



34. Aargang No 24

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. December 1934

»FRED PAA JORDEN«

Atter er et Aar ved at rinde ud, Julen staar for Døren. Ved denne Lejlighed prækes der, tales der, og haabes der paa og om Fred. Fred blandt Menneskene indbyrdes og Fred blandt Folkene. Hvor vilde det være vidunderligt, om alle disse mange gode Ord og Tanker gik i Opfyldelse.

Hvad angaar det Aar, som nu gaar sin Undergang imøde, har det været et Uroens Aar. Uro i det smaa som i det store. For vor Organisations Vedkommende har der blandt Medlemmerne været Uro, blandt andet fordi Hovedbestyrelsen ikke menes at have været tilstrækkelig initiativrig. Særlig har det været galt med Tjenestetidsforholdene og Forfremmelsesvanskelighederne.

Ogsaa for vort Lands — den danske Stats og det danske Folks — Vedkommende har der optaarnet sig Vanskeligheder, af hvilke en af de besværligste har været den at hævde vor Stilling i Forhold til de øvrige Stater. Men ganske anderledes alvorlige Vanskeligheder har den spændte politiske Situation i Syd- og Mellemuropa foraarsaget. Krigens grufulde Spøgelser har som en truende Mare vist sig i Horisonten.

Heldigvis tegner det mod Aarets Afslutning noget lysere. Det spændte Forhold, som siden Kongemordet i Marseille har hersket mellem Jugoslavien og Ungarn, er bragt ud af Verden. Tyskland og Frankrig har sluttet Overenskomst vedrørende Betalingen for offentlige An-

læg i Saar, hvis dette stemmer sig tilbage til Tyskland. Der synes at være en svag Mulighed for en Fortsættelse eller Genoptagelse af Nedrustningskonferencen. Tyskland og Frankrig synes at gøre visse Tilnærmelser til hinanden. Den højspændte europæiske politiske Situation synes altsaa ved Aarets Udgang at være kommen ind i et beroligende Leje.

Det samme kan desværre ikke siges om den arbejdende Befolknings Udsigter i de under Diktatur staaende Lande, hvad enten dette saa er af fascistisk, nazistisk eller anden reaktionær Art. For disse vore Klassefæller haaber vi, at den nærmeste Fremtid maa bringe dem Genrejsning.

Selv om vort lille Land knap kan ses paa Verdenskortet, og selv om vore indre Vanskeligheder ikke er Verdensbegivenheder, saa har vi jo haft vore Vanskeligheder. Nu, da dette skrives, ser det dog ud til, at Rigsdagen alligevel gaar til Fornuft og gennemfører de to overordentlig betydningsfulde Love — Valutaloven og Konverteringsloven — som skal tjene, dels til Opretholdelse af vort Lands økonomiske Selvstændighed og vore Penges Værdi, dels til at muliggøre en Lettelse i Landbrugets tyngende Gældsforhold.

Naar der saaledes baade i det store, den samlede europæiske Situation, og i det mindre, de særlige danske Forhold, er Udsigt til Slappelse af den senere Tids spændte Situationer, er det vel ikke ubeskedent at haabe og vente, at det ogsaa maa lykkes at skabe Ro og Tilfredshed i de i denne Forbindelse endnu mindre, men derfor alligevel for os saa betydningsfulde

Forhold, nemlig de danske Lokomotivmænds vitale Interesser.

Det, der særlig trykker, er som foran nævnt Tjenestetidsforholdene og Forfremmelsesvanskelighederne. Med Hensyn til disse sidste er det let forstaaeligt, at vore Lokomotivfyrbødere efterhaanden er deprimerede; thi medens der for næsten alle de øvrige Kategoriers Vedkommende dog jævnlig er Avancements, saa har Lokomotivførerforfremmelserne været helt og aldeles standset de sidste 2 Aar.

Selv om det ikke drejer sig om Avancement i Ordets egentlige Forstand, saa har den senere Tid jo ogsaa haft Bud efter en anden Del af vore Medlemmer, Lokomotivførerne. Den noget ældre Del af disse maa, efterhaanden som Motoriseringen skrider frem og overtager større og større Dele af Personogskørslen — til Foraaet Eksprestogskørslen — se sig berøvet deres Haab om at komme op i bedre Ture.

Disse Ting medfører, at det Incitament, som er absolut nødvendigt, naar det drejer sig om et større Personale, det Fremtidsperspektiv, som stadig skal anspre til yderligere Anstregelse, faktisk ikke er tilstede, hvilket er til Skade ikke alene for Personalet, men ogsaa for Etagen. Tages dertil i Betragtning, at selve Tjenestens Udførelse er blevet strengere og strengere, er Lokomotivmændenes Utilfredshed forklarlig; men vi vil gaa ud af Aaret 1934 med Haabet om, at der maa blive vist vor Gerning og vore berettigede Krav en saadan Interesse, at den foran omtalte lysere Situation ogsaa maa tegne sig paa Lokomotivpersonalets Horisont.

EMBEDSMÆNDENE OG VI ANDRE

Endskønt der rent tjenestemandsmæssigt ikke mere er noget der hedder *Embedsmænd* og *Funktionærer*, disse Betegnelser ligger ca. 30 Aar tilbage i Tiden, saa opretholdes denne Fiktion dog stadig. Maaske fordi visse Dele af Pressen vedblivende anvender nogle gamle Betegnelser — Guldsnøre og Sølvsnøre — der heller ikke har noget med Virkeligheden at gøre, som Betegnelse for den tidligere Deling Embedsmænd og Funktionærer. Guldsnørenes og Sølvsnørenes Afskaffelse paa Uniformerne ligger ca. 30 Aar tilbage, saa man kunde jo nok sige, at Pressen i saa Henseende har manglet noget i at følge med Tiden. Men hvad! Selv

om Betegnelsen *Embedsmand* er ophævet, saa sidder der stadig ude omkring nogle Tjenestemænd, der føler sig som Embedsmænd.

Vi tænker her ikke just paa de ledende Personer i Administrationskontorerne, heller ikke just paa, om det er tidligere »Guldsnøre«; thi til disse hørte bl. a. ogsaa Lokomotivførerne, som med deres 2 Guldsnøre endda ikke hørte til de laveste Embedsmandsgrader. Nej, vi tænker paa de mange Smaakonger, som sidder rundt paa Kontorerne, enten det saa er Stationskontorer eller Distriktskontorer, og det kan jo nok være, at der efterhaanden er kommet Gang i Støvlerne i disse selvbestaltede og udi egen Indbildning saa indsigtfulde »Embedsmænd«.

Generaldirektørskiftet og den med dette Skifte skete Forandring i Personalpolitiken: »Frem med yngre Kræfter!« — »Springavancement«, har sikkert bevirket, at der Landet over gaar Hundreder af fuldmodne »Springere«, som gør alle mulige Forsøg paa at gøre sig bemærket, og det maa være denne Iver, som gør, at Begreberne forvirres. Ellers kan vi i hvert Fald ikke forklare os en Del af den senere Tids Foreteelser.

Vi vil i Flæng se paa nogle Sager; Smaating der aldrig burde have været Sager udaf.

I Holstebro var Lokomotivpersonalet og Remisepersonalet af forskellige Grunde blevet enige om at bytte Værelser. Vi saa paa Forholdene og syntes, at der var Berettigelse for en Bytning, men Distriktet kunde ikke gaa med til at imødekomme dette Ønske. Hvorfor? Jo, man havde nemlig i flere Aar ladet det ene af disse Værelser upaaagtet med Hensyn til Vedligeholdelse, og naar der nu skulde byttes om, skulde det paagældende Værelse have en større Istandsaettelse. Dette brugte Distriktet som Mотивring for sit Afslag. Ikke sandt? Man faar en umaadelig Respekt for de vise Mennesker, der behandler Personalets Interesser efter Recepten »Død og Pine, vi har undladt noget, vi burde have gjort, nemlig at sørge for, at de Personalet anviste Lokalteter stadig er i en sømmelig Tilstand, men da vi nu har gjort dette, maa vi selvfølgelig modsætte os, at det forsømte indhentes.«

Vi husker ogsaa et Tilfælde om en Mand, som for et Par Aar siden fik inddraget en Fridag i August Maaned, og som, da han ikke fik den erstattet indenfor den foreskrevne Tid,

fremsatte Ønske om Vederlag; men en uhyre opfindsom Mand paa et Kontor fandt ud af, at den Fridag, som var inddraget i August, lige saa godt kunde have været mistet i Oktober, og saa var der rigelig Tid til at give en Erstatningsfridag. Naa, det skal siges, at Generaldirektoratet fandt denne Opfattelse for morsom.

