



26. AARG. N^o 9.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Maj 1926.

**SAMMENLIGNING
MELLEM FORBRUGET I
KØBENHAVNSKE FAMILIER
MED EN AARSINDTÆGT AF 4—5000 KR.
I 1916 OG I 1922**

Ved Poul Hejberg.

De 2 Forbrugsundersøgelser, som Statistisk Departement har foretaget i 1916 og i 1922, tillader om end med noget Besvær at se, hvorledes Forbruget stiller sig i de 2 nævnte Aar, 1916 og 1922, i Indtægtsklassen 4—5000 Kroner i københavnske Familier.

Uagtet der kun er 6 Aar mellem de 2 Aar, har Forskydningerne paa det økonomiske Omraade været saa voldsomme i disse Aar, at man paa Forhaand maa vente at træffe betydelige Ændringer.

Undersøgelserne, der spænder over et helt Aars Forbrug, omfatter i 1916 22 Familier og i 1922 10 Familier.

For at vise de sociale Lag, som Undersøgelserne omfatter, er i nedenstaaende Liste vist Husfaderens Livsstilling i de 10 første Familier.

Nr.	1916.	1922.
1.	Jernbaneassistent.	Postbud.
2.	Kommmunelærer.	Snedkermester.
3.	Postkontrolør.	Korrespondent.
4.	Postekspedient.	Maskinpasser.
5.	Toldassistent.	Fyrbøder i Marinen.
6.	Jernbaneassistent.	Snedkersvend.
7.	Afdelingschef.	Filmsarbejder.
8.	Toldassistent.	Pens. Lærer.
9.	Postekspedient.	Overpakmester.
10.	Overassistent.	Malersvend.

Det fremgaar tydeligt af denne Fortegnelse, at Repræsentanterne for det legemlige Arbejde er langt talrigere i 1922 end i 1916, hvor Undersøgelsen navnlig omfattede Tjenestemandsfamilier. Ogsaa paa andre Punkter er der Forskel paa de 2 Rækker af Familier. Dette fremgaar af Tabel I, der viser, hvorledes de gennemsnitlige Indtægter fremkommer i de 2 Aar.

Tabel I.

	De 22 Familier i 1916 i Gennemsnit	De 10 Familier i 1922 i Gennemsnit
Antal Personer i Familien	3.4	3.8
— Forbrugsenheder ..	3.15	2.73
Indtægter.	Kr.	Kr.
Mandens Hovedfortjeneste	2828	4258
— Bifortjeneste ...	910	134
Hustrus og Børns Fortjeneste	343	55
Indtægt af Logerende o. l.	66	84
Modtaget Syge- eller anden Forsikring	19	1
Andre Indtægter	268	21
Indtægter ialt...	4434	4553
Udgifter ialt	4328	4452
Aarets Indtægter ÷ Aarets Udgifter	106	101

I 1922 er Familierne lidt større, men der er lidt færre Enheder pr. Familie end i 1916. I 1922 udgør Mandens Hovedfortjeneste næsten hele Indtægten, medens i 1916 hans Bifortjeneste tillige med de øvrige Familiemedlemmers Indtægter udgjorde $\frac{1}{3}$ af den samlede Indtægt.

I begge Aar løber Regnskaberne

rundt med et gennemsnitligt Overskud af 100 Kroner.

I Tabel II er vist Udgifternes Fordeling paa de 9 sædvanlige Hovedposter i de 2 Aar, 1916 og 1922, og i Tabel III er vist den procentvise Fordeling af de samme Udgiftsposter.

Det er navnlig den højere Udgift til Føde, Varme og Lys samt til Skatter, der karakteriserer Regnskaberne for 1922 i Modsætning til Regnskaberne for 1916.

Pr. Familie er Udgiften til Føde steget over 400 Kroner eller med henved 10 pCt. af de samtlige Udgifter (fra 31 til 40 pCt.).

Det Fald, der ses pr. Familie fra 179 Kr. i 1916 til 108 Kr. i 1922 i Udgiften til Sprit, Tobak og »Fortæring ude«, skyldes for de 32 Kroners Vedkommende, at de med en noget kunstlet Motivering i 1922 er spaltet fra »Fortæring ude« og under Navnet af »Fortæring paa Arbejdsstedet« opført under Husets Udgifter til Føde. Udgiften til Klæder og Fodtøj er gaaet omtrent 50 Kr. ned pr. Familie i de 6 Aar fra 1916 til 1922.

Tabel II.
Oversigt over Udgifterne
i Indtægtsklassen 2001—5000 Kr.
i København i 1916 og i 1922.

	1916	1922
Antal Personer i Familien	3.4	3.8
— Enbeder i Forbruget af Fødevarer	3.15	2.73
	Kr.	Kr.
1. Føde	1340	1769
heraf Sprit, Tobak og „Fortæring ude“	179	108
2. Klæder og Fodtøj	526	470
3. Bolig	575	517
4. Brændsel og Belysning	237	284
5. Vask og Vedligeholdelse	294	206
6. Forsikringer, Foreninger o. l. samt Undervisning	353	257
7. Skatter	151	260
8. Adspredelser	276	277
9. Iøvrigt	576	418
heraf „Fremmed Hjælp“	143	65
Porto, Telefon o. l.	36	34
Udgifter ialt	4328	4458
Udgift pr. Familiemedlem	1273	1172
Udgift pr. Enhed	1347	1634
Udgift til Føde pr. Enhed	425	648
Udgift til Føde, fraregnet Sprit, Tobak og „Fortæring ude“ pr. Enhed	369	608

Udgiften til Boliger er sunket godt 50 Kr. fra 575 til 517 Kr. Dette vil med andre Ord sige, at Familierne i denne Indtægtsklasse i 1922 bor daarligere end i 1916, thi Huslejen er i disse 6 Aar steget henved 50 pCt.

