



33. Aargang No 3

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Februar 1933

TALER HAN OGSAA PAA TRAFIK- MINISTERENS VEGNE?

Som det vil være vore Medlemmer bekendt, har det internationale Arbejdsbureau — et af de Led, Folkeforbundet er opbygget af — for nylig været samlet til Møde for at drøfte Mulighederne for en Begrænsning af Arbejdsløshedens truende Mare ved Nedsættelse af Arbejdstiden. Som Repræsentanter for den danske Regering deltog bl. a. Direktør Dreyer i Arbejds- og Fabrikstilsynet og Sekretær Knud Jensen, de samvirkende Fagforbund.

Direktør Dreyer holdt paa Konferencen en stor Tale, hvori han klarlagde den danske Regerings Synspunkter. Disse var nedlagt i en Artikel i Regeringsorganet »Social-Demokraten« i København for den 17. Januar, hvilken Artikel vi tillader os at gengive:

»Den danske Regerings Repræsentant paa Arbejdstidskonferencen i Genève, Hr. Erik Dreyer, har holdt en Tale, der høstede stærkt Bifald fra mange Konferencedeltagere. Det var ogsaa en Tale, der er vel værd at agte paa.

Hr. Dreyer har, saadan som det i Øjeblikket heldigvis er en Selvfølge for en dansk Regeringsrepræsentant, kraftigt talt Arbejdstidsforkortelsens Sag. 40-Timers-Ugen nævntes som den nærliggende Løsning. Dette Resultat maa opnaas ved international Overenskomst.

Men — som det heldigvis ogsaa er at vente fra netop en dansk Regeringsrepræsentant — har Hr. Dreyer ikke indskrænket sig til disse rigtige Synsmaader holdt i Almindelighed. Det skulde jo dog ikke gerne være en teoretisk Diskussionsklub, der udvekslede sublime Tan-

ker i den idylliske Svejtsrby. Tiden haster saa sandelig med Arbejdstids-Forkortelsen.

Derfor lod den danske Regering sin Repræsentant fremhæve de *praktiske* Sider ved Spørgsmaalet. Der maatte skabes en Ordning, der blev til *Virkelighed*, og muligvis maa dette naas ved i første Omgang at samles om de Industrier, der var særlig ramt af Arbejdsløshed.

For at Forkortelsen af Arbejdstiden imidlertid ikke skulde blive illusorisk, paavistes derefter nøgternt og praktisk, at man ikke skulde fremkalde en ny Rationalisering. Derved vilde det hele jo blot blive en Svikmølle, der malede tom Vind, men ikke skaffede Arbejde.

Formaålet med Rationaliseringen formuleredes oprindeligt af de amerikanske Teknikere som værende »elimination of waste«, d. v. s. at forhindre al Spild af Arbejdskraft og Materialer.

Drevet ud i sin egen groteske Karikatur er Rationaliseringen Verden over blevet medvirkende til et Spild af materielle Værdier og menneskelig Arbejdskraft og Menneskelykke, som aldrig nogen Tidsalder saa før os.

Den moderne Arbejderklasse, der ser dette, bliver derfor ikke »Maskinknusere«, som Englandt Luddit'er for snart et Par Hundrede Aar siden. Den moderne Arbejderklasse tænker ikke et Øjeblik paa at standse Teknik eller at lamme Rationalisering. Men Maskinerne skal ikke køre vildt i Tomgang. De skal med Remme tøjles til en Virksomhed, hvor de ikke er desperate Ødelæggere, men frugtbare Skabere.

I det for faa Maaneder siden til dansk oversatte Værk af *Otto Bauer*, »Rationalisering«,

vises paa klarest mulig Maade, at Rationaliseringens uheldige Virkninger er opstaaet ved, at private Kapitalinteresser var aldeles dominerende. Derved blev det ofte til Fejrationalisering. Denne bekæmpes ved, at Rationaliseringen begrænses og paavirkes af samfundsmæssige Hensyn. Det vil sige, at Samfundet maa have et Øje med, at der er rimelig Brug for de Produkter, der fremstilles mere, og Anvendelse for den Arbejdskraft, der erstattes af Maskiner. Præget af saadanne Hensyn vil mangan fejlagtig Kapitalanbringelse i overdreven Rationalisering kunde undgaas, hvilket vil være til Gavn i første Linie for hele Samfundet, men ogsaa ofte særdeles nyttigt for Virksomhedernes Indehavere.

Saa frygtelig er Nøden blevet Verden over, at Synsmaader som disse kan høste Bifald paa en international Conference. Men dog maa man ikke glemme, at der ogsaa er Modstandere af Arbejdstidsforkortelse og enhver Regulering.

Den svenske Arbejderrepræsentant *Bergmann* vendte sig paa virkningsfuld Maade med disse Modstandere. Han blottede disse Modstanderes snu Taktik, som gaar ud paa at anbefale paa Forhaand umulige Løsninger. Derved haaber de at hindre det *mulige* Resultat: 40-Timers-Ugen.

I den kommende Tid vil der i alle Lande der virkelig vil finde en Vej frem til kortere Arbejdstid og dermed følgende Bestræbelser for at begrænse Arbejdsløsheden, og dem, der ud fra snævre Kapitalinteresser bryder sig fejl om Nøden hos Millioner af Mennesker.

Konferencen i Genève vil kunne give værdifuld Støtte i Kampen for kortere Arbejdstid, dersom den skaber praktiske Forslag, underbygget af international Autoritet. Men det er ved Ratificeringen i Landene, Sagen afgøres. Da er det af Betydning, at Arbejderklassen øver sin Indsats. Og *alle* gode Kræfter bør her medvirke. Den nye teknokratiske Bevægelse, foreløbig virkende blandt Amerikas intellektuelle Overklasse, vil her blive stillet paa Prøve — og forhaabentlig bestaa den.

Uundgaelig trænger regulerende Foranstaltninger mod Arbejdsløsheden sig paa. De fødes i selve Teknikens og Rationaliseringens Skød. Mange unødige Smerter og megen dyrebare Tidsspilde kan undgaas, hvis de Synspunkter, der fra dansk Side er fremsat i Genève,

vinder Genklang og derved letter den snarlige Virkeliggørelse af den 40-Timers-Uge, der er Tidens Krav.«

Læserne vil have bemærket, at det i Artiklen hedder:

»Hr. Dreyer har, saaledes som det i Øjeblikket heldigvis er en Selvfølge for en dansk Regeringsrepræsentant, kraftig talt Arbejdstidsforkortelsens Sag«. »Derfor lod den danske Regering sin Repræsentant sige, at det hastede. Det var Realiteter og ikke tomme Diskussioner, der skulde opnaas; en virkelig Nedsættelse af Arbejdstiden skulde finde Sted, hvorfor al videre Rationalisering maa ophøre.«

Det fremgaar af dette Citat, at Regeringen har drøftet Problemerne og givet sine Repræsentanter Instruktioner; men da Trafikministeren jo dog ogsaa er Medlem af Regeringen, tvinges vi ved Læsningen af den danske Regerings foranstaaende Standpunkt til Kravet om Nedsættelse af Arbejdstiden til at tænke paa en anden af Statens Direktører, nemlig Maskinchef Munck ved De danske Statsbaner. I Henhold til Protokollen over den den 9. November f. A. førte Forhandling angaaende visse Tjenestefordelinger i 1. Distrikt udtalte Maskinchefen ved bemeldte Lejlighed:

»Det er i Tider som de nuværende *Administrationens Pligt at anordne Maximum af Tjeneste og Minimum af Fritid, og 10 à 12 Timers Lokomotivtjeneste kan ikke være overanstrengende* for en rask Mand.«

Som bekendt blev Resultatet af denne Forhandling, at de paaklagede Ture forøgedes med 3 Sæt Personale, som Foreningen dog selv skulde lægge ind i Turene, og da Maskinchefen ved Skrivelse af 1. December f. A. gav Foreningen endelig Underretning om Turenes Udseende, sluttede Skrivelsen med følgende:

»Man gør udtrykkelig opmærksom paa, at man anser de Timetal, som Turene herefter giver, for utilfredsstillende, og at man for Turene til Masnedsund maa anse de lange Ophold i Masnedsund for saavel Maskiner som Personale for uhensigtsmæssige, og at man — bl. a. af Hensyn til en rationel Udnyttelse af Maskinerne — ved næste Køreplansskifte vil se sig nødsaget til at omlægge Turene efter rationelle Principper.«

Da Maskinchefens Stilling altsaa er i afgjort Modsætning til det Standpunkt, Regerin-

gen har indtaget i Arbejdstidsspørgsmaalet, er det meget nærliggende at spørge, er denne Maskinchefens Stilling i Overensstemmelse med Trafikministerens? I modsat Fald, hvad agter Trafikministeren at foretage sig overfor Maskinchefen?

