



NO 14

20. Juli 1940

40. Aargang

### TIDLIGERE MØRKLÆGNING

Efter at Mørklægningen traadte ud i Livet først i April Maaned, har vi et Par Gange gjort opmærksom paa, at vi fandt, der burde rettes noget her og der. Det bør indrømmes, at der ogsaa er sket visse Ændringer, f. Eks. er der jo fra Distrikternes og Signalkommissioners Side gjort en Del for at tilvejebringe saa ensartede Synlighedsforhold som muligt for Hovedsignalerne; disse Bestræbelser maa dog fortsættes. Hvad der er ændret herudover, er nærmest Smaating og maa vel egentlig betegnes som Indrømmelser af, at nogle af de forskellige anordnede Foranstaltninger var for drastiske. Vi tænker her paa, at man visse Steder anvendte baade afblændede Vinduer og Mørklægningslamper i Personalets forskellige Værelser — en af Delene var tilstrækkeligt —, eller at man anordnede Afblænding af Haandlygterne, saa de faktisk var uanvendelige. Dette er ganske vist ændret, men efter vor Mening burde Mørklægningsforanstaltningerne revideres paa anderledes betydende Punkter.

Selve Aarstiden har ført med sig, at Mørklægningsforanstaltningerne i og for sig hidtil har virket mindre og mindre generende, simpelthen fordi vi er gaaet mod den Aarstid, hvor vi har de lange Aftener og de lyse Nætter. Men dette ændrer sig jo nu, og der er derfor Anledning til paany at gøre opmærksom paa, at der bør sættes ind paa Gennemførelse af visse Ændringer, inden vi kommer ind i den mørke Aarstid.

Lad os først pege paa Lokomotivernes Frontlanterner, som giver et aldeles utilstrækkeligt Lys. Medens man i andre Lande i vid

Udstrækning har elektrisk Lys eller Gaslys i Frontlanterne, saa kører vi jo endnu med Petroleumsløgter, der i sig selv giver et saare svagt Lys, og det har man afblændet, saa der kun er nogle ganske faa Centimeter — i 1. Distrikt kun 2—3 cm — udækket. Det er en given Ting, at den Smule Lys i Frontlantenen ikke tjener Lokomotivpersonalet til blot den mindste Orientering under Kørslen; der bør snarest ske en Forbedring paa dette Omraade.

Paa visse Strækninger i vort Land kører der ikke saa sjældent tyske Lokomotiver, og det er da naturligt, at vore Medlemmer lægger Mærke til, hvorledes disse er mørkelagt. De, som ikke har set dette, vil maaske spørge: »Er der da nogen Forskel«! Ja, en meget væsentlig. Paa de tyske Maskiner er Afblændingen af Lanterneerne ikke indskrænket til et lille kvadratisk Hul, som vi har det i 1. Distrikt, eller en lille rektangulær Stribe, som det er paa Lokomotiverne i 2. Distrikt; man ser derimod en belyst cirkelrund Skive af adskilligt større Fladeindhold, end hvad vi har. Denne Forskel synes ganske vist at være af væsentlig Betydning, men det er ingenlunde den eneste Afvigelse fra de danske Forhold. Paa de tyske Maskiner er der 2 Frontlanterner, en over hver Skinnestreg, og de er ikke blot begge i Anvendelse, men der er endog gennemført den Ordning, at Lanterneerne samtidig med Mørklægningens Indførelse blev drejet lidt, saa de lyser mere ud til Siden end før og f. Eks. er til Hjælp ved Belysning af Afstandsmærkerne. Endelig benyttes den normale Belysningsart, Gas eller Elektricitet, stadig. (Vi skylder at tilføje, at den omtalte

Foranstaltning med en ganske svag Drejning af Lanterne, saa de lyser lidt ud til Siden, ikke blot er foretaget af Hensyn til Lokomotivpersonalets Udkigsmuligheder, men tillige fordi Lyskeglen set fra Luften viser sig anderledes og er mindre vejledende for Flyvere.) Hos os er man som bekendt gaaet den modsatte Vej. Paa de Maskiner, der normalt har Gas i Frontlanterne, maa Gaslygten ikke benyttes; i Stedet anvendes Reserverlanteren med Petroleumsligte, og saa er det endda saa viseligt gjort, at man ikke har flyttet denne ned paa Frontlaternens sædvanlige Plads, men lader den blive siddende et eller andet Sted oppe ved Skorstenen, hvor den som Lyskilde er lig Nul.

For saa vidt angaar Lanterne ser vi alt-saa, at de tyske Lokomotiver har bibeholdt deres sædvanlige Lyskilde, de har fra Lanteren et Lys af mange Gange større Fladeindhold, end vi har, og dette har de dobbelt, idet der som nævnt er en Lanterne over hver Skinne-streng. Under Hensyn hertil er det ikke uden en vis Berettigelse, at vore Medlemmer spørger: Naar Foranstaltninger som de omtalte kan forenes med de Krav, der stilles til Mørklægningen, hvorfor kan der saa ikke ske passende Ændringer paa de danske Maskiner. Begge Arter, tyske og danske, kører jo dog i adskillige Tilfælde paa samme Strækning.

Vi skal dernæst gøre nogle Bemærkninger om Udkiget gennem Sidevinduene m. v. Det er foreskrevet, at der skal køres med nedrullet Bagejrl og Topsejl samt afblændede Sidevinduer og eventuelle Bagvinduer — som f. Eks. paa Loko-Litra S og O —, saa Førerpladsen er fuldstændig tillukket. Naar der som foran beskrevet ikke faas nogen Orienteringsbelysning fra Frontlanterne, er det nærliggende, at Personalet paa de Maskiner, hvor Sidevinduene kan lukkes ned, godt kunde tænke sig at aabne dem for Udkig; men det har de været en Del betænkelige ved, fordi der i Mørklægningsreglementet staar: »der køres med o. s. v.,« som ovenfor angivet. Vi har imidlertid hørt en Fugl synge om, at i hvert Fald det ene af Distrikterne i et bestemt Tilfælde har hævdet, at Sidevinduene gerne maa aabnes, naar der ikke fyres. Hvis en saadan Opfattelse er til Stede, vilde det saa ikke være rimeligt, at Personalet blev gjort bekendt dermed. Det synes vi i hvert Fald, og Distrikterne bør overveje dette.

