



34. Aargang N<sup>o</sup> 22

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. November 1934

## LØNNINGSNUMRE

Spørgsmaalet om Afskaffelse af Tjenestenumre har Gang paa Gang været drøftet paa Kongresser, og omsider blev disse famøse Numre afskaffet ved udsendt Ordre M 240-1929 og erstattet af Lønningsnumre.

Man havde den Gang Troen paa, at naar man udsendte en saadan Ordre, var det ikke kun for at gøre opmærksom paa, at nu var der sket dette, at i Stedet for at sætte Nummeret foran paagældende Tjenestemand's Navn saa skulde det nu sættes efter Navnet og i Parentes og ellers iøvrigt intet ske. Nej, vi var af den Opfattelse, at det var et Forsøg paa helt og fuldt at afskaffe Numrene, men vi blev sørgeligt skuffede; thi havde Tjenestenumrene virket generende, saa virkede Lønningsnumrene dobbelt generende paa Baggrund af, at det skulde være en Forbedring.

Paa Grundlag af ovenstaaende indsendte Lokomotivfyrbøderkredsen til Generaldirektoratet en Anmodning om en fuldstændig Afskaffelse af Lønningsnumrene, men naturligtvis fik man et Afslag paa denne Anmodning med den Motivering, at Lønningsnumrene efter Generaldirektoratets Opfattelse virkede tilfredsstillende, det er ogsaa fuldstændig rigtigt, men det er kun for Administrationen, det virker tilfredsstillende, slet ikke for Personalet.

Lønningsnumrene bruges nu næsten under alle Forhold, bl. a. bruges de paa Rapporter,

Rekvitioner af enhver Art, saasom Kul, Olie, Tvist o. s. v. endvidere paa Permissionsandragender, Uniformsgenstande, paa Tjenestelister, der er tilgængelig for enhver ved Depotet, og sidst, men ikke mindst ved Indsendelse af Aarsopgørelse til Skattevæsenet, det syntes vel nok at være et stift Sykke, naar man til Skattevæsenet indsender Navn og Bopæl paa en Tjenestemand, at man da tillige opgiver et Lønningsnummer.

Vi staar ganske uforstaaende over for Aarsagen til et saadant Misbrug af Lønningsnumrene og optager det som en afgjort Haan mod Personalet, en Haan, som vi ikke er tilfreds med, og som vi ikke kan finde os i.

Lønningsnumrene er som bekendt afskaffet for en hel Del af Statsbanernes Personale, ogsaa for Personalegrupper, der tæller mellem 12—1300 Mand, ogsaa der syntes det at virke tilfredsstillende, og vi vil da tro, naar det kan gaa for disse 12—1300, at det ogsaa kan gaa for den største Personalegruppes Vedkommende, som tæller ca. 1800 Mand. Vi betragter det som en i høj Grad gammel Fordom, at visse Dele af Personalet skal være paahængt et Nummer, og at det er det underordnede Personale, som trækker rundt med Nummeret i en demokratisk Tid som den, vi i hvert Fald endnu lever i.

Derfor væk med Lønningsnumrene snarest, de virker i høj Grad generende, og det koster intet at afskaffe dem.

## MINISTERENS TALE I FOLKETINGET

Ministeren for offentlige Arbejder havde d. 7. ds. Ordet i Folketinget for at besvare de under Forhandlingen om Finanslovsforslaget fremkomne Henstillinger og Forespørgsler.

Vi gengiver nedenfor Hovedtrækkene i Ministerens Udtalelser antgaaende de Forhold, der berører Lokomotivmændene.

Det ærede Medlem Hr. Munch-Petersens Indledningsord til de Bemærkninger, han havde at gøre til mig, nemlig om de kapitalistiske Principper, Statsbanerne drives efter, skal jeg skænke ham; saa længe Arbejderforholdene herhjemme er betydelig friere og Arbejdslønnen langt højere end i Sovjetstaten, bider den Slags Bemærkninger ikke, selv om de rettes mod en socialdemokratisk Minister.

Det ærede Medlems Bemærkninger samlede sig formentlig i følgende 3 Punkter: Lokomotivpersonalet bliver overanstrengt ved lang og forceret Tjeneste, Ulykkernes Antal inden for Personalet stiger, og den Mand, der skriver offentligt om dette, idømmes en Mulkt af Generaldirektøren paa 200 Kr. Resten af de tekniske Forklaringer som f. Eks. om Tallet i Træktabellerne for Lokomotiverne af Litra P og om Mangel af Trykluftbremser kan jeg lade ligge som uvæsentlige. I øvrigt har Trykluftbremsen fremfor vore Vacuumbremser meget lidt at gøre med øget Sikkerhed. Det er hovedsagelig en Rationaliseringsforanstaltning, indført for i de Lande, der har de lange Godstog og de lange Transporter, at spare Mandskab til Betjening af Bremserne.

Jeg skal begynde med Lokomotivpersonalets Tjenestetid. Jeg har hos mig Tallene for hele Landet for Oktober Maaned i Aar og hermed for indeværende Aars Vinterkøreplan. De vil nu blive forelagt Lokomotivpersonalets Organisationer ved de Forhandlinger, der skal føres om deres Tjenestetid, og en offentlig Redegørelse vil, som bebudet, senere finde Sted fra Generaldirektørens Side. Jeg skal her kun nævne nogle enkelte af Hovedtallene.

Lokomotivmændene har for de flestes Vedkommende 8 Timers Maksimalarbejdsdag, enkelte dog lidt mindre. Denne 8 Timers Dag udnytter Statsbanerne ikke fuldt ud. Gennemsnitlig udnyttes kun mellem 7 og 7½ Time. Disse 7 à 7½ Times Arbejde er dog ikke, hvad Folk

i Almindelighed forstaaer ved Lokomotivtjeneste, altsaa Kørsel paa Linien. En stor Del af disse 7 à 7½ Time omfatter Forberedelses- og Afslutningstjeneste, Raadighedstjeneste, tjenestefri Ophold paa indtil halvanden Time uden for Hjemstedet, Rangeringen mellem Remisen og Afgangs- eller Endestationen og Ventetid paa disse, saaledes at den Del af Tjenesten, som i den offentlige Bevidsthed staaer som den egentlige Lokomotivtjeneste, nemlig Kørsel fra Afgangs- til Endestationen, i Virkeligheden kun udfylder 3—4 Timer daglig.

Jeg tror ikke, at disse Gennemsnitstal — jeg indrømmer, at de er Gennemsnitstal — giver noget Grundlag for det ærede Medlems stærke Beskyldninger mod Statsbanerne for Overanstrengelse af Lokomotivpersonalet.

Det ærede Medlem paastod dernæst, at Antallet af Ulykkestilfælde blandt Personalet er steget i Løbet af de sidste Aar. Antallet af Dødsfald, der er forefaldet som Følge af Tilskadekomst inden for Statsbanernes Personale i de sidste 5 Aar, er følgende: i 1933—34, altsaa det sidste Aar, 8; i 1932—33 8, 1931—32 5, 1930—31 12 og 1929—30 12; Antallet af Tilskadekomster med Arbejdsudygtighed ud over 13 Uger var i de samme 5 Aar, altsaa regnet tilbage fra 1933—34: 61, 35, 72, 77 og 74. Det vil saaledes ses, at Tallene saa langt fra at være i Stigning snarere har en faldende Tendens.

Paa Baggrund af disse Oplysninger kommer vi altsaa til Artiklen, skrevet af Lokomotivfører Hammer, ikke Haman, som jeg tror, det ærede Medlem udtalte det — det er maaske en russisk Benævnelse for det gode, gamle Navn Hammer —, altsaa denne Artikel, gengivet i Dagspressen om Ulykkerne, der nu kommer som Skud for Boven, om Dødssignalerne, om Overanstrengelse af Lokomotivmændene o. s. v.

Vi har i Almindelig Instruks for Statsbanernes Tjenestemænd om Tavshedspligt, som naturligt er, bl. a. Forbud mod at offentliggøre indre tjenstlige Forhold, og da navnlig saadanne, der kan virke skadeligt for Tilliden mellem Banerne og deres Kunder. Generaldirektøren har fundet denne Instruks saa alvorligt tilsidesat, at han har idømt Lokomotivføreren, efter at denne havde erkendt, at Artiklerne stammede fra hans Haand, en Bøde paa en halv Maanedes Løn. Jeg maa for mit Vedkommende

udtale, at jeg betragter det som en meget alvorlig Forseelse offentlig at bringe sin Etat i Miskredit, og at jeg ganske staar bag ved, hvad der i saa Henseende er sket. Hvad en saadan Aabnemundethed som Hammers vilde have kostet ham i Sovjetstaten, kan jeg kun gætte mig til.