PRISNIVEAUET

De af Det statistiske Departement siden Juli 1915 foretagne Beregninger over Prisforandringernes Indflydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget med en samlet aarlig Udgift paa gennemsnitlig 2000 Kr., beregnet efter de i Juli 1914 gældende Priser, er nu ført op til Januar 1933. Opgørelsen er foretaget paa tilsvarende Maade som ved de nærmest foregaaende Beregninger.

I nedenstaaende Oversigt er meddelt Resultaterne af den nu foretagne og de nærmest foregaaende Beregninger; endvidere er anført Indekstallet for Prisniveauet (Pristallet), idet Udgiften i Juli 1914 er sat = 100.

	Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper:					Forandring fra Okt. 1932 til Jan. 1933 pCt.
	Jan. 1932	April 1932	Juli 1932	Okt. 1932	Jan. 1933	
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	
Fødevarer.....	980	961	962	990	960	÷ 3,0
Klæder, Fodtøj, Vask	369	368	368	374	372	÷ 0,5
Bolig.....	509	509	509	509	518	+ 1,8
Brændsel og Belysning.....	137	139	136	137	137	+ 0,0
Skatter, Kontingenter o. lign.....	414	438	420	429	432	+ 0,7
Andre Udgifter....	678	683	686	686	684	+ 0,3
Ialt...	3087	3067	3081	3125	3103	—
»Pristallet«....	154	155	154	156	155	÷ 0,6
»Udgiftstal« i H. t. Lov om Statens Tjenestemænd af 31. Marts 1931 ..	2299	—	—	—	2287	—

Detailpriserne i Januar 1933.

Ved Indberetninger fra Kommunalbestyrelserne i København, Frederiksberg og Gentofte Kommuner, fra samtlige Købstadkommuner og fra noget over 100 Landkommuner er der for Januar Maaned 1933 — paa samme Maade som for de foregaaende Kvartaler — fremskaffet Oplysninger til Beregning af Gennemsnits-Detailpriser for Landets forskellige

Dele. Oplysningerne er indsamlet i den første Uge af Maaned.

Fra Oktober til Januar var der for adskillige Fødevarer en Prisnedgang, der for de fleste Varers Vedkommende var forholdsvis ringe, men for enkelte ret betydelig. Den største Prisnedgang fandtes for Flæsk og Produkter heraf, og endvidere var der Nedgang for Rugbrød (i Provinsen), Margarine, Mælk (i Provinsen) og Rosiner og i ganske ringe Grad for Okse- og Kalvekød. For Smør var der en noget større Prisnedgang end normalt efter Aarstiden, og for Æg var Prisen omtrent uforandret, medens der normalt skulde have været Prisstigning som Følge af Aarstiden.

Hvad andre Varer end Fødevarer angaar, var der for Oktober til Januar Prisstigning for Sæbe og en mindre Prisnedgang for Fodtøj og Reparationer heraf.

SVERIGES LOKOMOTIVMANNAFÖRBUND

»Med Damp og Elektricitet« hedder det første Afsnit i det Jubilæumsskrift, vor svenske Broderorganisation har udsendt i Anledning af sit 25 Aars Jubilæum den 24. Januar d. A. Skriftet, der fylder ca. 250 Sider, er smukt udstyret og i Format som Serie A, fortæller i det omtalte Afsnit Lokomotivets Historie og er ledsaget af mange Illustrationer og i senere Afsnit Organisationens Historie.

Allerede omkring 1870 begyndte Lokomotivmændene at organisere sig, men først i 1891 dannedes en egentlig Organisation »Statsbanernes Lokomotivførere och Eldareförening« og Aaret efter en lignende for Privatbanerne. Efterhaanden dannedes forskellige Organisationer rundt i Landet. Der var Liv og Grøde i Bevægelsen, og man stræbte saa efter at faa samlet dem i en Organisation, og paa et Møde den 24. og 25. Januar 1908 samledes Lokomotivmændene i »Sveriges Lokomotivmannaförbund«. Nogle Aar forinden var Nordisk Lokomotivmands Forbund dannet.

I vor svenske Broderorganisation staa saa godt som alle Lokomotivmænd, de siger selv: »At intet andet Fag eller anden Gruppe Medborgere kan opvise et bedre Resultat.« Vor svenske Broderorganisation kan med Stolthed se paa det naaede Resultat.

For godt Samarbejde gennem Aarene vil vi frem-

bære vor Tak og samtidig ønske »Sveriges Lokomotivmannaförbund« Fremgang og Kraft i Arbejdet og Lykke til, at den kommende og vanskelige Tids Arbejde maa følges med Held.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

120 km/T.

Gennem Dagspressen erfarer man, at Generaldirektøren har bebudet at sætte Maksimalhastigheden op til 120 km/T, og Pressen mener, at dermed kan vi konkurrere med Udlandet i Hastighed og tage Pippet fra de hjemlige Rutebiler.

Lad os tage en Stikprøve f. Eks. med Tog 12 Kø. Kh. Det bestaar som Regel af 11 Vgn. med ca. 43 Vgl., og standser kun i Ro. paa sin 110 km lange Tur. Med stort Besvær, og kraftig Brug af Sandkassen slæber P Maskinen møjsommeligt det store Tog ud af Kø. St., og har ved Sw. naaet den svimlende Hastighed af 40—50 km/T.; man er flot kørende, hvis man gennem Fo. naar 70 km/T., for atter til Sg at tabe Farten, saa man paa dette Interval kører ca. 50 km, og den Hstighed kan man, hvis man er heldig holde til Post 54, saa tager Toget Fart, og man kunde naa 100 km/T. gennem Sorø, hvis ikke So. St. var i en saadan Forfatning, at Banetjenesten i hele Vinterkøreplansperioden havde set sig nødsaget til at nedsætte Hastigheden til 30 km/T. Det tyder ikke paa, at vi har travlt, naar man skal have saa lang Tid til at ordne det Par Spor, der er desværre ledige Hænder nok, der gerne vil tage fat. Saa maser man paa igen, og først i Rg. har man atter naaet Maksimalhastigheden, den varierer nu noget mellem 70—100 km, og saadan gaar det hele Vejen, den mindste Forsinkelse, ved et Stop, hvor man er nødsaget til at bremse Toget er skæbnesvanger for Hastigheden, som man er længe om at genvinde.

Nej, Hr. Generaldirektør, det er ikke Maksimalhastigheden, men Gennemsnitshastigheden, der skal sættes op, og det sker kun ved at sætte Togbelastningen i Eksprestog og for den Sags Skyld ogsaa i andre Tog ned, f. Eks. Eksprestog til 20—25 Ladninger og hyppigere Toggang.

Hvad opnaar vi nu ved 120 km/T.? Intet eller saa godt som intet! Maaske 5 Min. vindes fra Kø. til Kh. Det er nemlig paa vore relativt korte Strækninger kun et Par Steder, denne Hastighed naaes.

Nej, ned med den store Togbelastning og lad os saa ved Prøvekørsel faa sat nye Køretider med nuværende Maksimalhastighed, saa kan man vinde megen Tid, maaske 30 Min. paa Køretiden paa vore saakaldte lange Strækninger.

Tendensen er i de senere Aar gaaet ud paa store Maskiner og store Tog for derved at spare Personale; men det er desværre gaaet ud over Farten, jeg tør paastaa, at vi for 20 Aar siden kørte hurtigere med forsinkede Tog, end vi nu gør, og da havde vi endda ikke det udmærkede Banelegeme, vi nu har.

Hvad der muligvis sættes til ved Maskinbenyttelse og Personale spares ved, at vi ikke behøver at lave vort nylig forbedrede Banelegeme om.

Signalsystemet duer heller ikke. I Øjeblikket fordres mindst med et fuldtbelastet Eksprestog 1000 Meter Bremsseafstand ved 100 km Hastighed. Vi maa have flyttet alle fremskudte Signaler og Bremsmærker, det er med nuværende Maksimalhastighed galt mange Steder, hvor der er Fald paa Linien, kort sagt, meget skal forbedres for at opnaa en Hastighed af 120 km paa enkelte Steder af Strækningen.