Det mest brændende Punkt i Mørklægning

gen — hvis man kan sige saaledes om noget, der ikke brænder — er imidlertid de fremskudte Signaler. Vi har tidligere peget paa, at Overkørselssignalerne paa de uhegnede Baner ikke er blevet slukket, men stadig væk blinker ud i Natten, hvoraf man efter vor beskedne Opfattelse skulde kunne faa den Tro, at saa maatte det være muligt ogsaa at lade Banernes fremskudte Signaler brænde.

Aalborg Stiftstidende bragte den 21. April en Artikel om en Tur med en Motorvogn gennem Natten, deri var bl. a. følgende Stykke om Overkørsels-Blinksignalerne:

»Først gør *et Blinklys* Motorføreren opmærksom paa, at Toget nærmer sig en Overkørsel. Han giver et Stød i Fløjten, og saa kommer Skiltet »Giv Agt« og igen et Skilt lidt længere fremme, en Pil i hvid og rød Emaille; trods det ringe Lys blinker den i Reflekset fra Vog-nens Lanterne.

Igen tuder det elektriske Horn, og først nu skimter vi de *to røde Blinksignaler* ved Krydset forude.« (Frømhævelserne er af os. Red.)

Vi er fuldt vidende om, at det ikke er Statsbanernes Administration alene, som træffer Afgørelse paa de her omtalte Punkter. Og vi maa erkende ikke at have noget Kendskab til, hvorledes Signaler m. v. ser ud oppe fra Luften. Men det turde dog være nærliggende at antage, at naar der, uden at det generer Mørklægningen, kan benyttes Blinklyssignaler for at tilkendegive Lokomotivpersonalet paa et kørende Tog, at de nærmer sig en Vejoverskæring, saa maatte det ikke anses for umuligt ogsaa at kunne benytte Blinklyssignal til at tilkendegive det samme Personale, at nu nærmer de sig en Station.

Vi henstiller derfor til rette Vedkommende, at Spørgsmaalet om visse Ændringer m. H. t. Mørklægningsforanstaltninger overvejes paany, saa Resultatet kan foreligge, inden vi kommer ind i den mørke Tid.

Endelig vil vi gerne give Udtryk for, at selv om der, hvad alle Lokomotivmænd inderligt haaber, bliver gennemført visse Ændringer i de her omtalte Retninger, saa vil Mørklægningsforanstaltningerne alligevel hvile som en tung Haand paa Jernbanetjenesten, det bør derfor tilstræbes, at Trykluftbremsen snarest tages i Brug i Togfremførelsestjenesten i lige saa vid Udstrækning, dette kan lade sig gøre.

## NY TRAFIKMINISTER

Under Hensyn til de politiske Forhold for Tiden og i Fortsættelse af den Samlingstanke, 5 af Rigsdagens Partier er blevet enige om at følge, blev der den 8. Juli foretaget en Rekonstruktion af vort Lands Regering. Formen med nogle konsultative Ministre ændredes saaledes, at Venstre og de Konservative deltager i Regeringsarbejdet direkte med Fagministre, en Omlægning der naturligvis maatte medføre nogle af de hidtidige Fagministres Udtræden af Ministeriet. Ved Rekonstruktionen kom der endvidere Ikke-Politikere ind i Ministeriet; blandt disse vor nye Trafikminister, Ingeniør Gunnar Larsen.

Blandt de af Regeringen udtraadte var ogsaa Trafikminister Axel Sørensen. Han havde kun beklædt sit høje Hverv siden 15. September i Fjor, d. v. s. i ca.  $\frac{3}{4}$  Aar; men dette korte Tidsrum har dog været bevæget nok. Faa Dage efter hans Tiltræden som Minister, traadte den første Køreplansindskrænkning ud i Livet, og det blev jo ikke ved den ene Indskrænkning i det driftsmæssige. Vanskelighederne medførte Ændringer ogsaa paa andre Omraader, og det faldt i Axel Sørensens Lod at gennemføre en Lov om Takstforhøjelser paa Statsbanerne.

Som vi skrev ved Hr. A. Sørensens Tiltræden d. 15. September havde han bag sig en lang kommunalpolitisk Virksomhed som Borgmester i Horsens. Dette afbrød han fuldstændigt for helt at kunne ofre sine Kræfter paa den nye Opgave, og da han gennem en tidligere 10aarig Periode som Redaktør af Privatbanefunktionærens Fagblad havde erhvervet sig en god Indsigt i Jernbanemændenes Forhold, er det forstaaeligt, at Jernbanepersonalet glædede sig over hans Udnævnelse til Minister. Forholdene har imidlertid bevirket, at Axel Sørensens Trafikministerperiode kun blev af kort Varighed.

Vor nye Trafikminister, Ingeniør Gunnar Larsen, er en kendt Mand inden for Industrien; han har i flere Aar været Direktør for det verdenskendte Firma F. L. Smidth & Co., hvis Speciale er Maskiner til Cementfabrikation, og hvor ganske sikkert en Del af vore Medlemmer i sin Tid har arbejdet. Sin Interesse for Trafikvæsenet har han allerede for adskillige Aar siden givet til Kende ved et betydeligt Arbejde for Trafikflyvningen. Hans Andel i, at Rutefor-

bindelsen København—Aalborg blev gennemført, er velkendt.

Naar en stærkt optaget Mand, der staar som Leder af en stor og betydende Virksomhed og ogsaa paa anden Maade har Tilknytning til storindustrielle Foretagender, saaledes er gaaet ind i Regeringen til Trods for, at han ikke tidligere har været Politiker, har han naturligvis haft sine Bevæggrunde dertil. Samtidig med sin Tiltræden som Minister for offentlige Arbejder, som det officielt hedder, udsendte Trafikminister Gunnar Larsen herom en saalydende Udtalelse:

»Naar jeg som Ikke-Politiker har indvilliget i at efterkomme Opfordringen til at indtræde i den rekonstruerede Samlingsregering, skyldes det, at jeg alene ud fra nationale Synspunkter har anset det som min Pligt at yde min Medvirken til at gennemføre den Omstilling i Danmarks økonomiske og sociale Liv, som er nødvendig som Følge af de ændrede Vilkaar, hvorunder det danske Folk paa Grund af den nye Tilstand i Europa i Fremtiden vil komme til at arbejde og leve.«

Forhaabentlig vil det lykkes den nye Regering at føre og lede vort Land gennem Tidens vanskelige Skær. I Troen herpaa byder vi vor nye Trafikminister velkommen og haaber paa, at det hidtidige gode Samarbejde mellem Minister og Repræsentanter for vor Organisation fremdeles maa bestaa.

