



Nº 17

5. September 1935

35. Aargang

## INTERNATIONALT TRANSPORTARBEJDER FORBUNDS KONGRES

Vor internationale Hovedorganisation afholdt ordinær Kongres i Rigsdagsbygningen i København i Dagene 18.—23. August. Det var, som tidligere omtalt, ikke Meningen, at Kongressen skulde have været afholdt her; men da den nu alligevel blev det, viste det sig, at det var en Art Jubilæum, idet der ogsaa i 1910 afholdtes en Transportarbejder-Konference i København samtidig med, at der dengang afholdtes en hemmelig socialistisk Kongres, og selv om vort Land i de senere Aar har været Sæde for mange internationale Kongresser, er det altsaa 25 Aar siden, Transportarbejderne har været samlet til international Kongres her.

Dansk Arbejdsmands Forbunds Formand, Aksel Olsen, åbnede Kongressen og bød Repræsentanterne Velkommen til Danmark, hvorefter Dansk Jernbaneforbunds Orkester samt Forbundets og Kularbejdernes Sangkor dels spillede, dels sang nogle Numre. Denne festlige Indledning afsluttedes med Afsyngelsen af »Internationale«.

I. T. F.s Præsident, C. Cramp, der tillige var Sekretær for det engelske Jernbaneforbund, er afgaaet ved Døden i den forløbne Kongresperiode, hvorefter Ch. Lindley fra Sverige har overtaget Præsidenthvervet.

Ved Kongressens Aabning mindedes man ved et Minuts Stilhed de i Kongresperioden afdøde Kammerater.

Til Stede paa Kongressen var 147 Delegerede, som repræsenterede 52 Organisationer fra 22 forskellige Lande, heraf 3 uden for

Europa, nemlig Argentina, Japan og Palæstina. En Del Smaaorganisationer havde paa Grund af økonomiske Vanskeligheder ikke kunnet lade sig repræsentere. De paagældende Organisationer — 27 — repræsenterede dog kun ca. 245 000 Medlemmer, medens de Organisationer, som havde givet Møde, repræsenterede 1 374 818 Medlemmer.

Kongressen overværedes af en Række Gæster, særlig Repræsentanter for andre internationale Fagsekretariater. Vi anfører: Handels- og Kontormedhjælpernes Internationale (J. Hansen), Fabriksarbejdernes Internationale (F. Jürgens), Bygningsarbejdernes Internationale (Coppock og Barron), Beklædningsarbejdernes Internationale (J. Anderson), Malernes Internationale (Carlsen), Levnedsmiddelarbejdernes Internationale (Hartmann), De grafiske Fags Internationale (Roeloffs), Koffardifartens intern. Officerssammenslutning (Rasmussen). Af andre Gæster anfører vi: A. Staal fra Det intern. Arbejdsbureau, P. Hedebol og E. Svendsen, Københavns Magistrat, V. Nygaard, De samv. Fagforbund i Danmark samt fra Arbejdernes øverste internationale Sammenslutning (I. F. C.) V. Schevenells.

Af Gæsternes Hilsener til Kongressen er der særlig Grund til at hæfte sig ved Sekretær Schevenells Tale. Han bragte I. F. C.s (Intern. Faglige Central) Tak for den udmærkede Støtte, I. T. F.s Medlemmer havde ydet ved den store Hjælpeaktion i Tyskland og Østrig. Han oplyste, at der alene i Østrig var udbetalt ca.

7½ Mill. franske Fr. i Understøttelser. Heraf havde I. T. F.s Organisationer for deres Part bidraget med omtrent den ene Million Fr.

Paa Kongressen udspillede en gribende Episode, nemlig ved Tilbagelevering af en østrigsk Fane. I. T. F. havde for nogle Aar siden skænket et af de østrigske Forbund en rød Fane; ved Omvæltningen i Fjor blev denne selvfølgelig beslaglagt sammen med alt andet

Selve Kongressens Forhandlinger m. v. skal senere blive omtalt. Vi ønsker dog her at bemærke, at Spørgsmaalet om den truende Krigsfare, som laa alle de Delegerede stærkt paa Sinde, var Genstand for en indgaaende Drøftelse. Paa Forslag af de skandinaviske Repræsentanter vedtoges det at opfordre de 2 store centrale Arbejdersammenslutninger, Internationale faglige Central og Socialdemokratisk Amsterdam



inden for de forhadte socialdemokratiske Fagforeninger; men det er lykkedes nogle tapre Kammerater at faa fat i bemeldte Fane paa ny, hvorefter den er smuglet ud af Østrig. Den tidligere østrigske Jernbaneorganisations Sekretær, B. König, overrakte I. T. F.s Sekretær Fanen og bad ham opbevare den, indtil den paa ny frit kunde vaje over frie Arbejderorganisationer i Østrig. Episoden greb Kongressens Deltagere stærkt, adskillige havde Taarer i Øjnene, og som et direkte Begejstringsudbrud istemte hele Kongressen med alle Repræsentanternes forskellige Tungemaal »Internationale«.

Internationale, som repræsenterer henholdsvis den snævrere faglige og den snævrere politiske Sammenslutning, til at sammenkalde til Møde i Genève samtidig med Folkeforbundets Møde, som skal begynde den 4. September. Det var Forslagsstillernes Tanke, at Arbejdernes faglige og politiske Repræsentanter i I. F. C. og S. A. I. skal kræve Foretræde for Folkeforbundets Møde og dør frembære Arbejdernes Krav om Bevarelse af Freden.

Forslaget blev som sagt vedtaget, og allerede inden Kongressens Afslutning var der foretaget Skridt til dets Realisering. I. T. F.s Sekretær oplyste saaledes, at denne Sammen-

slutnings Ledelse i Løbet af ganske faa Dage vilde samles for at drøfte Spørgsmaalet. Det er at haabe, at det maa lykkes Folkeforbundet og Verdens fredelskende Arbejdere at forhindre Krigsudbrudet.

Ved Kongressens Afslutning skænkede I. T. F. hver af de tilsluttede danske Organisationer en Fane. Hosstaaende Billede viser Dansk Jernbaneforbunds Sekretær samt Sømendenes og vor Organisations Formænd med de dem overrakte Faner; Repræsentanten for Sørestaurationspersonalets Organisation, som ogsaa fik overrakt en Fane, ses ikke paa Billedet, han er skjult bag Fanen. I Midten staar Sekretær Rob. Nielsen fra Dansk Arbejdsmands Forbund med den foran omtalte østrigske Fane, som indtil videre er overgivet i I. T. F.s Varetagt.

I Kongresdagene havde Repræsentanterne Lejlighed til at bese Mejeriet »Enigheden«s Gaard, Lauthrupgaard, og samme Institutions smukke Feriehjem ved Trepilelaagen. De danske Organisationer var Værter ved en Udflugt til Helsingør, og ved Kongressens Afslutning var der Besøg paa Raadhuset, hvor Repræsentanterne var Københavns Kommunes Gæster. Vi føler os forvisset om, at vore udenlandske Kammerater rejste hjem ikke alene bestyrket i Tanken om internationalt Sammenhold, men ogsaa med gode Minder om deres Ophold i vort lille Land.

### MINDESTENSAFSLØRING

En smuk Højtidelighed fandt d. 10. August Sted paa en lille idyllisk Kirkegaard i Vänersborg, Sverige. Da afsløredes i Overværelse af Repræsentanter for Lokomotivmandsforeningerne i Sverige, Norge og Danmark en Mindesten over afdøde Lokomotivfører J. V. Orre. Stenen er rejst af »Nordisk Lokomotivmands Forbund«, til hvis Stiftelse Orre har taget Initiativet.

Højtideligheden indlededes med, at Formanden for vor svenske Broderorganisation, Lokomotivfører Borgstedt, sagde nogle Ord om Anledningen til Stenens Rejsning.