Maskinkraft har vi desværre nok af endnu. Ing. Sørensen mener jo at spare Formuer ved at lade Maskinerne opmagasinere og ruste op, det skal nok vise sig, at med den Maskinbenyttelse, og den gaaen fra Haand til Haand, som Ing. Sørensen har indført, vil blive Statsbanerne dyr, Reparationsomkostninger vil stige mægtigt, og Kul og Olieforbrug bliver selvfølgelig ogsaa større med disse slidte Maskiner, vi efterhaanden faar at køre med. Nej, lad os nu faa Fart i Tingene, det er en sørgelig Eksprestogsart, vi nu stiller op med de store Tog.

Hr. Generaldirektør kom op paa Maskinen og se, og jeg er sikker paa, at De vil give mig Ret i mine Betragtninger.

I konstruktiv Henseende er der intet til Hinder for, at Litr. P. Typens højeste Hastighed kan være 120 km/T., idet de er konstruerede til denne Maksimalhastighed, men en uomgængelig Betingelse derfor er, at Togvægten som ovenfor nævnt med Tog 12 staar i proportionalt Forhold til Hastigheden.

Hvis Generaldirektørens Udtalelser til Dagspressen ikke skal opfattes som andet og mere end at faa Læserne til at gyse, faar de staa ved sit Værd, men da Generaldirektørens tillige skal være en Sparommelighedens Mand, er det lidet troligt, at han har tænkt sig, hvilke forøgede Brændselsudgifter det vil betyde.

I hvert Fald vil enhver Lokomotivfører — og for den Sags Skyld ogsaa hans Medhjælper, Lokomotivfyrbøderen kunne fortælle, hvilken mægtig Forskel der er paa Kulforbruget med Hensyn til lav- og højspændte Køretider, idet det er den sidste, der bevirker det forøgede Arbejde med at øse Kullene ind.

Iøvrigt vil enhver praktisk Lokomotivfører mene, at 120 km i Timen overfor det rejsende Publikum blot vil virke som et Transparent eller som en Fjer i Hatten, men uden praktisk Betydning, idet Afstandene i vort Hjemland er for smaa i Forhold til de kontinentale og transkontinentale Ruters lange Afstande.

K. R. J. Olsen,
Gb.

Det maa formodes, at Gennemsnitshastigheden forøges, naar Maksimalhastigheden sættes op, ellers vilde der da ikke være nogen Mening i det. For at faa Gennemsnitshastigheden sat op, er det sikkert en tvingende Nødvendighed at sætte Maksimalhastigheden op, naar man da ikke vil gaa den mærkelige Vej, Indsenderen tænker: at lade Maskinerne køre med ganske smaa Tog. Det ser noget

mærkværdigt ud, naar den ærede Indsender mener, at der kun vil kunne vindes 5 Minutter paa for Eksempel Strækningen Kø.—Kh. ved en Maksimalhastighed paa 120 km i Timen, medens han, *efter at Togbelastningen er sat ned til ca. Halvdelen*, mener med *nuværende* Maksimalhastighed, at kunne vinde megen Tid, maaske 30 Min. Hvor meget kan der vindes med *tom* Maskine? Det maa man vist have Lov at spørge om!

Der maa da under samme Omstændigheder være Sandsynlighed for, at man, hvis Maksimalhastigheden sættes op, vilde kunne vinde endnu mere Tid. Det kan vel ikke tænkes, at man, naar Maksimalhastigheden blev sat op, forlængede Køretiderne. Endelig maa man antage, at Lokomotivførerne *nu*, saavel som for 20 Aar siden, udfører deres Tjeneste paa sædvanlig samvittighedsfuld Maade og indvinder saa megen tabt Tid som gør ligt. Det vil sige, at de kører saa hurtigt *som tilladeligt* med forsinkede Tog.

Vort Signalsystem er vist ikke saa galt, som den ærede Indsender siger: »Det duer heller ikke.« — Det er væsentlig kun Spørgsmaalet om Placeringen af de fremskudte Signaler, maaske Bremsmærkerne, der kan blive Tale om, naar Hastigheden sættes op.

Lad os lige notere lidt om, hvilke Betingelser der maa kræves opfyldt for at sætte Hastigheden op:

- 1) At Banelegemet er tilstrækkelig kraftigt.
- 2) At Stationernes Gennemkørselshastighed er lig den for Strækningen gældende,
- 3) at Signalsystemet passer til Hastigheden, hvorved forstaaes, at Signaler kan iagttages i god Tid,
- 4) at Banetjenesten henholdsvis Baneafdelingen undgaar Hastighedsnedsættelse, og hvis saadanne er paakrævede, at de bliver af saa kort Varighed som muligt,

men det er vanskeligt at faa Banetjenesten — eller Baneafdelingen — til at forstaa — for dem drejer det sig kun om, at Banelegemet kan holde til at befares med Troljer.

Red.

Tjenestetidsreglerne.

Jeg har i den senere Tid med stor Interesse fulgt den Polemik her i Bladet angaaende Tjenestetidsreglerne og Sørensens gode Gerninger og kan i mangt og meget slutte mig til den udtalte Kritik, men jeg synes bare, at der i det altsammen mangler noget, nemlig Medlemmernes Indstilling og Ansvar overfor sig selv og deres daglige Arbejde.

Jeg ser ikke rettere, end at har Sørensen ingen Forstand paa at lave Kørselsfordelinger, fordi han betragter Lokomotivmændene som Automater, da synes jeg, at i Særdeleshed Lokomotivførerne ved Lejlighed skulde vise Sørensen, at de ogsaa kender deres Ansvar, men det skal der jo i første Instans en ret Ryg til. Vi kan tænke os i de Tilfælde, hvor der er for lidt Tid imellem Maskinens Ank. og Afg. til og fra Remisen, da mener jeg, at ingen Magt paa Jorden kan forhindre vedkommende Lokomotivfører i at tage den Tid, der nu engang skal til, for at ud-

føre de forskellige Ting, som skal foretages, og i de Tilfælde, hvor Vandet bliver uroligt i Kedlen, ja, det er ikke noget, som opstaar ganske pludseligt, da maa det være en Fejl af den Lokomotivfører, der har sat Maskinen, for det har da været hans Pligt at udsætte Maskinen, naar den er ubrugelig; det kan da selve Sørensen ikke lave om paa. Altsaa: Kritik er meget god, men en ret Ryg er ogsaa nødvendig i disse for alle Mennesker saa traurige Tider.

Benjamin.

VERDENS STØRSTE VOGNMANDS- FORRETNING

De tyske Jernbaners Udvikling gennem 100 Aar.

Den første tyske Jernbane laa i — Amerika!

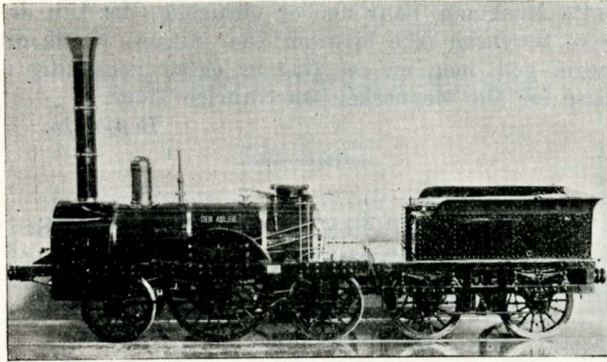
I Efteraaret 1831, altsaa for ca. 100 Aar siden, anlagde den tyske Enmigrant Friedrich List i Pennsylvania en 34 km lang Jernbanelinie for Transport af Kul fra hans Bjergværk til en Havneby. Dette var den første Jernbane, der blev bygget af en Tysker, og de gode Resultater gav List Ideen til ogsaa at bygge saadanne Jernbaner i hans Fædreland. Han lavede et Udkast til et tysk Jernbanesystem og satte sig i Forbindelse med den bayerske »Oberbergrat« J. von Baader, hvilke Forhandlinger resulterede i, at List allerede følgende Aar rejste tilbage til sit Hjemland og blev det tyske Jernbanevæsens første Pioner — og Martyr! Saaledes opstod den ejendommelige Kendsgerning, at den første tyske Jernbane laa i Amerika, og at Planerne om et samlet tysk Jernbanenet udkastedes i Pennsylvania. Om hvorledes Jernbaneideen fødtes i hans Hjerne, udtaler List følgende Ord: »Midt inde i »De blaa Bjerge«s Vildnis drømte jeg om et tysk Jernbanesystem, og det stod mig klart, at kun ved Hjælp af et saadant kunde et virkeligt (senere af List grundlagt) Handelssamkvem træde i fuld Virksomhed.«

List, som nogle Aar tidligere paa Grund af sine lidt for liberale Synspunkter var blevet fordrevet fra sit Fædreland, vendte nu tilbage som amerikansk Konsul i Leipzig, og næste Aar, 1833, udgav han sit Forslag til et tysk Jernbanesystem. Retningslinierne i dette Forslag er senere hen i det store og hele blevet fulgt. Ved Anlæggelsen af den første Jernbane med Damplokomotiv paa tysk Grund (Nürnberg—Fürth 1835) var List en af Forgrundsfigurerne, og den første lange Jernbanestrækning (Leipzig—Dresden 1837—39) kan alene takke Lists Initiativ for sin Tilblivelse. Trods sine store Fortjenester høstede List dog kun Utak, og fattig og nedslaaet skød han sig i 1846 en Kugle for Panden.