Naar man betænker, at det hævdes, at Antallet af Lokomotivpersonale er for stort, saaledes at der sker Indskrænkninger baade blandt de ældste — Lokomotivførerne — og de yngste — Aspiranterne — idet en Del af disse sidste jo afskediges, medens de førstnævnte i lange Tider ikke er blevet erstattet ved Afgang, skulde man som noget ganske selvfølgelig gaa ud fra, at Lokomotivtjenesten i hvert Fald altid kunde blive udført af Lokomotivpersonalet, men dette er saa langt fra Tilfældet.

For et Stykke Tid siden var der en Trafikassistent, som mente at kunne gøre sig bemærket ved at optræde som Lokomotivfører; han mødte op i Lokomotivremisen, »tog« en Rangermaskine og kørte ud paa Pladsen for at rangere.

Det er ogsaa kun kort Tid siden, at der blev afsendt et Persontog fremført af en Haandværker med en Trafikassistent som Lods. Man tør vel nok formode, at den Station og det Depot, som har truffet en saadan Disposition, har skænket det paagældende Togs Passagerer ængstelige Tanker.

Desuden er det jo saaledes, at det omtrent hører til Dagens Orden, at der medgives Lokomotivførere Arbejds mænd, Portører eller Overportører som Assistance i Stedet for Lokomotivfyrbødere eller Aspiranter. Men det maa vel siges at være rigtigt, at man afskediger de til Lokomotivtjenesten antagne og uddannede Folk, og saa trods alle Paastande om overtalligt Personale, anvender Personale, hvis Uddannelse ligger paa andre Felter. Mon den Slags Dispositioner kan have andet Formaal end det ene at gøre sig bemærket.

Vi skal derefter nævne et Eksempel, som har nogen Lighed med den bekendte Historie om Molboerne, der var saa ængstelige for, at Storke trampede deres Sæd ned, og derfor sendte en stor Flok Mænd ind for at fange den: Paa Grund af Fridagsafløsning ved et Rangerdepot, skulde der hertil udsendes en Mand, og da det, som det ligger i Sagens Natur, naar der er Tale om Fridagsafløsning, drejede sig om

fast Rangertur, skulde der til bemeldte Tjeneste udsættes en Lokomotivfører. Nabodepotet, hvorfra Afløseren skulde udsendes, havde ogsaa en af Reservens Lokomotivførere disponibel, men at sende ham ud paa den nævnte Afløsning vilde da virkelig have været alt for simpelt, der maatte findes paa en eller anden Kunst, og hvad gjorde Depotet saa? Jo, det traf sig saaledes, at der netop ved samme Depot kører en Lokomotivfyrbøder i fast Rangertur, og Depotet lod saa den disponible Lokomotivfører udløse Lokomotivfyrbøderen fra hans Tur for at kunne sende ham (Lokomotivfyrbøderen) ud paa Fridagsafløsning. En saadan Disposition var fuldstændig urimelig, ja meningsløs, men man havde i hvert Fald opnaaet at gøre sig bemærket, og da Personalet henvendte sig til vedkommende Maskinsektion, fandt dennes Leder, at der intet var at indvende.

Til Slut vil vi fortælle idt om »Opfindssomhed« paa Turvalgsomraadet.

For mange Aar siden i de saakaldte Embedsmænds gyldne Tid var det jo saaledes, at Personalet blev anbragt i Tur efter Lokomotivformændenes, Lokomotivmesternes eller Maskiningeniørernes Ønsker og Forgodtbefindender. Utilfreds hermed ønskede Personalet faste Regler, og efter Aars Forløb blev der ogsaa skabt Turbesættelsesregler efter den saakaldte »tvungne Anciennitets Princip. Dette var en Fremgang, men dog ikke helt tilfredsstillende. Idet enhver, selv om den fornødne Anciennitet var til Stede, ikke altid kunde faa sine Turvalgsønsker imødekommet. Der krævedes f. Eks. Lægeerklæring, dersom man ønskede at køre en ringere Tur end den, man havde Anciennitet til. Personalet og Organisationen arbejdede derfor stadig videre paa Kravet om Indførelse af frit Turvalg efter Anciennitet. Generaldirektoratet indsaa det berettigede i bemeldte Krav og imødekom det. Men en af Sektionslederne har haft vanskeligt ved at forstaa den nye Ordning.

Den paagældende »Leder« har ganske vist haft Vanskelighed ved at følge med Tiden i alle de Aar, han har haft med Kreds- eller Sektionsledelse at gøre; men vi mente dog, at Turvalgsordningen var saa klar, at den maatte være til at forstaa uden alt for uhyrlige Fejltagelser.

Ved et Depot var der 17 Lokomotivførere, fordelt paa følgende Maaned: 10 Mand i fast Linietur, 4½ Mand i Reserven og 2½ Mand i

Rangertur. En af de ældste af disse Lokomotivførere, stemte sig i Rangertur, men fik af Maskinsektionen den Besked, at han, med mindre han mødte med Lægeerklæring, maatte regne med ikke at kunne forblive fast i den af ham valgte Tur, men maatte finde sig i af og til at blive taget ud i Reserven til Afløsning paa Linien.

Naar man betænker, at der fandtes 4½ Mand i Reserven, og at der i Rangerturen fandtes 1½ af de yngre Lokomotivførere, ses det, at der ialt var 6 Lokomotivførere til Raadighed til Anvendelse ved Afløsning paa Linien eller til Særtog, inden det vilde være nødvendigt at berøre den ældre Lokomotivfører, som trods sin høje Anciennitet havde stemt sig i Rangerturen, og naar et Depot med en Linietur paa 10 Sæt kan disponere over yderligere 6 Lokomotivførere, skulde man jo tro, at det var godt dækket. Men den paagældende Maskinsektion har altsaa ikke ment dette, og til Trods for, at Lokomotivpersonalet netop for at komme bort fra Lægeerklæringerne ønskede Forandring fra »tvungen Anciennitet« til »fri Anciennitet«, har vedkommende Sektionsleder altsaa afkrævet bemeldte Lokomotivfører Lægeerklæring for at respektere hans Turvalgsønske fuldt ud.

Dette er dog ikke det mest mærkværdige i denne Sag. Den omsorgsfulde Sektionsleder var saa ængstelig, saa ængstelig for, at de 6 Afløserere dog alligevel en skønne Dag ikke skulde kunne strække til paa det rare lille Depot. Han vilde sikre sig, at ogsaa den 7. — den ældre, som havde stemt sig i Rangertur — kunde stilles til Depotets Disposition som hørende til Reserven. Men hvordan var Sektionens Stilling da overfor Generaldirektoratet? Naar der maatte tages saadanne ekstraordinære Hensyn til det paagældende Depot, saa krævede Sektionen vel Udvidelse. Ork nej! Den indsigtfulde og kloge Maskiningeniør meddelte tværtimod Generaldirektoratet, at han havde for mange Lokomotivførere paa vedkommende Depot og ønskede en af disse forflyttet derfra. Dette sidste blev ganske vist forhindret ved Organisationens Indgriben, men det var ikke Maskinsektionens Skyld, og dette sidste Eksempel paa de Urimeligheder, Vilkaarligheder for ikke at sige Meningsløsheder, man mener at kunne byde Personlet, taler ligesom de øvrige anførte Eksempler et tydeligt Sprog om, at der maa være noget galt forskellige Steder.

Vilde det ikke være en Ide, om Generaldirektoratet under dets Instruktionskursus for visse Stationsforstandere, Kontrolører, Overassistent m. v., ogsaa kom ind paa en Omtale af, at det er Generaldirektoratets absolutte Ønske at komme bort fra Meningsløsheder som de her omtalte?

OFFENTLIGE ARBEJDER SOM MIDDEL MOD ARBEJDSLØSHEDEN

Af Jørgen S. Dich.

(Sluttet.)

Hvis derimod den omvendte Finanspolitik følges saaledes, at der af det offentlige lægges Beslag paa store Kapitalmidler ved Dptagelse af offentlige Laan, der anvendes til Afdrag paa Gæld til Centralbanken, bliver Virkningerne de modsatte. En saadan Politik indebærer altsaa Tendenser i konjunkturhæmmende Retning.

Afdrages der endelig blot paa en Gæld hos Centralbanken, vil det sige, at en Del af Publikums Indtægt unddrages den almindelige Omsætning. Dette formindsker Købekraften og derved ogsaa Lysten til at udvide indenfor Industrien. Den Formindskelse af Opsparingen, der følger af den forøgede Skat, virker i samme Retning, og Resultatet bliver altsaa, at en saadan Politik virker til en Udjævning af den med Købekraftsvariationen følgende Beskæftigelsesvariation i Industrien.