Vi glemmer saa let, sagde Taleren, hvorledes Forholdene en

Gang har været. Det er imidlertid nødvendigt af og til at kaste Blikket tilbage for helt at forstaa den Udvikling, som er sket; thi uden den Grund, som en Gang lagdes, kan vi ikke arbejde videre. Vi maa være taknemmelige mod dem, som har lagt denne Grund. En af disse var Orre. Han havde Modet, Kraften og Viljen til at bryde den Modstand, som fandtes blandt saavel Arbejdsgiverne som Lokomotivmændene selv, og den Kraft vakte tit mere end national Gerning. Den lagde Grunden til det skandinaviske Samarbejde, til »Nordisk Lokomotivmands Forbund«.

Afsløringen af Mindestenen foretoges af Præsidenten for N. L. F., Lokomotivfører Robert Lund, som udtalte: De Forhold, vi lever under i Dag, er ganske anderledes end de Forhold, som raadede, da Pionererne, deriblandt Orre, begyndte deres Organiseringsarbejde. Nu er Fagforeningerne en Magt, og N. L. F. er en Organisation af stort Format; det er derfor naturligt, at vi er taknemmelige mod dens Skaber. De Blomster, jeg nu nedlægger paa hans Grav, vil visne, men det Minde, som han selv skabte ved sin Gerning, vil altid leve iblandt os.

Derefter afdækkedes Stenen, som i al sin Enkelthed er meget smuk.

Stenen bærer følgende Inskription:

*F. d. Lokomotivföraren J. V. Orre  
född 5—10—1854 död 9—11—1911.*

Nordiska Lokomotivmannaförbundet reste  
Varden.

Soph. Jensen talte paa Dansk Lokomotivmands Forenings Vegne.

Han erindrede om, at Organisationerne nu er saa stærke, som de vist kan blive; men de har ikke altid været det. Den yngre Generation



forstaar maaske knapt, hvad det vilde sige at være med i Organisationsarbejdet for 35—40 Aa. siden; der behøvedes Mod til det. Derfor vil vi gerne være med til at hædre dem, som tog Initiativet til Dannelsen af Organisationerne, ikke mindst Orre, som ikke nøjedes med det nationale, men gik ud over sit Lands Grænser og skabte det skandinaviske Forbund. Udtalte et: »Ære være Orres Minde«.

Vor norske Broderorganisations Formand, Th. Narvestad, udtalte: Nordisk Lokomotivmands Forbund staar for os som en Organisation af største Betydning, en Organisation, for hvilken vi har den største Respekt, og vi mindes med Taknemmelighed den, som skabte dette Forbund.

I Lighed med de foregaaende Repræsentanter nedlagde Narvestad en Krans paa Graven.

Flere andre Repræsentanter, deriblandt pens. Lokomotivfører Bergfeldt for Rekreationshjemmet paa Särö, nedlagde Kranse og Blomster. Lokomotivfører Lindgren takkede paa 8. Distriktsorganisations Vegne for Stenen, og til Slut takkede en Søn af J. V. Orre for al den Hædersbevisning, som var vist hans afdøde Fader.

K.

## JERNBANERAADET

Trafikministeriet har sammensat det nye Jernbaneraad, hvis Funktionstid regnes fra den 29. Juli i Aar.

Folketingsmand *Fischer* er Formand for Raadet. Personaleorganisationerne er repræsenterede ved Jernbaneforeningens Formand, Stationsforstander *Høgsgaard*, og Jernbaneforbundets Sekretær, *Chr. Vejre*, Rigsdagens Partier har indstillet Folketingsmændene, Overretssagfører *Ulrichsen*, Ingeniør *Korsgaard*, Godsekspeditor *Bjerring*, Red. *Andreasen*, Næstved, Red. *Knud Hansen*, Kolding, *J. C. A. Larsen*, Red. *Elgaard*, Landstingsmændene *Alb. Jensen*, *Ch. Petersen*, *Laur. Knudsen* og *Stensballe*, fhv. Minister, Dir. *Slebsager*, fhv. Trafikminister *Ths. Larsen* og fhv. Landstingsmand *Jørgen Hald*.

Det nye Jernbaneraad faar næppe nogen Forhandling før i Slutningen af September, naar det kan ventes, at Statsbanernes nye Vinterkøreplan vil blive forelagt Raadet til Udtalelse.

Af de tidligere Medlemmer i Raadet er Landstingsmand *Godskesen* og Trafikinspektør *Olckels* udtraadt og blevet erstattet med henholdsvis Folketingsmand *Ulrichsen* og Stationsforstander *Høgsgaard*.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### Rationalisering af Hygiejnen i 1. Distrikt.

*Hr. Redaktør!*

I sidste Nr. af Bladet oplyser De, at 1. Distrikts Ingeniører har saa travlt med deres rationaliserende og personalbesparende Virksomhed, at alt andet synes at træde i Baggrunden. Maa jeg i den Anledning have Lov til at supplere Redaktionens Oplysninger med et lille Bidrag.

Vi fik for faa Aar siden installeret Centralvarme ved Kalundborg Maskindepot, og som naturligt er, blev det samtidig lavet saaledes, at Centralvarmeanlægget ogsaa forsynede Badeværelset med det fornødne varme Vand. Dette var en stor Behagelighed i Modsætning til den gammeldags Opfyring i Kulovn, og Personalet var glade for denne Forbedring, særlig da det derved blev muligt for dem at faa et Bad, selv om det ikke lige bestemt var paa Badeanstaltens »Aabningstider«, jeg tænker herved paa de Tider, hvor en af Depotets Arbejdere vasker Karret og spuler Gulvet efter endt Badning.

Ved flere andre Depoter, hvor der er Centralvarme, kan Personalet, hvis de efter endt Tjeneste ønsker at faa et Bad paa en Tid, hvor Depotarbejderen ikke er til Stede, selv gøre Karret rent og tage sig et Bad, og det har vi ogsaa indtil for kort Tid siden kunnet i Kb.; men Distriktets Maskiningeniør har fundet ud af, at der ogsaa paa dette Omraade burde rationaliseres. Han har derfor anordnet, at Badeværelset kun maa benyttes 4 Dage om Ugen i Tiden fra 9—15. Dette er vi meget kede af. Det ligger nemlig saaledes, at f. Eks. Tjenesten forud for den ene af voro Fridage slutter ved 17-Tiden — ja, vi har flere Tjenester, som slutter sent paa Eftermiddagen eller først paa Aftenen, og som naturligt er, var vi glade for at kunne tage os et Bad. Men til Trods for, at dette ikke kostede Statsbanerne een eneste rød Øre, idet Centralvarmeanlægget er opfyret Døgnet rundt bl. a. af Hensyn til Vaskerummene, har Maskiningeniørens Emsighed og Sparemani altsaa frataget os dette Gode, hvorved der som anført ikke er sparet noget som helst. Jeg gaar ud fra, at Maskiningeniøren har Bad i sit Hjem og altsaa ved, hvilken Behagelighed dette er; men lige saa behageligt, ja, behageligere, end det er for Maskiningeniøren, er det for Lokomotivpersonalet at kunne faa et Bad efter endt Tjeneste. Vi finder den stedfundne Disposition som et Udtryk for Smaalighed for ikke at sige Krakileri og vilde være glad, hvis Forholdet snarest kunde ændres.

