligheder, som Verdenssituationen i Forbindelse med vort Lands erhvervsgeografiske Struktur har fremkaldt, imidlertid ikke løst, og man maatte i de følgende Aar søge at løse disse Problemer. Det første Spørgsmaal angaar Fordelingen af den nedadgaaende Nationalindkomst mellem Landbrug og Byerhverv; det søgtes løst gennem en Række Landbrugsordninger, saasom Svineordningen, Smørordningen, Kornordningen og Sukkerordningen; disso tilsigtede at give Landbrugs erhvervets Udøvere større Indtægter, og man søgte at naa det højere Niveau gennem en Art Tvangskartellering, der igen muliggjordes af den stærke Regulering af Indførselen. Da det danske Landbrug imidlertid ikke er en homogen Masse, men bestaar af store Brug, der har lagt Hovedvægten paa Kornavlén, mellemstore Brug, der har en relativ omfattende Kvægavl og Smørproduktion, og Smaabrug, hvis Hovedindtægtskilde er Svineavlén, maa de forskellige Landbrugsordninger ses i Forbindelse med hinanden. De store Landbrug har faaet en væsentlig højere Pris end Verdensmarkedets for deres Korn, og de smaa Landbrug, der køber Kornet til højere Priser, har til Gengæld faaet en større Part i Svineavlén, der i

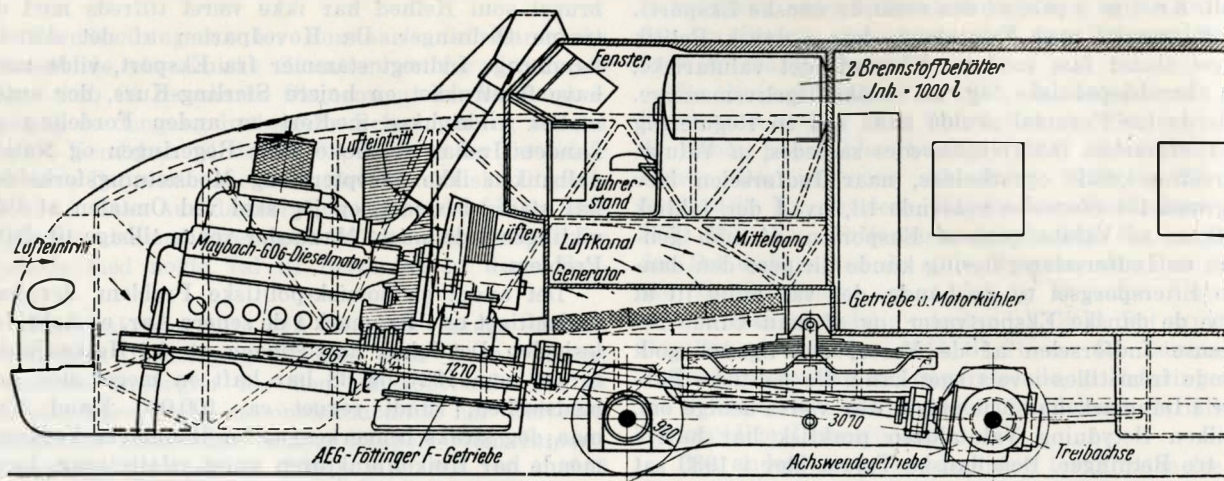
disso Aar var særdeles rentabel, fordi England havde mængdebegrænset sin Indførsel meget stærkt. Landbruget som Helhed har ikke været tilfreds med de trufne Ordninger. Da Hovedparten af det danske Landbrugs Indtægt stammer fra Eksport, vilde man have foretrukket en højere Sterling-Kurs, der automatisk vilde have medført en anden Fordeling af Landets Indtægter. Dette vilde Regeringen og Nationalbanken ikke akceptere, og Modsætningsforholdet har stadig bestaaet, og jeg skal ved Omtalen af Udviklingen i de sidste Maaneder vende tilbage til dette Problem.