De første Jernbaner i Tyskland.

Endnu saa sent som i August 1835 forklarede Departementschefen for Handel og Industri for Kongen af Preussen, at »Andragendet om Anlæggelse af Jernbaner ikke kune tiltrædes, da de forhaanden-

værende Chausseer meget godt opfyldte deres Formaal«. Som Svar herpaa dampede det første tyske Jernbanetog over den 6 km lange Strækning Nürnberg—Fürth kun et Par Maaneder senere. Det 15



»Der Adler«.

HK. stærke Lokomotiv — »Der Adler« — og dets Fører Mekanikeren Wilson, stammede fra Newcastle. Lokomotivføreren var saa værdifuld for Selskabet, at han fik 2250 Mark om Aaret, hvorimod Selskabets Direktørgage kun androg 1360 Mark. Foruden »Adler« og et Par senere anskaffede Lokomotiver var Drivkraften for Godstransport saa sent som indtil 1862, Heste. I Løbet af det første Driftsjaar befordredes 450 000 Personer og de 102 000 Mark, som derved indkom svarede til omtrent Halvdelen af Aktiekapitalen. Dette heldige Selskab »Ludwigsbahn A. G.« eksisterer iøvrigt stadig, kun bliver Strækningen paa det historiske Banelegeme siden 1926 benyttet til elektrisk Sporvejsdrift.

Eksemplet fra Nürnberg virkede ansporende: I Løbet af de følgende to Aar blev flere Jernbanestrækninger anlagte, deriblandt Leipzig—Alten, Berlin—Potsdam, Braunschweig—Wolfenbüttel og den 115,5 km lange Strækning Leipzig—Dresden, der førte gennem Tysklands første Jernbanetunnel ved Obera (513 m). Foran Hovedbanegaarden i Leipzig — Europas største — staar en Obelisk til Minde om denne Jernbanestrækning.

Det første tyske Lokomotiv og andre Kuriositeter.

Paa alle nyaabnede Jernbanestrækninger i Tyskland blev der kun benyttet engelske Lokomotiver. Leipzig—Dresden Banens første Lokomotiv var »Komet«, der for 1383 Pund Sterling blev indkøbt i Bolton. Ingen tænkte paa, at der allerede i 1815 var blevet bygget et Damplokomotiv i Berlin. — I Aaret 1814 blev Tjenestemanden Eckhardt og Inspektøren ved »Berlins Jernstøberi«, Fr. Krigar sendt til England for at studere Lokomotivbygning. Ved Hjemkomsten konstruerede Krigar et Lokomotiv, der skulde benyttes til Kultransport i Oberschlesien. Da Sporvidden imidlertid ikke passede til Lokomotivet, blev det sandsynligvis benyttet som stationær Dampmaskine. Ifølge et Avertissement i en berlinsk Avis af den 16. Juni 1816 forevistes »Dampvognen« i Jernstøberiets Gaard hver Dag fra Kl. 9 til 12 og fra 3 til 8 mod fire Groschen i Entré. Maskinen kørte i Rundkreds og trak en Vogn belæsset med 50

Zentner Jern. Desværre er dette første tyske Lokomotiv nu forsvundet. Det eneste Minde om det, er et Billede paa Jernstøberiets Nytaarskort (af Støbejern!) fra 1816! Det næste tyske Lokomotiv blev først bygget i 1838 af en Maskinfabrik i Dresden.

Som altid, naar det drejer sig om noget Nyt, traadte Skeptikerne i Aktivitet. I 1822 blev der saaledes indgivet Forslag om — Hestejernbane mellem Bremen og Frankfurt, og ligeledes diskuterede man over et Hestebaneprojekt Branschweig—Hannover—Bremen—Hamburg. Saa sent som i 1833 afgav det bayerske Retslægeraad følgende Betænkning: »Den hurtige Bevægelse maa ubetinget fremkalde en Hjernesygdom hos de Rejsende, en særlig Art af delirium furiosum. Vil de Rejsende alligevel udsætte sig for denne uhyre Fare, maa Staten i det mindste beskytte Tilskuerne, thi ellers vil disse lide under nøjagtig den samme Hjernesygdom ved Synet af de hurtigt forbiilende Tog (knap 35 km/T.). Det er derfor nødvendigt at indhegne begge Sider af Bane-strækningen med et højt, tæt Plankeværk«.

Omtrent samtidig skrev Univeristetsprofessor Lips en diger Afhandling om, at Hesteavlens maatte gaa til Grunde, og dermed vilde Kavalleri og Artilleri være umuliggjort. Fjenden kunde oversvømme Bayern uden, at Hæren kunde forsvare Landet, da der ikke fandtes Heste. Og endvidere hedder det i Afhandlingen: »Hvad, om Lynet slaar ned i Jernbaneskinneerne og ødelægger Communicationen i flere Uger eller Maaneder? Hvorledes skal Godset saa kunne transporteres?« Og til Slut mener han sejsikker: »Hvis det nu viser sig, at det hele slaar Fejl, da vil Postdiligencerne og concessionerede Vognmænd concurrere Jernbanen sønder og sammen«. »Ludwigsbahn A. G.«, som netop begyndte sit Arbejde ved dette Tidspunkt, opkøbte hele Oplaget af dette Smøteri og brændte det. Allerede et Par Aar senere viste det sig, at Togene kørte for langsomt, og da Berlin—Potsdam Banen begyndte Trafikken med en Fart af 35 km i Timen, skrev en Spasmager, at Direktionen maatte sørge for, at de Rejsende ikke blev forulempet af Tiggere, der gik ved Siden af Toget paa Krykker og bad om Almisser. Det vilde være forkert at paastaa, at Søgningen var særlig stor, men Direktionen vidste, hvorledes Omsætningen kunde drives i Vejret. Med virkelig Smartness lod Selskabet bygge et Teater i Steglitz, og knyttede oveni købet et Lotteri med levende Dyr som Gevinster til Teaterbesøget. Et kuriøst Middel, men det hjalp.

Noget lignende blev forresten praktiseret sidste Sommer med Tog »Ud i det Blaa« med Lotteri!

Fra 6 km Skinnelængde til Verdens største Jernbaneselskab.

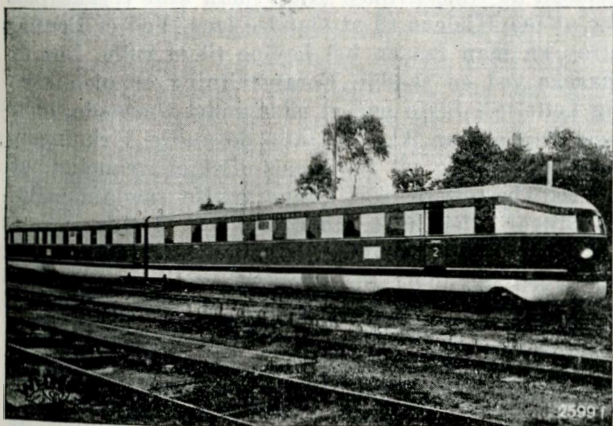
Da den 6 km lange Jernbanestrækning Nürnberg—Fürth blev aabnet i 1835 anede intet Menneske den kommende, gigantiske Udvikling af Jernbanelæsen i Tyskland. Femten Aar senere var den samlede Skinnelængde paa 6000 km, og yderligere 20 Aar efter var Skinnelængden vokset til 20 000 km. Lige før Verdenskrigen havde Tyskland en samlet Skinnelængde af 64 000 km, der imidlertid efter

Krigen, paa Grund af Tabet af Elsass-Lothringen, blev reduceret til 58 000 km. Af disse tilhører 53 560 km »De tyske Rigsbaner«, der med dette kæmpe-mæssige Jernbanenet og en Personalebestand af ca. 685 000 ikke alene er det største Jernbaneselskab, men ogsaa den største Virksomhed i Verden. Antallet af Damplokomotiver andrager ca. 22 Tusind og af elektriske Lokomotiver ca. 400. Rigsbanerne ejer 645 000 Godsvogne, 64 600 Personvogne og 1 242 moderne »Triebwagen«, d. v. s. »Skinne-Zeppelin« o. lign. hurtiggaaende Motorvogne. — Sidste Drifts-aar blev der pr. Maaned i Gennemsnit befordret 131,5 Millioner Personer og 27,13 Millioner Tons Gods.