*Kb.-er.*

Den ærede Indsenders Oplysninger har forbavset os, og det er vor Tro, at Maskiningeniørens Dispositioner beror paa en Misforstaaelse. Da den af Generaldirektoratet nedsatte Kommission til Undersøgelse af Velfærdsforanstaltninger for et Par Aar siden afgav Betænkning, udtalte Generaldirektøren med Hensyn til Badeanstalter, at efter hans Mening var Lokomotiv- og Remisepersonalet det eneste Personale, som med Rette kunde siges at have Krav paa Indretning af Badeværelse ved Statsbanernes Foranstaltning. Og naar der, som Tilfældet er i Kb., er varmt Vand til Disposition Døgnet rundt, er det selvfølgelig fuldstændig planløst, at Badeanstalten visse Dage skal henstaa ubenyttet; men det er lige saa meningsløst, at Personalet ikke kan faa Lov til at tage sig et Bad, naar de, som Indsenderen nævner, Kl. 17 har sluttet deres Køretjeneste. Det kan man gøre ved andre Depoter, og det maa sikkert ogsaa kunne lade sig gøre i Kb. Efter vor Mening hører dette til den Slags Forhold, som Depoternes Lokomotivmestre selv kunde ordne; men naar Distriktet, som i dette Tilfælde, har grebet ind i Sagen, behøves der sikkert kun en Henvendelse fra de interesserede Afdelingers Side for at faa bragt den af Indsenderen omtalte Urimelighed ud af Verden; thi Badeværelset er jo nu engang ogsaa til Lokomotivpersonalets Afbenyttelse og ikke alene til Remisepersonalets.

*Red.*

### Fra det daglige Liv.

Nu da Sommeren gaar stærkt paa Hæld, vil jeg gerne bede om Plads i »Lokomotiv Tidende« for nogle Betragtninger.

For de fleste Mennesker er det jo saaledes, at det er med en vis Vemod, de tager Afsked med Sommeren, den Aarstid, der betyder Ophold i Naturen, hvor der samles Kraft og Styrke til Imødegaaelse af en eventuel streng Vinter.

Saaledes er det ikke i Aar for Statsbanepersonalet. Vi siger: Gudskelov den Sommer snart er forbi. Og Optimister, som vi er, venter vi at faa menneskelige Arbejdsvilkår efter den nye Køreplan. Det har jo Lederen af Dansk Jernbaneforbund faaet Bemyndigelse til at meddele sine utilfredse Medlemmer.

Det har været interessant i den sidste Tid at læse i »Jernbanetidende« og den socialdemokratiske Presse om disse Forhold.

Hr. Ch. Petersen har sikkert mærket Vanskeligheden ved at være aktiv Politiker i Forbindelse med at være Leder af en stor Jernbaneorganisation, særlig naar Partiet ikke synes at være paa Linie med Organisationen.

Først maatte Hr. Ch. Petersen kritisere den socialdemokratiske Presse, fordi den ikke omtalte Dommen i Hammersagen, senere har Landstingsmanden — sikkert efter haardt Tryk fra Forbundets Medlemmer — maattet kritisere Generaldirektørens Personalepolitik og lagt Ansvaret derfor paa Trafikministeren.

Dette sidste glædede sikkert det store Flertal af Tjenestemændene, særlig da det kom fra den Side;

men da det jo ikke er almindeligt, at den ene Partifælle for aabent Tæppe saa stærkt kritiserer den anden, skabtes der en vis Spænding for Enderesultatet.

Denne er nu udløst. Landstingsmanden har faaet sig en lille Reprimande for sin rebelske Optræden, dog indsvøbt i en Tak for hans store Indsats, da Tjenestemændene i sin Tid maatte føre praktisk Bevis for deres store Samfundssind ved at give Afkald paa et Løntillæg, der lovmæssigt tilkom dem; og nu har Landstingsmanden paa et Møde i Aarhus fordelt Skylden for Misøren mellem Trafikminister og Generaldirektøren, men mest paa Køreplanen; og naar vi bare slider løs paa Samfundssindet og er tro mod Partiet, garanterer Landstingsmanden for gode Arbejdsforhold efter den nye Køreplan.

Derfor paa med Vanten!

Naar jeg har tilladt mig at citere lidt fra »Jernbanetidende«, er det, fordi »Lokomotiv Tidende« stadig er tavs om alle disse Forhold, der jo paa ingen Maade er bedre for Lokomotivpersonalet, men som i den højere Administration kan forstaaes som et helt Eldorado, naar det slet ikke omtales i vort Fagblad.

Nu kan det jo være, at vor Hovedbestyrelse er uvidende om de Forhold, Lokomotivpersonalet arbejder under, ligesom Trafikministeren og Generaldirektøren var om de Forhold, Ch. Petersen kritiserede, og saa maa Skylden i nogen Grad ligge hos de forskellige Afdelingsbestyrelser.

Da jeg er i Afdelingsbestyrelsen her, vil jeg gerne til Oplysning for Hovedbestyrelsen meddele, at vi her i Fa. siden 15. Maj har haft en ganske urimelig Tjeneste, tæt op til og i mange Tilfælde over vore forældede Tjenestetidsregler.

Afdelingsbestyrelsen har hele Sommeren forhandlet med Distriktet om Tjenestefordelingen til de forskellige Ture. Disse Forhandlinger har formet sig som en elskværdig Imødekommenhed fra Distriktets Side: men naar de forskellige Ændringer er kommen, har det været noget helt andet, end Personalet har ønsket, og noget, som ikke har betydet nogen tjenstlig Lettelse.

Jeg vil se helt bort fra Tiden om Fredericia nye Stations Ibrugtagning, hvor Personalets Tjeneste daglig blev forøget med flere Timer, som Personalet selvfølgelig ventede en vis Paaskønnelse for i Form af bedre Arbejdskaar, naar Tingene var trukket i Lave.

Dette har imidlertid ikke været Tilfældet, for selv om det kniber med Personale, saa er de beskedne Krav, Personalet stiller, afpasset efter disse særlige Forhold og dækker langt fra de Krav, Lokomotivpersonalet — ved Køreplansskiftet — maa stille; men Distriktet har nu — ved en Skrivelse af 14. August — afsluttet Forhandling om Turene under Henviisning til det nær forestaaende Køreplansskifte. Det vil sige, at vi fortsat skal arbejde under disse urimelige Forhold, og at Distriktet savner Forstaaelse af den Betydning, det har — for et saa stærkt udnyttet Personale — at faa blot en lille Lettelse og faa den snart.

Jeg skal ved denne Lejlighed ikke komme nær-

mere ind paa alle de Forhold, der yderligere gør Tjenesten besværlig og opslidende, men afvente, om Distriktet ikke ved nærmere Gennemsyn af vore Tjenesteforhold her i Fa. yder os de smaa Forbedringer, der søges om.

Fredericia, i August 1935.

*Th. Jensen.*

At Jernbaneforbundet har været ude for en Kontrovers med Trafikminister og Generaldirektør kan ikke foranledige os til at blande os heri, den Side af Sagen klarer Jernbaneforbundet nok selv.

Th. Jensen burde vide, at Lokomotivmændene forlængst har fremsat Masser af Klager over Tjenesteforholdene og givet disse positiv Form ved Fremsendelse af Forslag til Ændringer, der nu behandles i den nedsatte Arbejdstidskommission.

Hvordan det endelige Resultat heraf bliver, er jo en hel anden Sag; men Kommissionen maa da kunne forlange en vis Arbejdsro, mens den sidder.

Hovedbestyrelsen kender saa udmærket godt Forholdene; dersom Th. J. har glempt, hvad der er foregaaet, kan dette da ikke være H. B.s Fejl.

*Red.*

### Normativernes Udregning.

Der er mange, der spørger, paa hvilket Grundlag udarbejdes egentlig Normativerne for de forskellige Depoter her i Landet?

Nogle mener, at det er Distrikterne, der indstiller til Generaldirektoratet om Personalebehovet ved de forskellige Depoter, vel nok paa Grundlag af Udtalelser fra Depotledelsens Side.

Denne Forklaring kunde synes ganske ligetil; men der er andre, der mener, at saadan foregaar det vistnok ikke, der er sikkert andre, der har en Finger med i Spillet.

Det er jo ingen Hemmelighed, at Lillebæltsbroens Aabning har vendt op og ned paa forskellige Begreber, i Særdeleshed Depoternes Bemanding med Personale og Tjenestetidsreglernes Overholdelse.