Det skal dog bemærkes, at en enkelt Husleje (for en Fyrbøder i Marinen) i 1922 ligger helt nede paa 84 Kr., medens de andre Huslejer ligger fra 4—700 Kr. Ser man bort fra denne enkelte meget lave Husleje, falder den gennemsnitlige Husleje ens ud i de 2 undersøgte Aar.

Brændsel og Belysning har i 1922 kostet omtrent 50 Kr. mere end i 1916.

Naar den følgende Konto »Forsikringer, Foreninger og lign. samt Undervisning« er falden fra 353 til 257 Kr. — altsaa omtrent 100 Kr. — skyldes det for største Delen, at Udgiften til Undervisning i 1922 er saa langt mindre end i 1916. Som et Koriosum skal anføres, at i 1922 har de 10 Familier ofret tilsammen 1200 Kr. til Tidens store Afgud »Forsikring« og faaet udbetalt af Forsikringsselskaberne 12 Kr.

Tabel III.
Udgifternes procentvise Fordeling
i Indtægtsklassen 4—5000 Kr.
i København i 1916 og i 1922.

	1916 pCt.	1922 pCt.
1. Føde	31.0	39.7
2. Klæder og Fodtøj	12.2	10.5
3. Bolig	13.3	11.6
4. Brændsel og Belysning	5.5	6.4
5. Vask og Vedligeholdelse	6.8	4.6
6. Forsikringer, Foreninger o. l. samt Undervisning	8.2	5.8
7. Skatter	3.5	5.8
8. Adspredelser	6.4	6.2
9. Iøvrigt	13.3	9.4
	100.0	100.0

Skatterne er steget fra 151 Kr. til 260 Kr. — altsaa med næsten 75 pCt., og heri er endda ikke medregnet Stigningen i de indirekte Skatter (Forbrugsafgifterne paa f. Eks. Sukker, Sprit, Tobak, Gas og Elektricitet) til Stat og Kommune.

Udgifterne til Adspredelser (Bøger,

Aviser, Sporvogn og andre Færdselsudgifter, Teaterbilletter o. s. v.) er uforandrede. Da der i 1922 faas langt mindre for Pengene, vil det i Realiteten sige stærkt indskrænkede.

Den meget brogede Udgiftspost »Iøvrigt« er drevet 150 Kr. ned i Løbet af de 6 Aar, fra 576 Kr. til 418 Kr.

Det er navnlig Udgiften til »Læge og Medicin« samt til »fremmed Hjælp«, der er faldet. Den første fra 76 til 44 Kr., og den sidste fra 143 til 65 Kr. I 1922 var der af de 10 Familier kun en (et Par meget gamle Mennesker), der havde større Udgift (618 Kr.) paa denne Post. I 1916 havde Halvdelen af de undersøgte 22 Familier en Udgift af over 125 Kr. til fremmed Hjælp.

Da Udgiftsposterne 2, 5 og 6 under normale Forhold rummer en Del Opsparing ved Forøgelse af Klæder og af Bohave samt ved Livsforsikring, betyder det her viste absolute eller relative Fald i Udgiften, at Familiernes Evne til at forøge deres jordiske Gods er forringet.

Med Hensyn til Forbruget af Fødevarer er der — paa de forholdsvis faa Punkter, hvor en Sammenligning er mulig mellem de forbrugte Mængder — ikke sket større Forskydninger.

Pr. Enhed er Forbruget af Rugbrød lidt over 80 kg aarlig, medens Forbruget af Mel og Gryn er omtrent 30 kg.

Af Fedtstoffer bruges pr. Enhed i begge Aar 29 kg og af Sukker omtrent 35 kg.

Af Æg brugtes i 1916 omtrent 100 Stykker pr. Enhed, men i 1922 $\frac{1}{3}$ flere pr. Enhed.

Forbruget af Hvidtøl var i begge Aar omtrent 40 Flasker pr. Enhed.

CHEFSKIFTE

I PERSONALAFDELINGEN

Fra 1. Maj er hidtilværende Chef for Personalafdelingen, Generalsekretær *Finn Hoskiær* udnævnt til Departementschef i Ministeriet for offentlige Arbejder

og Kontorchef i samme Ministerium *B. K. Olgaard* er fra samme Dato udnævnt til Chef for Personalafdelingen ved Statsbanerne.



Generalsekretær *Hoskiær* kom fra Ministeriet for offentlige Arbejder til Statsbanerne 1. Oktober 1915 som Kontorchef for 1. Ekspeditionskontor. Ved daværende Generalsekretær *F. V. Petersens* Overgang til Departementschef i Statsministeriet 1. April 1919 blev han udnævnt til Generalsekretær.

Generalsekretær *Hoskiær* har saaledes i syv Aar været Chef for Personalafdelingen, og disse 7 Aar har bl. a. som Følge af Tjenestemandslovens Gennemførelse 1919 og senere af Sparekommissionerne følgende Forandringer været Aar, i hvilke mange vigtige Afgørelser er blevet truffet ofte efter Forhandlinger med Organisationerne. Paa mange Omraader har der været gjort Brug af Generalsekretær *Hoskiær*s Arbejde som Medlem af vigtige Udvalg og som Formand for bl. a. Uddannelseskommissionen, Eksamenkommissionen og nu sidst som Formand for Udvalget angaaende Udvidelse af Forhandlingsretten m. m.

Generalsekretæren har i de forløbne Aar i de Afgørelser, der er truffet, som vedrører specielt Lokomotivmændene, vist stor Forstaaelse af de forskellige Forhold, der har været fremme, ligesom han altid har været hurtig og klar i sine Afgørelser.