Til Trods for de mægtige Byrder Rigsbanerne ifølge Dawesplanen og Yongplanen maatte bære som deres Andel i Krigsskadeerstatningen, er det nu lykkedes Rigsbanerne at ophæve de Skader paa Skinne-anlæg og rullende Materiale, som foraarsagedes under Krigen, og grundigt modernisere hele Bedriften. Elektrificeringen af store Strækninger i Bayern, Schlesien, Sachsen og Berlin, samt Indretningen af det berømte »Rheingoldzug« er nogle af de tydeligste Beviser herfor.

Vi har ledsaget denne Artikel med et Billede af de tyske Rigsbaners første Lokomotiv, ligesom vi ledsager Artiklen med et Billede af de tyske Rigsbaners sidste Erhvervelse, det nye Lyntog paa Strækningen Berlin—Hamborä. Vi omtalte dette Lyntog i forrige Nr. under Rubrikken »Hist og her«.

Hemmeligheden ved det nye Jernbanevidunders Hastighed ligger deri, at det er lykkedes Konstruktøren at nedbringe Luftmodstanden, der som bekendt vokser kvadratisk med Hastigheden, til den mindst mulige. For at finde den bedst egnede Form, er forskellige særligt konstruerede Modeller af Toget i Zeppelin-Værkstedernes Vindkanal blevet udsat for Vindstyrker helt op til Organ. Resultatet af disse Forsøg blev, at Togets Form stærkt nærmer sig den cylindriske. Hele Understellet er skjult af dybt ned-



»Lyntog«.

hængende, buede Blikplader, og Vognen har næsten ingen fremstaaende Dele. De almindelige runde Buffere er erstattede med drejede »Kofangere«, og paa Taget sidder et lille tyndt Udblæsningsrør, der stikker op som Hornet paa et eller andet Fabeldyr. For

at gøre Luftens Modstand saa ringe som vel mulig, er Karosseriet blevet lavet af et meget let Materiale, og hele Maskineriet er anbragt paa Understellet. Paa Grund af Overdelens relativt ringe Vægt, kan det nye Tog ikke kobles sammen med andre Vogne. Lyntoget bestaar af to Vogne med to Hjulpar paa hver Vogn. Driften er som nævnt elektrisk, og Toget drives af to Dieselmotorer paa 410 HK. hver

Selv om Toget bestaar af to Vogne, eller rettere af to Halvdele, findes der ikke særlige Kupeer, men hele Vognens Indre bestaar af en stor Salon med 50 Sidepladser i hver Halvdel. Bagagen bliver anbragt i et særligt Bagagerum, og Overtøjet hænger man i Garderoben, ligesom i en Restaurant. Ønsker man at spise, kalder man paa »Mitropa«-Tjeneren, der, samtidig med at han bringer Servicet, stiller et lille Klappbord op foran Gæsterne.

Midt imellem begge Saloner befinder sig en lille Bar, der lige er stor nok til, at Bartenderen kan dreje sig om ryste en Cocktail — Plads til Bardamer har Konstruktøren glemt at sørge for. Ligesom »Mitropa«-Køkkenet er Baren et lille Vidunder af Pladsudnyttelse. Fra hvilke mærkelige Steder tryller Bartenderen alle de Hundreder af Flasker frem? Likører, Mineralvand, Øl, Kafe, Te, Bouillon, Vin, Smørrebrød. Man kan faa næsten alt, hvad Hjertet — eller Maven — begærer. Vi suser frem over Skinnerne med en Fart af 160 km i Timen, og Bartenderen skænker os et Glas Cognac til Randen uden at spille en Draabe. Det er forbavsende!

Før jeg tog af Sted paa den mest vidunderlige Tur, jeg nogensinde har oplevet, sagde alle mine Venner og Bekendte af det saakaldte »svage« Køn: »Hvor tør De dog give Dem saadant et Skinneuhyre i Vold? Det raser jo af Sted med en saa svimlende Fart, at man kan blive syg alene af at se paa det.« De havde set Filmen, hvor Toget suser af Sted med en afsindig Fart, især i Kurverne, og var alle bleven bange for Farten. Er man bange ved Rejsens Begyndelse, forsvinder Angsten imidlertid allerede efter et Par Minutters Forløb, og 160 km Fart forekommer Een lige saa selvfølgelig, som 100 km med et almindeligt Eksprestog. Femten Minutter efter Starten viser Speedometret, der findes et i hver Vognende, 140 km i Timen, og saa stiger det hurtigt til 160 km. De sædvanlige Skinnestød — »Det gaar langsomt, det gaar langsomt . . .« — følger hurtigere og hurtigere efter hinanden, og til Slut er de smeltet sammen til en summende Tone. Landskabet flyver forbi, at prøve paa at læse Stationsnavnene er ørkesløst, men den beklemmende Følelse af Usikkerhed, som man følte i Begyndelsen, er nu fuldstændig bortelimineret. Lige overfor mig sad to Journalister af den af Cæsar saa yndede fedladne Type, — men ved 160 km Fart slumrede de sødt i Morfeus Arme.

Safety first! Faren for en Ulykke er her saa ringe som vel mulig. Det nye Tog har fire Bremsmuligheder. Selvom baade Motorføreren og hans Assistent skulde overse et Signal, bremses Toget automatisk ved en selvvirkende, induktiv elektromagnetisk Paavirkning, der er installeret i Stopsignalet. Denne elektriske Bremsning begynder allerede

ved det første Signal, der er anbragt 1200 m før Hovedsignalet, og den tvinger Føreren til at ned-sætte Farten saaledes, at Toget allerede holder før Hovedsignalet er naaet. Kører han alligevel forbi Stopsignalet, træder en anden automatisk Bremse-indretning i Virksomhed.

ET PAR ORD OM DEN NUVÆRENDE KRISE

I »Nationaløkonomisk Tidsskrift« findes en Artikel under ovenstaaende Overskrift af Professor *Harald Westergaard*. Artiklen er af meget opsigtsvækkende Indhold og i den tager Professoren Standpunkt til de allersidste Dages Problemer, og han opgiver Troen paa, at alt ordner sig selv. Vi gengiver i det følgende Artiklen:

Der hører ikke megen Dybsindighed til at sige, at Verden er i Ulave. De mange Millioner af Mennesker, der vandrer arbejdsløse omkring, uden at Samfundet synes at have Brug for dem, har lært dette af bitter Erfaring. Jævnlig ser man den optimistiske Opfattelse fremsat, at det hele blot er en forbigaaende Krise; det gælder blot om, at alting skal komme i Sving. Det er klogere at indstille sig paa, at Sygdommen er kronisk. Den har i alt Fald været i saa mange Aar, at den fortjener Navnet. Det er, for at tage et enkelt Eksempel, i saa Henseende ligegyldigt, om de arbejdsløse Mænd og Kvinder i England udgør en Hær paa 1,3 Mill. som i 1924, eller paa 2,9 Mill. som i Sept. 1932, eller om Procenten af arbejdsløse Fagforeningsmedlemmer i Danmark i 1924 gennemsnitlig var 11 pCt. og i 1931 var vokset til et Gennemsnit af 18 pCt. Det er i alle Tilfælde et uhyre Kraftspild. Det er meget kostbart at holde en saa stor industriel Reservearmé, det er urimeligt, at alle disse Mennesker ikke maa faa Lov at være med i Produktionen, og det er dobbelt urimeligt, fordi det ikke kan være andet end, at den lange Lediggang svækker Arbejdsdygtigheden, for ikke at tale om den moralske Nedgang, som mange Mennesker udsættes for under saadanne Forhold.