---

## FERIEHJEMMETS INDVIELSE

Som det nu er almindeligt bekendt, blev Feriehjemmet officielt taget i Brug Mandag den 8. ds. Der kunde maaske nok have været Anledning til at foranstalte en Festlighed i den Anledning; thi det bliver jo en Mærkepæl i Organisationens Historie; men under Hensyn til de foreliggende Forhold havde Hovedbestyrelsen set bort fra større festlige Arrangementer. Alligevel var der dog en vis »Indvielse« af det ombyggede Feriehjem, idet Hjemmet Dagen før den egentlige Aabning blev besigtiget af Hovedbestyrelsen og enkelte særligt indbudte, blandt hvilke maa noteres Medlemmerne af det Udvalg, som i sin Tid udførte alle de forberedende Arbejder for Realiseringen af Tilvejebringelsen af et Feriehjem for de danske Lokomotivmænd; ligeledes var

Arkitekten og de Haandværksmestre, som har haft Ombygningen m. v. til Udførelse, indbudt; Kalundborg By og Raklev Sogn var ogsaa repræsenteret.

Det ombyggede, udvidede og moderniserede Feriehjem blev naturligvis beset fra Ende til anden, og der lød Lovord paa Lovord om saa at sige alt. Vi Lokomotivmænd har jo altid baaret en vis Stolthed i os, fordi vi skabte et Hjem, hvor vore Medlemmer og deres Familie til en overkommelig Pris kan nyde en Ferie i virkelig gode og sunde Omgivelser, og det blev ved denne lille Indvielsessammenkomst Gang paa Gang fremhævet, at det, vi paa dette Omraade har gennemført, er et godt Eksempel for andre. Ikke alene har vi i de vanskelige Aar efter Verdenskrigen kunnet virkeliggøre Anskaffelsen af et eget Feriehjem, hvilket kun kunde lade sig realisere ved kammeratligt Sammenhold og Forstaaelse, men vi har ved den nu gennemførte Udvidelse og Modernisering vist, at det ikke er nok at have anskaffet et Feriehjem; det skal ogsaa tilpasses, efterhaanden som Tiderne skifter. Det blev fremhævet, at netop dette var Bevis paa sund Forstaaelse af Forholdene. Alle ønskede Feriehjemmet og dermed vor Organisation Held og Lykke i de videre Bestræbelser til Gavn for Medlemmerne og Staten, ja for saa vidt for Samfundet som Helhed.

Vi skylder at tilføje, at det ikke blot var Feriehjemmet som Institution, der var Genstand for smigrende Omtale, ogsaa om den rent haandværksmæssige Udførelse af Ombygningen blev der fremsat rosende Udtalelser. Arkitekten, K. Grøning, København, og de enkelte Haandværksmestre har Lov til at være stolte over det her leverede Arbejde. Murermester Chr. Schrøder, Kalundborg, har været Hovedentreprenør ved Ombygningen, Snedkermester Jensens Sønner, Kalundborg, har leveret Vinduer, Døre m. v. samt alt Inventar, Tømrermester A. Skov og Malermester H. P. Christensen, Raklev, har udført Tømrer- henholdsvis Maler- og Tapetarbejdet, Installatør Kjær-Christensen, Kalundborg, har haft de elektriske Installationer og Blikkenslager L. Reesen samt Vand- og Gasmester A. M. Jørgensen, Kalundborg, har udført Sanitetsarbejdet. Arkitekt Grøning fremhævede, at Haandværkerne hver for sig havde sat en Ære i at levere et godt haandværksmæssigt Arbejde. Vi Lokomotivmænd,

der alle har haandværksmæssig Uddannelse, forstaar, at de tilstedeværende Mestre var glade for den Ros, deres og deres Arbejdes Arbejde fik.

Der var indløbet en Del Blomsterhilsener til Indvielsen, saaledes at der ogsaa i det rent ydre var et festligt Præg paa Hjemmet den første »Hverdag«, hvor de ankomne Gæster hver for sig med Begejstring bemærkede de stedfundne Forandringer.

## DANMARKS ØKONOMI VED KRIGENS BEGYNDELSE

(Fortsat.)

Hvis denne Forudsætning, som vi her har opstillet som en Mulighed, at den nuværende uheldige Udvikling af Forholdet imellem Eksport- og Importpriser fortsættes, og hvis der ikke er nogen, som man kan paalægge at bære Udgifterne herved, kan man tænke sig, at den samlede Nedgang i Købeevne i Forhold til Markedspriserne vil føre til en stærk Forøgelse af Arbejdsløsheden. Vi har straks mærket det indenfor Automobilbranchen. Da Forbudet mod den private Personkørsel gennemførtes i Begyndelsen af September, maatte Efterspørgselen efter Vogne standse, og de store Samlefabrikker afskedige deres Arbejdere; dette var imidlertid det mindste, idet ogsaa de utallige Reparationsværksteder og Tankstationer rundt om i Landet fik mindre Beskæftigelse, hvad der før eller senere i Forbindelse med Nedgangen i Beskæftigelsesmuligheder paa andre Maader maa føre til en betydelig Stigning i Arbejdsløsheden. Denne Stigning har allerede begyndt at vise sig, idet der ved Udgangen af November var 118 000 Arbejdsløse mod 56 000 ved Udgangen af August. Dette Tal synes ikke særligt afskrækkende, naar man gør opmærksom paa, at der ved Udgangen af November i 1938 var 120 000 Arbejdsløse og omtrent det samme Antal ved samme Tid i 1937. Arbejdsløsheden er meget forskellig indenfor de enkelte Fag, saaledes 3,3 pCt. for Skræddere og 25,7 pCt. for Malere.