Begge Dele er for Øjeblikket et fuldstændigt Kaos, og man spørger uvilkaarlig: Hvad er Meningen?

Et Depot, som forud for Lillebæltsbroens Aabning var normeret med en Nedskæring af Personalets Antal med 19 Mand eller ca. 15 pCt., har nu det samme Antal udstationerede for at kunne udføre den daglige Tjeneste (heri medregnet den Kørsel, de tager fra andre Depoter).

Det skal nu blive ganske interessant at se Normativets Fastsættelse for dette Depots Vedkommende paa Baggrund af de Foreteelser, der er gaaet forud.

Før den nye Kørselsfordeling af 15. Maj d. A. traadte i Kraft, havde vi her ved dette Depot en Mangel paa 6 Lokomotivførere i Henhold til Normativet paa daværende Tidspunkt.

Efter Kørselsfordelingen af 15. Maj d. A. faar vi (trods forøget Toggang med Damplokomotiver) 4 Sæt Personale smidt ud af Tur og omgaaende et nyt Normativ for Depotet, hvor der er foretaget en tilsvarende Nedskæring i Antallet af Personale.

Man spørger uvilkaarligt: Hvad er Meningen? Vi

fik ingen Erstatning for dem, vi manglede, men derimod en Nedskæring. Er det allerede Resultatet af den nedsatte Tjenestetidskommissions Arbejde — eller hvad?

Vi vil nu følge Tjenestetidskommissionens Arbejde med den endelige Udregning af Normativerne for de forskellige Depoter her i Landet med en meget stor Interesse.

Det er givet, at større Forskydninger i Normativernes Antal for de forskellige Depoter kan faa meget ubehagelige Følger saavel for det Personale, det gaar ud over, som for den By, hvor Depotet har Hjemsted.

Nyborg, i August 1935.

*K. M. P.*

K. M. P.s Betragtninger angaaende Normativernes Fastsættelse ved de forskellige Depoter er ganske ved Siden af; kun en K. M. P. kan gaa rundt og tro paa, at en Tjenestetidskommission beskæftiger sig med Fastsættelse af Normativer.

Organisationen kan godt blande sig ind i Spørgsmaalet om Normativerne; men vi har aldrig hørt, det var for at faa dette eller hint Depot saa langt ned som muligt.

Artiklen er fuld af saa mange Urigtigheder, at det vil være haabløst i en mindre Kommentar at komme nærmere ind paa den.

*Red.*

### Arbejdsvilkaar efter Kørselsfordelingen af 15. Maj d. A.

Det var jo med en noget spændt Forventning, at Lokomotivpersonalet paa Fyn og i Jylland imødesaa den nye Kørselsfordeling af 15. Maj d. A.

Vi var indenfor Personalet klar over, at en større Rationalisering skulde foregaa, og som bekendt vender Rationaliseringsbestræbelser altid den tunge Ende nedad.

Jeg vil begynde med Maskinløbet, og der har Køreplansudregningen vel nok sin store Indflydelse ved, at den er lagt saa stramt, som Tilfældet er, men at Maskinløbet er blevet saa daarligt, som det er, kan Køreplanens Tilrettelægning ikke helt tage Skylden for.

Vi kommer maaske ikke uden om Rationaliseringen, det er Tidens Udvikling, og at den kan foretages for de dertil egnede Virksomheder, er der heller ingen Tvivl om, men lad det ske under en mere fornuftig Form, end Tilfældet har været her.

Rationalisering kan jo paa nogle Omraader komme til at virke som en Lettelse for det udøvende Menneskemateriale og blive til Gavn for den Virksomhed, som foretager Rationaliseringen med økonomiske Besparelser for Øje.

Rationaliseringsbestræbelserne, som er sat ind paa Maskinløbets Omraade, vil altid paa den Maade, det er sat i System, virke som en Ubehagelighed for Personalet, idet vi skal skifte Maskine for hver enkelt Tur, vi kører, og saa er der endelig et Forhold, som slet ikke er taget med i Betragtning, og det er Overholdelsen af Maskinens Ordenstilstand.

Før Køreplansskiftet af 15. Maj d. A. var Ordens-tilstanden paa vore Maskiner nogenlunde gode i Forhold til det Mandskab, Depoterne havde til Raadighed for Udførelse af Reparationer, Ubehageligheder med Vandet i Kedlen kendte vi ikke noget til, fordi hvert Depot havde Ansvar for de Maskiner, de var normeret med, og Maskinerne havde deres faste Løb og Udvaskning.

Det er nu en Hverdagsbegivenhed, at Maskinen »tager Vandet«, som det hedder i Lokomotivmands-sproget, fordi Vandet er uroligt i Kedlen, og denne trænger til Udvaskning.

Hvad Kørsel med en saadan defekt Maskine betyder af Ulemper for Personalet m. H. t. Overholdelse af Køretid, Afskylning af Olien fra Glidere og Cylindre m. m., vil enhver forstaa, som har med den praktiske Udførelse af Lokomotivtjenesten at gøre.

Med den faste ordinære Udvaskning følger ogsaa de større Reparationer, som ikke kan udføres, naar Maskinen er under Damp, men de bliver heller ikke udført saa grundig, som de skulde, fordi Maskinen ikke kan faa den nødvendige Tid til Udvaskning og Eftersyn, som Forholdene er tilrettelagt i Øjeblikket.

Hele den tilrettelagte Rationalisering af Maskinløbet former sig som en stor Fejltagelse og vender den tunge Ende nedad mod Personalet og skaffer Lederne af Maskindepoterne store Vanskeligheder i deres Dispositioner med Maskiner, der er mere eller mindre defekte; »men I maa køre med dem, for vi har ikke andre«, saadan lyder det daglige Omkvæd.

Nu kunde jeg endda forstaa, hvis der var økonomiske Besparelser at fremvise, men jeg tror, at det modsatte er Tilfældet.

Der er det ganske mærkværdige, at før Rationaliseringen af 15. Maj d. A. paa Maskinløbets Omraade havde vi Overflod af kolde Maskiner henstaaende i Remiserne, men nu forsvinder de sporeløst.

Det enkelte Depot er ude af Stand til at kontrollere Maskinløbet, da de aldrig ved, om den samme Maskine kommer igen, som de har sendt ud, eller om de faar en hel anden Type tilbage.

Efter Kørselsfordelingen af 15. Maj d. A. har vi faaet Arbejdsvilkkaar, der burde høre Fortiden til, vi har Tjenestetider paa 14 til 16 Timer i Døgnet paa Grund af Forsinkelser, som vistnok aldrig helt undgaas, før Fredericias Banegaardsforhold bliver væsentlig udvidede.

Jeg vil i denne Forbindelse gerne nævne vore Værelsesforhold i Fredericia, de er under al Kritik. Paa den Maade, Soveværelserne er lagt, midt i al Støj, Spektakel, er det ganske umuligt at faa Ro til at sove.

Jeg tænker her paa, hvad der fra vor Organisations Side blev sagt, dengang vi forhandlede om en ny Opholdsbygning paa Strib. Dengang blev det hævdet, at Maalet maa være, at nye Opholdsbygninger for Personalet, som skal hvile ud efter en anstrengende Tur paa flere Timers Tjeneste, skal ligge borte fra Remise og Trafikstøj, for at Personalet kan møde udhvilede og med friske Kræfter til den næste Tur.

Men Tiderne maa jo have forandret sig, for jeg kan ikke tænke mig, at vor nuværende Formand har

været taget med paa Raad med Hensyn til de Opholdsværelser, som stilles til Raadighed for Lokomotivpersonalet i Fredericia.

Man forbavsnes over, at paa en Tid, hvor der gaar ca. 70 000 arbejdsløse i dette Land, at da er »Mottoet« stadigvæk højere Arbejdsydelse og ringere Arbejdsvilkkaar; det kan umulig være Meningen.