107 og efter de nu for Oktober foretagne Beregninger 109.

Hvis man i Stedet for Priserne i Aaret 1931 anvender Priserne i Juli 1914 som Basis, bliver Pristallet for Oktober udregnet paa Grundlag af det efter Forbruget i 1931 opstillede Budget 168.

### PRISNIVEAUET

De af Det statistiske Departement siden Juli 1915 foretagne Beregninger over Prisforandringerens Indflydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget er, som tidligere meddelt i Statistiske Efterretninger, fra og med Juli 1933 fortsat saaledes, at man som Basis for disse Beregninger bruger et Husholdningsbudget, der er opstillet efter de ved en Forbrugsundersøgelse i 1931 indvundne Oplysninger.

I nedenstaaende Tabel anføres Resultatet af de saaledes for Oktober 1934 foretagne Beregninger, idet Tallene for det sidste Aar anføres til Sammenligning.

#### Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper.

	1931 gnstl. Kr.	Okt. 1933 Kr.	Jan. 1934 Kr.	Apr. 1934 Kr.	Juli 1934 Kr.	Ok. 1934 Kr.
Fødevarer . . . . .	974	1011	1000	1028	1037	1077
Klæder, Fodt., Vask	383	431	438	453	454	458
Bolig . . . . .	421	433	434	434	434	434
Brændsel, Belysn. . .	159	162	164	166	166	166
Skatter, Kontingen- ter o. l. . . . .	436	461	461	462	483	477
Andre Udgifter . . . .	727	747	748	748	749	752
I alt . . . . .	3100	3245	3245	3291	3323	3364

#### Udgiften, beregnet i Procent af Udgiften i Aaret 1931 gnstl. (Udgiften i 1931 gnstl. = 100).

	1931 gnstl.	Okt. 1933	Jan. 1934	Apr. 1934	Juli 1934	Okt. 1934
Fødevarer . . . . .	100	104	103	106	106	111
Klæder, Fodt., Vask	100	113	114	118	119	120
Bolig . . . . .	100	103	103	103	103	103
Brændsel, Belysn. . .	100	102	103	104	104	104
Skatter, Kontingen- ter o. l. . . . .	100	106	106	106	111	109
Andre Udgifter . . . .	100	103	103	103	103	103
I alt . . . . .	100	105	105	106	107	109

Naar Udgiften i Aaret 1931 sættes = 100, var Udgiften efter de i Juli gældende Priser

### MASKINBESTYRER H. H. A. RAMBUSCH OG HUSTRUS LEGAT

Legatet, der bærer Navnet »Fru Louise Hansine Rambusch født Fenor og hendes Ægtefælle Hartvig Heinrich Andreas Rambusch Legat«, er oprettet med det Formaal, at Renterne af Legatkapitalen, som er ca. 70 000 Kr., i Portioner à 200 Kr. engang aarlig i April Maaned vil være at fordele mellem Lokomotivførerne, Motorførere, Lokomotivfyrbødere, Vognmestre, Vognpassere, Magasinpassere, Maskinpassere, Haandværkere, Depotarbejdere ved Statsbanerne paa Sjælland og Falster, Lolland-Falsters Jernbane, Østsjællandske Jernbane, Gribskovbanen, Frederiksværkbanen, Amagerbanen, Præstøbanen, Kallehavebanen, Odsherredbanen, Høng—Tølløsebanen og Slingerupbanen. Legatets Fundats bestemmer, at saadanne Funktionærer foretrakkes, som efter mindst 10 Aars Tjeneste ved Jernbanen er blevet afskediget paa Grund af Svagelighed eller anden dem utilregnelig Aarsag uden — paa Grund af kort Tjenestetid — at have opnaaet den for Stillingen normerede højeste Pension, eller paa anden Maade erhvervet Midler, der kan siges at være tilstrækkelige til at skabe økonomisk betryggende Forhold. Det samme gælder Enker efter saadanne.

Den første Uddeling af Legatportioner finder Sted i April Maaned 1935, hvorved dog bemærkes, at der da kun vil være det halve Antal Legatportioner at uddele.

Legatbestyrelsen er d'Hrr. Maskinbestyrer *E. H. Schmidt* og Overretssagfører *Chr. Tiemroth*, og Ansøgninger om at komme i Betragtning ved Legatportionernes Uddeling maa være Overretssagfører *Chr. Tiemrot*, Vandkunsten 8, København K, ihænde inden 1. Marts.

OFFENTLIGE ARBEJDER SOM MIDDEL  
MOD ARBEJDSLØSHEDEN

Vi tillader os efter »Nationaløkonomisk Tidsskrift« at gengive efterfølgende interessante Artikel.

Af Jørgen S. Dich.

I den nationaløkonomiske Diskussion har Spørgsmaalet om at afhjælpe den herskende Krise gennem en Forøgelse af Købekraften i lang Tid spillet en ikke ubetydelig Rolle. Dog diskuteres Spørgsmaalet mindre i dets Almindelighed end paa mere snæver Basis som et Spørgsmaal om Igangsættelse af offentlige Arbejder i Depressionsperioder. Trods denne Afgrænsning af Problemet og trods den Interesse, hvormed Spørgsmaalet mødes, er det dog først nu i 1934, at der er fremkommet en mere indgaaende Behandling af Emnet, nemlig Professor Gunnar Myrdals Afhandling: »Finanspolitikens økonomiska Verknin-gar«. Her faar man en samlet og paa en Række Punkter meget dybtgaaende og klart skrevet Redegørelse for Problemet. De fleste af de Synspunkter, der har været fremme i Diskussionen om dette Spørgsmaal, er med stor Grundighed og Taalmodighed taget op til Behandling. Til Trods herfor er Fremstillingen dog ikke udtømmende og gør næppe heller Krav paa at være det. Dette hænger sammen med, at hele Spørgsmaalet er meget lidt »konjunkturteoretisk« underbygget. Man gaar ud fra en »almindelig« industriel Konjunktur, men hvori denne nærmere bestaar er ikke forklaret, og Spørgsmaalet om, hvorledes Problemet ligger under »Konjunkturer«, der skyldes andre Forhold, er ikke taget op til Behandling.

En saadan Abstraheren fra en »Konjunkturteori« er naturligvis fristende, fordi man selv paa Basis af en mere ubestemt Opfattelse af Konjunkturforholdet kan naa en Række interessante Resultater. Samtidig indeholder imidlertid denne Fremgangsmaade en Fare for, at man tillægger de opnaaede Resultater en mere almen Betydning end berettiget, det vil altsaa sige, at man regner med, at der findes »Konjunkturarbejdsløshed« i de forskellige Lande, tilmed af en saadan Karakter, at en Generalisation af de anvendte Betragtninger og Argumenter er tilladt.

Her er det imidlertid nødvendigt at gaa frem med nogen større Forsigtighed. Thi selv om Betragtningerne i deres abstrakte Form og under den Forudsætning, at der foreligger en Depression af samme Art som f. Eks. i U. S. A. eller Sverige er rigtige, er Vejen derfra og til den praktiske Politik baade lang og stenet. Uden en nøjere Opfattelse af de i en given Depressionsperiode virkende Kræfter, vil man let komme til misvisende Resultater eller foretage ubegrundede Generalisationer. Der kan foreligge Depressionsperioder, der hvad det Ydre angaar: Arbejdsløshed og uudnyttet Kapacitet ganske ligner hinanden, men som ikke desto mindre har helt forskellige Aarsager, og hvor det derfor ikke er givet, at et Argument, der er gældende i det ene Tilfælde, ogsaa har Gyldighed i det andet.

Dertil kommer, at en bestemt Politiks Virkninger ikke blot bør undersøges under selve Depressionsperioden, men Forholdet maa betragtes over en saa lang Periode, at ogsaa Virkningerne i de saakaldte gode Tider drages ind under Undersøgelsen.

Endelig maa ogsaa de mere praktisk-administrative Vanskeligheder herøres.

Før disse 3 Sider af Spørgsmaalet er belyst, er det ikke muligt at udtale sig om de endelige Virkninger af en Købekraftsforøgelse, der finder Sted ved offentlige Arbejder eller paa anden Maade.