Hvis Forholdet endelig er det, at de gode Tider er Resultatet af et særdeles omfattende *Boligbyggeri*, vil en Forøgelse af Kapitalmarkedets Midler ved store offentlige Afdrag paa almindelig Obligationsgæld forhøje Obligationsskurserne og derigennem yderligere stimulere Byggeriet. Hvorledes dette nu vil virke senere, naar Byggeperioden kommer til en Afslutning, kan man næppe udtale noget almindeligt om paa Forhaand. Det er muligt, at Virkningen blot bliver, at Byggeperioden noget hurtigere bringes til Afslutning, det er ogsaa muligt, at de bedre Obligationsskurser forøger Optimismen i den Grad, at et større Byggeri, end det ellers vilde have været Tilfældet, planlægges og paabegyndes, og at Følgen derfor bliver en skærpet Depressionsperiode. Dog kan det forekomme, at Tendenser i denne Retning hæmmes, fordi der ikke findes tilstrækkeligt Antal Bygningshaandværkere til en Forøgelse af Byggeriet ud over, hvad der vilde finde Sted ogsaa med lavere Obligationsskurser.

Enten vil altsaa den konjunktursmidige offentlige Laanepolitik af den nævnte Art forstærke Byggekonjunkturen eller den vil bringe den til hurtig Afslutning uden at forstærke den; derimod kan Virkningerne næppe blive en Afsvækkelse af Byggekonjunkturen.

Saafernt der føres den Politik, at der under Byggeriets Højkonjunktur optages store Obligationsslaan hos Publikum, vil de faldende Obligationsskurser naturligvis lægge en Dæmper paa Byggeriet, men om

Resultatet blot bliver, at den indtrædende Depression bliver udskudt, uden at dens Styrke bliver afsvækket eller Byggeriets endelige Omfang bliver formindsket, saaledes at Tilbagegangen og Depressionen derved bliver mindre, er det næppe muligt paa Forhaand at udtale sig om.

En Politik, der blot gaar ud paa gennem Opkrævning af højere Skatter at afbetale paa en Gæld til Centralbanken, vil gennem sin Indvirkning paa Opsparingen have Virkninger paa Obligationskursen, der gaar i samme Retning som en Optagelse af Laan, men Virkningerne vil blot blive betydelig svagere.

Vender vi os endelig til den *almindelige Industri-konjunktur*, vil Indskrænkningen af den offentlige Laantagen under Højkonjunktoren sandsynligvis have Virkninger i forskellige Retninger. Det er saaledes muligt, at selve Investeringens Omfang ikke paavirkes væsenligt, men at det kun i højere Grad bliver muligt for Bankerne at finansiere Ekspansionen, uden at Kreditudvidelse ud over de reelt opsparede Midler bliver Følgen. I saa Fald bliver Prisstigningen mindre og de konjunkturforstærkende Elementer, der ligger i Prisstigningen og den dermed følgende Spekulation, og hasarderede Investering bliver svækket, saaledes at Konjunkturudsvinget følgelig bliver mindre kraftigt.

Omvendt kan det tænkes, at en Forøgelse af den offentlige Laantagen under opadgaende Perioder ikke indskrænker Bankudlaanene tilsvarende og derfor vil betyde en Krediteksponering og en Prisstigning, der skulde have konjunkturforstærkende Virkninger.

Disse Virkninger af forskellig offentlig Laanepolitik forudsætter, at de private Investeringers Omfang i det store og hele er uafhængig af den Variation i Renten, der kan følge af den forskellige Laanepolitik fra det offentlige Side. Og meget taler ogsaa for, at Ekspansionen i visse Konjunkturperioder har været drevet af helt andre og vægtige Hensyn end Hensynet til Rentens Højde. Kampen om nye Markeder skabt ved Opfindelse, Erobring eller forbedret Transport eller Kampen om ved forbedret Teknik eller ved Produktion i stor Stil at vinde det Skridt frem for Konkurrenterne, der aabner Mulighederne for stadig at kunne forøge Afstanden mellem sig og de andre, har uden Tvivl spillet en saadan Rolle i en Række industrielle Ekspansionsperioder, at Rentens Højde har været af ganske underordnet Betydning.

Men selv om de her anførte Forhold utvivlsomt har spillet en stor Rolle, vil det naturligvis ikke være berettiget paa Grundlag heraf at foretage nogen Generalisation.

Det har uden Tvivl ogsaa været industrielle Ekspansionsperioder, hvor de nævnte Faktorer har været af mindre Betydning og Ekspansionen har krævet særlige gunstige Forudsætninger paa forskellige Omraader for at lade sig lokke frem. Hvis dette er Tilfældet, vil den lavere Rente, der følger med formindsket offentlig Laantagen, medvirke til at forstærke Konjunkturbevægelsen. De private Investeringers Omfang vil derfor forøges, dels som Følge af

den lave Rentens direkte Virkninger, dels som Følge af de indirekte immanente konjunkturforstærkende Virkninger, der udspringer af den begyndende Investering. Dette vil imidlertid ogsaa medføre, at Konjunkturuomslaget bliver stærkere. En forøget offentlig Laantagen vilde altsaa som Følge af den højere Rente have ført til en mindre kraftig Konjunkturbevægelse.

Det følger af de anførte Betragtninger, at det næppe vil være muligt paa Forhaand at opstille en almindelig Regel om, hvorledes store eller smaa offentlige Laan virker paa en industriel »normal« Konjunkturbevægelse.

Spørgsmalets Besvarelse kræver en særlig Undersøgelse i hvert enkelt Tilfælde, og da Kendskabet til de Kræfter, der gør sig gældende ved den industrielle Ekspansion, ikke er lette at opnaa, vil det sikkert i mange Tilfælde være vanskeligt for »udenforstaaende« at udtale sig derom. Bedst maa antagelig ledende Parter indenfor Bank- og Industriverdenen i det enkelte Tilfælde kunne danne sig en Mening om Spørgsmaalet.

Det gælder herefter at undersøge, hvorledes selve Arbejdernes Udførelse virker i de gode Tider. Hvad enten de gode Tider skyldes gunstige Efterspørgselsforhold eller en almindelig Depression i samme Grad, som Industrien har udvidet i de gode Tider. Det bliver altsaa i begge Tilfælde ved eventuelt at paavirke denne Ekspansion, at de offentlige Arbejder faar Indflydelse paa Konjunkturforløbet. Her gør forskellige Tendenser sig gældende. En Indskrænkning af de offentlige Arbejder vil give Industrien større Adgang til at skaffe sig Arbejdskraft og vil holde Priserne paa Materialer til Kapitalproduktion lavere, end hvad Tilfældet vilde være, hvis de offentlige Arbejder havde et betydeligt Omfang. Dette indebærer en Tendens til at stimulere den konsum-gode producerende Industris Udvidelse, hvilket betyder en Skærpelse af Konjunkturforløbet. Men paa den anden Side vil de lavere Priser paa og den mindre Efterspørgsel efter Materialer til Kapitalgodeproduktion hæmme en spekulativ Udvidelse af Kapitalanlægget i den kapitalgodeproducerende Industri, saaledes at Konjunkturforløbet herigennem afsvækkes. I samme Retning virker den formindskede Efterspørgsel, der bliver Resultat af de offentlige Arbejdernes formindskede Omfang. Hvilken af disse Tendenser, der virker stærkest, er det næppe muligt paa Forhaand at udtale sig om. Det afhænger blandt andet af, hvor stærk Tendensen til Udvidelse er i de to Dele af Industrien; dette staar igen i Forhold som det Omfang, hvori Stordriften er trængt ind eller hvilke Muligheder den frembyder, den Kapacitetsydelse, der forud fandtes i de to Grene af Industrien, og det Omfang, hvori de to Varegrupper er Genstand for indenlandsk Produktion eller Import. Man kan derfor ikke, saaledes som det ofte er Tilfældet, f. Eks. hos Myrdal, gaa ud fra at formindskede offentlige Investeringer i de gode Tider betyder en Afsvækkelse af Konjunkturforløbet.

Hvis der foreligger en opadgaende Konjunktur indenfor Boligbyggeriet, er Chancen forholdsvis stor

for, at større offentlige Arbejder og den dermed følgende Mangel paa Arbejdskraft til Byggeriet eller Prisstigning paa Materialer vil hæmme det private Byggeri, og at omvendt en Indskrænkning af de offentlige Arbejder betyder en større Mulighed for det private Byggeris Udfoldelse. Der vil altsaa være en vis Tendens til at udskyde en Del privat Byggeri, og dette vil antagelig gøre den indtrædende Depression svagere og hurtigere faa Byggeriet i Gang igen efter Depressionens Indtræden. Dog er det naturligvis ikke ude'ukket, at »Byggekrisen« blot udskydes uden væsentligt at afsvækkes.