Jeg vil gerne, inden jeg slutter, udtale Ønsket om, at vi faar den gamle Ordning tilbage for Maskinløbets Vedkommende; vi har en Drejeskive i Fredericia, som endnu ikke er taget i Brug, lad os faa den i Orden med elektrisk Montering, saa kan Maskinerne dreje og være til Tjeneste igen paa ganske kort Tid for Il- og Persontogs Vedkommende.

Vi undgaar den meget ubehagelige Spadseretur fra Fredericia St. til Remisen, som sikkert ikke vil foregaa uden store Vanskeligheder, naar Vinteren sætter ind med Frost og Sne.

R. M. P.

## ARBEJDSTIDSNEDSÆTTELSE SOM MIDDEL MOD DEN ØKONOMISKE KRISE

(Fortsat.)

I Holland var Arbejdsløsheden procentvis meget stor ved forrige Aars Begyndelse, idet den i Januar var oppe paa 40,1 pCt., omtrent det højeste Tal siden Krisen satte ind. I Løbet af de seks første Maaneder kom der en vis Fremgang, som bragte Procenttallet ned til 29,1 i Juni. Derefter forværredes Stillingen imidlertid paany, saa at Procenttallet i December var 38,0. Den samme Bevægelse kan man følge ved at betragte Indeks-Tallene for Produktionen. Der er ikke gjort meget i Retning af Igangsættelse af offentlige Arbejder, bortset fra visse særlige Nødhjælpsarbejder, der regnes i de sidste fire Aar at have givet Beskæftigelse til omkring 50 000 Arbejdere aarlig. I Schweiz var Stillingen bedre. Indeks-Tallene for fuldstændig Arbejdsløshed naaede sit Højdepunkt i Januar 1934 med 16,0 pCt., hvortil kommer 7,7 pCt. paa nedsat Arbejdstid, tilsammen 23,7 pCt. helt eller delvis arbejdsløse. Under Paa-virkning af Sæsonsvingninger var dette Tal i Juni gaaet ned til 12,4 pCt., men derefter viste Tallet for fuldstændig Arbejdsløshed igen opadgaaende Tendens, indtil det naaede 20,1 pCt. i December. En betydelig Forøgelse af Udgifterne til offentlige Arbejder henhørende under Forbundet, Kanton'erne og Kommunerne bevilgedes i 1934, idet der hertil opførtes 1 Milliard Schweizer Francs overfor 538 Millioner i 1933.

I Frankrig steg Antallet af arbejdssøgende fra 345 000 i December 1933 til 455 000 i December 1934. Hertil svarede en Nedgang i Indeks-Tallet for Industriens Produktion fra 84,3 (1928 = 100) i November 1933 til 74 i November 1934.

Vender vi os til Belgien, maa det erindres, at dette Land er i høj Grad industrialiseret og i stort Omfang afhængigt af sin Eksport. Den Omstændighed, at mange af dets stærkeste Konkurrenter har ned-

skaaret deres Valuta, saa vel som de Importvanskeligheder, der mødte dets Varer, har naturligvis paa-virket dets Erhvervsliv meget alvorligt, til Trods for at dets Andel i Verdenshandelen er blevet betydeligt forøget. I Januar 1934 naaede Arbejdsløsheden et Højdepunkt med 21,5 pCt. af Industriebefolkningen fuldstændig arbejdsløse og 18,9 pCt. delvis arbejdsløse, tilsammen 40,4 pCt. I Løbet af de første seks Maaneder indtraadte en vis Bedring for en stor Del paa Grund af Sæsonforholdene, hvorved det samlede Tal kom ned paa 34 pCt.; men senere er det igen gaaet op til 39,7 pCt. i December. Resultatet er saaledes, at Aaret 1934 har vist ringe eller slet ingen Fremgang i Beskæftigelse og Produktion i Forhold til 1933 til Trods for de Bestræbelser, som er udfoldet for at faa Arbejds løn og Priser bragt ned.

I Italien og Polen indtraadte der i Aarets første Del en afgjort Vending til det bedre. For Italiens Vedkommende faldt Antallet af helt arbejdsløse som Følge af Sæsonsvingninger fra et Toppunkt paa 1 158 000 i Januar til 866 000 i August, men i December havde det igen naaet 962 000, medens Indeks-Tallet i Polen faldt fra 19,0 pCt. i Januar til 13,8 i August, hvorefter det atter steg til 19,7 i December mod 16,1 i December 1933. Det kan tilføjes, at Arbejdsløsheden i Italien er blevet reduceret betydeligt ved den under Depressionen stedfundne Udvidelse af Programmet for offentlige Arbejder. I 1933 skaffedes der Beskæftigelse svarende til 51 Millioner Arbejdsdage eller 170 000 Mand i 300 Dage overfor mindre end 22 Millioner Arbejdsdage i 1926. Ogsaa i Polen er de offentlige Arbejder blevet forøget i Løbet af de to sidste Aar, og i 1934 fandt omkring 100 000 Mand Beskæftigelse ved Foretagender, hvortil der skaffedes Penge fra Beskæftigelsesfonden, Kapitalkontoen og Socialministeriet. Begge Lande viste en prisværdig Fremgang i Produktionstillene sammenlignet med det foregaaende Aar, Polen tillige en bemærkelsesværdig jævn Nedgang i Leveomkostningerne.

Endelig kræver Forholdene i Tyskland en særlig Omtale. Da der ikke foreligger fuldstændige Oplysninger er det særdeles vanskeligt at danne sig et nøjagtigt Skøn over, af hvilken Art den Reorganisation er som Landets Økonomi nu undergaar. Teknisk har man fastholdt Guldpariteten for Landets Mønt; men de forskellige Foranstaltninger, som er truffet for at kontrollere Valutakurserne og sondre mellem Reichsmarkens ydre og indre Værdi, gør det alligevel umuligt at anvende de sædvanlige Kriterier. Paa den ene Side er der ingen Tvivl om, at Arbejdsløsheden er blevet formindsket betydeligt. Antallet af tilmeldte arbejdsløse faldt fra 3 772 000 (20,2 pCt.) i Januar 1934 til 2 974 000 i Januar 1935 (16,1 pCt.). Denne Forbedring har delvis sin Forklaring i Forøgelsen af den industrielle Produktion, der gennemsnitlig udgjorde 87,8 i de første elleve Maaneder af 1934 overfor 69,0 i 1933 (1928 = 100). En Faktor, der sikkert yderligere har bidraget til at forbedre den beskæftigelsesmæssige Situation, var det omfattende Program for offentlige Arbejder. I Følge de foreliggende Oplysninger var de budgetterede Udgifter i Juni 1934 tilsammen 5,448

Millioner RM., af hvilke Staten stillede henved 3,000 Millioner til Raadighed, og andre offentlige Myndigheder det øvrige. Af disse Beløb var 2,400 Millioner RM. allerede anvendt. Det maa endvidere erindres, at en Del heraf er medgaaet til Arbejder, udført under Arbejds-Tjenesten, for hvilke Betalingen er meget lav, og at Antallet af beskæftigede Personer derfor har været større, end Tilfældet vilde have været, om de havde faaet almindelig Arbejds løn eller blot sædvanlig Understøttelse.