Der er for Lokomotivmændene god Grund til at sige Generalsekretæren Tak for de forløbne Aar, i hvilke han som Chef for Personalfdelingen som Formand for Uddannelseskommissionen paa mange Maader ved sin klare Forstaaelse af Lokomotivmændenes Gerning har været medvirkende til en god Løsning af Spørgsmaalene.

Derfor siger vi Generalsekretær Hoskiær Tak med Ønsket om Lykke og Held i den nye Stilling.



Afdelingschef B. K. Olgaard, der tiltraadte Stillingen den 1. Maj, er for Statsbanepersonalet en ret ukendt Mand. Afdelingschefen har været ansat i Ministeriet for offentlige Arbejder siden 1905 først som Assistent derefter som Fuldmægtig samt som Kontorchef fra 22. September 1922. Gennem denne Virksomhed har han paa forskellige Maade haft Føling med Jernbanevæsenet ved Statens

Tilsyn med Privathanerne, med Anlæg og Drift af private Jernbaner i Jylland og paa Bornholm m. m.

Afdelingschefen er Formand for det nedsatte Automobiludvalg og for Kommissionen angaaende Elektrifikation af Slangstrupbanen.

NYE LOKOMOTIVTYPER

Som det vil være de fleste danske Lokomotivmænd bekendt, arbejdes der Verden over stærkt for at finde Lokomotivformer f. Eks. Diesellokomotiver, der giver en væsentlig bedre økonomisk Udnyttelse af Brændslet end de nu almindelige gængse Lokomotivtyper, og som farbare Udveje i den Retning gengives nedenfor et Par Artikler fra det østrigske »Die Lokomotive«, Marts 1926, hvorefter den ene omhandler Udnyttelsen af Spildedampen fra et almindeligt Lokomotiv til Drift af Turbiner paa Tenderen, medens den anden omhandler et Lokomotiv med 60 kg/cm² Kedeltryk.

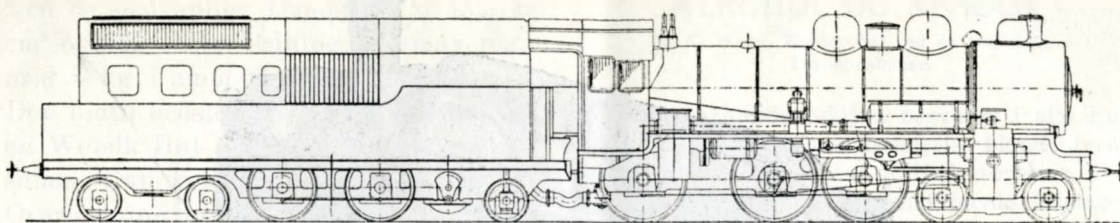
I.

1-B-2 Drivtender med Spildedampsturbiner.

I en interessant Artikel i Glæssers Annaler har Professor R. P. Wagner fra Zentralamt undersøgt alle Muligheder for Turbinelokomotiver, og derunder ogsaa gennemregnet Drivtenderen.

Han har tænkt sig den i Forbindelse med det formentligt bedste Højtryksdamplokomotiv, de præjiske Statsbaners P 8, hvorefter der findes godt 4000 Maskiner. Da Spildedampen føres tilbage til Tenderen gennem et vidt Rør, maa det nødvendige Træk i Fyret besørge af en Ventilator, der drives af en Modtryksturbine, hvis Spildedamp paa sædvanlig Maade ledes til Fødevandsforvarmeren.

Den 5-aksige Tender har den sædvanlige Grundform, men er dog lavet noget længere end almindeligt for at skaffe Plads bag Kondensatoren. Under Kul-



kassen foran, der kan løftes op, ligger to Turbiner, der driver de to Kobbelskser. Rammen er udført af Staalstøbegods. Drivtenderen rummer lige saa meget Vand og Kul som de tidligere 3-akslede Tendere, men Beholdningerne er nu tilstrækkelige til betydelig større Kørestrækninger. Drivtenderen forhøjer Lokomotivets Ydeevne derved, at den uden Forøgelse af Brændselsforbruget udnytter Spildedampen fra en Stempelmaskine, der har naaet Grænsen for sin Ydeevne. Den ellers døde Tendervægt udnyttes især under Igangsætning som Adhæsiensvægt, og man kan selvfølgelig for at opnaa kortvarig Forøgelse af Trækraften ogsaa lede Kraftdamp direkte til Turbinerne.

En betydelig Fordel ved denne Maskine er, at man føder Kedlen med Kondensat, men selvfølgelig maa Spildedampen fra Cylinderen først renses for Olie. Derefter gaar Dampen til en Omstyringskasse, hvis Drejeglides er saaledes forbundet med Styningen, at den giver Damp enten til Forlæns- eller Baglænsturbinen. Endvidere er det nødvendigt at forsyne Drivtenderen med sædvanlig Sandkasseanordning, Haand- og Tryklufsbremse, Gasbelysning m. v.

I England anvendte man for mange Aar tilbage Drivtender, men med Kraftdamp.