Alt i alt er der altsaa en vis Tendens til, at den konjunkturvariable offentlige Investeringspolitik under visse Omstændigheder skærper Konjunkturbevægelsen, men denne eventuelle Skærpelse er dog saa forholdsvis svag, at de gavnlige Virkninger af de offentlige Arbejders Henlæggelse til Depressionstider formentlig i alle Tilfælde opvejer de mindre heldige Virkninger.

III.

Foruden disse mere teoretiske Betragtninger over de Virkninger, der udspringer af den konjunkturvariable Finanspolitik set over et længere Tidsrum, spiller ogsaa en Række Forhold af mere praktisk Karakter en Rolle.

Her kan man saaledes nævne de Vanskeligheder, der kan ligge i de gældende Regler for Optagelse af Laan.

I svensk Finanspolitik, hvor man for at bevare en vis »Sundhed« i Finanserne fra gammel Tid er bundet af Bestemmelser om, at der kun maa optages Statslaan til »produktive« Formaal, er dette et vigtigt Spørgsmaal. Det maa her gælde at vise, at man ved Indførelse af passende Afskrivningsregler kan give Staten større Frihed til Optagelse af Laan, uden at Finansernes »Sundhed« derved forringes.

Paa dette Omraade betyder Professor Myrdals Værk en betydelig Indsats til Afklaring af Begreberne.

Der næres imidlertid fra flere Sider den Frygt, at de gode Tider ikke igen indtræffer. Selv om man nu ud fra en mere nøgtern Betragtning ikke bør tillægge dette pessimistiske Synspunkt alt for stor Betydning, saa kan der dog i alle Tilfælde være det rigtige deri, at man ikke givetvis igen faar saadanne økonomiske Tilstande, at Arbejdsløsheden reduceres til et Minimum. Man maa med andre Ord muligvis regne med, at man for Eftertiden faar en betydelig større »kronisk« Arbejdsløshed, end man har kendt til i de senere Tider, og dette kan begrunde en Frygt for, at det vil være vanskeligt at indskrænke de offentlige Arbejders Omfang. Som Eksempel paa, at en saadan Frygt ikke er ubegrundet, kan man anføre, at de offentlige Arbejder i England i meget stort Omfang blev brugt som Middel mod den »kroniske« Arbejdsløshed i de gode Aar 1929—30. Disse Arbejder havde et saa stort Omfang, at man, da de daarlige Tider indtraadte maatte skride til en Indskrænkning og derved bidrog til at forværre Forholdene paa Arbejdsmarkedet. Ogsaa i Danmark talte man i de gode Aar 1929—30 om at sætte offent-

lige Arbejder i Gang mod Arbejdsløsheden, og i udstrakte politiske Kredse var der ikke nogen Erkendelse af, at man paa det Tidspunkt intet burde gøre ad denne Vej.

Hvis en saadan stor »kronisk« Arbejdsløshed fremtidig vil eksistere, vil man endvidere vanskeligere kunne faa det Kriterium, der skal være bestemmende for de offentlige Investerings Indskrænkning. Det kan iøvrigt bemærkes, at et almindeligt Konjunkturindeks ikke kan være afgørende i denne Henseende, idet det alene er Beskæftigelsen indenfor Bygge- og Anlægsfaget, der har Betydning for de offentlige Arbejders Omfang, og selv om Tilfældet i de ældre Konjunkturperioder har været det, at Variationen i Beskæftigelsen i Byggefagene faldt ret nøje sammen med den almindelige Konjunkturbevægelse, saa behøver dette ikke at blive Tilfældet for Fremtiden. I den indeværende Konjunkturperiode i Danmark har der saaledes ikke været Overensstemmelse mellem den almindelige Konjunkturbevægelse og Byggekongjunktur.

Den Prognose, der er nødvendig for at regulere de offentlige Arbejder, skal altsaa kun omfatte Bygge- og Anlægsmarkedet, og man maa være klar over, at den »kroniske« Arbejdsløshed, der muligvis kan opstaa som Følge af et Misforhold mellem Antallet af Haandværkere og Samfundets Behov for Kapitalproduktion ikke maa influere paa de offentlige Arbejders Omfang eller Variation.

Indrettelsen af en saadan Prognose paa dette Omraade af det økonomiske Liv er altsaa en Forudsætning for den konjunkturvariable Investeringspolitik, men en lige saa vigtig Forudsætning er at indrette de offentlige Investeringer i Overensstemmelse med Prognosen. Dette kan iøvrigt enten ske ved Fremskyndelse eller ved Udsættelse.

Hvis Situationen ikke paa en eller anden Maade er særlig forberedt, maa man for at tilvejebringe en *Fremskyndelse* øve Indflydelse paa selve de bevilgende Myndigheder. Da de bevilgende Myndigheder baade i Stat og Kommune reagerer forholdsvis langsomt, vil det som Regel først være, naar Forholdene paa Arbejdsmarkedet er blevet ret ugunstige, at det vil være muligt at faa Bevillingsmyndighederne i Tale. Dertil kommer, at Arbejdernes tekniske Planlæggelse yderligere erfaringsmæssigt tager en vis Tid. Hvis derfor blot de forskellige offentlige Institutioner altid i Tide havde planlagt de Arbejder, der forventes at ville komme til Udførelse i de kommende 5 eller 10 Aar, vilde en konjunkturbevægelig Investeringspolitik lettes.

Simplest er naturligvis Forholdet, naar Situationen er saaledes forberedt, at baade de finansielle og tekniske Spørgsmaal paa Forhaand er løst. Dette kan ske ved i Tide at have indført de saakaldte Beredskabsarbejder, d. v. s. planlagte offentlige Arbejder, hvortil Midlerne er bevilget med den Klausul, at de først skal sættes i Gang, naar Beskæftigelsesforholdene gør det ønskeligt.

Saadanne Arbejder er for flere Aar siden indført i Sverige, medens vi ikke kender til noget tilsvarende her i Landet. Hos os kræves der i hvert

enkelt Tilfælde, hvor de offentlige Investeringer skal sættes ind som Led i Beskæftigelsespolitikken, at de bevilgende Myndigheder først bringes til at fungere. Ved at bevare dette System i Fremtiden gaar man Glip af den Smidighed i den offentlige Investeringspolitik, der kunde opnaas ved Indførelse af Beredskabsarbejder.

Den anden Side af den konjunkturvariable Investeringspolitik er *Udsættelse* af de offentlige Arbejder. Hvor Problemet ikke paa Forhaand er taget op, maa der i det enkelte Tilfælde indvirkes paa Bevillingsmyndighederne for at bevirke en Udsættelse af Bevillingen, til Tiderne er blevet daarligere. Der er næppe nogen Tvivl om, at dette vil være en hel Del vanskeligere end at fremskynde Bevillingen, ikke mindst fordi det i de gode Tider vil være ret tilfældigt, om der findes nogen, der gaar ind for dette Synspunkt og gør et gældende overfor Bevillingsmyndighederne.

Allerede bevilgede Arbejder vil det ogsaa være muligt at udsætte, men Vanskelighederne ved at ændre Administrationens Arbejde, naar Pengene først er bevilgede, er formentlig større, end hvor det drejer sig om at influere paa Bevillingsmyndighederne.

Ved Indførelse af Beredskabsarbejder finder der derimod automatisk en Slags Udsættelse Sted, saaledes at altsaa ogsaa de særlige Vanskeligheder ved Udsættelsen løses i det Omfang. Beredskabsarbejderne er indført.

Det vil fremgaa af de anførte Betragtninger, at en mere effektiv Anvendelse af de offentlige Arbejder i Konjunkturpolitikens Tjeneste maa forudsætte, at der indrettes et Centralorgan (eventuelt blot en enkelt Person), der har til Opgave at varetage denne Sag.

Indrettelse af en saadan Centralmyndighed er gentagne Gange blevet anbefalet fra den internationale Arbejdsorganisations Side, ligesom Socialministeriets Arbejdsudvalg i en Betænkning af 1932 har udtalt Ønske om, at en saadan Centralmyndighed blev skabt. Da Udgifterne hertil kun vil blive ganske minimale, maa man haabe, at disse Ønsker bliver realiseret.