Det andet økonomisk-politiske Problem, der har beskæftiget os i Danmark i de senere Aar, er Arbejdsløsheden. Det falder da i Øjnene, at vi i Højkonjunkturaar som 1937 og 38 har haft en meget stor Arbejdsløshed, rundt regnet ca. 100 000 Mand. Det maa dog straks bemærkes, at for Danmarks Vedkommende har Højkonjunkturaar været relativt svag, fordi det ikke er vore Eksportprodukter, der har været særlig efterspurgt. Engrospristallet for vore Importvarer var saaledes i 1937 i Forhold til 1935 lig 129, medens Engrospristallet for Eksportvarer var 110, altsaa en Udvikling udpræget i Danmarks Disfavør. Dernæst maa bemærkes, at vi i Perioden 1930—38 havde en Befolkningstilvækst i Aldersklasserne 20—65 Aar paa ca. 150 000. Landbruget var imidlertid paa Grund af de daarlige Konjunkturer ikke i Stand til at beskæftige det samme Antal som tidligere, hvorfor Arbejdsudbudet i de øvrige Erhverv steg med 30 Tusinde, der betegner Landbrugets mindre Beskæftigelse. Det samlede Arbejdsudbud er saaledes i 1930—38 steget med 180 000. Ser man dette Tal i Forhold til Arbejdsløsheden, bemærker man, at der trods den store Arbejdsløshed kan konstateres en meget betydelig Stigning i Beskæftigelsen. Man har fra det Offentliges Side i Danmark gjort en betydelig Indsats for at skabe nye Beskæftigelsesmuligheder, og man kan nævne, at der er ofret ca. 100 Mill. Kr. om Aaret paa Vejarbejder. Dette havde været rimeligt, hvis man kunde betragte den nuværende Arbejdsløshed som præget af daarlige Konjunkturer, men det er straks mere tvivlsomt, om Fremgangsmaaden har været rigtig, hvis Arbejdsløsheden ikke skyldes Konjunkturerne, men derimod er af strukturel Art; dette Spørgsmaal skal jeg om lidt vende tilbage til.

Den erhvervsmæssige Stilling for Danmark i August 1939 kan herefter i Korthed karakteriseres ved følgende: Landbruget har haft nogle relativt gode Aar, omend Landbrugets Forrentningsprocent stadig har været under normal, og Gældsbyrden tynger stadig haardt. Man kan vist i Hovedsagen sige, at Landmændene klarede sig nogenlunde, før Krigen udbrød, men der havde ikke været Mulighed for at fylde nogle af de Huller, som skyldes de meget daarlige Krisaar, og der var derfor kun smaa Muligheder for at imødegaa eventuelle nye Vanskeligheder, som maatte melde sig. Byerhvervene havde relativ god Beskæftigelse, og Arbejdsløsheden var væsentlig mindre end tidligere Aar. Dette maatte igen ses i Forbindelse med et ret omfattende Byggeri, som i hvert Fald vilde sikre den gode Beskæftigelse i nogle Maaneder.

(Fortsættes.)

NYT TYSK STRØMLINIEFORMET MOTORTOG



Motoranordningen paa Kruckenbergs Motortog.

De tyske Rigsbaner har for nogen Tid siden prøvekørt et nyt tredelt Motorkøretøj, konstrueret af Dipl. Ing. *Franz Kruckenberg*. Konstruktørens Navn var for 7—8 Aar siden stærkt fremme for det af ham konstruerede Motortog med Luftpropeller »Skinnezepelineren«, som det kaldtes, med hvilket der paa Strækningen Berlin—Hamburg kørtes med en Hastighed paa indtil 230 km/T. Luftpropellerne viste sig dog at medføre et for stort Energitab og blev senere erstattet af elektrisk Transmission.

Kruckenbergs nye Dieseltog, som skal løbe mellem Berlin og Hamburg, er bygget efter Erfaringerne med Propeltoget. Vognkassernes Form er tilpasset alle aerodynamiske Fordringer; der er særligt lagt Vægt paa, at Luften under Sidevind kan smøge op over Køretøjet med den mindst mulige Paavirkning. Vognkassens nedadvendte Flader er lukket af en skaalformet Beklædning, hvis Opgaver er at aflede Sidevindens Paavirkning. Hulrummet indenfor Beklædningen bruges til Rørledninger for Ventilation og Luftpvarmning, samt til Akkumulatører, Vandbeholdere m. m.