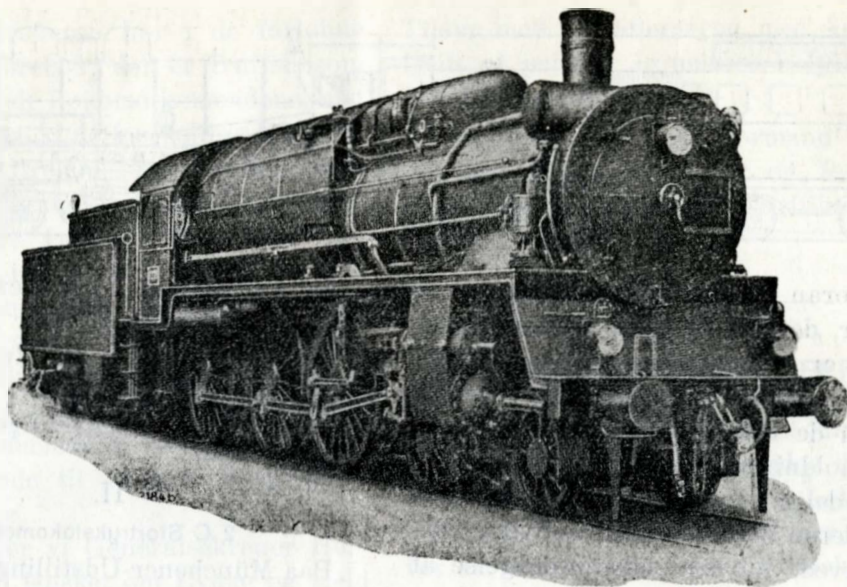
Archibald Sturrock, Maskindirektør ved Great Northern, byggede fra 1863 efterhaanden 50 Stk. C-Lokomotiver med usædvanlig stor Kedel og to indvendige Cylindere paa Tenderen, 305 mm Diameter, 432 mm Slaglængde, som arbejdede paa den forkrobbede Mellemaksel. Spildedampen opvarmede gennem Rørslanger Tendervandet.

Lokomotivernes Trækkeevne steg overordentlig, dog kun ved stor Anstrengelse af Kedlen, men de store Reparationsomkostninger nødvendiggjorde, at man atter gik tilbage til den sædvanlige Tendertype.

II.

2 C Stortrykslokomotiv.

Paa Münchener-Udstillingen i 1925 saa man mod Udstillingens Slutning det længe ventede Stortrykslokomotiv, hvis Fremkomst Direktør Hartmann ved Schmidtske Heissdampf-Gesellschaft i Cassel, Wilhelmshöhe, allerede havde anmeldt i 1921. Wilhelm Schmidt var ikke alene Foregangsmanden i overhødet Damp, men ogsaa den banebrydende Forsker paa Højtryksdampens Omraade. Naturligt maatte det første Stortrykslokomotiv fremkomme hos Henschel & Sohn i Cassel, ligesom det første Lokomotiv med overhødet Damp fremkom der for godt 28 Aar siden. De tyske Rigsbaner vilde heller ikke denne Gang staa tilbage, men fremmede Sagen ved Bestilling af Ombygning af et 2 C Trillingslokomotiv S 10. Denne Maskine kan betegnes som Stortryks-Totryks-Lokomotiv. Den har to adskilte Kedler, der opvarmes fra en fælles »Fyrkasse«. I en Langkedel af sædvanlig Art udvikles Damp af 14 kg/cm², og denne Damp overhødes og blandes derefter med Spildedampen fra Stortrykscylinderen for derefter at føres til de to udvendige Cylindere. Den almindelige Fyrkasse er erstattet af et af flere Sektioner bestaaende, hver for sig lukket Rørsystem. Rørene er fyldt med destilleret Vand. De gaar gennem den sømløst fremstillede Stortrykskedel for 60 kg/cm². Det stærkt overhødede Vand cirkulerer i Rørsystemerne under et



Tryk paa 90 kg/cm^2 og opvarmer derved Vandet i Stortrykskedlen. Ved Anvendelse af destilleret Vand til Varmeoverførsel i Stortrykskedlen undgaar man Kedelstensallejring indeni Kedelrørene. Stortryksdampen bliver overhedet i en anden Røgrørsoverheder i den almindelige 14 kg/cm^2 Kedel til 450° , og derefter ledet til den indvendige Stortrykscylinder (med Stempelgliderstyring), og her ekspanderer den fra 60 til 14 kg/cm^2 , hvorefter den i to Blandingskamre, som findes i Røgkammeret, blandes med den fra Langkedlen kommende overhedede Damp af samme Tryk, og derefter ekspanderer den i de to udvendige Cylindere fra 14 kg/cm^2 til Atmosfærens Tryk.

Lokomotivet kan altsaa med Hensyn til den almindelige 14 kg/cm^2 Kedel betegnes som Trillinglokomotiv, med Hensyn til de 60 kg/cm^2 Kedel som Tre-cylinder-Høj- og »Lav«trykslokomotiv, idet der ved Lavtryk i denne Forbindelse forstaas 14 kg/cm^2 . Fødningen af Stortrykskedlen sker gennem en Damppumpe, der tager Vandet fra »Lav«trykskedlen, som altsaa er forvarmet til 197° , og desuden med en Injektor fra Tenderen. Sikkerhedsventilen paa Stortrykskedlen blæser af til Lavtrykskedlen.

Lokomotivet havde før Ombygningen:

Cylinderdiameter $3 \times 500 \text{ mm}$.

Stempelslag 630 mm.

Drivhjulsdiameter 1980 mm.

og har efter Ombygningen:

Stortrykscylinderdiameter 290 mm.

»Lav«trykscylinderdiameter $2 \times 500 \text{ mm}$.

Stempelslag 630 mm.

Drivhjulsdiameter 1980 mm.

Efter Udstillingens Lukning har Maskinen paabegyndt Prøvekørsler, men fra disse foreligger endnu ikke offentliggjorte Resultater.

Efter Hartmann *) svarer til 60 kg/cm^2 Tryk en Temperatur paa ca. 400° Kraftdamp. Overhedningstemperaturen maa selvfølgelig være højere og skal ogsaa have været henimod 450° ved de første Fabriksprøver.