## I.

Alt efter som der foreligger Forandringer af strukturel Karakter eller mere konjunkturbestemte Forandringer kan man skelne mellem en Række forskellige »Depressioner« eller depressionslignende Tilstande. For Danmarks Vedkommende vil det være praktisk at skelne mellem 3 forskellige Depressioner, eftersom Depressionen udspringer af formindsket Eksportindtægt eller »Overproduktion« indenfor et vigtigt Fag (Landbruget), Standsning eller væsentlig Tilbagegang i Boligbyggeriet eller endelig Standsning eller væsentlig Tilbagegang i Industriens Expansion (almindelig Konjunktur).

Lad os først betragte Forholdet i de Tilfælde, hvor det er *formindsket Eksportindtægt eller Overproduktion*, der er den umiddelbart forudgaaende Aarsag.

Virkningerne af en Købekraftsforøgelse er ikke meget forskellige i de to Tilfælde. Ganske vist foreligger der i det sidste Tilfælde primært kun en Omlægning af Købekraften, idet det Tab, som f. Eks. Landbrugerne faar som Følge af en lavere Pris, betyder en tilsvarende Fordel og dermed forøget Købekraft hos Bybefolkningen. Men da denne Omlægning secundært betyder en Formindskelse af den samlede Købekraft, vil der indtræde Virkninger, der har Karakter af en Depression, omend denne naturligvis bliver svagere, end naar Forholdene skyldes en Formindskelse af Eksportindtægten. I begge Tilfælde vil der bl. a. indtræde en Tilbagegang i Beskæftigelsen i de Fag, der producerer Varer af Luksuskarakter samt i de kapitalproducerende Fag. Hvis det Fag, der er blevet ramt, anvender megen Kapital, eller Kapitaltilvæksten i Faget under normale Forhold er stærk, vil naturligvis Virkningerne paa de kapitalproducerende Fags Beskæftigelse blive forholdsvis store.

Hvorledes vil under disse Forhold en Forøgelse af Købekraften virke? Dette vil naturligvis afhænge af, hvorledes Købekraftsforøgelsen sættes ind. Man kan tænke sig en helt generel Købekraftsforøgelse, der rammer alle f. Eks. gennem Nedsættelse af Skatterne, en Købekraftsforøgelse, der fortrinsvis rammer Byerhverv, f. Eks. Igangsættelse af offentlige Arbejder eller en Købekraftsforøgelse i selve Landbruget: Skattelettelser, direkte Tilskud til Landbruget, Købekraftstilbageføring gennem Prisforhøjelser eller offentlige Arbejder paa Landet.

Man vil let se, at *den Købekraftsforøgelse, der rammer Personer udenfor Landbruget*, ikke løser Problemet, thi Forøgelse af Købekraften vil i det store

og hele vende sig imod Byerne og antagelig i stort Omfang rette sig imod andre Produkter end de, som Efterspørgslen fra Landbrugets Side tidligere har været rettet imod. Hvis der derfor paa disse Punkter har været en vis Arbejdsløshed, vil denne kunne reduceres. Der skabes altsaa kort sagt Beskæftigelse andre Steder i Erhvervslivet til Erstatning for den, der som Følge af Landbrugets Forhold svandt bort, men Hovedproblemet lader man henstaa, idet selve Aarsagen til den formindskede Efterspørgsel: Købekraftsoplægningen og Købekraftsformindskelsen, stadig eksisterer og først vil forsvinde, efterhaanden som en Omlægning eller »Tilpasning« finder Sted.

Saaframt der imidlertid ikke havde eksisteret et saadant andet Problem at løse, d. v. s. at der i de af Landbruget ikke berørte Erhverv var fuld Beskæftigelse, vil man ved en Forøgelse af Købekraften udenfor Landbruget kun hidføre Prisstigningen og Fare for Svækkelse af Valutaen. Da disse Prisstigninger meget vel kan omfatte de Varer, som Landbrugerne fortsat benytter, vil man derigennem eventuelt yderligere formindske den Købekraft, som de har tilovers til Køb af andre Varer. Dette vil nærmest forstærke Depressionen. Hvis der foreligger en Formindskelse af Eksportindtægten, og der derfor allerede af denne Grund er en Tendens til Stigning i Valutakurserne, vil det Spillerum, som de valutariske Forhold sætter for en Udvidelse af Købekraften, iøvrigt være ganske ringe i Sammenligning med, hvad Tilfældet vil være, hvis det drejer sig om en almindelig industriel Konjunktur. Det Omfang, hvori en Købekraftsudvidelse kan finde Sted, kan altsaa ikke aflæses af Arbejdsløshedens Størrelse eller af Graden af uudnyttet Kapacitet, men for at afgøre, hvorvidt og i hvilket Omfang man gennem en saadan Politik kan skaffe forøget Beskæftigelse uden væsentlig Fare for Priseniveauet eller Valutaen, maa i det enkelte Tilfælde undersøges, hvilke Grunde der har ført til den manglende Beskæftigelse for Kapital og Arbejde. I denne Henseende ligger Forholdene sikkert forskelligt i Danmark, Sverige og U. S. A. Her i Landet er den manglende Beskæftigelse i høj Grad et Resultat af en formindsket Eksportindtægt i Landbruget, der har medført, at den almindelige Expansion i Industrien i et vist Antal Aar er gaaet i Staa. De eksisterende industrielle Anlæg har nærmest normal eller mere end normal Kapacitetsudnyttelse. Mulighederne for gennem en Købekraftsforøgelse her i Landet at løse Beskæftigelsesproblemet er derfor ikke saa store, som i et Land, hvor Depressionen i betydelig højere Grad end i Danmark skyldes »indre« Grunde (som i U. S. A.). Sverige indtager antageligvis en Mellemstilling, og man vil derfor snarere i Sverige end hos os kunne opnaa Resultater gennem en almindelig Købekraftsforøgelse.

En *Investeringspolitik* finansieret i Form af Købekraftsforøgelse, vil naturligvis have samme videre Virkninger som en almindelig Købekraftsforøgelse, men dertil kommer den direkte Beskæftigelse, der skabes ved selve Investeringerne. Ved en Vurdering af en saadan Politik vil Forskellen mellem Danmark og Sverige træde yderligere frem. Et stort offentligt

Investeringsprogram som det, der skal gennemføres i Sverige som Middel mod Arbejdsløsheden, vilde i Danmark være overflødig og end ikke kunne gennemføres, fordi der indenfor Byggeriet er normal Beskæftigelse. Der vilde altsaa ligefrem mangle Arbejdere til dets Realisation.

Tænker man sig, at der under en Depression af den Art, der her behandles, optages store Obligationslaan til Dækning af et muligt Underskud paa Statens Regnskab, vil man derved berøve Kapitalmarkedet Midler og følgelig bidrage til Beskæftigelsens Formindskelse. Dog gælder dette ikke, saafremt der samtidig med den af Eksportformindskelsen følgende formindskede Beskæftigelse, ogsaa finder formindsket Beskæftigelse Sted som Følge af en Underdisponering fra Bankernes Side. I saa Fald kan man naturligvis tænke sig, at Obligationerne bliver opkøbt af Bankerne med den Købekraft, som alligevel ikke vilde være blevet stillet til Raadighed for Investeringen, og et Obligationslaan vilde derfor ikke have svækket det almindelige Kapitalmarked. Nu ligger formentlig Forholdene saaledes, at en Svækkelse af Eksportfagene vil formindske Lysten til ny Investering og derfor automatisk, hvis ikke andre Fag udvider tilsvarende, hvad der næppe er sandsynligt, føre til en Underdisponering, saaledes at Statens Underskud altsaa i et vist Omfang kan dækkes ved Obligationslaan, uden at dette betyder et saadant Tryk paa Kapitalmarkedet, at den private Investering vil gaa tilbage.

Det er klart, at man ved at lade en vis *Købekraftsforøgelse indtræde hos Jordbrugerne* vil faa langt stærkere umiddelbart Virkninger, end hvis en tilsvarende Købekraftsforøgelse indtræder paa anden Maade. Hvis Aarsagen til Depressionen har været en Overproduktion og dermed følgende Omlægning af Købekraften, vil en saadan Politik til en vis Grad ophæve Aarsagen til Depressionen. Saaframt imidlertid den kunstig tilvejebragte Købekraftsstigning hos Jordbrugerne kun er midlertidig, vil det endelige Resultat kun blive en Udskydning af den uundgaelige Købekraftsoplægning, men da dette antagelig vil finde Sted gennem en vis Periode, og da de videre Virkninger af Indkomsttabet i et ikke ringe Omfang hænger sammen med dettes Pludselighed, vil man altsaa ved en saadan Politik have undgaaet en Del af Indkomsttabets videre Virkninger. Men det er i saa Fald ikke Købekraftsforøgelsen i sig selv, men derimod dens Aftrapning, der har haft de heldige Virkninger og afsvækket selve »Konjunkturforløbet«.