Maskinaggregatet er placeret udenfor den egentlige Vognkasse ved, at det er trukket frem og hænger foran den forreste Truck. Denne Anordning skyldes Bestræbelser for at undgaa Rystelser i Motorvognene. Drivkraften er to 12-cylindrede firtakt Maybach-Dieselmotorer med Cylinderanordning i V-Form. De er paa 600 HK hver og er anbragt, som Tegningen viser, i den yderste Ende paa den forreste og den bageste Vogn. Drivkraften er tilkoblet med *AEG-Föttinger* hydraulisk Kobling og overføres til den inderste Aksel paa den forreste og den bageste Truck med Kardanaksel og Spidshjul-Vekseldrev. Dieselmotorerne startes med Lysmaskinen paa 15 kW.

Motortoget har Plads til 100 Rejsende og indeholder Køkken, Buffet, Pakrum for 1500 kg Rejsegods. Desuden findes et lille Postrum. Toget er udrustet med Klimatanlæg, som med Ventilatorer forsyner Vognene med varm eller kølig Luft, som kan

være tør eller befugtet eftersom Aarstiden kræver det. Prøvekørsler paa indtil 215 km/T har vist, at Toget har gode Løbeegenskaber.

JERNBANESKOLENS FORSTANDER PLUDELIG DØD

2. Pinsedag om Aftenen afgik Jernbaneskolens Forstander, Trafikinspektør *A. E. V. Friis-Skotte*, pludselig ved Døden i sit 63. Aar.

Friis-Skotte har helt siden 1908 været Lærer paa Jernbaneskolen, og han overtog i 1930 Stillingen som Skolens Forstander. Da Jernbaneskolen i Hellerup blev nedlagt og flyttet til Lokalerne i Generaldirektoratet, fik Friis-Skotte foruden Hvervet som Skoleforstander tillige overdraget Ledelsen af Transportagenturet i 1. Distrikt, hvilket i 1933 udvidedes, saa han fik betroet Ledelsen af det samlede Transportagentur for hele Landet.

Det var saaledes omfattende Hverv, der var betroet *A. Friis-Skotte*, men det er kun i den Del af hans Virksomhed, der vedrørte Jernbaneskolen, at vor Organisation og vore Medlemmer havde Forbindelse med ham, og paa dette Omraade skal det siges, at der fra alle Sider lyder Lovord om den afdøde. Han var ikke blot en forstandig og behagelig Leder af selve Jernbaneskolen og dens rent skolemæssige Forhold, men han var tillige venlig og forstaaende over for de Forhold, der fra Elevernes Side blev forelagt ham i hans Egenskab af Skoleforstander. Paa Omraader, hvor Imødekommen af fremsatte Forslag eller Ønsker var mulig, kunde Eleverne altid regne med Sympati, hvilket jo betyder meget, naar der, som f. Eks. ved Motorkursuserne, har været Tale om Elever i en Alder langt ud over den, i hvilken der ellers sidder paa Skolebænken.

JUBILÆER



F. G. Jensen,
Ar.



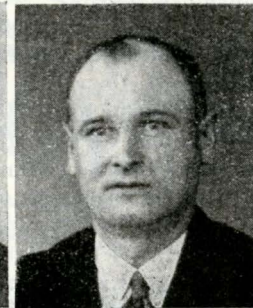
J. P. Nielsen,
Gb.



E. A. Möbius,
Kø.



A. H. Alberg,
Hg.



V. V. Eriksen,
Fh.

Den 25. Maj kan Lokomotivførerne *F. G. Jensen* og *V. J. J. Frederiksen*, Aarhus, fejre 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Begge er de Lokomotivførersønner fra henholdsvis Aalborg og Aarhus og har tilbragt næsten al deres Jernbanetid i Aarhus. Jensen er Specialist i Damp, men Frederiksen i Motor, udnævnt som Lokomotivfører til Mx-Loko.