Baade pessimistisk og optimistisk anlagte Mennesker spejder i Øjeblikket forgæves efter Tegn paa Bedring. Man kan ikke gøre Regning paa, at Samfundet skal vende tilbage til de gamle Folder. Den gamle Drøm om Frikonkurrencens Velsignelse er forlængst forbi. Alting syntes dengang at forme sig saa harmonisk og smukt, naar blot Kræfterne kunde faa Lov til at udfolde sig frit. Samfundet er i Virkeligheden gledet ind i helt andre Former. Det vilde gælde, selv om vi ikke havde oplevet Verdenskrigen med dens Prisregulering og andre Indgreb. Det er tilstrækkeligt at pege paa de store Erhvervsorganisationer, der er som Stater i Staten.

En mærkelig Svingning er der foregaaet i *Samkvæmmet mellem Landene*. Hvor der tidligere var Bevægelsesfrihed, saa Skarer af arbejdslystne Mennesker kunde slaa sig ned i de transatlantiske Lande, lukkes der nu mere og mere for Indvandringen. Og trods alle Tariffer og Toldkrige kan man sige, at

den internationale Arbejdsdeling var det anerkendte Grundlag for Verdensøkonomien, saa at ethvert Land kunde faa sine Produkter afsatte i Udlandet. Heri er der sket en stor Forandring. Undertiden er det lige ved at blive betragtet som en Forbrydelse at producere til Afsætning i Udlandet. Og selv om et Land vil indlade sig paa at modtage fremmede Produkter, saa har et Dogme udviklet sig, som man ikke tænkte paa i ældre Tid. Det er Kravet om, at et Land skal købe lige saa meget i det Land, hvortil det sender sine Produkter, som disse Varer udbringer. Alle de velkendte Kredsløb, som tidligere prægede Verdenshandelen, skal altsaa forsvinde, som naar New Foundland sendte Fisk til Spanien, der atter solgte Vin til England, hvorefter England lod New Foundland faa de Industriprodukter, det trængte til. Det er vel ikke umuligt, at der vil komme en Reaktion i alt dette, men det vil tage en rum Tid, og hele denne Forskydning i Tankegangen vil selvfølgelig virke forstyrrende i Verdensøkonomien og forhale Krisen.

For Tiden er alle Bestræbelser for at komme ud over Krisetilstanden præget af en iøjnefaldende Raadvildhed. Forslag er der nok af, mere eller mindre prægede af de forskellige Standsinteresser. Men det har ikke ført til nogen Helhed, som man maaltvivst kan arbejde hen imod. Det nytter ikke at komme med Forslag om Palliativer*). Det gælder om grundigt at undersøge, hvilke nærmere og videre Følger et Forslag vil faa, og om det ikke kommer til at skade paa nogle Punkter til Gengæld for den Lettelse, det vil medføre paa andre Punkter.

Maaske er Raadvildheden synligst paa *Pengevæsenets* Omraade. Der er saa mange økonomiske Interesser fastknyttede til Pengevæsenet, at man skulde betænke sig længe paa at gøre Indgreb deri. Uheldigvis er det kun altfor let at foretage et saadant Indgreb, tilmed af mere eller mindre uansvarlige Personer. Det er som naar man blot ved at trykke paa en Knap kan faa et helt Maskineri i Gang uden maaske at vide, hvilken Knap man skal trykke paa for at faa Hjulene til at standse igen. Ved et Pennestrøg kn man faa en hel Lavine til at rulle. Der er maaske ved en saadan Foranstaltning en øjeblikkelig Lettelse i Sigte paa et eller andet Omraade; men man tænker saa ikke paa alle de andre Virkninger, der uundgaelig vil følge med. Det er urimeligt, at en Bankbestyrelse skal kunne træffe saadanne Beslutninger eller have Hovedansvaret derfor.

Man kan ikke paastaa, at Guldmøntføden var noget ideelt Grundlag for Pengevæsenet, dengang den var i Ære og Værdighed. Det er en af de Funktioner, den ældre Nationaløkonomi tildelte Guldet, at være Værdimaaler. Guldet egnede sig i Virkeligheden aldeles ikke dertil. For at tage et enkelt Eksempel gik Prisniveauet i Danmark fra Midten af 70-erne i Løbet af en Snes Aar, rundt regnet, ned til to Tredjedel, for saa atter i de følgende 20 Aar at gaa lige saa stærkt opad. Dette maatte ganske selvfølgelig medføre store Ulemper. Eksempelvis kan

*) Middel, der hindrer en Sygdoms Symptomer uden at helbrede Sygdommen.

vi tænke paa Landejendommenes Prioritetsforhold, og i det hele taget paa Forholdet mellem Debitorer og Kreditorer. Allerede dengang maatte en Stabilisering af Prisniveauet derfor være i høj Grad ønskelig, men endnu mere maa det gælde, naar Pengevæsenet bliver løsrevet fra Guldet; der er i Virkeligheden ingen Grænser for, hvor stærkt Frisniveauet kan svinge, naar man ikke længere har Bankens Løfte om Guldindløsning at holde sig til.

Det var derfor en skæbnesvanger Dag, da Bank of England den 21. September 1931 opnaaede Fritagelse for at indløse sine Sedler med Guld, og lige saa skæbnesvangert var det, at de skandinaviske Lande besluttede at følge Trop med England. Det hed sig, at dette var en Nødvendighed paa Grund af den nære økonomiske Forbindelse med England. Dette Ræsonnement saa i første Øjeblik blændende nok ud, men det trængte unægtelig til at uddybes. I Virkeligheden savner det fast Grund. Det kan se ud for Landmanden, som om han opnaar relativt bedre Priser for sine Produkter, men det kan i Længden ikke holde Stik. Og Argumentationen viser sig at være endnu mindre holdbar, naar man ser, at den danske Krone ikke engang formaar at følge den Sterlingkursen.

Efter det store Ragnarok, som fulgte ovenpaa Verdenskrigen, var Guldmøntfoden begyndt at komme til Ære igen. Med en overraskende Fart havde den danske Krone rettet sig i Løbet af Aaret 1926, og der fulgte nu et Tidsrum af 5 Aar, i hvilket Kronen stod i Pari. Begivenhederne i September 1931 bragte paany Uro ind i Pengevæsenet. Det er ikke svært at se, hvilke Ulemper dette maatte medføre for Forretningslivet. Følger man Vekselkurserne herhjemme, vil man f. Eks. finde, at Værdien af 100 Dollars i Tidsrummet fra 1. August 1931 til det Øjeblik, da Noteringen suspenderedes, kun svingede mellem 374,25 og 375,50. Spillerummet var altsaa kun 3 p. m. Helt anderledes bliver det, da Noteringen begynder paany. I et eneste Spring var Kursen 29. September 1931 naaet op til 470. Springene fra Dag til Dag var, efter at dette Niveau var naaet, meget uregelmæssige. 3. Oktober stod Dollars i 454. 30. November var Kursen 522; næste Dag var den gaaet op til 558, altsaa en Forhøjelse af 6 pCt. Hvilke Ulemper dette medfører for Forretningslivet, behøver ingen nærmere Begrundelse.

Det er selvfølgelig meget vanskeligt at faa en retfærdig Bedømmelse af det Skridt, Bank of England foretog i September 1931. Ser man paa den øjeblikkelige Situation, er det meget muligt, at man maa indrømme, at det var umuligt at holde igen, saa at der ikke var andet at gøre end at søge Fritagelse for Guldindløsningspligten. Men man kunde med Grund spørge, om det var nødvendigt at lade Forholdene udvikle sig, som de havde faaet Lov til. En Bankbestyrelse skal agte nøje paa Tidernes Tegn og saa hurtigt som muligt træffe Forholdsregler for at afværge den truende Katastrofe. Og mindst af alt maa man lade sig tvinge af øjeblikkelige Stemninger hos Publikum. Fremtidens Historiekrivere vil uden Tvivl faa et og andet at kritisere hos Ban-

kens Ledelse, selv om denne vel nok havde lært en hel Del af Kriserne i det 19. Aarhundrede og forstaaet at føre en mere rationel Diskontopolitik.