Hvis Aarsagen er en Formindskelse af Eksportindtægten, vil antagelig en Del af Virkningerne paa Beskæftigelsen kunne ophæves ved at overføre Købekraft til Landbrugerne. Men da en saadan Overførelse af Købekraft ikke bøder paa, at den nationale Indtægt er blevet mindre, kan de principale Virkninger af Eksportformindskelsen ikke ophæves ad denne Vej.

Den danske Politik paa dette Omraade, der er gaaet ud paa at gengive Landbrugerne en Del af deres tabte Købekraft, er altsaa fra et »konjunkturteoretisk« Standpunkt den rette Politik fremfor Igang-

sættelse af offentlige Arbejder i al Almindelighed.

Dette vil ikke sige, at man helt skal undlade offentlige Arbejder, men disse bør indskrænkes til saadanne Arbejder paa Landet, der kan beskæftige de Haandværkere og Landarbejdere, som har mistet deres Beskæftigelse hos Landbrugene.

Ved de Depressioner, der skyldes Standsning af eller væsentlig Tilbagegang i Investeringerne, ligger Forholdene naturligvis helt anderledes.

Hvis det drejer sig om en Depression, hvis Aarsag skyldes *Boligbyggeriet Tilbagegang*, er det jo ganske lige til, at offentlige Investeringer vil være paa sin Plads som Middel til Beskæftigelsens Forøgelse.

Om denne Politik imidlertid er »neutral« overfor de Kræfter, der har medført Depressionen og altsaa lader »Konjunkturforløbet« udvikle sig frit, eller den paavirker de for Konjunkturforløbet bestemmende Forhold i gunstig eller ugunstig Retning, afhænger naturligvis af en Betragtning af de Forhold, der har ført til Depression. Hvis Aarsagen hertil har været et ekstraordinært Fald i Obligationskurserne, vil ethvert Forhold, der bidrager til at hæve Kurserne, have »konjunkturhelbredende« Virkninger. Da den forøgede Beskæftigelse, der hidføres ved de offentlige Arbejder, betyder en forøget Opsparing, vil Obligationskurserne derigennem stimuleres og Byggesituationen bedres.

Hvis Aarsagen til Depressionen derimod er den, at der foreligger en Overproduktion og faldende Huslejer, faar Igangsættelsen af offentlige Arbejder næppe nogen Indflydelse paa selve Situationens Udvikling. Dog afhænger dette af, hvorledes Arbejdsmarkedet er organiseret. Hvis der er Mulighed for, at en vis Arbejdsløshed blandt Bygningshaandværkerne vil føre til, at Lønningerne falder, vil en saadan Arbejdsløshed resultere i Billiggørelse af Byggeriet og derved forøge Chancerne for, at Byggeriet igen kan komme i Gang. Hvis Lønningerne derimod i det store og hele er uafhængig af Beskæftigelsens Omfang, vil Igangsættelsen af de offentlige Arbejder og den dermed følgende formindskede Arbejdsløshed som sagt være uden Betydning for, hvornaar og i hvilket Omfang Boligbyggeriet igen kommer i Gang.

Den Maade, hvorpaa de offentlige Arbejder *finansieres*, kan derimod i visse Tilfælde øve en *stærkere* Indflydelse paa Boligbyggeriets Udvikling, end selve de offentlige Arbejder.

Hvis Boligdepressionen saaledes skyldes faldende Obligationskurser, vil en Finansiering af de offentlige Arbejder gennem Obligationssalg eller Formueforbrug sænke Obligationskurserne og derved vanskeliggøre Byggeriets Igangsættelse. Det samme gør sig ogsaa, omend i svagere Grad, gældende, hvis Aarsagen til Byggeriets Standsning har været Overproduktion.

Offentlige Arbejder i en Depressionsperiode som den her omhandlede Art bør derfor finansieres paa en Maade, der i saa ringe Omfang som muligt paavirker Obligationskurserne, f. Eks. ved Udvidelse af Centralbankens Kredit.

Hvis en Depression skyldes Forholdene paa Boligmarkedet, vil en generel Købekraftsforøgelse, der

f. Eks. tilvejebringes ved at lade Finansaaret udløbe med Underskud, ikke have nogen stor Betydning; dog kan det tænkes, at en Del af den saaledes skabte Købekraft vil blive rettet mod de Varer, som de ved Byggeriet beskæftigede Personer tidligere har efterspurgt, og i saa Fald vil altsaa en vis Del af de sekundære Virkninger af Byggeriets Standsning kunne ophæves ved denne Politik. Men uden Tvivl vil en ikke ringe Del af den generelle Købekraftforøgelse føre til Efterspørgsel efter andre Varer, deriblandt ogsaa Varer, der er Genstand for Import, og Resultatet vil derfor blive en Fare for Prisstigninger og et vist Pres paa Valutaen.

Selve Byggekonjunkturen vil forløbe i det store og hele uafhængig af den generelle Købekraftsforøgelse. Nogen egentlig stimulerende Virkning vil det saaledes være vanskeligt at opspore, derimod kan man tænke sig, at Virkningerne vil forværre Situationen; hvis nemlig Købekraftsforøgelsen er saa stærk, at der opstaar Nervøsitet med Hensyn til, om Valutaen kan holdes, vil dette paavirke Obligationskurserne i nedadgaende Retning og derigennem skærpe Konjunkturudviklingen paa Boligmarkedet. En generel Købekraftsforøgelse bør derfor undgaaes i en Depression af denne Art.

Hvis Obligationskursernes Fald skyldes Spekulation af forskellig Art (Angst for Kursfald eller Valutafald) eller skyldes, at Kapitalen søger at skaffe sig Afkast ved Spekulationsgevinster paa andre Omraader (f. Eks. paa Børsen), bør en Forøgelse af Købekraften sættes ind, men denne bør da direkte anvendes til Køb af Obligationer for derigennem at stimulere Kurserne. Den Politik, der paa dette Omraade er ført i Danmark: Købekraftsforøgelse ved Opkøb fra Nationalbankens Side synes altsaa fra et konjunkturteoretisk Standpunkt at være den rigtige.

Hvor der foreligger en *almindelig industriel Depression* vil der ved Igangsættelse af offentlige Arbejder skabes forøget Beskæftigelse i Bygge- og Anlægsfagene til Erstatning for den som Følge af Konjunkturen formindskede Beskæftigelse i disse Fag. Hvad Virkningerne af Finansieringen angaar, kunde det se ud, som om det ikke var af stor Betydning for selve Konjunkturforløbet, om de offentlige Arbejder blev finansieret ved Salg af Obligationer eller blot ved Kreditudvidelse fra Centralbankens Side. Denne Betragtning er dog ikke helt rigtig, idet store Obligationsudbud vil give Bankerne gode Anbringelsesfelter for deres Penge og derved hindre en Nedsættelse af Renten for Udlaan til Industrien. Dette vil virke særlig kraftigt, hvis Kursfaldet er saa betydeligt, at det indbyder til en Spekulation i Kursstigning, saaledes at Bankens Midler bindes paa denne Maade. Da der endvidere uden for Industrien finder Investering Sted paa en Række Omraader hvor Obligationskurserne spiller en Rolle for Investeringens Omfang, skal man være forsigtig med at udbyde alt for store Mængder af Obligationer paa Markedet.

Staten bør derfor ikke i Depressionstider konvertere sin Gæld i Centralbanken ved Obligationer beregnet til Salg paa det almindelige Marked, men

bør kun optage Laan paa Kapitalmarkedet i det Omfang, dette nødvendigst af Hensyn til den Prisniveau-Politik, Staten agter at føre. Saalænge Staten derfor som Følge af sine Budgetoverskridelser og midlertidige Laaneoptagelser hos Centralbanken ikke frygter en Stigning eller en større Stigning i Prisniveauet, end man tilsigter, bør den give sine Laan hos Centralbanken en permanent Form uden at omsætte den i almindelig Obligationsgæld til et indenlandsk Publikum. Omsætningen til almindelig indenlandsk Obligationsgæld bør finde Sted, naar opadgaende Tider indfinder sig og kun som et Led i Konjunkturpolitikken (d. v. s. som et Led i Bestræbelserne paa at holde de fremtidige Investeringer nede gennem en Sænkning af Obligationskurserne.