Afdelingen gratulerer jer begge og takker for godt Samarbejde gennem Aarene og ønsker jer Held og Lykke i Fremtiden.

V. J.

Den 2. Juni kan Lokomotivfører *J. P. Nielsen Bogø*, Solskrænten 47, Valby, København, fejre 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Afdeling 1 bringer dig herved sin Lykønskning for Dagen, ligesom den samtidig giver Udtryk for Haabet om, at det endnu en Aarrække maa være dig forundt med godt Helbred at kunne udføre din Gerning.

H.

Den 4. Juni kan Lokomotivfører *E. A. Möbius*, Korsør, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

I den Anledning bringer Korsør Afdeling dig sin hjerteligste Lykønskning og ønsker dig alt godt i den kommende Tid.

Soren.

Den 4. Juni fejrer Motorfører *C. C. V. Nielsen*, Randers, 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Jubilaren er en meget interesseret Motor- og Foreningsmand samt kendt for sit gode Humør. Randers Motorførerafdeling ønsker dig hjertelig til Lykke med Dagen samt Lykke og Held i de kommende Aar.

V. J.

Den 5. Juni kan Lokomotivfører *A. Alberg* fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Afdeling 7 bringer dig herved sin bedste Lykønskning paa Jubilæumsdagen og ønsker dig alt godt i den kommende Tid.

H. V. N.

Den 6. Juni kan Lokomotivfører *V. Eriksen*, Vibevej, Frederikshavn, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Jubilaren begyndte sin Aspiranttid her i Frederikshavn. Da den faste Ansættelse kom, gjaldt det Struer, men inden

et halvt Aar var gaaet, kom han tilbage til Frederikshavn, og hans Tjeneste i alle de 25 Aar har været her ved Depotet kun afbrudt en kort Tid ved Forfremmelse til Lokomotivfører i Horsens.

Naar et Menneske opholder sig saa længe paa et Sted, bliver han kendt af alle, det er Eriksen da ogsaa, og kun for gode Ting, jovial, flink og rettænkende i alle Maader; saa D. S. B. har en værdig Tjenestemand i Eriksen og vi, hans Kolleger, en hel rigtig Medansat, der altid har været en Pryd for Standen. Derfor vor hjertelige Lykønskning paa Jubilæumsdagen, gid Lykke og Held maa følge dig og dine i Fremtiden.

P. A. V.

V. Heftholm.

Endvidere kan Lokomotivførerne *A. E. Engtorp* og *H. J. A. Jensen* begge i Struer fejre deres 25 Aars Jubilæum den 1. Juni henholdsvis den 4. Juni.

Taksigelse.

Min Moders og min hjerteligste Tak til de københavnske Lokomotivfyrbødere for Opmærksomheden ved min Faders Begravelse.

A. Petersen,
Gb.

Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne.

Ansvarsforsikring.

(Uddrag af Skadessag.)

En Stationsarbejder kommer kørende paa Cykle paa Gl. Kongevej den 16. November 1939. En ældre Dame er ved at passere Gaden, men bliver nervøs og træder tilbage, hvorved Cyklisten paakører hende, og hun falder og slaar Baghovedet.

Damen kræver Erstatning for Svie og Smerte, og Sygekassen Godtgørelse af Udgifter ved Hospitals- og Rekreationsophold.

Skyldsspørgsmaalet afgøres ved Forlig i Retten. Stationsarbejderen vedtager en Bøde og kendes pligtig at udrede Erstatning til Skadelidte, 200 Kr. for Svie og Smerte samt Dækning af Sygekassens Udgifter.

Stationsarbejderen havde sin Ansvarsforsikring i Orden, og Forsikringsforeningen udbetalte Skadelidte og Sygekassen Erstatning i Overensstemmelse med det indgaaede Forlig.

Der kunde nævnes flere Eksempler, som viser, hvor paakrævet det er, at Ansvarsforsikringen er i Orden.