For Danmarks Vedkommende var det Forholdet mellem Importpriser og Eksportpriser, som først og fremmest burde have holdt Bankerne vaagne. Aaret 1930 tyder stærkt paa Uvejr. I Begyndelsen af Aaret var Pristallet for Eksportvarer højere end for Importvarer, men i Slutningen af Aaret er det omvendte Tilfældet. For Aaret som Helhed er der omtrent Ligevægt mellem Prisniveauet for Eksportvarer (der for den væsentligste Del er Landbrugsvarer) og Importvarerne. I Løbet af 1931 er Misforholdet stadig voksende. I Januar var Tallene for Import og Eksport henholdsvis 116 og 105, i December samme Aar er det 119 og 95. I Maj og Juni 1932 har man endogsaa 117 og 72. Dette vil med andre Ord sige, at Eksporten ikke var i Stand til at indbringe tilstrækkelige Midler til at opretholde den hidtidige Import. En kraftig Nedskæring af denne maatte være en bydende Nødvendighed paa et tidligt Tidspunkt. Dette maatte være en Opgave, der i lige Grad paa hvilede Bankerne, Erhvervene og Staten.

Det Tryk, der følte overalt i Verden i Landbruget, havde selvfølgelig ikke allevegne de samme Aarsager. Naar Majsprisen f. Eks. i Tiden fra Januar 1930 til September 1931 gik ned med 49 pCt., var dette til Gunst for det danske Landbrug, men andre Prisbevægelser tyngede det til Gengæld haardt; som Helhed led det danske Landbrug stærkt under Konjunkturerne.

Det kan være vanskeligt at udrede alle Aarsagerne til denne Depression. I vore Dage foregaar mange Bevægelser med en Styrke og Pludselighed, som hindrer Overblikket. Udvidelsen af Hvedearealerne i de oversøiske Lande, i Forbindelse med de stærke Fremskridt i Produktionsmetoderne, Ruslands Deltagelse i Konkurrencen i den sidste Tid, er altsammen medvirkende Faktorer.

De økonomiske Virkninger af Ophævelsen af Guldindløseligheden var vidtrækkende. Som det fremgaar af det foregaaende, dalede Vekselkursen i pCt. af Guldpariteten meget hurtigt. I August Maaned 1931 var Kursen herhjemme pari (99,6), men allerede i Oktober var den sunket til 82 pCt., i December s. A. til 70; i Oktober 1932 var Kursen ca. 67 pCt. og i Slutningen af November var den endog sunket til ca. 61 pCt.

I Almindelighed nærede man vistnok den Forventning, at Priserne skulde følge med denne Bevægelse i Kroneværdien. Derved skulde bl. a. Landbruget faa den Lettelse, det trængte saa haardt til. De tidligere Erfaringer berettiger ganske vist ogsaa til en saadan Forventning. Omregner man Prisniveauerne i de enkelte Lande efter Guldpariteten, vil man finde en nogenlunde god Overensstemmelse imellem dem. Men denne Forventning brister under de sidste to Aars brogede og forvirrede Forhold. For at se dette, maa man først tage den fortsatte Prisnedgang med i Beregning. Tager man Oplysninger fra Lande som Sveits, Tyskland og De forenede Stater for sig, vil man finde, at der i Tiden fra August

1931 til Maj 1932 er foregaaet en Prisreduktion paa ca. 11 pCt., og en tilsvarende Prisreduktion maatte man da ogsaa regne med for Danmark og andre Lande, der har forladt Guldet. I Danmark var Prisniveauet, regnet i Sedler, paa de nævnte to Tidspunkter henholdsvis 109 og 114. Det førstnævnte Tal skulde efter den anførte Beregning i dette Tidsrum være gaaet ned med 11 pCt. til ca. 97. Dette Tal vilde man vente, hvis Kronen ikke var blevet deprecieret*). Da den imidlertid i Maj 1932 stod i omtrent $\frac{3}{4}$, maatte man med et rundt Tal regne 130. Naar Prisniveauet faktisk kun er 114, ser man, at Priserne kun delvis har fulgt Vekselkurserne. Et tilsvarende Resultat viser den engelske Prisstatistik. Man kan vel søge forskellige Forklaringer af dette Fænomen. Faktisk er jo den tidligere fri Udveksling af Varer mellem Landene blevet hæmmet stærkt, og herved hindres da ogsaa den Udjævning af Priserne, som man ellers maatte vente. Men man kan vanskeligt tænke sig, at Prisniveauet ikke i det lange Løb skulde rette sig efter Kroneværdien.

Ophævelsen af Guldindløseligheden belyser en Forskydning til Fordel for Debitorerne og til Skade for Kreditorerne. Hvis man ved at dekretere Guldindløsningens Ophør reducerer Kronens Værdi til tre Fjerdedele eller mindre, formindsker man samtidig Kreditors Købekraft, selv om Reduktionen efter det udviklede ikke straks naar det fulde Omfang. De paa-gældende Laangivere er selvfølgelig af meget forskellig Art; det drejer sig maaske om Legater eller Medarvingers Fordringer; det er ingenlunde altid egentlige Kapitalister. Man kan tvistes om, hvorvidt en saadan Nedsættelse af Kreditors Købeevne er reifærdig, idet man henviser til den store Nødstilstand, hvorunder navnlig Landbruget lider. Men i hvert Fald maa man indrømme, at det er en meget irrationel Fremgangsmaade. Det skal ikke være Bankstyrelsens Sag at foretage en saadan Gældsnedskrivning; den kommer derved til at slaa i Blinde. Det maa bero paa en maalbevidst Beslutning af Lovgivningsmagten om paa denne Maade at gribe ind i Fordelingen.

Det er ikke frit for, at den hele hjemlige Proces faar et vist komisk Anstrøg. Efter Overenskomst med Staten af 29. September 1931 skal Nationalbanken afgive den Fortjeneste, som Banken maatte opnaa ved Fritagelsen for Forpligtelsen til at indløse sine Sedler med Guld. I denne Anledning blev 11 Millioner paa sidste Regnskab hensat paa en Reguleringskonto. Det er en hel Taskespillerkunst. Værdierne regnes efter en ny og lavere Takst, hvorved i Virkeligheden alle Kapitalejere faar en Formuereduktion. Skulde man nu være heldig nok til at have 100 Kroner i Guld i sin Haand og ombytter dem i Sedler og Smaamønt, faar man nominelt en Fortjeneste af 33 Kr., hvis Nedsættelsen er som fra 4 til 3. Det er til syvende og sidst en fingeret Indtægt, og Staten faar tildelt Erik Klippings Rolle. Hvis man af og til foretager en Stabilisering paa et stadig lavere Niveau, kan man fortsætte med saaledes at fortjene

*) Værdiforringet.

Fenge, indtil Bunden er naaet, det Punkt, da Penge-sedler er blevet værdiløse.

Da Nationalbanken i September 1931 slog Følge med Bank of England, gik man ud fra den Forudsætning, at man kunde blive staaende ved 80 pCt. som Undergrænse for Korneværdien. Noget Bevis herfor blev ikke givet, ligesaa lidt som man faar et Bevis for, at »Shillingkronen« er et opnaaeligt Niveau. Ingen kan vide, om Kronen vil blive endnu stærkere deprecieret. I 1920 var Værdien f. Eks. kun 59 pCt., altsaa 2 points under Kursen i Slutningen af November 1932. Det vil i Virkeligheden være umuligt at opstille et eller andet Niveau som »det naturlige Leje« for Kronen. Hver af de enkelte interesserede Parter vil i Virkeligheden opstille Tal som det normale.

Det var en haard Opgave, vore Pengeinstitutter fik paa Grund af de store *Kursfald*. Mangfoldige Sparere føler sig beroligede ved at have Reserver nok til at kunne svare enhver sit. Men man tænker ikke altid paa, at man kun kan »svare enhver sit« ved at have nedskrevet Fordringens Krav. En Sparekassebog paa 1000 Kr. har maattet afgive en stor Del af sin Værdi, uden at Spareren aner, at man nu til hans Skade regner med andre Tal.

(Fortsættes.)

HIST OG HER

I »Ekstrabladet« fortaltes forleden Dag om en i Ægypten stationeret Lokomotivfører, der er 110 Aar gammel. Han førte det første Tog gennem Nillandet, og *han kører endnu*. — Er det monstro ikke en Historie?

Trafikministeren vil fremsætte Forslag om Nedlæggelse af den sjællandske Midtbane, idet Mulighederne for denne Banes Drift er ganske minimale, fordi Benyttelsen har været usædvanlig ringe, og det viser sig, at Nedgangen i Trafikmængden fortsættes.

Nærtrafikbanerne er blevet døbt og vil komme til at hedde S-Banen. Denne Daab foretoges forleden af Overingeniør Th. Engøvist i et Foredrag holdt for Trafikforeningen. Efter Foredragsholderens Udtalelser vilde hele S-Banens Anlæg blive hypermoderne og Vognene vilde *udmærke* sig ved langt flere Siddepladser end der bruges paa tilsvarende Baner i Udlandet. Maaske netop dette vil være en Svaghed, naar Ind- og Udstigning skal ske paa 15—30 Sekunder. Netop det, at de Rejsende staar op i Udlandets Vogne er en af Aarsagerne til den hurtige Ekspedition.