Denne endnu nogenlunde taalelige Arbejdsløshedssituation maa ses i Forbindelse med det store Boligbyggeri, som vi har haft i Sommeren 1939, og som endnu ikke er afsluttet. Der var saaledes ved Udgangen af August Maaned over 12 000 Lejligheder under Opførelse i Hovedstaden og Provinsbyerne og 19 600 i hele Landet mod henholdsvis 7 500 og 12 200 ved Udgangen af August i 1938, det vil sige, Antallet er i 1939 rigeligt 50 pCt. større end i 1938. Dette har selvfølgelig først og fremmest Betydning for Beskæftigelsen i Byggefagene, men det er almindelig kendt, at god Beskæftigelse ved Byggeriet giver god Beskæftigelse paa mange andre Omraader. Men kan denne relativt gunstige Stilling antages at ville fortsætte, naar de Boliger, der nu er under Opførelse, bliver færdige? Det afhænger af, om nyt Byggeri sættes i Gang, og det vil utvivlsomt blive paavirket stærkt af Obliga-

tionskurserne. At disse er sunket med den stærkt forhøjede Diskonto kan vel ikke undre nogen, og hvis dette Forhold fortsættes, betyder det en meget væsentlig Fordyrelse af Byggeriet, idet ingen holder af at skulle betale høje Renter gennem den Menneskealder eller mere, det tager at tilbagebetale et Obligationsslaan. Man har som midlertidig Hjælpeforanstaltning foreslaaet at give Adgang til kortvarige Laan i Stedet for de langvarige Obligationsslaan, og dette vil formentlig kunne hjælpe noget. Bedre vil det maaske være, om en offentlig Institution paatog sig at opkøbe Obligationer for det nye Byggeri til den Kurs, der var gældende i August 1939; disse Obligationer, maatte man haabe, vilde kunne sælges paa Markedet i Løbet af nogle Aar, naar Kurserne atter retter sig, og i daarligste Tilfælde vil det betyde, at Risikoen vel at begynde nyt Byggeri vilde blive fordelt over en større Kreds, hvad der vilde hjælpe med til at holde Byggeriet i Gang i den kommende Tid.

Endelig maa man, naar Talen er om Arbejdsløshed i Danmark, nævne de 100 Mill. Kr., der i de senere Aar aarligt er brugt ved Vejarbejde, og som betales gennem Benzinskatten. Det kan næppe være andet, end at et stort Antal af disse Arbejder maa standses, naar Benzintilførselen begrænses, idet man næppe kan vente, at en Forhøjelse af Afgifterne kan opveje Nedgangen i Mængde.

Der kan saaledes næppe være Tvivl om, at man i Danmark, saafremt Prisudviklingen fortsætter i den nuværende ugunstige Retning, vil komme ud for store økonomiske Vanskeligheder, og det er meget tvivlsomt, om nogen Udligning vil blive opnaaet ad Pris-mekanismens sædvanlige Veje over Tilbud og Efter-spørgsel. Der er imidlertid ogsaa en anden Vej, som man maaske har Grund til at antage vil blive benyttet, og det er gennem forøgede Reguleringer og Rationeringer. Jeg har tidligere omtalt Valutakontorets Virksomhed og dets Adgang til at regulere Indførselen; denne Regulering har været noget begrænset i de senere Aar paa Grund af de relativt gode Konjunkturer, og Antallet af Varer paa Friliste har da ogsaa været relativt stor. Man har imidlertid i Slutningen af Oktober indskrænket Antallet af Varer paa Friliste, og man vil formentlig i de kommende Maanedre se en stærk Begrænsning i Adgangen til at indføre mindre nødvendige Varer. Der bliver i saa Fald ikke alene Tale om Varer, som man kan fremstille i Danmark, men ogsaa om Varer, som vi ubetinget maa indføre f. Eks. Benzin. Hvis Indførselen skal indskrænkes væsentligt, kan det ikke undgaa, at der vil blive Mangel paa de paagældende Varer, og hvis man yderligere vil forhindre en Prisstigning, maa man indføre et System af Maksimalpriser og Rationeringer. Den eneste Rationering vi havde i Danmark i Oktober var Sukker. Her er Beholdningerne i hvert Fald tilstrækkelige, og Rationeringen er meget mild; Formaålet er i det væsentlige at lette den inter-skandinaviske Vareudveksling.

Det er rimeligt her atter at erindre om den opstillede Forudsætning, at Prisudviklingen mellem Import- og Eksportvarer fortsat vil være stærkt til Ugunst for Danmark. Det er imidlertid ingenlunde sikkert, at denne uheldige Forudsætning vil slaa til,

og vi maa derfor ogsaa drøfte Fremtidsmulighederne under Forudsætning af, at Prisrelationerne fra August i det væsentlige vil vende tilbage, og det vil vel i almindelig Tale sige under Forudsætning af en snarlig Fredsslutning. I saa Fald behøver man ikke at fæstne sig ved øjeblikkelige Forhold, men kan anlægge en konstruktiv Linie, hvad der efter min Opfattelse vil være meget ønskelig overfor den almindelige Interesse for Korttidspolitikken og dens Problemer. At en konstruktiv Linie er ønskelig i Danmarks Erhvervs politik begrundes jeg særlig med, at vi under de gode Konjunkturer i 1937 og 1938 havde en meget betydelig Arbejdsløshed, saaledes at Beskæftigelses-spørgsmaalet for Danmarks Vedkommende ikke er af konjunkturmæssig men af strukturel Karakter, og det maa derfor behandles under et Langtidssynspunkt. Det er ikke tilstrækkeligt for Danmark, at man under Konjunkturer, der medfører Arbejdsløshed, anvender den Fremgangsmaade at fremskynde offentlige Arbejder og specielt Vejanlæg, som økonomiske Teoretikere ikke mindst i Sverige har slaaet til Lyd for. Det er fremhævet, at vi i de senere Aar har anvendt ca. 100 Mill. Kr. aarligt paa Vejarbejder, og det er kendt, at saadanne Arbejder giver en betydelig Beskæftigelse under en Depressionsperiode; Forudsætningen for saadan Kapitalanvendelse maa imidlertid være, at der kan antages at være anden Beskæftigelse bagefter til de Arbejdsløse, og denne Forudsætning slaar ikke til under en strukturel Arbejdsløshed. Det kan heller ikke være rigtigt, at man i et Land som Danmark gaar til en ensidig Udvikling af Trafikerhvervet, medens de øvrige Erhverv maa savne nødvendig Kapital til en fortsat Udvikling, saa at den voksende Befolkning finder passende Beskæftigelse.