Overfor disse gunstige Resultater staar en alvorlig Tilbagegang i Eksporten sammenlignet med 1933, idet den maanedlige Gennemsnitsværdi af Eksportvarerne er sunket til 347 Millioner RM. i 1934 mod 406 Millioner i 1933 og 1,055 Millioner i 1929. For at opretholde en positiv Handelsbalance indførte man strenge Importbegrænsninger, hvad der var en Nødvendighed, naar man ikke vilde føre en systematisk Deflations-Politik. Den stadige Opgang i Priserne og Pengemarkedets stærkt forøgede Likviditet er i lige Grad Udtryk for, at der i Virkeligheden er fulgt en inflationspræget Penge-Politik. Offentlige Arbejder af forskellig Art er blevet finansieret ved Laan, ydet af Institutioner som *Gesellschaft für öffentliche Arbeiten*, *Rentenbank-Kreditanstalt*, *Verkehrskreditbank* samt *Bau- und Bodenbank*. Naar en Plan om Udførelse af offentlige Arbejder er blevet godkendt trækker Entreprenøren en Veksel paa vedkommende offentlige Myndighed. Denne Veksel præsenteres saa til Accept hos et af de paagældende Finans-Instituter og kan derefter diskonteres i enhver Bank og rediskonteres i Rigsbanken. Betalingen af disse Veksler, der er kendt under Betegnelsen »Arbeitsbeschaffungswechsel«, er garanteret af Staten. I Virkeligheden er en meget stor Del af disse Veksler blevet diskonteret af Rigsbanken, som i November 1934 laa inde med henved 1½ Milliard RM. af det samlede Beløb paa 2½ Milliarder, for hvilke der var udstedt saadanne Veksler. Hertil kommer, at der var udstedt Skatte-Certifikater til Skatteydere som Vederlag for visse inden 30. September 1933 betalte Skatter. Disse Certifikater, der gennemgaaende svarer til 40 pCt. af Skatten, kunde deponeres som Sikkerhed for Kredit, ydet af Rigsbanken og andre Banker, og har saaledes indirekte medvirket til at stimulere Beskæftigelsen. Værdien af saadanne Certifikater, der endnu var i Omløb i September 1934, var omkring 1,2 Milliard RM. — Alt i alt beløb den nye Kredit, der var skabt ved Hjælp af »Arbeitsbeschaffungswechsel«, Skatte-Certifikater og Skatkammerbeviser sig i September 1934 til omkring 5 Milliarder RM.

Hovedresultatet af de finansielle Foranstaltninger, som er gennemført i Forbindelse med offentlige Arbejder, har været en betydelig Kreditudvidelse, der har afspejlet sig i en forøget Hastighed i Penge-omløbet. Omfanget af Postgiro-Betalinger, Bank-Overførelser og Rigsbankens Overførelser voksede med 4½ Milliard RM. i 1934, medens der kun var ringe Tilvækst i Seddelmængden og i den Mængde Metal mønt, der var i Omløb. Som et yderligere Vidnesbyrd om den inflationsprægede Politik, man har fulgt, kan ligeledes nævnes, at Priseniveauet i



Tyskland har vist Tilbøjelighed til at stige i Stedet for til at falde som i Guldblok-Landene. Den umiddelbare Virkning paa Produktion og Beskæftigelse har utvivlsomt været gunstig, men den er opnaaet paa Bekostning af Importrestriktioner, formindsket Eksport, Undladelse af Overførelser paa udenlandsk Gæld og Baandlæggelse af fremtidig Indtægt.

I Unionen af Socialistiske Sovjet-Republikker er der ikke udbetalt Understøttelse til de arbejdsløse siden Udgangen af 1930. At der ved Landets hastige Industrialisering er skabt Beskæftigelse i stort Omfang, fremgaar af Tilvæksten i Antallet af beskæftigede Lønarbejdere, af hvilke der i 1934 var 23 225 000 mod 12 167 900 i 1929. Heri maa man utvivlsomt søge den hovedsagelige Forklaring paa, at der ikke for Tiden er noget Arbejdsløshedspøblem derovre. Selv om der maa tages visse Forbehold, er Paastanden om, at der kun er ringe Arbejdsløshed i Sovjet-Unionen sandsynligvis berettiget. Der har været betydelig Fremgang i Produktionen af Kul, Petroleum, Elektricitet, Jern og Staal, Maskiner og Motorvogne, men paa den anden Side en vis Tilbagegang med Hensyn til Bomuldsvarer og Fodtøj.

Et andet bemærkelsesværdigt Forhold er, at Betaling efter Arbejdsydelse er blevet indført som almindelig Regel.

Molotov har overfor det kommunistiske Partis Centralkomité givet det Udtryk i følgende Vendinger:

»Vi maa indrømme, at Mellemlasse-Idéen om Standardisering af Lønnen ikke er let at udrydde; men udryddes maa den: thi hvis Standard-Løn ikke bliver afskaffet, vil det være umuligt at udforme et System for Betaling af Arbejde, som vil begunstige de bedste Arbejdere, de, som ærligt og redeligt tager deres Tørn: og et saadant System er ikke blot i Arbejdernes Interesse, men ogsaa i hele Proletar-Statens.»

Forkastelsen af Princippet om Lighed i Løn medfører af sig selv Forkastelse af Princippet om Lighed i Indtægter. For at den Stimulans, der ligger i højere Betaling, kan blive virksomhedsfuld, er det nødvendigt, at en større Varemængde gøres tilgængelig for de bedrelønnede Arbejdere. Et iøjnefaldende Vidnesbyrd herom har man i Afskaffelsen af Brødkort, der vil blive efterfulgt af en Ophævelse af hele Rationerings-Systemet.

Der er saaledes gennemført to vigtige Ændringer i Sovjet-Systemet, sigtende til større Arbejdsydelse paa den ene Side og medførende større Individualitet i Livsvilkårene paa den anden.

Det Indtryk, de to foregaaende Aar efterlod, at Nedbringelse af Produktionsomkostningerne hovedsagelig ved Nedsættelse af Arbejdslønningerne ikke gav de forventede Resultater, er blevet yderligere bekræftet ved de sidste tolv Maaneders Erfaring. En Sammenligning, som i forrige Aarsberetning foretoges mellem Resultaterne fra Tyskland, Storbritannien og U. S. A., viste, at Nedsættelsen af Arbejdslønnen saa langt fra overvandt Arbejdsløsheden, at de foreliggende Kendsgeninger tværtimod nærmest pegede i modsat Retning. Den Paastand blev frem-

ført, at Erfaringerne fra disse tre Lande »ikke støtter den Opfattelse, at Lønnedsættelser nødvendigvis maa medføre forøget Beskæftigelse«, og der blev endvidere draget den Slutning, at »i Lande, hvor ugentlig og maanedlig Arbejdsløn udgør en meget stor Del af Folkets samlede Indtægter, er Erhvervslivets Trivsel meget nøje knyttet til Stigning og Fald i de Befolkningsgruppers Købekraft, der faar deres Indtægter ad denne Vej«. De i 1934 indhøstede Erfaringer synes ikke at indeholde noget, der afsvækker disse Slutninger. I Storbritannien steg Ugelønnen langsomt til 96 pCt. af, hvad den udgjorde i 1929. Indenfor de offentlige Virksomheder, Jernbanerne og visse andre Erhvervsgræne naaede Lønningerne enten op paa deres tidligere Højde eller op derimod. I U. S. A. udgjorde den gennemsnitlige Timeløn 98 pCt. af Tallet for 1929 og Ugelønnen i de første ni Maaneder 75,6 pCt. overfor henholdsvis 83 og 68 pCt. i 1933. Det er værd at lægge Mærke til og sandsynligvis ikke uden Betydning, at der i Belgien, Czekoslovakiet, Italien og Polen, hvor Lønnen vedblev at synke, kun har fundet ringe eller slet ingen Nedgang Sted i Arbejdsløsheden.