Østsjællandske Banes Personale har haft en Forhandling med Landstingsmand, Bankdirektør Jensen-Stevns om Muligheden for et Moratorium for Banen. Noget endeligt Resultat kom der ikke ud af disse Forhandlinger. »Vi skal ikke have Kaffe i Toget,« siger Trafikchef Graae til en Forespørgsel i Anledning af, at man i Sverige vil indføre Kaffeservering i 3. Kl. Vogne i Tog, hvori der ikke er Spisevogne. Afstandene herhjemme er for korte, desuden har vi jo Færgerne. Vi har vist ikke Trang til mere end de Spisevogne, der løber i Østjylland.

De alsiske Amtsbaner, der ophører med Driften

med Udgangen af Februar Maaned, har forleden solgt alt rullende Materiel, Lokomotiver, Person- og Godsvogne, ialt ca. 170 Vogne, til det københavnske Firma Petersen & Albecks Filial i Vejle for 10 000 Kr. Maaske er der noget at gøre for en driftig Mand, der vil begynde for sig selv.



AARHUS AFDELINGEN

afholder Søndagen den 19. Februar Karneval paa Østergades Hotel. Kl. 7.30 aabnes Dørene. Kl. 8 danser de maskerede ud.

Der er fra Festudvalgets Side gjort store Forberedelser for at gøre dette Karneval til en virkelig Festaften, — jeg tør maaske allerede nu røbe, at Salen bliver smukt dekoreret, og en Del gode lokale Kræfter har givet Tilsgagn om deres værdifulde Assistance.

Disse formaaende Kunstnere arbejder allerede nu under Højtryk paa 99,5 Atm. med Prøver og Indstuderinger af Parodi paa en af St. Paulis bedste Varitéer.

Den bekendte Konferencier og Revyforfatter Palle V. og Generalmusikus, Professor Fatterrino, Italien (som Gæst), vil Kl. 20,25 aabne Varietéén, og da bør Salen være fyldt til Randen af glade, velmaskerede Medlemmer med Paarørende og Gæster, da vil det fra Scenen gaa Slag i Slag.

Kl. 20,30: Solodanserinde Miss Cambulla Løften.
Kl. ca. 25,50: Varietédanserinde Miss Ragger Dyrehaven.
Kl. 21,15: En Sketch: »Tændstikken«.
Kl. 21,45: Amerikansk komisk Entre. »Three Brothers«.

»Hulter til Bulters«, U. S. A.

Altsaa paa Gensyn Søndagen d. 19. Februar. Husk at tage noget med at have Humøret i og gaa saa i Gang med Dragterne, disse præmieres.

Paa Festudvalgets Vegne
A. S.

RABATBILLETTER

til Zoologisk Have samt Badeanstalten »København« kan faas paa Foreningens Kontor.



Hr. Redaktør!

Maa jeg faa Lov til i Deres højtærede Blad at fremsætte et Par Bemærkninger i Anledning af, at en Lokomotivfører har tilstillet »Ekstrabladet«s Ekstra-

mand nogle »Oplysninger« om Kongetogs Førelse. Bladet og altsaa Lokomotivføreren siger følgende:

Efter »Dansk Lokomotiv Tidende« havde vi forleden et Par kritiske Bemærkninger om, hvordan det gaar til, naar Kongen rejser. I den Anledning beder en Lokomotivfører om Optagelse af disse Linjer:

»Det maa hero paa en Misforstaaelse, hvis Bladet tror, at de Tog, hvormed Kongen rejser, altid føres af en Trafikinspektør og med en Ingeniør paa Maskinen. Kongen og den kongelige Familie rejser næsten altid med Plantogene, altsaa som almindelige Rejsende. Kun i særlige Tilfælde — som ved fremmede Monarkers Ankomst — anvendes kongelige Særtog, og kun disse fremføres som ovenfor nævnt. Det er selvfølgelig efter et Reglement, som vel formentlig er lig andre Landes.«

Hvis nu denne Indsender havde læst vort Blad og forstaaet det læste, vilde han kunne have sparet sig Ulejligheden med at oplyse »Ekstrabladet«s Læsere. Denne »kloge« Lokomotivfører kan ikke af min lille Opsats se noget om, at Bladet tror, at Kongen kun rejser med Kongetog; jeg sagde bare: »Den er vel nok første Klasse, naar der skal løbe Kongetog. Saa møder hele Musiken«. —

Den er vist helt rigtig! Thi der løb Kongetog den i Artiklen nævnte Dag. Bl. a. var der stillet Reservemaskine i Rg. Der er altsaa ikke nogen Misforstaaelse uden fra hans Side, ham Lokomotivføreren. Jeg synes, han passende kunde have serveret for os sin Viden her i Bladet, hvis han er Lokomotivfører, men der er nok Brok i det Foretagende. Det er nok en Lokomotivfører? der kun har sin Viden fra »Ekstrabladet«. Ellers vil vi dog helst tro, at en Lokomotivfører nok kan holde sig for at gøre Dumheder, det er da ikke ligefrem forlangt af ham.

Det er vel ogsaa lige i Karnevalstiden, og hvad skal man finde paa, naar man skal optræde maskeret.

Ellers er der jo Fred her paa Banerne, medens Generalen er i Ægypten.

Deres ærbødige Caspar har aldrig optraadt som Kongetogsfører! Altsaa. — Saadan en fin Tjans! No! — No!

Med Haandslag og Hilsen
Caspar Røgbrænder.



Forflyttelser.

Lokomotivfører H. F. Hansen, Helsingør, under 17.—1.—33 til Lunderskov.

Afsked.

Den Lokomotivfører C. W. W. Mogensen, Dbm., Frederikshavn, meddelte Afsked fra 31.—3.—33 er ændret til at gælde fra 30.—4.—33.

KALKULATORISK OPGØRELSE

af Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i December Maaned 1932 samt i Tidsrummet April—December 1932 og en Sammenligning med de regnskabsmæssige Beløb i de tilsvarende Tidsrum i 1931 i runde Summer.

	December	Maaned	1932	
	1932*)	1931	Foreøgelſe	Formindskelse
Personbefordring	3 680 000	3 920 000		240 000
Gods- og Kreaturbefordring	3 000 000	3 480 000		480 000
Postbefordring	510 000	570 000		60 000
Andre Indtægter	340 000	330 000	10 000	
Drifts-Indtægter ialt	7 530 000	8 300 000		770 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	8 700 000	9 320 000		620 000
Drifts-Overskud	÷1 170 000	÷1 020 000		150 000

	April—December		1932	
	1932*)	1931	Foreøgelſe	Formindskelse
Personbefordring	34 140 000	39 130 000		4 990 000
Gods- og Kreaturbefordring	29 110 000	37 280 000		8 170 000
Postbefordring	4 190 000	4 680 000		490 000
Andre Indtægter	3 210 000	2 850 000	360 000	
Drifts-Indtægter ialt	70 650 000	83 940 000		13 290 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	77 960 000	83 970 000		6 010 000
Drifts-Overskud	÷7 310 000	÷ 30 000		7 280 000

*) Anm. For hele Finansaaret er Afskrivningen 9 970 000 Kr. og Forrentningen 18 450 000 Kr.

LØVE

MARGARINE



**FINESTE
KVALITET
TIL BORDBRUG**

STØT VORE ANNONCØRER!

Flimrer det

for Øjnene under Læsningen.

Nyhed! Brug kun Michelsens nye Hville-Glas, med eller uden Styrke-Tilpasning ved Ekspert hele Dagen. . . .

|| LÆGEANBEFALET ||
|| SYGEEKASSELEVERANDØR ||

MICHELSSENS OPTIK
Vesterbrogade 29 • Vester 4701

ALBANI

PILSNER OG LAGER

ØLLET DER SMAGER

**Statsbanetjenestemænd bør forsikre i
Statsbanepersonalets Brandforsikrings-Forening**

Foreningen har uddelt ca. 130000 Kr. i Understøttelser. Ulønnede Tillidsmænd over hele Landet.

Ekspeditions kontor: Vesterbrogade 26, København, Telef. 66 26.

Lav Præmie — Uden Gensidighed — Kulant Erstatning

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 4. Februar.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20 541.