Hvis Omsætningen af Statsgælden til Obligationsgæld er Forudsætningen for en Forøgelse af Kapitalimporten, ligger Forholdet naturligvis til en vis Grad anderledes. Dette Spørgsmaal skal dog ikke tages op til Behandling her, det skal blot slaas fast, at det Omfang, hvori og det Tidspunkt, hvorpaa Statens kortvarige Krediter hos Centralbanken skal omsættes til almindelig Obligationsgæld, er et Spørgsmaal, der alene vil være at afgøre ud fra Hensynet til Statens Beskæftigelses- og Prisniveau politik og Hensynet til de internationale Kapitalbevægelser.

Spørgsmaalet om de offentlige Arbejders Finansiering rejser ogsaa det mere teoretiske Spørgsmaal om, hvorvidt og i hvilket Omfang der under en Krediteksponation i Depressionstider opstaar Ligevægt paa Kapitalmarkedet. Den Købekraftseksponation, der finder Sted ved Igangsættelsen af offentlige Arbejder vil i første Instans betyde en Udvidelse af Bankernes Udlaan udover, hvad der igennem Indlaan er stillet til deres Raadighed. Heri bestaar fortrinsvis de gavnlige Virkninger af denne Indsats.

Men Spørgsmaalet er nu, om Igangsættelsen af de offentlige Arbejder under Processens videre Forløb vil paavirke Udbuddet af Kapitaldisposition saaledes, at der, set over et længere Tidsrum, vil opstaa fuldstændig Ligevægt paa Kapitalmarkedet.

Dette paastaas almindeligvis, og man søger nærmere konkret at paavise, hvorledes Indkomststigningerne hos Arbejdere og Kapitalejere opstaar, og paa hvilken Maade, de influerer paa Opsparingen, idet man, som naturligt er, ud fra den Wicksellske Tankegang paa dette Omraade hævder, at den Prisstigning, der eventuelt opstaar, netop har den Funktion gennem sine Virkninger paa Indkomstdannelsen og »Opsparing« at hidføre den teoretisk nødvendige Ligevægt paa Kapitalmarkedet.

Man vil imidlertid indse, at en Overførelse af denne Ligevægtsforestilling, der udspringer fra det almindelige Varemærked til Kapitalmarkedet, er knyttet til Forudsætninger, der ikke altid eksisterer i det moderne Samfund.

Denne Ligevægtsforestilling forudsætter nemlig en Tilstand uden »Pengeekspansion«, d. v. s. en Tilstand, hvor det ikke er muligt hverken gennem Udvidelse af Bankkredit eller ved »kunstig« For-

øgelse af Pengemængden (Falskmønteri, Slagning af undevægtig Mønt) at forøge Udbuddet af »Kapitaldisposition« ud over Efterspørgslen. Under saadanne Forudsætninger maa der ifølge Sagens Natur ikke blot i det lange Løb, men ogsaa i det korte Øjeblik eksistere samme Art af Ligevægt paa Kapitalmarkedet som paa Varemærkedet. Men i et moderne Samfund med elastisk Bankkredit gælder det ikke mere. Thi naar en Kredit- eller Pengeekspansion har fundet Sted, eksisterer der ikke længere nogen Ligevægt i Varemærkedets betydning, men Forholdet mellem Udbud og Efterspørgsel af Kapital reguleres af Virkningerne paa Prisniveauet og Valutakurserne. Ligevægt paa Kapitalmarkedet under disse Forhold vil sige, at der eksisterer et saadant Forhold mellem Opsparing og Efterspørgsel efter Kapital, at der ikke derigennem indflyeres paa det Prisniveau eller de Vekselkurser, man ønsker at opretholde. Ligevægten er ikke længere en simpel Sammenligning mellem to kvantitative Størrelser — 1000 Kr. opsparet contra 1000 Kr. efterspurgt — men en saadan Tilstand paa Kapitalmarkedet, at visse Prisniveauforudsætninger opretholdes. Hvori denne Tilstand nærmere bestaar, kræver Kendskab til Samfundets Dynamik baade under en enkelt Konjunkturbevægelse og i det lange Løb. Det er ved at betragte de Forhold, der her gør sig gældende, at man vil indse, at den dynamiske Ligevægt hverken i det korte eller lange Løb falder sammen med den statiske Ligevægt.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### Dumhed eller Haan.

I »Fyns Venstreblad« for den 8. November d. A. kan man læse følgende Referat af Trafikminister Friis-Skottes Tale under Finanslovdebatten . . . .

»Paastanden om, at Lokomotivpersonalet overanstrenges, og at Statsbanernes Sikkerhedstjeneste lider derunder, er absolut urigtige.

Ingen Lokomotivmand har over otte Timers Arbejde i Døgnet, og kun en Del af Tjenesten, 3—4 Timer daglig, tilbringes paa selve Lokomotivet under Farten. Hvordan skulde de da blive overanstrengt?

Ja, som bekendt skal man jo høre meget, inden Ørene falder af, og Guderne skal vide, at vi Lokomotivmænd efterhaanden er bleven præsenteret for mangt og meget i Retning af mere eller mindre Realitetsbefængte Udtalelser angaaende vore Arbejdsvilkaar.

Ministerens har, ved at fremsætte en saadan Udtalelse, afsløret en dundrende Mangel paa Kendskab til Lokomotivpersonalets Arbejdsvilkaar, derom kan ingen, der er kendt med de virkelige Forhold, nære nogen Tvivl.

Mange er sikkert stumme af Forbavselse over, at noget saadant kan finde Sted, og det er endda fra Folkets Talertol, en ansvarlig Minister udtaler sig saaledes.

Det tjener absolut ikke til Fordel for det danske Folketings Anseelse, at en Minister svarer paa en rejst Kritik paa en saadan Maade.

Man faar uvilkaarlig den Opfattelse, at man der, og navnlig en Minister, ikke tager det saa nøje med Realiteten, idet man siger, nej, det gælder bare om at sige noget og søge at slaa Kritikken ned.

Mange vil maaske nu spørge: Er det da »Løgn«, Ministeren har udtalt?

I Sandhedens Interesse maa jeg svare nej, det er det ikke; men det er saa langt fra Virkeligheden, at det nærmer sig det samme Ord i en meget uhyggelig Grad.

Hr. Minister! De kunde have opnaaet mere Realitet i Deres Svar, saafremt De havde gjort Dem den Ulejlighed at kige lidt i Lokomotivpersonalets Kørselsfordelinger. De vilde da have kunnet se, at der kun er 1 pCt. — skriver een Procent — Realitet i Deres Svar.

Den virkelige Sandhed er jo dog, at det kun er et uhyre lille Antal Ture, Personalet kører, hvor der er det af Dem udtalte Antal — 3—4 Timers Tjeneste, der tilbringes paa selve Lokomotivet under Farten.

Vi forstaa nu Grunden til, at vi Lokomotivmænd, siden Generaldirektør-Skiftet, har faaet saa ringe Arbejdsvilkaar, naar det for Dem kun er afgørende, hvor mange Timer vi staaar paa Lokomotivet, og det endda kun under selve Farten.

Jeg skal senere nævne Eksempler paa, hvor misvisende en saadan Udtalelse er.

Jeg vil gerne spørge: Har De givet Deres Embedsmænd Direktiver om at klassificere vor Arbejdsydelse efter det Antal Timer, vi staaar paa Lokomotivet under Farten, og ganske se bort fra Forberedelses- og Afslutningstjeneste, Rangering før og efter Afgang og Ankomstid samt Reservetjeneste før og efter og ind imellem disse Tjeneste paa 3—4 Timer under Farten?

Er dette Tilfældet, kunde man jo f. Eks. ogsaa sige, at den Tid som Kontorpersonalet bruger til at fylde Blæk i deres Fyldepen, ikke er Arbejdstid, hvad der sikkert for alle vil forekomme højest mærkværdigt.

Hvordan faar De forresten Deres Udtalelse om disse 3—4 Timers Tjeneste under Farten, til at falde sammen med Deres Maskinchefs Udtalelse under en Forhandling om strenge Kørselsfordelinger paa Gb., hvor Maskinchefen som Forsvar for disse Kørselsfordelinger, der afgjort har været betydelig højere i Timetal end det af Dem nævnte, udtalte:

»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«.

De burde vide, ellers kan De læse »Politiken« for den 25. Marts d. A., hvor Deres Generaldirektør har udtalt, at vor Organisation ledes af Mænd, med stor Ansvarsbevidsthed, og jeg mener, at dette er en Borgen for, at vor Organisation ikke rejser Krav om forbedrede Arbejdskaar, uden at dette Krav er

berettiget, og, hvad der er af større Betydning, underbygget af Realiteter.

Jeg skal nu, som tidligere nævnt, nævne nogle Eksempler paa det misvisende i den fremsatte Udtalelse.