Betingelsen for, at en Udvikling af Transportvejene kan anbefales, er, at der er stigende Mængder at transportere, og det er derfor allerede under den nuværende Situation meget betydningsfuldt, at der tænkes alvorligt paa en videre Udvikling af Industri og Landbrug. For at kunne udvikle Industrien er det af meget stor Betydning, at der kan skaffes den billige Kraft. Man maa huske, at det i særlig Grad i Danmark er de mindre Virksomheder, der betyder mest for Beskæftigelsen, og for disse er den billige Drivkraft af særlig Betydning for Konkurrenceevnen. Den billige Kraft skaffes i vor Tid ved Hjælp af Elektricitet, og det er da bemærkelsesværdigt, at vi i et saa lille Land som Danmark endnu i 1937—38 havde 475 Elektricitetsværker. Produktionen af Elektricitet i smaa Anlæg er imidlertid kostbar, og det fører til, at de smaa Elektricitetsbrugere maa betale en høj Pris for deres Strøm, i Særdeleshed, da Elektriciteten er en god Skattekilde for Kommunerne. Der er ganske vist en Tendens til at nedlægge de smaa Værker og at bygge større, Antallet er saaledes paa to Aar gaaet ned fra 488 til 475. men denne Udvikling er efter min Opfattelse for langsom. Elektricitetsproduktionen i Danmark burde ikke være et kommunalt Anliggende, men i højere Grad Statsanliggende. Saa kunde Produktionen blive samlet paa faa store Anlæg med langt lavere Produktionsomkostninger og de smaa Anlæg blive

indskrænket i højere Grad, end det allerede er Tilfældet, til Dækning af det maksimale Forbrug. Priserne kunde sættes ned ikke alene med Nedgangen i Produktionsomkostninger, men ogsaa med de kommunale Overskud, og efter min Opfattelse vil der intet være i Vejen for, at Staten ydede et Tilskud til Levering af billig Kraft til Produktionen. Dette vil jeg gerne fremhæve her, fordi jeg anser det for tænkeligt, at den konstruktive Tanke kunde føres endnu videre, nemlig til Udbygning af Skandinaviens Vandfald til et samlet nordisk Elektricitetssystem. Paa denne Maado vilde man kunne levere billig Kraft og derigennem støtte en Mængde Virksomheders Konkurrenceevne baade med Hensyn til billig Forsyning af Hjemmemarkedet og til Udvikling af Eksporten.

Noget mindre afgørende, men dog af væsentlig Interesse er efter min Mening vort Lands Mangel paa Jern og Staal; de forskellige Halvfabrikater af Jern og Staal har som bekendt stor Betydning for mange Grene af Industrien og i Særdeleshed for vore Skibsværfter. Det vil være af Værdi for dansk Industri, om vi paa dette Omraade kunde gøre os uafhængige af andre Landes Prispolitik, men det er maaske tvivlsomt, om et Jern- og Staalværk er en Opgave, som dansk Erhvervsliv kan løse alene, og jeg ser ogsaa paa dette Omraade den konstruktive Idé i et skandinavisk Samarbejde. Det er dog Sverige, der har Malmen, og baade Sverige og Danmark har dygtige Teknikere, saaledes at man i Fællesskab kunde arbejde ligo saa billigt som de mægtige Koncerner i de store Industrilande.

Det tredie Omraade af væsentlig konstruktiv Betydning for os skønner jeg at være en mere effektiv Udnyttelse af den danske Jord. Jeg har allerede omtalt det stærkt forøgede Udbytte af Planteavl, som det danske Landbrug har naaet gennem de sidste 25 Aar, men der kan utvivlsomt naas endnu videre. En af Vejene hertil er Grundforbedring, f. Eks. Mergling, Dræning o. l. Disse Arbejder gik for en Del i Staa under Krisen, og Arbejdere, der havde været beskæftiget ved saadant Arbejde, var blevet arbejdsløse. Ved forskellige Love ydes der Grundforbedringslaan, der er rentefri i nogle Aar, og  $\frac{1}{3}$  af Beløbet kan ydes som Tilskud, hvis der til Arbejdet antages Arbejdsløse, der modtager Arbejdsløshedsunderstøttelse. Disse Bestemmelser kan sikkert udvides, og der vil utvivlsomt kunne ydes Støtte paa andre Omraader indenfor Landbruget, hvor det er bekosteligt at sætte det nye i Gang, men hvor man maa antage, at det vil kunne forrente sig i det lange Løb. Her tænkes f. Eks. paa Udnyttelsen af Gødningen, som vil blive mere effektiv ved Bygning af bedre Beholdere. Et andet Omraade, der har været stærkt drøftet, er Ensileringen; ved denne muliggøres en Erstatning af det importerede kostbare Kraftfoder med danske æggehvide-rige Planteavlsprodukter, men ogsaa hertil kræves en ikke ringe Anlægs kapital, som den enkelte Landbruger ikke altid har til Raadighed, og hvor offentlig Støtte vil være af Betydning.

(Fortsættes.)

## MODERNE STØDPUFFER

Efter *Die Lokomotive* ved F. Spoer.

Om dette Emne skriver Reichsbahnrat *Pfennings*, Berlin, følgende: De almindelige Stangpuffer er i de senere Aar forsvundet fra de tyske Rigsbaners Materiel og erstattet med Cylinderpuffer. Disse kan uden at tage Skade optage betydeligt større Stød end Puffer med massiv Pufstang, og desuden styres den cylindriske Puf meget bedre. Paa Cylinderpuffen har Stødpladen saa stor Anlægsflade, at Kræfterne, som paa virker Puffen under Kørsel i Kurver, ikke er i Stand til at bøje Stødpladen. Cylinderpuffen danner et lukket Rum for Puffjederen og beskytter den mod Rust og Smuds, men denne Fordel maa betaales dyrt ved, at det er vanskeligt at opdage, om Puffjederen er knækket.

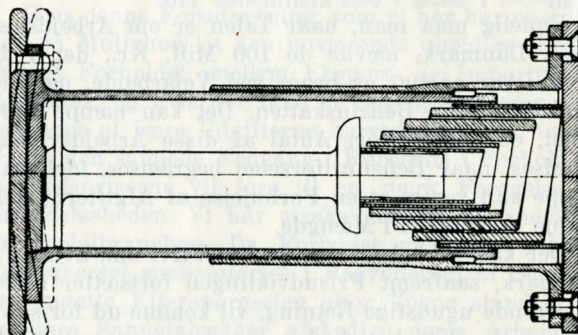


Fig. 1. Cylinderpuf med Evoluttfjeder.