Man kan med en vis tilsyneladende Berettigelse hævde, at Nedsættelsen af Omkostningerne gennem Sænkning af Lønnen vilde have været mere virksomhedsfuld i de Lande, som benyttede denne Fremgangsmaade, hvis de havde været i Stand til at eksportere deres Varer under friere og rimeligere Vilkaar. Dette Argument er maaske nok af en vis Styrke, men det undlader at tage Hensyn til det væsentlige i Sagen. Ingen, som har selv det mest overfladiske Kendskab til økonomisk Historie, vilde paastaa, at Deflationsteorien om Erhvervslivets Genrøjsning er uden Tilknytning til Virkeligheden. Men Omstændighederne har forandret sig, og under vor Tids Forhold passer det, som kan have været rigtigt nok før i Tiden, ikke længere. Man kan navnlig lægge for megen Vægt paa Fremme af Eksporten. En ensidig Beslutning om at tvinge Lønnen ned for at forøge den udenrigske Afsætning kan meget godt vise sig økonomisk ødelæggende i andre Henseender. Alt vel overvejet, maa Hovedparten af et Lands Produktion finde Afsætning paa Hjemmemarkedet — maa med andre Ord købes af Landets egen Befolkning, hvis store Flertal er Løntagere (Arbejdere, Tjenestemænd o. s. v.). Det vil sige, at den Pengemængde, som er i Omløb indenfor Landets Grænser, dens Omløbshastighed og Fordeling blandt de forskellige Samfundsgrupper altid vil være de afgørende Faktorer ved Bestemmelsen af, hvor stor Købekraft der vil være til at optage Landets Produktion. Og det er yderligere, selv med Henblik paa det internationale Handelssamkvem en kortsynet Politik udelukkende at lægge Vægt paa Foranstaltninger til Fremme af Eksporten. Det er ikke megen Nytte til at kunne konkurrere med Held paa Verdensmarkedet, hvis de forskellige Landes Købekraft er lav, og hvis disse Lande omgiver sig med uoverstigelige Import-Hindringer.

(Fortsættes.)

## LIDT OM ASBEST

Asbest, det græske *Abestos*, d. v. s. det uforbrændelige, er nu et værdifuldt Raastof og er tillige det eneste Stof fra Mineralriget, som anvendes i Tekstilindustrien. Asbesten menes at være af vulkansk Oprindelse og forekommer i de fleste Lande, dog mest i Australien, Kanada Sydafrika og Sibirien. Under Krigen forsøgte man i Tyskland at udnytte de Asbestforekomster, som findes dér, men de viste sig at være af daarlig Kvalitet og kunde ikke bruges.

Asbesttrævlernes mest kendte Egenskaber i Sammenligning med andre af animalsk eller vegetabilsk Oprindelse er, at de er næsten uforbrændelige, og at de ikke angribes af Syrer eller andre ætsende Ingredienser.

Den almindeligt udbredte Opfattelse, at Asbest ikke kan brænde, er dog noget overdreven; thi en tilstrækkelig høj Temperatur er i Stand til at opløse Asbest og forbrænde Trævlerne. Modstandsdygtigheden mod Varme deler Asbesten med flere andre mineralske Forekomster, men disse er for de flestes Vedkommende uanvendelige paa de Omraader, hvor Asbesten kan bruges, da de mangler Asbestens trævlede Struktur.

Asbestens specielle Egenskaber har været kendt og udnyttet gennem mange Aarhundreder. De ældste Overleveringer vil vide, at de gamle Kulturfolk Kineserne og Ægypterne havde Tæpper og Maatter af Asbest. I Vatikanets Samlinger og mange Musæer findes baade Ligtæpper og Bordtæpper af Asbest. Romerne kendte ikke Asbestens mineralske Herkomst, men mente, den tilhørte den organiske Verden, endskønt de kendte Asbestens Modstandsdygtighed overfor Varmen og brugte Asbesttæpper ved Ligbrænding. De indhyllede Liget i et Asbesttæppe og kunde saa efter Brændingen indsamle den dødes Aske uden Iblanding af Træske. Saadanne Tæpper var kostbare og sjældne; den romerske Historieskriver *Plinius* beretter, at det var kun kejserlige Personer og fornemme Borgere, der blev brændt i Asbesttæpper.

I Oldtidens Templer anvendtes paa Altrene Asbesttæpper for at beskytte Altrene mod den derpaa brændende evige Ild. Til Lampevæger fandt Asbesten ogsaa Anvendelse; de fandtes saaledes i Templer, hvor Vestalinder under ubrydelig Kyskhed var forpligtet til at vedligeholde den evige Ild paa Gudindens Alter. I denne Sammenhæng finder man for første Gang hos *Plutarsch* Benævnelsen *Asbesta*, d. v. s. den ufor-gængelige og uudslukkelige Flamme, hvoraf det ubrændbare Stof senere har faaet sit Navn.

I senere Tider finder man kun sjældent Asbesten nævnet. Det fortælles, at Karl V skal have sat sine maaske mindre kultiverede Gæster i største Forbavelse ved efter et Maaltid at tage Borddugen, som var af Asbest, og kaste den paa den aabne Ild og senere tage den uforbrændt ud. Den berømte Opdagelsesrejsende *Marco Polo*, som gennemforskede det daværende Tatarrige, det nuværende Østsibirien, beretter, at der blev forevist ham vævede Tæpper, som ikke kunde brænde, og som de indfødte paastod var lavet af Salamanderhud, da de ansaa dette Dyr for

uforbrændeligt. Ved at studere Tæppernes Herkomst kom han til det Resultat, at de var vævet af mineralske Trævler, og hans Mening derom stemmer overens med Beretningerne fra Romerriget.

Omkring Aaret 1700 lod en Professor *Bruckmann* sine Skrifter trykke paa Asbestpapir; dog har man formodentlig senere gjort den Erfaring, at Papiret modstod Ilden, men at Trykskriften blev ødelagt, i hvert Fald er den Idé ikke praktiseret senere. Først i Halvfjerdserne i forrige Aarhundrede kom man i Tanker om at udnytte Asbesten med dens særegne Egenskaber, og man forbavses ved at høre om dens mangfoldige Anvendelser.

De lange Asbestrækker spindes i Maskiner til Traade, som efter Tykkelsen kan være mellem 500 og 2000 m lange pr. kg. De fineste anvendes i Glødelys- og Kabelindustrien og de sværeste til Asbestsnor og bruges som Pakgarn til Stophønsninger. I Automobilindustrien bruges i stigende Udstrækning Asbestbaand til Bremsebaand og Koblinger. Af vævet Asbest fremstilles Klædningsstykker til Arbejdere, som maa beskyttes mod Varme og Gnister og naturligvis ogsaa til Brandmandskab. Asbestklædninger bruges ogsaa i Syreindustrien, hvor Asbesten forøvrigt ogsaa bruges til Propper og Filtrematerialer. Den grovere Asbest presses til Asbestplader i forskellige Tykkelser. Som Varmeisoleringsmiddel har Asbesten fundet stor Anvendelse for Dampkedler og -ledninger. Affaldet fra Asbesttilberedning bruges i fintmalet Tilstand til brandfri Maling, og blandet med fintmalet Glimmer til Julesne paa Juletræer, hvor det helt fortrænger det brandfarlige Bomuld.



## TIL DE EKSTRAORDINÆRE MEDLEMMER

Foranlediget ved en Række Henvendelser er det besluttet at udlevere vort nye Foreningseblem gratis til de af vore ekstraordinære Medlemmer, der fremsætter Ønske herom.

Henvendelse til Foreningens Kontor.

## TAK

For den smukke Opmærksomhed, der vistes mig paa min Jubilæumsdag, beder jeg Giverne modtage min hjerteligste Tak.

H. V. Clausen,  
Lokomotivmester.

En hjertelig Tak til alle, der har været medvirkende til den Pengegave, som jeg har modtaget af Lokomotivfyrbøderne i Esbjerg.

Aksel Kristensen,  
Sct. Pouls Allé 47,  
Esbjerg.

**JERNBANELÆGER**

Jernbanelæge A. G. Lauritzen, Vesterbrogade 57, København, er bortrejst fra den 26. August d. A. i ca. 4 Uger.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Heide-Jørgensen, Duevej 54, Tlf. Godthaab 8398, der afholder Konsultation i Jernbanelægens Konsultationslokale til sædvanlig Tid.



Optagelse af nye Medlemmer pr. 1. Juli 1935.