Et Sæt Personale staaar paa Maskinen i Nyborg Kl. 9,00 kører til Strib, hvor det ankommer Kl. 11,48. Efter et Ophold paa 3 Timer køres tilbage til Nyborg Kl. 16,00 og ankommer Kl. 22,21.

Dette giver en Tjeneste paa Maskinen under Farten paa 9 Timer 9 Minutter.

Se, det er mere end 8 Timer i Døgnet og 3—4 Timer under Farten.

Hertil kommer saa Afslutningstjenesten paa Maskinen. (Der er ingen Forberedelsestjeneste, det besørger af et andet Sæt Personale, som man har for  $\frac{2}{3}$  Tjeneste, altsaa 40 Min. for 1 Time. Denne Bestemmelse i vore Tjenestetidsregler med  $\frac{2}{3}$  Tjeneste er for at holde den maanedlige Norm nede paa de 208 Timer, hvilket giver 8 Timer pr. Dag, som Generaldirektøren ynder at fortælle Offentligheden.)

Den samlede Tjeneste for dette Sæt Personale iberegnet Afslutning og Rangertid er paa 11 Timer 51 Min., vel at mærke uden Forsinkelse. Det vil imidlertid fremgaa af de førte Rapporter, at Toget saa godt som altid er forsinket, ja, vi har været oppe paa en Forsinkelse paa over 2 Timer, saaledes at Personalet i Stedet for de 9 Timer har haft 11 Timer paa Maskinen under Farten og 14 Timers Tjeneste i Døgnet.

Et andet Eksempel: Et Sæt Personale kører fra Nyborg Kl. 20,55, Ank. Strib Kl. 23,29. Retur til Nyborg Kl. 2,07, Ank. 3,45.

Tjeneste paa Maskinen under Farten 4 Tim. 02 Min.

Dette Personale møder til Tjeneste i Nyborg Kl. 17,45. Forretter 2 Sæt Personales Tjeneste; idet det baade har Nedbrudsreserve og Telefonvagt, der som før nævnt giver  $\frac{2}{3}$  Tjeneste for hver Time og klarer samtidig den Maskine, hvormed de fremfører Togene.

Tjenesten afsluttes Kl. 4,10 om Morgenen næste Dag, og Personalet har haft en samlet Tjeneste paa 9 Time. 47 Min.

Det vil sige, Personalet faar ikke den fulde Afslutningstid, der burde rettidigt være givet Personalet 40 Min., mere i Tjeneste den Dag; men Rationaliseringen, der er indført overfor baade Personale og Maskiner har medført, at man afkorter Eftersynet af Maskinen baade før og efter Kørselen, og Personalet betaler Gildet i Form af knapt tilmaalte Arbejdstider. Man har dog været saa kulant, at lade Personalet beholde Ansvar for disse korte Eftersyn, men derfor behøver man jo ikke fra ansvarlig Side at haane os.

Jeg nævner til Slut et Eksempel til med disse tre—fire Timer under Farten; idet jeg dog ønsker at bemærke, at disse Eksempler ikke er specielt udsøgt, men danner det virkelige Forhold i vore Tjenester.

Personalet kører fra Nyborg Kl. 7,35, Ank. Strib 9,02. Under Opholdet paa Strib foretages Klargøring af en Maskine for et Sæt Personale, der denne



Dag har 11 Tim. 35 Min. Tjeneste. Derefter foretages Afslutningstjeneste for et andet Sæt Personale, der har 10 Tim. 58 Min. Senere kører Personalet selv en Tur Middelfart og tilbage til Strib, for til sidst at køre fra Strib Kl. 21,27, Ank. Nyborg 23,29.

Tjenesten paa Lokomotivet under Farten (ikke iberegnet Turen til Middelfart) 3 Tim. 26 Min.

Jeg indrømmer gerne, at det beroliger Offentligheden, naar Trafikministeren fortæller, at Personalet kun har tre—fire Timers Tjeneste paa Lokomotivet under Farten, og jeg er enig med Dem i, at det bliver man ikke overanstrengt af, men det er ikke fair overfor os Lokomotivmænd, naar man som i dette Tilfælde har haft en virkelig Tjenestetid paa 10 Tim. 58 Min. (ikke iberegnet Turen til Middelfart).

Det havde derfor været en socialdemokratisk Minister mere værdigt, om De, i Stedet for fra Folkets Talerstol at slaa Kritikken ned blandt Folkets kompetente Forsamling med en saadan Udtalelse, havde undersøgt vore Organisationslederes berettigede og realitetsunderbyggede Krav.

*Lø's Fynbo.*

### Munden lukkes paa Oksen.

I Afholdsbladet stod en Artikel under denne Overskrift. Man maa give den ærede Indsender Ret i sine Betragtninger, der kan med rolig Samvittighed siges, at Tjenestetiden bliver overtraadt i nogen Grad. Man kan oplyse, at der paa Fyn findes et Tog 2033, dette Togs Personale begynder Tjeneste Kl. 4,20, og hvor Tjenesten slutter i Strib Kl. 11,8. Der var ikke noget at sige til denne Tjeneste, hvis Toget kunde gennemføres rettidigt efter Planen; men under Togets Fremførelse skal der paa Gelsted St. rangeres ud i Lunge Grusgrav, som ligger ca. 1,5 à 2 km fra St.; det er givet, at man kan ikke køre 60 km ud i Graven, da der paa den uindhegnede Bane findes et Par Overkørseler, saaledes gaar der da en Del Tid, og saa skal man da først hente de læssede Vogne, bringe disse ind paa St., derefter bringe de tomme Vogne ud i Grusgraven, hvorefter der køres tilbage til St. Medens disse Rangerbevægelser foregaar, maa det tilbageværende Togpersonale foretage Omrangering af de Vogne, som er bragt ind fra Grusgraven, og det sker paa følgende Maade: Man hensætter Vognene paa Bakken og afhænger Vognene, hvorefter de da løber paa Plads. Paa Stationen er opført en Holde-tid paa 5 Min; det er da givet, at paa den korte Tid, kan de umuligt laves alt dette. Nej, Rangeringen varer ca. 45 à 50 Min. Denne Overtid har nu været praktiseret i nogle Aar, idet der ikke ved Planlæg-gelsen af Køreplanerne er foretaget noget for at af-hjælpe dette Forhold, man kan opføre Overtiden, men derudover sker der ikke noget, samme Personale kører derefter hjem med Tog 44, saaledes at dette Personale meget ofte faar ca. 14 Timers Tjeneste uafbrudt. Med hvilken Begrundelse skal da denne Fremgangsmaade bevares, jo fordi Statsbanerne skal spare paa Personalet og kan i Stedet for at betale Udstationering til et Sæt Personale, paalægge det

Tog 2033 Personale at udføre denne Tjeneste, hvilket igen bevirker, at Personalet betaler denne Ydelse med Overtid, som ikke kan betales. Det har ofte vist sig, at der har været Forsinkelser paa 1 Tim. 20 à 30 Min., og da Personalet skal hjem med Tog 44, hvor Tjenesten igen begynder Kl. 13,52 og med Afslut-ning Kl. 17,44. Med en stor Forsinkelse kommer denne Dags Tjeneste op paa 13 Timer 24 Min. uaf-brudt. Man kan ikke sige, at det er en forsvarlig Tjeneste, som Administrationen paalægger Personalet. Men der er Forhold, man mindre kan forstaa, og det er, at denne Togfremførelse har været nu i ca. 2 til 2½ Aar, trods dette har Administrationen ikke for-søgt at ændre paa dette Forhold, men bliver stadig ved at anordne ovennævnte Kørsel daglig paa alle Hverdage. Naar saa Toget er bleven oprangeret, viser det sig ofte, at man har maatte sætte Togets Hastig-hed ned, dette bevirker yderligere Forsinkelser, saa man maa forstaa, at Personalet bliver utaalmodige i sine Betragtninger. Det lyder saa smukt fra Admi-nistrationen, naar der kan siges, at Personalet ikke har mere end 12 Timers Tjeneste paa den enkelte Dag, og der saa bevislig kan peges paa Ture, hvor Tjene-sten er af en saadan Karakter. Naar der samtidigt tages i Betragtning, hvor mange Procent af Tjene-sten i denne Tur er Nattjeneste, da vil man komme op paa ca. 57 à 59 Procent Nattjeneste. Man vil forstaa, at der nogen Utilfredshed med en saadan Tilrettelæggelse af Tjenesten.