Lokomotivpuffen har en Slaglængde paa 75 mm. Trykkes Puffen sammen i sin fulde Længde, støder Puffen mod Underlagspladen, som ufjederet maa optage Stødet. Paa ældre Cylinderpuffer fastholdes den bevægelige Del af Anslagsstykker; paa nyere er Anslagsstykkene erstattet med en Anslagsring, og hele Udførelsen er holdt lettere for at spare Jern og Vægt uden derved at miste væsentligt i Styrke. Som Puffjeder anvendes almindeligt en Evoluttfjeder, den samme som bruges paa 2- og 3-akslede Personvogne. Da Fjederen ikke udfylder Rummet fra Underlagspladen til Stødpladen, er der mellem disse indbygget en Trykstang. Til at trykke Puffen sammen kræves et Sluttryk paa 16 t, og til at trykke begge Fjedre er saaledes et Tryk paa 32 t nødvendig. Denne Fjeder-spænding er under normale Forhold tilstrækkelig til at optage de under Rangering forekommende Stød.

For at bestemme, hvor stor Puffjederkraft, der er nødvendig, maa Paavirkningen under Bremsning tages i Betragtning. Er et Lokomotivs Bremsevirkning mindre end Bremsevirkningen paa Toget, det fremfører, saa vil Lokomotivet under en kraftig Bremsning paa Grund af sin store Fremdriftsevne forsøge at løbe fra Vognene, hvorved Fjedrene paa Trækkekrogen mellem Tenderen og den forreste Vogn strammes, og Pufferne paa samme vil ikke berøre hinanden. Er Lokomotivets Bremsevirkning derimod større end Togets, saa trykker Toget paa Lokomotivet, og Tenderens Puffer maa optage Trykket. Dertil kommer, at Togets bageste Vogne bremses noget senere end de forreste

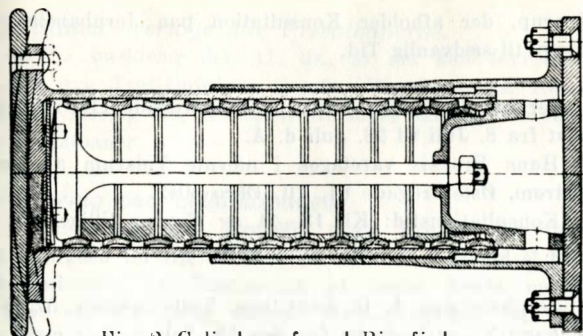


Fig. 2. Cylinderpuf med Ringfjeder.

paa Grund af Bremsens begrænsede Gennemslags-hastighed, og Togets »Opløbstryk« forstærkes deraf.

Af den Grund faar alle Tendere paa Damplokomotiver og Elektrolokomotiver med høj Afbremning Cylinderpuffer med Ringfjedre i Stedet for Evolutfjedre. Ringfjederen kræver det dobbelte Tryk, 32 t. for at trykkes sammen. Til de Lokomotiver, som er udrustet med Puffer med Ringfjedre, henhører alle, der har Kunze Knorr eller Hildebrandt-Knorr Hurtigbremse. Afbremningen med disse Bremsere er maksimalt 180 pCt. af Lokomotivernes Egenvægt. Paa Damplokomotiverne er det kun de bageste Puffer, der har Ringfjedre, da de forreste ikke paavirkes af Bremsning.

Ringfjederen bestaar af to Rækker valsede Fjeder-ringe, Yderringe og Inderringe, der er bygget sammen til en Fjedersøjle, Fig. 2. Fjedersøjlen bygges op af skiftevis en Yderring og en Inderring, og hele Fjedersøjlen spændes sammen med en Forspændingsstang imod en Fjederskaal. Naar Fjedersøjlen belastes, trykkes den sammen, hvorved Yder- og Inderringenes mod hinanden vendende, skraa Flader tvin-

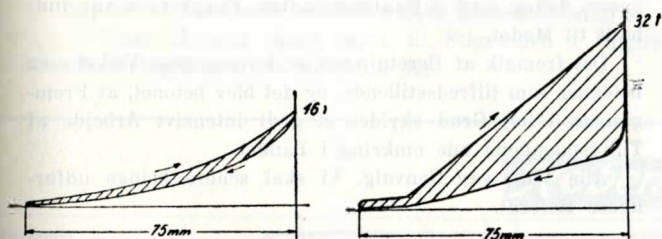


Fig. 3. Diagram af Trykket paa en Evolutfjederpuf og en Ringfjederpuf.

ger de opskaarne Yderringe til at udvide sig, saa de spænder imod den bevægelige Cylinders indvendige Flade. Ringene gaar under Belastning et større Stykke ind over hinanden. Naar Puffen aflastes, antager Fjederringene den oprindelige Form og Puffen sin oprindelige Længde.

I Sammenligning med Evolutfjederen har Ringfjederen ikke blot den Fordel, at der kræves dobbelt saa stort Sluttryk til at trykke den sammen, men tillige, at en stor Del af det under Sammentrykningen af Fjedersøjlen optagne Fjederarbejde (ca. 60 pCt.) tilintetgøres ved Gnidning imod Ringene indbyrdes

og imod den bevægelige Cylinder. Med en Evolutfjeder i Puffen bliver alle de i Fjederen optagne Kræfter fri, naar Forholdene tillader det, og de frigivne Fjederkræfter kan fremkalde Ryk i Toget og endog Sprængning af Toget. Fig. 3 viser Trykforløbet paa en Evolutfjederpuf og en Ringfjederpuf. De skraverede Flader tilsvare den ved Gnidning tilintetgjorte Energi.