En saadan Centralmyndigheds Opgave bliver naturligvis først at stille et Horoskop for Beskæftigelsen for den nærmeste Tid indenfor Byggefagene og Jordarbejdet, dernæst at stimulere de offentlige Institutioner til Planlæggelse og endelig at gøre Indstilling til de bevilgende Myndigheder baade om Fremskyndelse og Udsættelse. I sidste Henseende vilde det antagelig være formaalstjentligt, om man lod enhver Nybevilling i Stat og Kommune samt Ydelse af offentlige Laan til private Investeringer forsyne med en Indstilling fra Centralmyndigheden om, hvorvidt det ud fra et Beskæftigessynspunkt er hensigtsmæssigt, at Arbejdet sættes i Gang paa nærværende Tidspunkt, eller hvorvidt det vil være at foretrække, at det udsættes til et senere, eventuelt nærmere fastsat Tidspunkt.

Saafernt der er indført Beredskabsarbejder, bliver det Centralmyndighedens Opgave at træffe Be-

stemmelse om eller give Indstilling om, hvornaar disse skal sættes i Gang eller ophøre. Samtidig maa den i de gode Tider virke for, at saa mange Nybevillinger som mulig finder Sted som Beredskabsarbejder, d. v. s. at Arbejdernes Igangsættelse gøres afhængig af Centralmyndighedens Bestemmelse.

FJENDEN INDENFOR MURENE

Løgn, Bagvaskelse og Forrædderi.

Arbejderklassens farligste Fjender er dem, der indefra, under Kampfællernes Maske, angriber dem.

Selv i disse Tider, hvor Enhed og gensidig Tillid indenfor vor Bevægelse mere end nogensinde er nødvendig for at undgaa Undergang eller i hvert Fald alvorlige Skader, gør disse Fjender sig gældende.

Deres Kamp siges at have til Formaal at faa vore Organisationer til at optræde mere radikalt, hvorved Sovjetrusland bruges som det lysende Eksempel, idet de fuldstændig glemmer, at hvad der under herskende Forhold kan gennemføres der, er fuldstændig umuligt og uigennemførligt i andre Lande. At arbejde efter denne Skabelon er praktisk talt ensbetydende med, at Arbejderbevægelsen udenfor Sovjetrusland deles, svækkes, tilintetgøres.

I alle Lande, hvor de, der kalder sig Kommunist, har faaet tilstrækkelig Indflydelse paa vor Bevægelse for at lede den efter deres Principper, er den tilintetgjort eller sygnet hen til betydningløse Grupper.

Hvad der ikke er lykkedes for vore Klassemodstandere i Regerings- og Arbejdsgiverkredse med deres mangfoldige Maader at bekæmpe os paa, fik disse »uforsønlige Klassekæmpere« gennemført som Resultat af deres Optræden.

At Tilintetgørelse eller blot en Svækkelse af vor nationale og internationale Fagbevægelse for Arbejderne betyder, at deres Modstandsevne mod Kapitalisternes Bestræbelser for at genvinde de tidligere nødvendige ydede Forbedringer, brydes, at Arbejderne paany knuges ned mod det Leveniveau, ned i Forhold, som Generaltioners Kamp havde hævet dem op af — alt dette gælder ikke for Fjendernes i egen Kred. De beruser sig selv i deres egne Brandtaler, fyldt med radikale Fraser, hvis tomme Klang giver dem alt, hvad de ønsker sig: personlig Selvglæde.

Vi kan, desværre kun, ogsaa støde paa den Slags Klassekæmpere indenfor I. T. F. Efter en lang Række mislykkede Forsøg paa at skabe »revolutionære« Organisationer for Jernbanemændene, for Sømændene, for Havne- og andre Transportarbejdere, har nu i den senere Tid en »International Oppositions Komité« været i Arbejde. For at borttage enhver Tvivl: Komitéens Adresse er den samme som den kommunistiske »Sømændenes og Havnearbejdernes Internationale«, oprettet af Moskva til at bekæmpe og erstatte I. T. F.

Komitéen, der synes at raade over rigelige Pengemidler, udsender Maanedblade paa forskellige Sprog, bombarderer endda Afdelingsbestyrelser af Forbund, der er tilsluttet I. T. F., i en Række Lande med »aabne« og lukkede Breve og søger ved sine

Hjælpere at stifte Forvirring og Fordelthed indenfor vore Organisationer. De har prydet deres Maanedblad med en Efterligning af Hovedet paa I. T. F.'s tidligere Bulletin, og da de samtidig ofte anvender Betegnelsen I. T. F., mener de paa denne Maade hos ubefæstede Sjæle at kunne fremkalde den Idé, at de er en Del af vor Internationale.

Kærnen i denne »Opposition« danner Søfyrbødernes Forbund i Danmark, som det er lykkedes »Kommunisterne, at erobre ved en Række Fiksfakserier, navnlig blandt Forbundets arbejdsløse Medlemmer.

Dette havde som første Resultat Udmeldelse af I. T. F. Men til Trods herfor maa Forbundets Bestyrelse nu optræde som Ledelsen for den Opposition, der siges at eksistere *indenfor* I. T. F. De er i Virkeligheden Marionetter, som lystre dem, der sidder bag Kulisserne og fører Traadene.

Indholdet af de »aabne Breve« og af Maanedbladene er én eneste Kæde af Løgne og Bagvaskelser om I. T. F.'s Ledere og om de I. T. F. tilsluttede Organisationer. Opponenterne betragter tilsyneladende dette Middel som det bedste for at øve Indflydelse paa deres Medlemmer og naa deres Maal.

Det er selvfølgelig ikke vor Agt at gaa ind paa alle deres Skrivelser. Vor Tid er for kostbar dertil, og vi ved desuden, at trods alle »Komitéens« Anstrengelser og Spild af Penge, saa er de opnaaede Resultater yderst smaa.

Den eneste Organisation, der — godtroende — havde ladet sig indfange, nemlig det tjekkiske Chaufførforbund, har allerede afbrudt enhver Forbindelse med dem. Kun meget faa Steder er det lykkedes Kommunisterne i enkelte Afdelinger i vore Forbund at faa vedtaget Resolutioner; alt ialt kender vi 4 — siger og skriver fire — Tilfælde ud af Tusinder og atter Tusinder af Afdelinger. Men heller ikke disse har ført til et blivende Resultat for Komitéen. Og indenfor selve det danske Søfyrbøderforbund er Medlemmerne blevet utilfredse med Ledelsens Maade at varetage deres Interesser paa.

Men alligevel, det skader ikke at paavise, hvilke Kampmetoder der benyttes af disse Fjender af vor Bevægelse. Kun et Par Eksempler vil være nok til at belyse det hele.

Om vor Kammerat Bratschi, der som Leder for Jernbanemændenes Forbund i Svejs og for Tjenestemændenes Federation er Maalet for *alle* reaktionære Angreb i sit Land, skriver disse »Kommunister«, at han som Repræsentant for I. T. F. paa en Konference i en Instans af Folkeforbundet for nogle Aar siden har forsøgt at faa gennemført Foranstaltninger, hvorved det vilde blive umuligt for Jernbanepersonalet at gaa ud i en Strejke. Til en saadan Slutning kan man kun komme ved bevist at forfalske Bratschis Ord. Paa nævnte Konference modsatte Bratschi sig nemlig et Forslag af den ungarske Regering om i Tilfælde af en Jernbanestrejke i et eller andet Land dog at kunne opretholde de internationale Jernbaneforbindelser. Vor Kammerat erklærede selvfølgelig, at der, f. Eks. under Naturkatastrofer, ikke vilde være noget imod et internationalt Sam-

arbejde til Fremme for Jernbanetrafikken, men at en Ordning, saadan som den ungarske Regering ønskede den, var uantagelig i Almindelighed, da den under visse Omstændigheder vilde kunne føre til, at Jernbanemændene fik frataget deres Strejkeret. Han gjorde altsaa lige det modsatte af, hvad Komitéen fortæller om ham Verden over!

Men værre end denne Bagvaskelse er *Denunciatio-*nen, Forrædderiet til Politiet, som disse Folk gør sig skyldige i. Et af de Blade, Komitéen raader over, offentliggjorde nylig en Del af en fortrolig Beretning, som de paa en eller anden uærlig Maade har faaet fat paa; hvis denne Beretning kommer i Hænderne paa et vist Lands juridiske Autoriteter, vil det koste Livet, eller i det mindste Friheden for de Kammerater, der har skrevet den. Vi kan selvfølgelig ikke komme ind paa nærmere Enkeltheder her, men hvis nogen af vore Kammerater har Interesse for denne Sag, vil vi gerne give ham nærmere Oplysninger om dette utrolige Bevis paa Polititjeneste og Arbejderforrædderi.

Hvis det var disse Herrers Mening bevidst at yde Tjenester til Kapitalismen, saa vilde de ikke kunne optræde stort anderledes end de gør nu.