*F. F.*

### OTTECYLINDRET LOKOMOTIV MED DOBBELTKEDEL

*Efter The Locomotive ved F. Spøer.*

En ny og meget ejendommelig Konstruktion af et leddelt Lokomotiv er bygget i Belgien og prøvet paa Luxemborg-Linien paa de belgiske Statsbaner. Dets Særkende er en meget udstrakt Forvarmning af Føde vandet, som forvarmes til Kedel vandets Tem-peratur, hvorved der opnaas en høj teknisk Virk-ningsgrad, og stor Besparelse i Brændstofforbruget og Vedligeholdelsesomkostninger.

Tegningen viser, at Lokomotivet bestaar af tre Enheder A, B, og C. Hver Enhed har sine egne Cylindersæt og koblede Hjul; ialt er der otte Cy-lindre, ti Sæt koblede Hjul og fem Sæt Løbehjul. Den midterste Enhed B bærer Kedlen og forbindes med Lænkeled til de to yderste Enheder A og C, som bærer cylindriske Føde vandforvarmere, anbragt i Røgkamret.

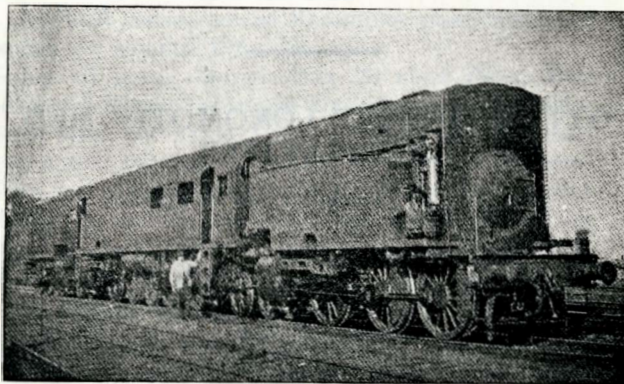
Kedlen er dobbelt med Fyrkassen anbragt i Mid-ten. Denne er ved en Diagonal-Krydsdeling delt i to og tildannet saa bred, at Rørvæggene breder sig langt ud over Rundkedlens Vidde. I de frem-springende Rørvæge findes Fyrhullerne — et paa hver Side, og Fyringen kan af Lokomotivfyrhøderne udføres samtidig fra hver Ende af Fyrkassen, idet der fyres paa langs som paa et almindeligt Loko-motiv, men i modsatte Retninger; to Lokomotivfyr-

bødere er derfor nødvendig. Det hævdes, at dette Kedelarrangement giver en Forøgelse af den ildpaavirkede Hedeflade, bedre Cirkulation i Kedelvandet, separat Træk gennem de respektive Ildrørssystemer, Formindskelse af Murbuens Dimensioner samt Mulighed for at rense det ene Fyr uden at det andet paavirket deraf.

Hovedcenterenheden B har to Sæt koblede Hjul, hvert drevet af udvendige Cylinderpar, der er anbragt udenpaa de yderste Ender af Rammen. Yderenderne med Cylindrene bæres af en 4-hjulet Truck, og foruden findes en 2-hjulet Truck i Midten. De ydre Enheder A og C er ogsaa Drivenheder med udvendige Cylindre, anbragt paa Inderenderne af Rammen og bæres af tre koblede Aksler, samt af en Truck under Cylindrene.

I Fødevandsforvarmerne udnyttes baade Spildedampen og Forbrændingsgassen. Fra de fire Cylindre paa Enheden B gaar Spildedampen gennem de lavere liggende Rør i Forvarmeren, som af den Grund er Damprør, og hæver Temperaturen paa det omgivende Vand til ca. 100 Grader og har en væsentlig Andel i Fødevandsforvarmningen. Forbrændingsgassen fra Enheden B gaar gennem højelige Rør-anordninger med Plads for Overhedernes Samlekasser til Forvarmerne og gennemstrømmer dennes øverste Rør, som er Flammerør, og afgiver saa megen Varme, at Fødevandet faar samme Tempera-

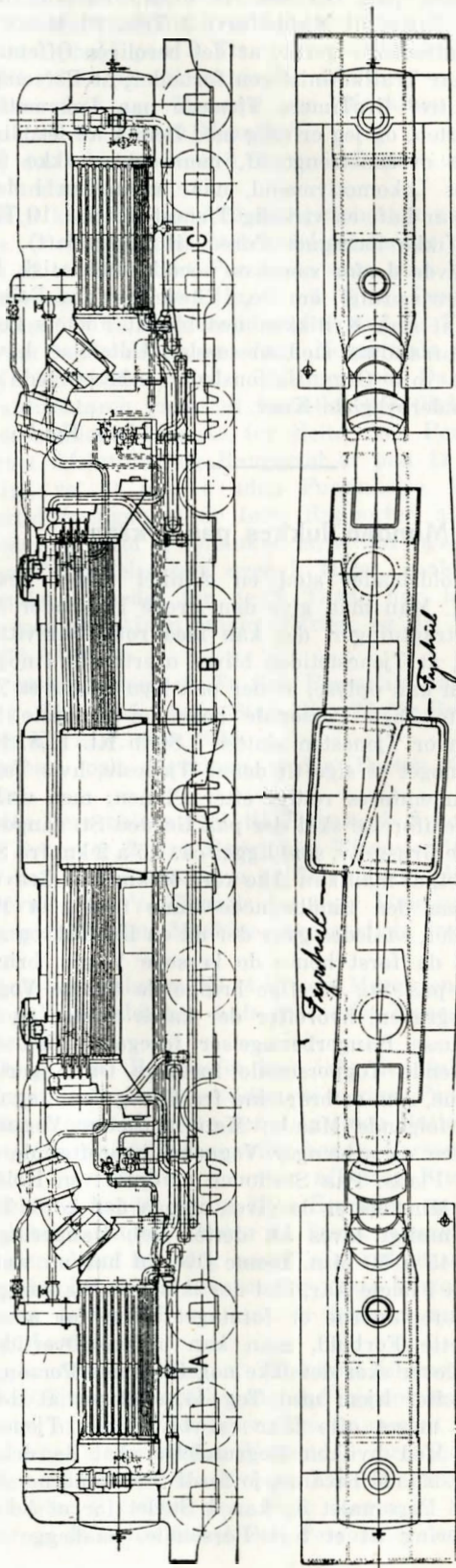
tur som Vandet i Kedlen, naar denne er under højeste Damptryk. Det er muligt ved, at Forvarmerne og Kedlen er forbundne indbyrdes ved Rørkanaler, saa Forvarmerne paa en vis Maade udgør en Del af Kedlen og som Følge deraf er under



Ottecylindret Lokomotiv med Dobbeltkedel.

*Lokomotivets Dimensioner:*

Cylinderdiameter (8) .....	400 mm
Slaglængde .....	650 mm
Drivhjulsdiameter .....	1375 mm
Ristareal .....	6,5 m <sup>2</sup>
Damptryk .....	30 at
Hedeflade i Kedlen .....	251 m <sup>2</sup>
Hedeflade paa Forvarmeren .....	269 m <sup>2</sup>
Hedeflade paa Overhederen .....	78 m <sup>2</sup>
Fødevandets Temperatur .....	235 Gr.
Tjenestevægt, Enhed B .....	108 t
Tjenestevægt, Enhed A og C .....	135 t
Tjenestevægt, total .....	243 t
Adhæsionsvægt .....	167 t
Trækkekraft .....	83 t
Vandbeholdning .....	35 t
Kulbeholdning .....	9 t



Lokomotivet set gennemskåret.

samme Tryk. Fødevandet pumpes ind i Forvarmerne fra Vandtanke, som er placeret paa de ydre Enheder, og faar en Temperatur af ca. 235 Grader inden det kommer ind i Kedlen.

Det bør nævnes, at Vandstanden er højere i Kedlen end i Forvarmeren, og sidstnævnte er derfor altid fuld af Vand, selv paa de stejleste Stigninger og Fald, og Kedlen sikres sin Vandforsyning i tilsvarende Mængde som den, der pumpes ind i Forvarmeren. Trækken i Fyret faas paa sædvanlig Maade af Spilledampen fra Cylindrene.

En Del af Spilledampen fra Enheden B ledes gennem Rør ned i Askekassen, hvor den blander sig med og opvarmer Forbrændingsluften, som suges ind i Askekassen. Som Følge af disse Damprørs Form og Hældning vil fortøttet Damp fugtiggøre Asken og holde den vaad i Forhold til den Kraft, der udvikles i Kedlen.