Ved Pufslagets Begyndelse skal Puffjederens Spænding kun stige ganske langsomt, for at Pufferne paa stramt koblede Køretøjer let lader sig trykke sammen under Kørsel i en Kurve; jo større Kraft der skal til for at faa Pufferne til at give efter i en Kurve, desto større bliver Kurvemodstanden. Den bløde Begyndelsesstigning i Trykket paa Ringfjederpuffen er

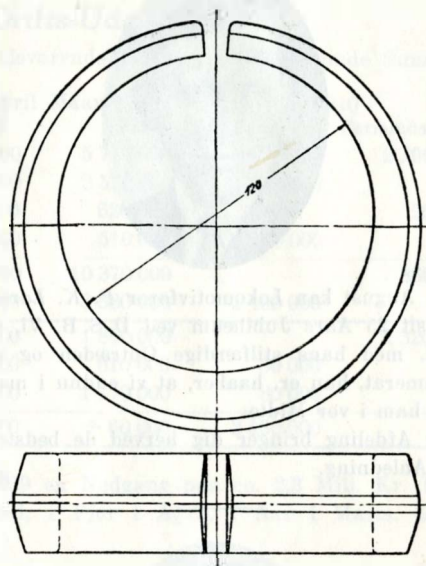


Fig. 4. En opskaaen Inderring.

opnaaet ved at indbygge nogle faa opskaarne Inderringe, der i uspændt Tilstand har en Aabning paa 8—10 mm, Fig. 4. Naar Fjedersøjlen belastes, trykkes Aabningerne sammen, hvorefter Modstanden imod Sammentrykning vokser hurtigt. I Diagrammet, Fig. 3, angiver det skarpe Knæk det Øjeblik, da de opskaarne Inderringe lukkes. Den opskaarne Inderring har ogsaa den Fordel, at de holder Fjedersøjlen forspændt, naar Ringene har arbejdet sig sammen og sat sig. For at undgaa at Gnidfladerne arbejder sig for meget ind i hinanden, maa disse smøres med Grafit-Olie.

### Knudshoved Feriehjem.

Statsbanernes Feriehjem paa Knudshoved blev aabnet den 30. Juni, og Sæsonen varer til 25. August. Da nogle Værelser for Tiden er optaget til andet Formaal, kan Feriehjemmet kun rumme ca. 40 Gæster.



**Jubilæer.**

Den 3. August kan Motorfører *O. F. Riberhegn*, Lys-højgaardsvej 31, København, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Enghave Motorfører Afdeling bringer dig herved sin Lyknskning for Dagen.

*T. P. J.*



Den 7. August kan Lokomotivfører *P. K. Larsen*, Korsør fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Vi, der kender *P. K.* med hans stilfærdige Optræden og som den gode Kammerat, han er, haaber, at vi endnu i mange Aar maa have ham i vor Midte.

Korsør Afdeling bringer dig herved de bedste Ønsker i Dagens Anledning.

*Søren.*



Lokomotivfører *A. T. Jensen*, Aarhus H., — bedst kendt som *Arthur Jensen* — kan den 1. August d. A. fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Aarhus Afdeling ønsker i Anledningen hjertelig til Lykke, takker for godt Samarbejde gennem Aarene og haaber for Jubilæren, at fortsat godt Helbred og Humør maa blive Belønningen for det venlige Smil og retlinede Væsen, der altid præger *J.*, og som vi alle værdsætter.

*K. P.*

**Statsbanepersonalets Sygekasse.**

*Bortrejste Jernbanelæger.*

Jernbanelæge *Brandt*, Klingseyvej 20, Vanløse, er bortrejst fra 5. Juli til 3. August d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge

*Krarp*, der afholder Konsultation paa Jernbanelægens Bopæl til sædvanlig Tid.

Jernbanelæge *Poul Kistrup*, Østerbrogade 114, er bortrejst fra 8. Juli til 28. Juli d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge *Alstrøm*, Østerbrogade 84, Tlf. Øbro 4042.

Konsultationstid: Kl. 13—14 og Fredag tillige Kl. 18—19.

Jernbanelæge *A. G. Lauritzen*, Vesterbrogade 57, København V., er bortrejst fra den 15. Juli d. A. i cirka 14 Dage.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge *Haages*, der afholder Konsultation i Jernbanelægens Konsultationslokale Kl. 14—15.

Jernbanelæge *E. Biering-Petersen*, V. Boulevard 4, København, er bortrejst fra den 16. Juli—27. August d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge *H. Olsen*, der afholder Konsultation i Jernbanelægens Konsultationslokale til sædvanlig Tid.

**Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne.**

*Medlemmernes Opmærksomhed henledes paa, at det normale, halvårlige Præmiefradrag finder Sted den 1. August.*

Forsikringsforeningen afholdt den 12. Juli ordinært Repræsentantskabsmøde. De 4 Jernbaneorganisationer, som i Fællesskab har startet denne udmærkede kooperative Brand-, Tyveri-, Ansvars- og Grundejerforsikring, var repræsenteret ved 18 Repræsentanter; Forsikringsselskabet »Danmark«, med hvem Forsikringsforeningen kontraherer, deltog med 3 Repræsentanter. Fagpressen var indbudt til Mødet.

Det fremgik af Beretningen, at Foreningens Vækst maa betegnes som tilfredsstillende, og det blev betonet, at Fremgangen i høj Grad skyldes et godt intensivt Arbejde af Tillidsmændene ude omkring i Landet.

Alle Valg var Genvalg. Vi skal senere bringe udførligere Referat.



**Remisearbejdernes Fællesforbund**

har afholdt Delegeretmøde, hvor saavel Formanden, *O. Heintze*, Gb., som Hovedkassereren, *C. Rasmussen*, Gb., trak sig tilbage fra deres Tillidshverv, som de hver især har beklædt i 25 Aar, d. v. s. siden Fællesforbundets Oprettelse i 1915. De to afgaaede Tillidsmænd fik hver overrakt en smuk Erindringsgave. Delegeretmødet valgte *I. C. Christensen*, Aarhus, til Formand for Remisearbejdernes Organisation og *C. Hansen*, Fredericia, til Hovedkasserer.



*Skal Staten overtage alle Privathanerne.*

»B.T.« meddeler den 11. ds., at det kan forventes, at den nye Trafikminister overfor Rigsdagen vil fremsætte Lovforslag om, at Staten overtager samtlige 64 danske Privathaner.