Den koster kun 6,00 Kr. om Aaret i Forbindelse med Brand- og Tyveriforsikring, og Præmien fradrages som bekendt i Lønnen med Halvdelen hver 1. Februar og 1. August.

Notitser

Privat Storebæltsoverfart?

»Aftenbladet« meddeler, at en Privatmand omgaas med Planer om at aabne en fast Sejlrute over Storebælt, i hvilken Anledning han har rettet Henvendelse til Lohals—Lundeborg Færgeselskab om evt. at kunne leje Selskabets Færge.

Lodsvang ved vore to store Broer.

Marineministeriet har udstedt Bekendtgørelse om, at Sejlads uden Lods gennem Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen midlertidigt er forbudt, Krigsskibe og andre Statskibe dog undtaget.

Stor Bevilling til Godsvogne.

Efter Henstilling fra Trafikministeren har Folketingets Finansudvalg tiltraadt en Bevilling paa 6 Mill. Kr. til 300 store lukkede Godsvogne. Da der allerede i Efteraaret er bestilt ca. 100 nye Godsvogne, og 100 gamle Personvogne er under Ombygning til Godsvogne, samt da der ialt er overtaget ca. 500 Godsvogne fra Privatbanerne, vil Statsbanernes Godsvognspark efterhaanden blive betydeligt forøget.

Skolefrirejserne inddraget.

Under Hensyn til den foreliggende finansielle Situation har Undervisningsministeriet udsendt Meddelelse om, at Skolebørns Adgang til Fribefordring ved Foretagelse af Skolerejser bortfalder indtil videre.

Feriehjem ude af Drift.

Hverken Statsbanernes Feriehjem paa Knudshoved eller Værksteds- og Remisearbejdernes Feriehjem paa Halskov ved Korsør vil i Aar blive taget i Brug som Feriehjem eller til de sædvanlige Feriekursus, idet de er taget i Anvendelse til andet Formaal.

Hest faar Benet i en Tvangsskinne.

Forleden var en Mand paa Vej til Marked med en Hest. Undervejs mødte han en Ambulancebil, hvilket bevirkede, at Dyret blev forskrækket, og da de netop befandt sig ved en Jernbancoverskæring, trak Manden Hesten ind paa denne. Saasnart Ambulancen var passeret, vendte han Hesten for paany at gaa ud paa Vejen og fortsætte videre fremad, men det viste sig da, at Hesten uheldigvis havde faaet det ene Bagben ned i Tvangsskinnen, den faldt om og brækkede Benet. Det lykkedes at faa et ventet Tog stoppet paa den nærliggende Station, hvor det blev et Kvarterstid forsinket, indtil en Dyrlæge var kommet til Stede og aflivede Hesten.

Tog paakører en Lastbil.

Den 6. Maj paakørte et Persontog mellem Hålsingborg og Ängelholm en Lastbil. Ulykken krævede desværre flere Ofre, nemlig 3 døde og 2 saarede.



Udnævnelse fra 1.—6.—40:

Lokomotivmester II E. E. Thiberg, Kbhavns Godsbgd., efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivmester I, Kbhavns Godsbgd. (vgl. Udn.).

Fritagelse fra 1.—5.—40 for Hvervet som Depotforstander:

Lokomotivfører (Depotforstander) K. F. Jensen, Skern, er efter Ansøgning fritaget for Hvervet som Depotforstander.

Tildeling af Funktion som Depotforstander fra 1.—5.—40:

Lokomotivfyrbøder K. A. Nikolajsen, Skern, er efter Ansøgning tildelt Funktion som Depotforstander i Skern.

Afsked:

Lokomotivfører R. P. Lyngkilde, Nyborg, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—7.—40 (min. Afsked).



Optaget som ekstraordinære Medlemmer:

pr. 1.—5.—40

pens. Lokomotivfører H. J. V. Hansen Rønnebæk, Lys-højgaardsvvej 19, 2., Kbhvn., Valby.

pens. Motorfører M. V. Vanger, Bjarkesvej 3, Aabyhøj.

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 8 aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.
Postkonto 20 541.