Iøvrigt er det almindeligt kendt, at der findes Masser af Politispioner blandt disse Klassekæmpere i alle Lande. En af Grundene, hvorfor vore østrigske Jernbanekammerater nylig har afslaaet Kommunisternes Tilbud om Samarbejde, var netop den praktiske Umulighed af en samlet Auktion, fordi Politiet næsten altid er helt kendt med disse Revolutionære Gøren og Laden.

Det er meget beklageligt, at Arbejderbevægelsen, der allerede maa staa for hele den kapitalistiske Reaktions Angreb, i disse Tider ogsaa er udsat for en Kampagne af denne Art, en Kampagne, der er om saa farligere, om saa lavere, fordi den kommer fra Klassefæller.

Vi er overbevidst om, at vor Bevægelse ikke er fuldkommen. Ethvert tænkende Menneske vil dog kunne indse, at Perfiditeter, som paapeget her, Løgn, Bagvaskelse og Forrædderi, en Kampagne saadan som den føres af denne »Oppositions Komité« og af dem, der staar bagved, ikke *kan* føre til en Forbedring, til Arbejderbevægelsens aandelige eller materielle Styrkelse. Tværtimod. At betone dette er denne Artikels Formaal.

Der er System i denne Kampmetode. Komitéledernes Aands- og Partifæler arbejder paa samme Maade andre Steder:

Om vor Kammerat König fra de østrigske Jernbanemænd skriver de franske kommunistiske Jernbanemænds Blad ganske roligt, at K. har udleveret Organisationens Formue til Politiet. Og det, da den østrigske Regering har forfulgt vor Kammerat, frataget ham hans borgerlige Rettigheder, hans Pensionskrav, hans opsparede Smaaskillinger, hans Møbler, og endda har fængslet hans Søn og dømt ham selv, skønt flygtet, til flere Aars Tugthus . . . fordi han har bragt det østrigske Jernbaneforbunds Penge i Sikkerhed. Altsaa netop det omvendte af den kommunistiske Løgn.

RESULTATER AF DE SENESTE FORSØG MED DAMPLOKOMOTIVER

Ved F. Spøer.

(Sluttet.)

Forbrugstal og Dampens Tryks og Temperatur Indflydelse.

Her skal omtales, hvorledes de moderne Normallokomotivers Forbrugstal ser ud, og hvorvidt en Forbedring i Varmeøkonomien er mulig, naar de Tryk- og Temperaturgrænser, som er forenelig med Normaltypen, ikke overskrides. Efter at *Maffei's* Turbinelocomotiv med Normalkedel for 22 at Damp og med Kobberfyrrkasse har vist sig brugbar, haaber man nu at kunne naa op til 25 at i en Kedel, som med Fyrkassen iberegnet helt er bygget af Specialstaa. Fra seks tyske Forsøgslokomotiver, som udviser Forskelle i Kedelmaterialet foreligger nu varmeøkonomiske Resultater, men det er dog for tidligt at give et Helhedsbillede af Forholdene ved Lokomotiver med 25 at Damptryk, da Kedelmaterialet endnu volder Vanskeligheder.

Ved Beregning af Dampforbruget i kg for Kraftydelsen i Trækkrogen maa tages Hensyn til Hastigheden, da Lokomotivets Egetforbrug, d. v. s. dets Virkningsgrad, regnet fra Stemplerne til Trækkrogen, er meget afhængig af Hastigheden. Alligevel er Vægttallene af stor Betydning, da Maalingerne — Totaldampforbrug og Totalydelse i Trækkrogen — afhænger af Kedlens største varige Ydeevne. Det maa tages i Betragtning, hvorvidt Prøveture er foretaget om Sommeren eller om Vinteren under Indflydelse af mindre eller større Luftmodstand, forarsaget ved mindre eller større Lufttæthed. Ligeledes maa der regnes med, om Turen er kørt med en ny eller en tilkøbt Maskine. Iøvrigt skjuler der sig en Unøjagtighed ved Sammenligningerne efter Dampvægt, som fremkommer ved en af Damptryk og Overhedning bestemt Forskel paa Varmeindholdet i 1 kg Damp. De almindelige Eksprestogslokomotiver bruger ved 100 km's Hastighed og højeste Kraftydelse 9 kg Damp pr. eff. Hestekrafttime. Lokomotiver med 25 at Damptryk bruger 7,6, og ved særlig høj Overhedning kun 7,0 kg pr. eff. Hestekrafttime.

Beregningen af Forbrugstallene bliver bedre, naar der regnes med den indicerede Ydelse, thi her har vi den egentlige Arbejdsproces i Dampcylindrene: den mekaniske Virkningsgrads store Indflydelse er næsten udskilt. Hastigheden over Indflydelse ved, at Drosseltab ved Dampens Afskæring tiltager med Hastigheden, men paa den anden Side bliver Utæthedstab mindre ved lavere Fyldningsgrad og Gennemsnitsdamptryk i Cylindrene, ligesom Tabene ved Temperatursvingninger i Cylindervæggene bliver mindre ved Forkortelse af Tiden mellem hvert Dampslag, saaledes at disse Mere- eller Mindretab tildels ophæver hinanden. Forbrugstallene ligger mellem 6,1 og 6,3 kg pr. ind. Hestekrafttime ved 16 at Damptryk og Overhedning til 400 Grader. 25 at Eksprestogslokomotiver brugte 5,6 kg ved 410 Grader og ved stærkere Overhedning kun 5,1 kg pr. ind.

Hestekrafttime. Med et svært firecylindret 1 E-Kompoundlokomotiv var Forbruget kun 5 kg pr. ind. Hestekrafttime.

Ganske vist lider disse Værdier, som jo er Vægtsværdier af Varmeværdiens Foranderlighed med Damptemperaturen. Man maa derfor omregne Dampforbruget i Forbindelse med Varmeindholdet i hvert kg Damp ved given Overhedningstemperatur til Forbrug af Varneenheder pr. Hestekrafttime i Forhold til Varneindholdet i Kullene. I denne Regningsmaade bruger de nyere Lokomotiver mellem 6000 og 6500 V E pr. eff. Hestekrafttime ved 100 km's Hastighed, medens Lokomotiver med 25 at Damptryk kommer ned paa 5500 V E. Sidstnævnte ligger der ved bedre end *Henschels* 60 at Højtrykslokomotiv (Totrykslokomotiv) i dets første Udførelsesform. Dette fremkom ved Ombygning af en ældre Lokomotivkedel og arbejdede, grundet paa Kedlens ugunstige Dimensionering, kun med ca. 50 pCt. egentlig Højtryksdamp.

Det indicerede Varmeforbrug har den Fordel i Beregningen, at Hastigheden kun har en ringe Indvirkning derpaa, og er saaledes bedre egnet som en almen gyldig Værdi fremfor det hastighedsbundne effektive Varmeforbrug. De kendte Lokomotiver S 10 bruger 5400 V E pr. ind. Hestekrafttime; 25 at-Lokomotiver bruger 3900, medens 25 at-Kompound-Godstogslokomotiver kommer helt ned paa 3610 V E pr. ind. Hestekrafttime. Af stor Vigtighed er Enhedslokomotivernes betydelige Mindreforbrug i Sammenligning med ældre Typer med 12—14 at Damptryk og lavere Damptemperaturen. I den almindelige Drift er Kulforbruget pr. eff. Hestekrafttime ved en Fart af 100 km/T oftest 1,3 kg, medens 25 at Damptryk bringer dette ned paa 1,05 kg, beregnet efter Kul med et Varneindhold af 7000 V E pr. kg.

Flercylinder- og Kompoundlokomotiver.

Disse delvis sammenkædede Emner betyder ingenlunde nogen bestemt Afgrænsning mellem Anvendeligheden af To- eller Flercylinderanordningen eller mellem enkelt og dobbelt Ekspansion. Ved høje Omdrejningstal er man tilbøjelig til at regne med stærke forstyrrende Bevægelser og uroligt Løb, og mener sig foranlediget til at anvende udlignende Drivværk med tre Krumtappe forsat 120 Grader eller fire Krumtappe forsat 90 Grader for hinanden. Men her skal nævnes et Eksempel, som peger i en anden Retning.

De trecylindrede Lokomotiver Type 03 var beregnet til en Maksimalhastighed af 120 km/T. svaerende Omdrejningstal af 320/Min. Det ansaas for at være det tilladelige, og at Tre- eller Firecylinderanordning var nødvendig for at ophæve forstyrrende Bevægelser i Lokomotivets Længderetning, naar Omdrejningernes Antal kom højere op. Men Hurtigkørsel Berlin—Hamborg har vist, at velholdte tocylindrede Lokomotiver, som fremfor alt er uden Slør i Aksel- og Taplejer, klarer sig godt ved en Hastighed af 140 km/T. Det tocylindrede Drivværk har vist sig bedre egnet for store Hastigheder og mindre Kraftydelser, end man hidtil troede. Skille-

linien mellem to- og flercylindrede Lokomotiver er saaledes blevet uklar, og Afgørelsen om den i givet Fald bedst egnede Type er lettet ved Bortfald af formentlig nødvendige Hensyn.