*Tørvefyring paa Lollandsbanen.*

Lollandsbanen har foretaget nogle Prøvekørsler med den Mulighed for Øje at anvende Tørv som Brændsel paa Lokomotiverne. En Realisering af denne Tanke menes at have vist sig mulig. Banens Maskininspektør har dog udtalt til Pressen, at der ikke kan blive Tale om Tørvefyring paa Hovedstrækningen Nakskov—Nykøbing, de Tog, som kører der, er for store til tørvefyrede Lokomotiver.

*Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—7.—40:*  
Lokomotivfører L. O. Nielsen, Korsør, til Roskilde.

*Afsked:*

Lokomotivfører M. C. M. Klyver, Brande, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—8.—40 (min. Afsked).

**Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v.**

i April Maaned 1940 og en Sammenligning med Beløbene i det tilsvarende Tidsrum i 1939 i runde Summer.

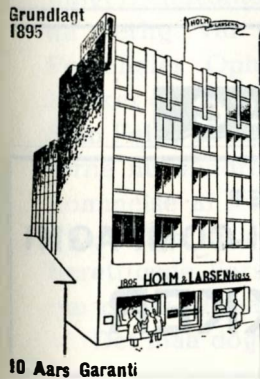
	April Maaned		1940	
	1940	1939	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	3 420 000	5 710 000		2 290 000
Gods- og Kreaturbefordring .....	4 960 000	3 530 000	1 430 000	
Postbefordring .....	600 000	620 000		20 000
Andre Indtægter .....	530 000	510 000	20 000	
<b>Indtægter i alt .....</b>	<b>9 510 000</b>	<b>10 370 000</b>		<b>860 000</b>
<b>Driftsudgifter .....</b>	<b>9 990 000</b>	<b>8 530 000</b>	<b>1 460 000</b>	
<b>Driftsoverskud .....</b>	<b>÷ 480 000</b>	<b>1 840 000</b>		<b>2 320 000</b>
Afskrivning .....	640 000	610 000	30 000	
Forrentning .....	1 250 000	1 170 000	80 000	
<b>Statens Tilskud til Driften .....</b>	<b>2 370 000</b>	<b>÷ 60 000</b>	<b>2 430 000</b>	

Indtægten af Personbefordringen viser i Forhold til April 1939 en Nedgang paa ca. 2,3 Mill. Kr. Medvirkende til Nedgangen har været Paaskens forskellige Beliggenhed, i Fjor i April, i Aar i Marts. Gods-befordringsindtægten er steget med ca. 1,4 Mill. Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne dalet med ca. 900 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 1,5 Mill. Kr. Stigningen skyldes i det væsentlige Forhøjelse af Lønninger samt forøgede Brændselsudgifter.

Naar Hensyn ogsaa tages til Stigningen i Udgifterne til Afskrivning og Forrentning er Statens Tilskud steget med ca. 2,4 Mill. Kr.



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

som udelukkende køber Deres Møbler i det anerkendte Møbelfirma **HOLM & LARSEN**

Skandinavien største Møbelmagasin. Vort Firma, grundl. 1895, yder Dem den største Garanti og borger for reel Behandling.

**KREDIT**

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

**HOLM & LARSEN A/S**

St. Nikolajvej 8 — C. 71 55 — Nora 71 29

**Boulevard-Palæet**

Hammerichsgade 14 (ved Jarmers Plads)

**Byens mest centrale Selskabslokaler**

9 Sporvejslinier — Parkeringsplads

3 Sale med Saloner en suite. Hyggelige

— Intime. Tribune — Concertanlæg.

Mikrofon forefindes.

1. Kl.s Køkken. Indtil 300 Converts.

Franz Schotte, mangeaartig Køkkenchef.

Byen 4562.

Aaben hele Aaret.

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.

**Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. A/s**

**Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods**

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

**ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN**

Telefon 346 NYBORG Telefon 346

**CAFE FÆRGEGAARDEN**

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

Tlf. 79

Johannes Iversens

**Sadelmager- og Møbelforretning**  
Nørregade anbefales af D. L. F.

**Blumensaadts**

Sæber.

Altid Kvalitetsvarer!

Jydske Strikkeriers Udsalg.

Emil Schmidt

Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.

Alt i Trikotage.

**C. Knackstredt**

Telefon 550

Spec.: Kranse, Buketter,  
Planter og Potte-Kultur.  
Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Butiksleje,  
derfor billigste Priser.

**LIGKISTER**

Ligsenge, Ligtøj og Kranse  
anbefales

**Egne Ligvogne**  
Alt vedr. Begravelser & Ligbrænding besørjes

P. JAKOBSEN

ved Slottet Telefon 171  
Transport med Lighil besørjes overalt i Danmark.

**SØREN HANSEN**

(JENS ANDERSENS EFTF.)

KONFEKTION KJOLER DAMELINGERI  
KVALITETSVARER TIL POPULÆRE PRISER

**HUSK**

**G. Christensen**

Østervoldgade 65, Telefon 238  
Aut. Vand- og Gasmester samt  
statsaut. Elektroinstallatør

**DREVEN & NELLEMANN**

I senkram-, Støbegods-,  
Glas-, Porcelain- og Udstyrsforretning.  
Telefon Nr. 25. Nyborg. Telefon Nr. 189.

**Karl Petersen** Mellemgade  
Nyborg

Glarimester Telef. 264

Rullegardiner. Gardinstænger. Billeder  
indrammes. Rammer i alle Størrelser.

**Husk Karl Rosenbecks**

Bageri & Conditori

Knudshovedvej - Tlf. 180

Brødet bringes overalt i Byen

**Køb dansk Arbejde!**

**Axel Nielsen**

Malermester

Christianslundsvej 54

Tlf. 135.

**NYBORG KULIMPORT**

& Nyborg Cichorietørreri A/s

Telefon 15 og 23

**ALLIANCE** Tlf. 136 Nørregade Tlf. 136

BAGERI & CONDITORI P. C. PETERSEN

**Industrihotellet - Nyborg**

anbefales

GOD KAFFE  
RIMELIGE PRISER

S. K. Olsen

**C. Pommerencke**

Nyborg Materialhandel  
Syge- og Børneplejeartikler  
Gummistrømper —  
Brokbandager

**Hotel Royal**

Koncert-Dans og  
Solistopræden  
Goerholt

**Ode nse**

AKTIESELSKABET

SKANDINAVISK GUMMI-COMPAGNI

**REGNFRAKKER**

**Svend borg**

**Husk Svendborg Bryghus Øl**