Overflyttet fra D. S. og M. F.:

Lokomotivfyrbøderne J. F. Honoré, Struer, S. A. Jensen, Struer, A. E. D. Wigant, Struer, H. P. M. B. Hansen, Gedser, B. A. K. Jensen, Padborg, G. A. H. Johansen, Padborg, V. Jordan, Padborg, K. N. Rasmussen, Padborg, K. M. Thomsen, Hobro, P. G. Møller, Brande, O. C. Schmidt, Brande, J. A. Andersen, Brande, A. E. M. Petersen, Brande, R. N. C. C. Olsen, Brande, O. V. T. Larsen, Esbjerg, O. F. Filippen, Haderslev, O. H. Harholt, Tønder, K. O. H. Rasmussen, Tønder, E. Ø. Christensen, Tønder, A. H. Jensen, Tønder, C. A. Müller, Frederikshavn, H. M. Sørensen, Glyngøre, B. H. I. Madson, Glyngøre, J. A. J. Kjeldsen, Herning.

Overflyttet fra Dansk Jernbaneforbund:

Motorfører P. Lybæk-Hansen, Struer.

*Ekstraordinære Medlemmer:*

Pens. Lokomotivfører L. Andersen, Roskilde, er flyttet til Østbanegade 175, 3. Sal, København Ø., pens. Lokomotivfører C. Klem, Roskilde, er flyttet til Slagelsevej 37, Sorø, pens. Lokomotivfører P. Olsen, Viby pr. Aarhus, er flyttet til I. B. Jacobsensvej 42, Aabyhøj.

**STATSBANEPERSONALETS  
BIBLIOTEKER**

Sl.-Palster Jyl.-Fyn

**Nye Bøger.**

17451 16712 Aubry, O.: Kongen af Rom.  
17452a Wagner, E.: Asa-Hama. I.  
17452b do.: do. II.  
17215b 16725b Asch: Warschau (forts. af St. Petersborg).  
17215c 16225c do.: Moskva (Afslutn. af St. Petersborg og Warschau).  
16550abc Allen, H.: Anthony Adverse. I. II. III.  
16545 Yeats, Brown: Mellem Vildsvin og Vismænd.  
16548 Hedin, Sven: Erövringståg i Tibet.  
17453 16146 Risum, J. N.: Blomsterhaven m. v.  
17454 16333 Engberg, G.: Oxford-Bevægelsen.  
17455 Schultz, S.: Dansk Genremaleri.  
17456 Christiansen, A.: Fugleriget ved Vesterhavet.  
17457 Schou, P. m. fl.: Demokrati og Diktatur.  
17458 Berge, V. og L. H. Wysham: Perlefiskeren.

17459 Saxegaard, A.: To værelser og køkken.  
17460 14057d Michaelis, K.: Bibi og de sammen-svorne.  
17461 15509 Traven, B.: Den hvide Rose.  
17462 16089 Disney, W.: Fader Noahs Ark.  
17463 do.: De tre smaa Grise.  
17464 Lund, H. H.: Morgen-Vandring.  
17465 Lund, H. H. og Storm Petersen: Pings Naturhistorie.  
17466 Wilmann, P.: Dansk Kunst.  
17467a-c 16550a-c Allen, Hervery: Anthony Adverse. I, II og III.  
17468 16557 Møller, Marie: Helle i England.  
17469 16580 Munch-Stensgaard: Roskilderidderen.  
17470 16552 Bloch, F.: Skomager Jensens Datter.  
17471 16558 Presskorn-Thygesen, N.: Utilfreds.  
17472 16553 Brecht, B.: Kun i Velstand har man det rart.  
17473 16556 Mussmann, C.: De tre Dødsjockeyer.  
17474 16563 Werner, H.: Ægteskab.  
17475 16575 Hoster, H.: Mellem Læger.  
17476 Caldwell, E.: Fattigmændsvejen.  
17477 Kaltenborn, C. F.: Damen ved Flygelet.  
17478 16554 Duffield, A.: Hvilleløse Fugle.  
17479 16559 Schwartz, A.: Barnet.  
17480 16562 Waagechristensen, M.: Slangebidt.  
17481 16555 Lewisohn, L.: Et Alter paa Jorden.  
17482 16561 Tügel, L.: Sankt Blehk.  
17483 16566 Mielche, H.: Monsunens sidste Rejse.  
17484 16571 Olsen, F.: Det er ikke til at vide.  
17485 16578 Rosmann, A.: Margot.  
17486 Andersen, N.: 20 Aar til Søs.  
17487 16565 Jørgensen, A. og M.: Island rundt.  
17488 16582 Hansen, K.: Oxfordismen eller Evangeliet.  
17489 16584 Lawaetz, J. F.: Eventyret om Jernba-nen.  
17490 Bøgholm, N. og Lawrenson, A. C.: Mo-derne England.  
17491 Carco, F.: La Lumiere.  
17492 Maurois, A.: Ms Songes que Voici.  
17493 Dorgeles, R.: Si e'tait vrai.  
17494 Nabart, A. T.: River supreme.  
17495 Forster, E. M.: A Passage to India.  
17496 Garnett, D.: Lady into Fox and a Man in the Zoo.  
17497 Caldwell, E.: God's little Acre.  
17498 Frank, J. M.: Die letzten vier von St. Paul.  
17499 16577 Nørgaard, R. B.: Ægteskab.  
17500 Tøgeby, S.: Svend Erik som Opfinder.  
17503 Lyttkens, A.: Kommer ikke til Middag.  
17504 Baadsgaard, A.: Børnene paa Matstrup.  
17505 16574 Francis, M. E.: To Kvinder.  
17506 16576 Langhoff, W.: Et Aars Helvede.  
17507 16592 Plessis, L. du: Gule Skygger.  
17508 16263b Walpole, H.: Judith.  
17309b 16348b Bregendahl, Marie: Holger Hauge og hans Hustru. II.  
16573 Billinger, Karl: Fange Nr. 880.  
16272b Alcott, Louise M.: Ungdom.  
16593 Bogen om Kronprinsen.

**RETTELSE TIL  
ADRESSEFORTEGNELSEN**

*Lokomotivførererkredsen.*

Hobro Underafd.: Repræsentantens Navn rettes til:  
N. P. T. Nielsen.

*Lokomotivfyrbøderkredsen.*

Glyngøre Underafd.: Repræsentantens Navn rettes til:  
H. R. Jensen, Glyngøre.

Frederikshavn Afd.: Kasserer og Repr. for Feriehjemmet er: C. B. Jensen, »Dalny«, Falkevej.

Tender Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til:  
C. F. Jensen, Viddingherredsgade 4.

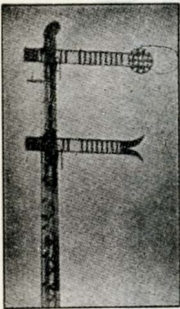
**PERSONALIA**

*Forflyttelse fra 1.—10.—1935:*

Lokomotivfører H. A. H. Malling, Østerport, efter Ansøgning til Kbhavns Godsbgd., Lokomotivfører V. M. Tren, Østerport, til Kbhavns Godsbgd. og Lokomotivfører E. Hansen, Østerport, til Kbhavns Godsbgd.

*Afsked:*

Lokomotivfører T. P. Madsen, Aarhus H., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—10.—1935 (Min. Afsked) og Lokomotivfører H. P. Pedersen, Aarhus H., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—11.—1935 (Min. Afsked).



**50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi**

***Klædning: \_\_\_\_\_ Foraar 1935***

**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.

**Har De lagt Mærke til,**

at *Chr. Erichsens Forlag* aldrig  
har udgivet et Storværk, som er blevet  
nedsat i Pris.

Køb

**Danmark i Fest og Glæde.**

Det Værk vil bevare sin Værdi gennem Tiderne.

***Ratesubskription: 5 Kroner pr. Maaned.***

*Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 4. September 1935.*

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarshavende. Reventlowsgade 28, København V. Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

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