Kompoundvirkning er for saa vidt kædet sammen med Cylinderantallet, at man under Anvendelse af Høddamp kun i ganske sjældne Undtagelsestilfælde tænker paa et tocylindret Kompoundlokomotiv. En saadan Undtagelse kan komme i Betragtning ved lette Lokomotiver med højt Damptryk, f. Eks. 25 at, hvor Mulighed for en tilstrækkelig Afspænding af Dampen ved enkelt Ekspansion ikke foreligger, og den paakravede Trækkeevne ikke retfærdiggør Firecylinderdrivværk. Derimod træder Tanken om Kompoundvirkning straks frem, naar man til større Ydelser og Hastigheder enten for at formindske Trykket paa Drivtappene eller for at faa et særligt roligt Løb at anvende Flercylinderdrivværk. Men herom foreligger et vigtigt Faktum.

Kompoundvirkningen vilde i den teoretisk fuldkomne Maskine ikke bringe nogen Varmebesparelse, men ved virkelige Vaaddampmaskiner kan Afkølingstab og Indstrømningskondensation bringes meget ned, og ligeledes aftager Utæthed- og Varmetab, naar man fordeler Tryk- og Temperaturfaldet til to Cylindre. Den dermed følgende Besparelse er — omdet af forskellig Størrelse — tilstede under alle Forhold, naar der bruges Vaaddamp. Høddampens Anvendelse i Kompoundmaskinen maatte føre til en stærk Nedsættelse i Besparelsen, da Indstrømningskondensation ikke forekommer, men man antog dog, at der sparedes Damp ved Kompoundvirkningen. Erkendelsen af, at det ikke er saaledes, kom ved nogle for 12 Aar siden afholdte Prøvekørsler med 80 km's Hastighed og lige store Lokomotiver af begge Systemer. Indtil Middelydelse var Tvillinglokomotivet billigst, men ved større Ydelser havde Kompoundlokomotivet sig med en Besparelse paa 3,5 pCt. Spørgsmaalet om, hvorledes Forholdet var ved andre Hastigheder, f. Eks. 60 eller 100 km/T., blev ikke afgjort, da andre vigtigere Prøver maatte gaa forud. Senere afholdte Prøver med samme Lokomotiver har vist, at ved en Kraftydelse paa 1050 eff. HK. var Kompoundlokomotivet det billigste, men ved mindre Ydelser viser det et Merforbrug paa indtil 20 pCt., naar man ser bort fra Misforholdet mellem den store Maskine og den lille Arbejdsydelse.

Resultaterne peger i den Retning, at der med store 16 at-Kompoundlokomotiver opnaas et fordelagtigt Dampforbrug ved Middelhastigheder og store Kraftydelser, hvilket dog forsvinder helt ved de største Hastigheder. I Driftsgennemsnit er Tvillinglokomotivet helt igennem bedre, tilmed naar det drejer sig om Hurtigkørsel, hvortil det udlignende Firecylinderdrivværk henviser. En Forbedring af Kompoundlokomotivet er kun mulig ved en Ændring af Cylindrene, saa Dampen faar slanke Kanaler med store Gennemgangstværsnit.

Man maa derfor — maaske ikke uden Beklagelse — fastslaa, at den gamle Anskuelse, at et Firecylinder-Kompoundlokomotiv i alle Tilfælde er

Idealet af et Eksprestogslokomotiv, ikke er rigtig. Rent mekanisk er det med sit udlignende Drivværk en udpræget Løber, men det lykkes ikke ved store Hastigheder og samme Arbejdsydelse at udnytte Dampen saa godt som i et Lokomotiv med enkelt Ekspansion. Drosselstedernes store Antal kræver en Udligning ved Tilmaaling af alle Kanaler over det relative Maal og tillige slanke Føringer af Dampstrømmen, Betingelser, som ikke er let at efterkomme i store Cylindreblokke.

Omtales skal ogsaa Hurtigkørslen paa Strækningen Berlin—Hamborg, som i 1932 var skubbet saa stærkt i Forgrunden. Den Gang drejede det sig om svære Ferietog paa indtil 60 Vgl. og 120 km's Hastighed paa horisontal Bane. De indsatte Lokomotiver klarede sig godt og kørte med en Kedelvirkningsgrad paa 60 pCt. 115 km/T. med 60 Vgl. og 120 km/T. med 50 Vgl. Samtidig laa den Opgave for at undersøge Forholdene med et Reservetog for »Den flyvende Hamburger« for Øje. Dertil krævedes en varig Hastighed af 130 km/T. paa horisontal Strækning og var i Virkeligheden et Spørgsmaal om Normallokomotivets Brugbarhed til lette og meget hurtigkørende Tog.

Lokomotivtyperne S 10 og O 3 prøvedes. S 10 viste sig for ømfindtlig, vel kørte de ved fuld Kedelydelse 140 km/T. over lange Strækningsafsnit med en Maalevogn og to Staalvogne og naaede paa et enkelt Sted 152 km/T., men de store Fladetryk paa Stanglejerne gav Anledning til Varmeløbning, saa S 10 kunde ikke komme i Betragtning.

Med O 3-Lokomotiverne gik det bedre. Dog viste der sig paa den første Tur, hvortil anvendtes et Lokomotiv i den Vedligeholdelsesstand, som de i Almindelighed er i Driften, forskellige Ulemper. Smaa Spillerum i Aksel- og Stanglejer, som ved 110 km's Hastighed ikke gjorde sig særligt gældende, medførte ved 130—140 km's Fart banken og hamren, og beviste, at en omhyggelig Sammenpasning af Aksel- og Stanglejer er nødvendig til store Hastigheder. Efter at Lejerne var passet sammen, gennemførtes Turen uden Ulemper. Med et andet Lokomotiv af samme Type maatte Turen afbrydes, da Skruerne i en Kobbelstangs Oliekop knækkede, saa Olien spildtes. Det var dog ingen Skade af betydende Art; ejheller med et tredje Lokomotiv, hvor det indstøbte Lejemetal i en Drivstang knækkede, men det havde ogsaa løbet 144 000 km. Bortset fra disse Uheld forløb 34 Prøveture med 3 forskellige Lokomotiver fuldstændig glat. Togvægten var paa de tre første Ture 15,3 Vgl.; derefter var der i Reglen 20 Vgl., dog var der paa fem Ture 24 Vgl.

Middelhastigheden var af Hensyn til foreskrevne Hastighedsnedsættelser forskellig og svingede mellem 103,5 og 118,7 km/T. Den laveste Middelhastighed fremkom ved Standsning og Kørsel paa venstre Spor paa Grund af omfangsrige Sporarbejder. Til Sammenligning kan nævnes, at »Den flyvende Hamburger« i Vinterkøreplanen 1933—34 havde en Middelhastighed af 124 km/T. Den varige Hastighed med Damplokomotiver var oftest 130—135 km/T., den største 144 km/T.; men kun 139 km/T. med 24 Vgl.

Det simple Tvillinglokomotiv løb upaaklageligt. Det er værd at lægge mærke til, at den sædvanlige »Kedelgrænse« (57 kg Damp pr. m² Hedeflade i Timen) ikke naaedes tiluærmelsesvis paa nogen af Turene. Dampudviklingen laa mellem 40 og 50 kg pr. m² i Timen, saa Lokomotiverne blev ingenlunde overanstrengt. Ydelsen i Trækkrogen var mellem 547 og 700 HK., men svingede oftest omkring 600 HK. Paa en af Turene med 24 Vgl. blev Igang sætningsevnen nøjagtig undersøgt. 130 km's Hastighed naaedes i 3:30 til 440 Sekunder paa en Vejlængde mellem 8,0 og 10,5 km og 100 km/T. i 200 til 240 Sekunder paa en Vejlængde af 3,5 til 4,2 km. Fradraget til Igang sætning i Forhold til den samlede Strækningslængde er saaledes ganske beskedent.