Konstruktørerne hævder, at med denne Kedelkonstruktion bruges hele Fyrkassens Hedeflade til at omsætte Vand til Damp, da Fødevandets Temperatur er paa Kogepunktet, naar det kommer ind i Kedlen. Af den Grund finder Kedelstensdannelsen Sted i Forvarmeren og ikke i Kedlen, hvilket skaaner Kedlen og forhøjer dens Effekt. Det hævdes, at naar der bruges Kul med 7500 VE Varmeindhold, saa produceres Damp med en Gennemsnitsbesparelse paa omtrent 20 pCt. sammenlignet med den, der kan opnaas i en almindelig Kedeltype.

Lokomotivet er bygget af *Ateliers Metallurgique* i Tubize, Belgien.



25 AARS JUBILÆUM



Den 1. December d. A. kan Lokomotivfører *H. C. Hansen*, Odense, fejre 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Jubilæren blev antaget den 19. Januar 1908 paa Nyborg Værksted, blev forfremmet 1. December 1909 til Lokomotivfyrbøder med Station i Struer, blev forflyttet 1. Januar 1918 til Nyborg, kom derefter til Odense som Rangerfører 1. April 1918. Forfremmedes til Lokomotivfører 1. April 1925 med Station i Struer, kom saa atter til Odense 1. Maj 1926.

Jubilæren har i den Tid, han har været i Nyborg og Odense, vist sig som en god Kammerat, som man er kommet til at sætte Pris paa, vort Ønske paa Jubilæumsdagen skal da være, at vi endnu en Del Aar kan arbejde sammen med et godt Humør og godt Helbred.

Fynske Lokomotivmænd Ønsker hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen.

A.

KONG CHRISTIAN DEN IX's UNDERSTØTTELSESFOND

Ved det til Bestyrelsen for Kong Christian den IX's Fond senest foretagne Valg indvalgte

som Medlem af Bestyrelsen: Fuldmægtig *J. Rohleder*, 1. Distrikt, Banetjenesten, København, og som Suppleanter: Trafikassistent *Frk. T. Gøtzsche*, 1. Distrikt, Signal- og Telegraftjenesten, København, og Trafikkontrolør *Frk. K. Ammentorp*, Revisions- og Personafregningskontoret.

TAK

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Mand, Fader og Søn, Lokomotivfører *A. V. G. Leys* Begravelse. En Tak til Aalborg, Brande, Fredericia og Nyborg Afdelinger. En særlig Tak til Lokomotivfører *Carl Petersen* (Nyborg) for de smukke og trøstende Ord ved Graven.

*Christiane Ley, Børn og Moder.*

Modtag gennem disse Linier vor oprigtige Tak for den smukke Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, Lokomotivfører *Hans Poulsens* Begravelse. Tak for den store Repræsentation af Lokomotivmænd og Afdelingernes sidste Hilsen med Faner.

Tak til Afdelingerne i Fredericia, Viborg, Aarhus, Frederikshavn, Aalborg Privatbaner og Statsbaner for de smukke, signerede Blomsterhilsener.

*Marie Poulsen og Børn,*  
Aalborg.

Hjertelig Tak til alle for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

*J. M. M. Jensen,* Lokomotivfører,  
Korsør.



Forflyttelse fra 1.—12.—34:

Lokomotivfører *R. V. S. Jakobsen*, Enghave, til Thisted.

Overgang af Helbredshensyn til anden Stilling fra 1.—11.—34:

Lokomotivfyrbøder *A. R. E. Knudsen*, Københavns Godsbanegaard, til Haandværker, Københavns Godsbanegaard's Maskindepot

**STATSBANEPERSONALETS  
BIBLIOTEKER**

Si-Palater Jyl-Fyn

**Nye Bøger.**

17193 16211 Jerndorff-Jessen, P.: Nordstjernen.  
17194 16266 Hawthorne, H.: Indianernes Fange.  
17195 16269 Thygesen, N. Presskorn: Trine-Rød-spætte.  
17196 16267 Korch, J.: Hønemor.  
17197 16209 Gredsted, T.: Løftet som bandt.  
17198 Fokker, A.: Den flyvende Hollænder.  
17199 16170 Buck, Pearl S.: Østenvind-Vestenvind.  
17200 16249 Petersen, Nis: Spildt Mælk.  
17201 16180 Hobart, A. F.: Olie til Kinas Lamper.  
17202 16190 Hellssen, H.: Jeg har moret mig dejligt.  
17203 16167 Knickerbocker, H. R.: Kommer Krigen?  
17204 13465d Aakjær, Jeppe: Efterladte Erindringer.  
17205 16771 Rochau, E.: Tapre Piger.  
17206 16264 Dahlsgaard, M.: Dahlsgaard, M.: Rendt af Lære.  
17207 16245 Jønke, E.: Jenny.  
17208 16244 Hallar, S.: Mange Mile Vand imellem —

17209 16246 Korch, M.: Blomstrende Verden.  
17210 16263 Walpole, H.: Den første Herries.  
16911b 15805b Mann, Th.: Den unge Josef.  
17211 16268 Nielsen, Ebbe: Den glade Ferie.  
17212 16275 Bendow, P.: Heigaard & Co.  
17213 16345 Togeby, S.: Svend Eriks Dagbog.  
17214 16343 Meyn, N.: O. K. Fortælling.  
17215 16225 Asch, S.: Sct. Petersborg.  
17216 16229 Birke, L.: De to, som blev.  
17217 16230 Bloem, W. J.: Manden, der klarede denne Tid.  
17218 16265 Frich, Ø. R.: Havfruens Søn.  
17219 16243 Gunnarsson, G.: Hvide-Krist.  
17220 16247 Nordhoff og Hall: Mytteri.  
17221 16237 Fabricius, J.: Komedianter drog forbi.  
17222 16236 Feuchtwanger, L.: Slægten Oppenheim.  
17223 16242 Gudmundsson, K.: Det hellige Fjeld.  
17224 16222b Barclay, P.: Fruen til Shenstone.  
17225 15792b Buchholtz, J.: Frank Dover.  
17226 16232 Cather, W.: Døden henter Ærkebiskoppen.  
17227 16253 Voss, R.: Drengen fra Rom.



**50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi**

**Klædning Vinterfrakke**

**Charles A. Hansen**  
Vesterbrogade 35  
Telf. Eva 692

De vælger efter Deres Smag blandt 300 udsøgte engelske og skotske Stoffer og vi syr det efter Deres Ønske som fineste HAANDSYET SKRÆDERI fra Kr. 150.—.

Skrædersyet Maal-Konfektion med Efterprøvning i engelske og danske Stoffer fra ..... Kr. 98.—.

De Herrer Tjenestemænd tilbydes Konto til kontante Priser.

**Jernbanemænd! SOV TRYGT  
paa BYENS ROLIGSTE HOTEL**

**HOTEL NORDLAND**

Varmt og koldt Vand, Telefon, Elevator, gratis Bad. : Væresler fra 400.

22 Vesterbrogade · København V. · C. 32 00

**Øjet faar Hvile  
i „Brillen“ fra Thiele.**  
I 115 Aar „Briller“ Købmagergade 3.  
Sammenlign vore Priser og Tilpasing med andres og dem selv.  
Leverandør til Sygekassen.

**Preben Jørgensen,**

Skrædermester.  
Jernbanegade 6. Tlf. Palæ 4707.  
Leverandør til D. S. B.

**Tandlæge  
FRK. SØRENSEN**

Konsultation: 10—7.  
Istedgade 69.  
Telf. Vester 905.

**DAME- & HERRE-SALON  
Jagtvej 30.**

Hurtig, proper og reel Befjening.  
Alt til rimelige Priser.  
NB. Klipping 75 Øre.  
Nye, mod. Apparater til Permanent.  
Ærbødigst Anthon Pedersen.

**Kunstige Tænder.**

Ny Over eller Undermund med 22 Karat Guldtand 28 Kr. — Omstilling 12 Kr. — Reparationer fra 2 Kr. —  
Alt udføres med Garanti.  
Karl Andersen, Enghaveplads 3  
Telef. Vester 511 x. Træffes 9-5, 6-7.

**Helsingør Vin-Kompagni.**

Udsøgte Vine og Spirituosa.  
Telefon 929.

**Albani Bryggeri**

Afdeling:  
**Slotsbryggeriet's**  
Husholdningsøl og Skibsol i original pasteuriseret Aftapning saavel paa Hel- som Halvlasker, samt Slots-Apollinaris og Slots-Citronvand er bedst.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 21. November 1934.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal. København V.  
Telefon Vester 3016.  
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.  
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:  
Reventlowsgade 28, København V.  
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.  
Postkonto 20 541.