Ved Schmidts stationære Forsøgsmaskine paa 150 HK. ved 150 Omdr./Min. i Werningerode i Harz blev ved $57,5 \text{ kg/cm}^2$ Indgangstryk maalt en Damptemperatur paa 465° (overhedet). Dampfbruguet var her gaaet ned til 2,56 kg pr. HK. Time, svarende til 2065 kg cal. pr. HK. Time

*) I Borsig-Zeitung Nr. 21/22, 1925 opgives Temperaturen af mættet Damp ved 60 kg/cm^2 til $274,5^\circ$.

Ved de sædvanlige Damptryk af 15,5 kg/cm² og 350 ° Overhedning kan man regne med 4 kg Dampforbrug og 3000 kg cal. Den hidtil bedste Værdi var opnaaet med en Wolsfk Høj- og Lavtryksmaskine med samme Damptryk (15,5 kg/cm²), men 465 ° Overhedning, nemlig 3,3 kg Damp og 2670 kg cal. pr. HK. Time. Østrigeren Lentz har imidlertid ved en ventilstyret Maskine opnaaet endnu bedre Værdier, idet han ved sædvanligt Kedeltryk af 15,5 kg/cm², 495 ° Overhedning, 0,08 kg/cm² Modtryk, 112 HK. og 150 Omdr./Min. opnaaede et Dampforbrug paa 2,96 kg pr. HK. Time, svarende til et Varmeforbrug paa 2450 Varneenheder. Ved det dobbelte Damptryk 30,4 kg/cm² steg Overhedningen til 548 ° C., vel den højeste hidtil kendte Værdi. Maskinens Ydelse androg 99 HK. ved 158 Omdr./Min. og 0,115 kg/cm² Modtryk. Dampforbruget 2,57 kg pr. HK. Time, svarende til 2186 Varneenheder, nærmer sig saaledes allerede stærkt Dieselmotorens 2000 Varneenheder. Paa samme Maade vil man ved Stortrykslokomotivet skønsmæssigt opnaa mindst 25—30 pCt. Kulbesparelser i Sammenligning med de hidtil anvendte Damplokomotiver.

Som det af de to Artikler vil ses, arbejdes der i Øjeblikket i Tyskland energisk paa at forbedre Damplokomotivernes Økonomi saaledes, at de paa virkningsfuld Maade kan optage Konkurrencen med Motorlokomotiverne, og selv om vi næppe herhjemme de første Aar kommer til at køre med Lokomotiver som de beskrevne, vil danske Lokomotivmænd sikkert med Interesse afvente disse nye Typers videre Udvikling i Praksis.

Aarhus i April 1926.

Mølgaard,
Maskiningeniør.



ALKOHOL OG AFHOLD

Af K. Weber, Kontorchef ved de svejtsiske Forbundsbaner.

Ved Aarhundredskiftet begyndte i alle Europas Lande en Afholdsbevægelse blandt Jernbanepersonalet, støttet af de Undersøgelser, som fremragende Videnskabsmænd havde foretaget over de skadelige Virkninger, Alkoholnydelsen øver paa Menneskets Sjæl og Legeme.

Videnskaben har ved Siden af at klarlægge Aarsagerne til og Forteelserne under de spiritusudviklende Gæringsprocesser nøje paavist det menneskelige Legemes Reaktion overfor Alkoholnydelse, og stadig mere og mere blegnede derved den Nimbus, der havde staaet om de spirituøse Drikke. Man ved nu, at den i alle disse Drikke indeholdte Alkohol ikke, som tidligere antaget, er noget særlig værdifuldt, men ene og alene et Udskillelsesprodukt fra Gæringsbakterierne, der opløser det i Drue- og Frugtsaft indeholdte, overordentlig værdifulde Næringsstof: Sukker.

Man er nu ikke længere i Tvivl om, at Alkohol er et Bedøvelsesmiddel som Æter, Chloroform og lign., der paa Grund af dens kemiske Beskaffenhed er i Stand til uden Vanskelighed at trænge ind i Hjerne- og Nervecellerne og saaledes i Menneskets højtudviklede Nervesystem at indvirke mere eller mindre forstyrrende paa dettes normale Funktioner. Ja, under visse Omstændigheder til helt at standse disse. Men for det menneskelige Legeme betyder Nerverne netop, hvad Telegraf- og Signalledningerne betyder for Jernbanevæsenet, og man vil forstaa den Fare, der er til Stede, naar disse ikke virker fuldtud paalideligt.

Videnskabelige Forsøg af forskellig Art har uigendriveligt bevist, at Mennesket under Paa-virkning af Alkohol arbejder usikkert og upaalideligt, medens han dog ofte synes at spore en Lettelse ved Udførelsen af sit Arbejde.

Denne fejlagtige Vurdering af Arbejdsevnen fremkalder let en falsk Følelse af Sikkerhed, hvorved Muligheden for Fejl bliver betydelig forøget. Hos Muskelarbejderen ytrer Alkoholens skadelige Virkninger som Træthedsfølelse (det menneskelige Legemes Sikkerhedsventil) fremkaldt ved Forstyrrelse af den regelmæssige Blodtilførsel til de forskellige Organer og det heraf følgende Varmetab, hvilket saa fejlagtigt udlægges saaledes, at »Alkoholen varmer«. Ved sin skadelige Indvirkning paa Synsnerven vil Alkoholens yderligere kunne forstyrre Hjernens Opfattelse af Farveindtryk m. v.

Det er saaledes klart, at i en Virksomhed som Jernbanevæsen, hvor der stilles saa store Fordringer til Samvittighedsfuldhed, Omsigt og til hurtig Beslutningsevne, er en vidtgaaende

Indskrækning af Alkoholnydelsen af største Betydning, idet denne, omend ikke i Svejs, saa dog i Udlandet ofte har foraarsaget alvorlige Ulykker. Af denne Grund har f. Eks. Jernbanestyrelserne i De forenede Stater, længe før Alkoholforbudet blev Lov, forlangt total Afholdenhed af Personalet.