Reichsbahnoberrat, Prof., Dr. Ing. E. h. H. Nordmann, som altid i Skrift og Tale har været Damplokomotivets varme Forkæmper, hvilket Lok. Tid. ogsaa har bragt Vidnesbyrd om, skriver til Slut:

Ingen vil nedsætte Kunstværket Hurtigmotorvognen, men efter den livlige Reklame (Werbung) for den, maa her til Slut endnu en Gang betones, at selv med et simpelt Tvillinglokomotiv kan Hurtigtogtjeneste af stor Værdi præsteres. Det gamle og dog unge Damplokomotiv, der, saa længe Jernbanedriften har været, har bestridt og endnu bestrider den overvejende Del af Trafikken, skulde man ikke trænge i Baggrunden, men drage dets bedste Egenskaber frem.



MEDDELELSE TIL SAMTLIGE INTERESSENER I STATSBA- NEPERSONALET'S SYGEKASSE

Nyordningen af Statsbanepersonalets Sygekasser, hvorved der bl. a. blev indført Sondring mellem de i Folkeforsikringslovens Forstand bemidlede og ubemidlede Interessenter, har nødvendiggjort Udfærdigelse af nye Medlemskort med nye Medlemsnumre og med Angivelse af, til hvilken af forannævnte to Grupper den enkelte Interessent hører. Paa de nye Kort, der er blaa og itrykt »Statsbanepersonalets Sygekasse, Medlemskort« i Blindtryk, er anført »hem.« henholdsvis »uhem.« som Betegnelse for bemidlede henholdsvis ubemidlede Interessenter. Endvidere har Sygekassernes Sammenlægning nødvendiggjort Indførelse af nye Lægedistrikt-Numre.

De nye Medlemskort skal anvendes fra 1. Januar 1935 at regne, og fra samme Tidspunkt ophører de gamle, med Guldtryk forsynede Kort at have Gyldighed. De nye Kort vil blive udsendt til Tjenestestederne i Løbet af December Maaned. De bedes udliveret til Interessenterne saa vidt muligt ved Lønngs-(Pensions-)udbetalingen pr. 1. Januar 1935, og samtidig bedes Interessenterne aflevere de gamle Medlemskort. Da det er af væsentlig Betydning for

Ekspeditionerne i Sygekassen, at der ikke efter Ibrugtagning af Kort med nye Numre fortsat anvendes Kort med ældre saadanne — hvad der ogsaa vil kunne faa Ulemper for Medlemmerne — skal man indtrængende anmode Interessenterne om at sørge for at faa de ældre Kort afleveret og bede Ekspeditionsstederne interessere sig virksomt for denne Aflevering bl. a. ved Opslag, nogle Dage forinden Ombytningen skal finde Sted. De afleverede Kort ønskes indsendt til Sygekassen. Jernbanelægerne er underrettet om Udsendelsen af nye Kort og anmodet om ved alle Henvendelser fra eller Besøg hos Medlemmer at kræve det nye Kort forevist, saaledes at det undgaas, at de gamle Medlemsnumre efter 1. Januar 1935 anføres paa Recepter, Ansøgninger m. m.

DEN LOVPLIGTIGE SYGEFORSIKRING

Socialministeriet har nu truffet Foranstaltninger til Etablering af Kontrol med, hvorvidt de Personer mellem 21 og 60 Aar, der ifølge Folkeforsikringslovens § 11 er pligtige til at søge Optagelse i Sygekasse, har opfyldt denne Pligt.

Kontrollen skal udføres gennem Folkeregistrene, hvis Registerkort fremtidig skal indeholde Oplysning om vedkommende Personers Sygekasseforhold. For at sætte Folkeregistrene i Stand til at udføre denne Kontrol, har Socialministeriet i Cirkulære af 28. November d. A. paalagt de statsanerkendte Sygekasser og Statsbanepersonalets Sygekasse samt de statskontrollerede Sygeforeninger inden 15. Februar 1935 at tilstille Folkeregistrene Fortegnelse over Medlemmer, og det er derhos paalagt Folkeregistrene herefter at give Kommunalbestyrelserne Fortegnelse over Personer mellem 21 og 60 Aar, der ikke findes opført paa Listerne over sygeforsikrede. Kommunerne skal da hos Personer, der har været Kravet om Forsikring overhørig, foretage Opkrævning af den i Folkeforsikringsloven fastsatte Bøde paa 10 Kr. *aarlig*.

Det maa anbefales de forsikringspligtige, der ikke har opfyldt Lovens Krav om Sygeforsikring at tage Anledning af dette Socialministeriets sidste »Skud for Boven« til snarest muligt at søge Optagelse, da det vel maa anses for nok saa fornuftigt, at man i Stedet for at »erlægge« 10 Kr. aarlig i Bøde betaler et lignende Beløb for en Forsikring, der eventuelt meget vel kan tænkes at faa Interesse for enhver; man opnaar nemlig ved at blive bidragydende Medlem nu for det første Ret til eventuelt senere at blive nydende Medlem, og for det andet sikrer man sig Adgang til en vis Invalidrente, og endelig tør vel de færreste se helt bort fra den Omstændighed, at Adgangen til Aldersrente er betinget af, at Lovens Krav om Sygeforsikring er opfyldt.

Som tidligere meddelt har saavel nydende som bidragydende Medlemmer af Statsbanepersonalets Sygekasse opfyldt Kravet om Sygeforsikring.

A. Dureston.

ANMELDELSE AF FLYTNING

Paa givne Foranledning skal man henlede d'Hr. Medlemmers Opmærksomhed paa, at Flytning omgaaende maa anmeldes paa Postkontoret i det Distrikt, hvorfra man flytter.

Paa Postkontorene udleveres Flytteanmeldelser gratis, og det er af Vigtighed, at der paa disse anføres Navnet paa de Blade, man modtager gennem Postvæsenet. Undladelse heraf vil medføre Standsning i Forsendelse af Bladet.

Ekspeditionen.

JULETRÆSFEST

Dansk Lokomotivmands Forening, Aarhus, afholder Juletræ d. 6. Januar 1935 paa Østergades Hotel. Børnene møder Kl. 18.30 og marcherer ind i Salen Kl. 19.00. Pensionister med Hustruer indbydes. *Festudvalget.*

TAK

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, Lokomotivfører Hj. Niensens Død og Begravelse. Tak for de smukke Dekorationer fra Nyborg, Fredericia, Struer, Langaa, Viborg, Aarhus, Aalborg og Randers Afdelinger.

Tak til Struer, Aarhus og Randers Afdelinger for Farnesens Tilstedeværelse. Hr. Lokomotivfører Joh. Hansen, Aarhus, takkes hjertelig for den smukke Mindetale ved Graven.

Randers, d. 6. December 1934.

Elisabeth Nielsen og Børn.

Hjertelig Tak for al udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

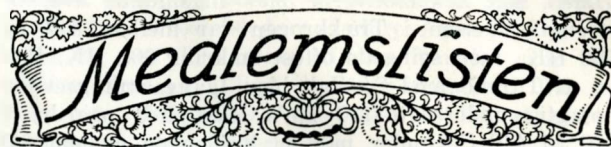
H. C. Hansen,

Lokomotivfører, Odense.

Eshjerg og Roskilde Afdeling hedes hermed modtage en hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor lille Jørgens Død og Begravelse. *Oda og Gustav Loving, Eshjerg.*

JERNBANELÆGER

Jernbanelæge, Frk. Reinhard, 1 E Lægedistrikt, København, forandrer fra 1. Januar 1935 sin Konsultationstid til Kl. 12½—13½.



Oplaget som ekstraordinære Medlemmer.

1. Oktober 1934: pens. Lokomotivfører N. L. Jensen, Aarhus.

1. November 1934: pens. Lokomotivfører V. Hansen, Aarhus, pens. Lokomotivfører H. C. Hansen, Korsør, og Lokomotivmester K. K. Kristensen, Masnedssund.

1. December 1934: pens. Lokomotivfører J. D. Huhert, Odense, og pens. Lokomotivfører M. F. H. P. Hansen, Aarhus, og pens. Lokomotivfører P. A. Andersen, Aarhus.



Tilladelse til at bytte Tjenestested efter Ansøgning fra 1.—2.—35:

Lokomotivfyrbøderne V. Hansen, Kalundborg, og J. Jørgensen, Københavns Godshangaard.

Afsked:

Lokomotivfører A. F. Møller, Helsingør, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 28.—2.—35 (min. Afsked).



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

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

HOTEL NORDLAND

22 Vesterbrogade · København V. · C. 32 00

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.

Øjet faar Hvile i „Brillen“ fra Thiele.

I 115 Aar „Briller“ Købmagergade 3.

Sammenlign vore Priser og Tilpasning med andres og dem selv. Leverandør til Sygekassen.

Preben Jørgensen,

Skrædermester.

Jernbanegade 6. Tlf. Palæ 4707.

Leverandør til D. S. B.

LEDIG