Alkoholen nedbryder endvidere Legemets Modstandskraft mod Tuberkulose og andre Infektionssygdomme og er Aarsagen til flere forskellige sygelige Tilstande saasom Hjerte-, Mave-, Lever- og Nyrelidelser. Beretningerne fra Sygekasserne paapeger ofte Alkoholen som Sygdomsaarsag, ligesom det er fastslaaet, at den belaster Budgettet for vore Baners Iensonskasse stærkt.

Blandt Jernbanemænd gælder som en uforgivelig Pligt, at enhver, der bemærker den Fare, selv om denne ikke netop truer ham selv, skal gøre alt, hvad der staar i hans Magt for at afvende den, og begejstret af denne Tanke har i Aaret 1902 Afholdsmænd blandt Samfærdselsmidlernes Personale sluttet sig sammen i en Forening, der nu tæller 1000 Medlemmer.

Denne svejtsiske Jernbaneafholdsforening har først og fremmest paabegyndt Oplysningsarbejdet ved Forbundsbanerne, hvilket ikke straks mødte udelt Tilslutning. De mange, der endnu befandt sig i den Overtro, at Alkoholnydelsen var til Gavn for Mennesket, at Snapsen varmer, Vinen styrker, Øllet nærer o. s. v. viste sig tilbageholdende, men mange har siden da faaet en anden Opfattelse af Spørgsmaalet, hvortil ikke mindst det af Afholdsforeningens Medlemmer givne Eksempel paa fuldstændig Afholdenhed fra alle spirituøse Drikke har bidraget, et Eksempel, der har vist, at man udmærket kan udholde lang og anstrængende Tjeneste uden Alkohol. Kun maa det beklages, at Antallet af Kolleger, der ved deres Eksempel vilde kunne modvirke Drikkeriet, ikke er større.

Skønt Antallet af voksne Afholdsfolk i Svejs allerede beløber sig til ca. 60 000, er den Antagelse dog stadig stærkt udbredt, at Afholdenhed er en Tilstand af stadig Forsagelse, som ingen kan paatage sig uden efter moden Beslutning, enten under Tryk af den bitre Nødvendighed, for paa denne Maade at komme ud af en endnu værre Tilstand — Drikfældighed — eller som en Selvopofrelse for derigennem at redde andre fra Drukkenskab.

Denne Antagelse er imidlertid ganske fejlagtig; thi Følelsen af at maatte forsage, selv om denne maatte være til Stede i Begyndelsen, vil hurtig fortabe sig og erstattes af Bevidstheden om, at man har vundet i Livsmod og Livsglæde.

(Fortsættes).



FERIE- og REKREATIONSHJEMMET

I Henhold til Meddelelser i nærværende Blad Nr. 6 og 8 angaaende Feriehjemmet meddeles, at dette vil være aabent fra og med 18. Maj. Man vil altsaa kunde faa Lejlighed til, om man ønsker dette, at tilbringe Linsen paa vort herlige Feriehjem.

Vi benytter Lejligheden til at opfordre vore Medlemmer og deres Familier til at søge dette herlige Opholdssted; hvem der ikke tidligere har opholdt sig her i den tidligere Del af Sommeren kan heller ikke gøre sig Forestilling om den Nydelse et Ophold kan bringe enhver, Luften er ren, Havet lokkende, Stilheden og Naturen storslaaet og endelig Gæsternes Forplejning den bedst mulige.

Udvalget og Økonomaen er i travl Virksomhed med alle Forberedelser og vil gøre store Anstrængelser for, at vore Gæster ligesom tidligere kan faa den størst mulige Nytte af et Ophold; men Udvalget venter ogsaa, at vore Gæster vil gøre deres til, at alt kan blive det bedste; vi forventer Bestillingerne indsendt tidligst muligt til Kontoret, man vil da bedre kunde ordne Belægningen og derved undgaa ledigstaaende Dage.

Endelig haaber Udvalget paa, at vore tidligere Gæster vil gøre et Arbejde blandt de af vore Medlemmer, som endnu ikke ved deres Tilslutning støtter os i vore Bestræbelser, fortæl dem om de herlige Dage paa Feriehjemmet, sig dem, at de alle bør være med, de bør tegne deres Andel, lille eller stor, og de bør huske, at det samme Beløb, de indbetaler, vil blive dem tilbagebetalt igen. Naar hertil kommer, at man kan indbetale sin Andel efter eget Ønske med saadanne Beløb, som hver enkelt skønner at kunne overkomme dog mindst med 2 Kr. maanedlig, saa maa alle kunde være med.

Vi henleder atter Opmærksomheden paa, at Bestillingerne maa indeholde nøjagtige Oplysninger om Ankomst og Afrejsetiderne, om Børn over 20 Aar (hjemmевærende) alt i Henhold til tidligere Meddelelser herom.

G. O. F. Lund.

MEDLEMSBLADET VED FLYTNING

Det hænder ofte, at der tilgaar Kontoret Meddelelse om, at Bladet ved Flytning er udeblevet, idet det stadig gaar til den gamle Adresse, og at

Medlemmet, naar dette opdages, meddeler Kontoret dette, og samtidig anmoder om at faa de manglende Blade tilsendt — altsaa fordi paagældende Medlem har *forømt* at anmelde Flytning.

Vi skal i den Anledning henstille til Medlemmerne ved Flytning *selv* at anmelde denne ved Henvendelse til det Posthus, hvorfra de hidtil har modtaget Bladet, derved undgaas Standsning i Forsendelsen og unødvendig Arbejde paa Kontoret og endelig unødvendige Portoudgifter.

Husk derfor at anmelde Flytning til Posthuset.

NOTISER

Jernbane kontra Rutebil.

I denne Konkurrence har et svensk Jernbaneselskab besluttet, at Bønder, som rejser til Bys for at sælge deres Varer paa Torvene, faar Varerne gratis transporterede, naar de indskrives som Rejsegods. Antallet af rejsende Bønder er siden da steget betydeligt, og der tages ikke mere Varer med i Kupéen.

I. T. F.

Elektrisk Nødbremse ved de svenske Statsbaner.

Samtidig med Elektrificeringen af Strækningen Stockholm—Göteborg indføres paa Stationerne elektriske Strømafbrydere, saaledes at Toget paa Stationernes Initiativ kan standses, hvor som helst de befinder sig paa Strækningen.

I. T. F.

De Forenede Staters Jernbanefunktionærer

har stillet Krav om en gennemsnitlig Lønforhøjelse for alle Grader paa 1 Dollar om Dagen, hvorved Lønnen igen bringes paa Højde med, hvad den var i 1920. For Jernbaneselskaberne vil dette betyde en Merudgift af 500 Mill. Dollars aarlig. Men de kan bære det, og de amerikanske Jernbanefolk er ikke Folk, som vil staa paa Sulteløn.

Verdens største Vandturbiner

findes nu ved Niagarafaldenes Kraftværk. En Turbine er allerede i Drift, og en under Bygning; og hver af dem yder 70 000 HK. Det er Spiralturbiner med lodrette Aksler, og af saa kæmpemæssige Dimensioner, at deres bevægende Dele vejer henved en halv Million kg. Tilløbsrøret har en Lysning paa ca. 10 m og en samlet Længde af 1,5 km.

Turbinerne, der er bygget efter de allernyeste Principper for Til- og Afløb, bruger kun halvt saa meget Vand pr. E.H.K., som Værkets store Turbiner, og arbejder med en mekanisk Virkningsgrad

paa 93 pCt. og Værket disponerer med de nye Turbiner over ialt 500 000 HK.

Hvor stor en nationaløkonomisk Betydning et saadant Kraftværk har, fremgaar af, at der til Frembringelse af blot 70 000 HK., ved Hjælp af et højmoderne Dampanlæg, medgaar rundt regnet en halv Million Tons Kul pr. Driftsaar.

T. f. M.

DØDSFALD

Den 13. April afgik Lokomotivfører H. Staack, Brande pludselig ved Døden ramt af et Hjerteslag. Staack var lige begyndt at gøre Tjeneste efter ca. 6 Ugers Sygdom, og var just kommen hjem fra Tjeneste ca. 4 Timer før Døden indhentede ham. S. var en kendt Personlighed inden for D. L. F.s Rækker, var en aldrig svigtende Mand ved Moderne og deltog altid med stor Interesse i Organisationens Arbejde.

Ære være hans Minde.

M. R.

TAK

Alle, som glædede mig paa min Jubilæumsdag, bedes modtage min hjerteligste Tak.

Marius Hansen, Fredericia.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

A. V. Lynggaard, Aarhus.

Min bedste Tak for Opmærksomheden ved mit 40 Aars Jubilæum.

I. S. Jensen, Aalborg.

Hjertelig Tak til alle, der viste os venlig Deltagelse ved vor kære Mand og Faders Død og Begravelse.

Rasmine Staack og Børnene.

SYGEKASSEN

Jernbanelæge, Frk. H. Reinhard er bortrejst fra den 23. Maj til 4.—5. Juli d. A., hendes Praksis i nævnte Tidsrum varetages af Læge, Fru Helga Meisen, Gothersgade 139, Telf. Byen 6211.

Konsultationstid: 12¹/₂—1¹/₂ samt Fredag 6—7.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivførererkredsen.

Fredericia: Kassereren og Repræsentantens Adr. rettes til: Villa „Nora“, Fælledvej.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Korsør: Formandens Navn og Adr. rettes til: K. Albeck, Kählersvej 13, 1. S.

Repræsentantens Adr. rettes til C. Ørbeck-Hansen, Halskov Tværvej 3, 1. S.

Næstved: Repræsentantens Navn og Adr. rettes til: P. Petersen, Godtbaabs Alle 23.



Udnævnelse fra 1.—4.—26:

Efternævnte Lokomotivfyrbødere er fra den 1. April d. A. at regne udnævnte til Lokomotivførere (min. Udn.) med Tjeneste som ud for hver enkelt anført, nemlig: O. Kornild, Aarhus H.—Vamdrup, N. P. Andersen, Fredericia—Fredericia, J. Sørensen, Aarhus H.—Vamdrup, K. V. Abrahamsen, Aarhus H.—Skjern, A. Rasmussen, Odense (Rangerfører)—Odense, P. K. Pedersen, Aarhus H.—Vamdrup, J. Rasmussen, Nyborg—Vamdrup, S. C. Andersen, Aalborg—Aalborg, C. M. Løvaa, Aalborg—Aalborg, W. M. Thorsen, Nyborg—Assens, C. M. Wendt, Fredericia—Fredericia, N. P. Skou, Skive (Rangerfører)—Viborg, N. Nielsen, Københavns Godsbanegaard—Københavns Godsbanegaard, T. J. Skeltved, Frederikshavn—Frederikshavn, P. Jensen, Aarhus H.—Langaa, C. C. E. L. Lennø, Aalborg—Aalborg, H. P. Jensen, Kalundborg—Kalundborg, C. T. Danielsen, Fredericia—Fredericia, A. J. Borg, Kbhvns Godsbg.—Orehoved, V. E. Johansen, Kbhvns Godsbg.—Gedser, S. P. Jensen, Fredericia—Fredericia, M. F. Andersen, Kbhvns Godsbg.—Gedser, F. P. F. Larsen, Nykøbing F. (Rangerfører)—Brande, H. N. Pallesen, Aarhus H.—Herning, J. N. Smidt, Odense (Rangerfører)—Brande, P. S. E. Millner, Kbhvns Godsbg.—Gedser, J. S. E. Kuhn, Kalundborg—Kalundborg, H. C. M. Bojsen, Kolding (Rangerfører)—Kolding, E. C. Vidstrup, Næstved—Orehoved, J. G. Milne, Holbæk (Rangerfører)—Holbæk, N. G. Thomsen, Randers—Randers, V. T. Thomsen, Næstved—Masnedsund, H. B. Hansen, Gedser—Gedser, H. P. Pedersen, Fredericia—Fredericia, A. Lenler, Esbjerg—Esbjerg, G. Busse, Odense (Rangerfører)—Tønder, K. M. Sørensen, Odense (Rangerfører)—Tønder, J. A. M. Nielsen, Københavns Godsbanegaard—Brande, J. H. C. Jensen, Aarhus H.—Struer, K. J. G. Sørensen, Viborg—Viborg, K. M. Sørensen, Randers—Randers, A. Andersen, Aarhus H.—Skjern, C. A. Sørensen, Sorø—Tønder, K. V. Jakobsen, Aalborg—Hjørring, G. P. C. Nielsen, Københavns Godsbanegaard—Brande, T. V. Johansen, Københavns Godsbanegaard—Struer, H. J. V. Hansen, Korsør—Korsør, L. K. Markvardsen, Hillerød (Rangerfører)—Hillerød, N. M. Hammer, Roskilde—Gedser, O. Jensen, Aalborg

—Herning, N. C. F. J. Pedersen, Aarhus Ø.—Lunderskov, A. C. V. Andersen, Randers—Hobro (med Funktion som Depotforstander), H. V. Laursen, Hjørring (Rangerfører)—Hjørring, N. M. Frederiksen, Aalborg—Thisted, P. J. Olsen, Kolding (Rangerfører)—Kolding, H. Kaster, Østerbro—Østerbro, F. C. Rasmussen, Odense (Rangerfører)—Esbjerg, P. C. Sprogø, Vamdrup—Vamdrup, C. O. Rasmussen, Tinglev—Tinglev, A. K. J. T. Johnsen, Aarhus H.—Skjern, H. P. Danielsen, Nyborg—Esbjerg, P. H. T. Pedersen, Masnedsund—Masnedsund, N. M. Eriksen, Horsens (Rangerfører)—Horsens, V. C. Høyer, Langaa—Langaa, N. M. Madsen, Nykøbing F. (Rangerfører)—Nykøbing F., K. Knudsen, Aalestrup—Glyngøre, A. Hansen, Odense (Rangerfører)—Tønder, H. Søgaard, Aarhus H.—Tønder, A. E. Gustafsen, Korsør—Tinglev, J. C. T. Ringsted, Aalborg—Bramle, A. A. Thøgersen, Vejle H. (Rangerfører)—Vejle H., J. M. S. Sørensen, Slagelse—Løgumkloster, J. E. Bredahl, Københavns Godsbanegaard—Grindsted (med Funktion som Depotforstander), L. P. Conradsen, Hjørring—Hjørring (med Funktion som Depotforstander).

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1—5—26:

Efternævnte Lokomotivførere er fra 1. Maj d. A. at regne efter Ansøgning forflyttet som ud for hver enkelt anført, nemlig: P. J. Nielsen, Masnedsund—Kbhvns Godsbg., P. H. N. Pedersen, Lunderskov—Kbhvns Godsbg., J. M. Junge, Langaa—Kbhvns Godsbg., C. S. N. Sandberg, Esbjerg—Kbhvns Godsbg., H. H. Hansen, Kalundborg—Kbhvns Godsbg., C. S. Christensen, Esbjerg—Kbhvns Godsbg., H. J. L. Rosted, Gedser—Kbhvns Godsbg., A. R. Feddersen, Esbjerg—Kbhvns Godsbg., L. P. C. Gellert, Masnedsund—Kbhvns Godsbg., H. N. K. Henriksen, Fredericia—Kbhvns Godsbg., L. C. Jensen, Orehoved—Østerbro, P. Christensen, Gedser—Nykøbing F., H. A. Simonsen, Gedser—Næstved, J. A. J. H. Jakobsen, Løgumkloster—Næstved, O. Karlsen, Korsør—Slagelse, H. P. Slagelse Rasmussen, Gjedser—Slagelse, A. D. Jørgensen, Tønder—Aalborg, J. Hansen, Fredericia—Aalborg, F. N. Hegelund, Tønder—Aalborg, M. Jensen, Brande—Aalborg, S. B. A. Blak, Langaa—Randers, A. C. M. N. Nielsen, Hobro (Depotforst.)—Randers (med Ophør af Funktion som Depotforstander), J. C. Jakobsen, Assens—Odense, J. L. H. Grønning, Vamdrup—Odense, H. C. Hansen, Struer—Odense, J. E. Jakobsen, Skjern—Odense, K. K. Rasmussen, Skjern—Odense, E. Olsen, Aarhus H.—Aarhus Ø., A. Jensen, Tinglev (Depotforstander)—Aarhus H. (med Ophør af Funktion som Depotforstander), A. C. J. Nielsen, Fredericia—Aarhus H., J. C. Hjorthøj, Vamdrup—Aarhus H., G. E. J. Raarup, Herning—Aarhus H., T. C. Petersen, Brande—Aarhus H., S. M. Mikkelsen, Brande—Aarhus H., L. Eriksen, Korsør—Aarhus H., J. C. H. Kok, Fredericia—Aarhus H., S. P. Bjørnaa, Tønder—Aarhus H., R.